

Т. А. Адигьозалов

*Інституту міжнародних відносин Київського національного університету ім. Т. Шевченка*

## ЕКОНОМІЧНА ПЛОЩИНА ФОРМУВАННЯ АЗЕРБАЙДЖАНСЬКО-УКРАЇНСЬКОГО ПАРТНЕРСТВА

Розкрито економічні підстави налагодження азербайджансько-українських міждержавних партнерських зв'язків; з'ясовано, що компліментарний характер економічних інтересів офіційних Баку й Києва робить Азербайджан надзвичайно вигідним і привабливим партнером України на Південному Кавказі. Окремо наголошено, що всебічний розвиток комплексного азербайджансько-українського партнерства дозволяє, принаймні частково, вирішити одну з найгостріших проблем української зовнішньої (та й внутрішньої) політики – залежності від імпорту російських енергоносіїв.

*Ключові слова:* економіка, енергоносії, Каспійсько-Чорноморський регіон, партнерство, товарообіг.

Азербайджансько-українське співробітництво у галузі економіки має давнє історичне підґрунтя. Ще у складі Російської імперії та колишнього Радянського Союзу Україна була одним із основних постачальників до Азербайджанської РСР трудових ресурсів, сільськогосподарських продуктів і частково забезпечувала функціонування харчової промисловості республіки.

Нафтогазова промисловість Азербайджану, яка забезпечувала сировиною нафтопереробні заводи України, будувалася на українському металі, трубах, матеріалах і устаткуванні. Азербайджан постачав в Українську РСР хімічну продукцію, розвивалася кооперація у всіх галузях промисловості.

Нафта є головним і найбільш вагомим компонентом енергетичного потенціалу Азербайджану. Перший у світі нафтовий фонтан забив ще у 1848 р., а вже наприкінці XIX – на початку XX ст. Баку перетворився на джерело світових запасів нафти. Протягом декількох десятиліть Бакинський регіон виконував роль основної нафтової бази Радянського Союзу, лише після Другої світової війни радянські нафтовики звернули свою увагу на Урал, а потім на Західний Сибір. СРСР став могутнім світовим виробником нафти, до 1980 р. випереджав за цими показниками Саудівську Аравію (Yorgin & Gyustafson 1997) [1]. Тоді Азербайджан утратив позиції нафтового лідера, і його частка в поставках енергоносіїв колишнього СРСР скоротилася до незначної величини.

Але в 1980-х рр. на Апшеронському півострові були відкриті величезні родовища нафти на континентальному шельфі Каспійського моря. Особливо складним було транспортування азербайджанської нафти на західноєвропейські й азіатські ринки трубопроводами. Саме це стало предметом зіткнення інтересів багатьох прикаспійських держав (Naftovuu bum na Kaspiyu 2001) [2].

За часів існування Радянського Союзу економіка країн, що входили до складу СРСР, була глибоко інтегрована у загальносоюзну народногосподарську структуру. У зв'язку з цим розрив економічних зв'язків на початку 1990-х рр. привів до того, що цілі області української та азербайджанської економіки занепали, на порядку денного постало питання про комплексну структурну перебудову економіки (Teretman 2001, p. 12–13) [3, с. 12–13].

Тому налагодження співробітництва в фінансово-економічній сфері між пострадянськими країнами, що були частинами тоталітарної держави й мали вихід на зовнішні ринки лише через Центр, відбувалося в складних умовах. Економіці Азербайджану було завдано величезних збитків, перервані господарські зв'язки із країнами СНД і Спільного ринку. Спад виробництва й інфляція, що охопили обидві держави, військова агресія Вірменії проти Азербайджану, яка завдала великих втрат економіці країни, значно звужували можливості зовнішньоекономічного співробітництва.

Азербайджан цікавить Україну як держава з великими нафтовими родовищами, що могли б реально послужити альтернативою іншим нафтовим джерелам, зокрема російським. Останнім часом незалежна Україна починає розробляти варіанти розширення географії імпорту нафти і природного газу, виходу підприємств нафтогазового комплексу на міжнародний ринок, розширення своєї участі у міжнародному розподілі праці у галузі енергоносіїв, реалізації зарубіжних проектів.

За даними Державного комітету України по геології і використанню надр, визначено стратегічні регіони постачання енергоносіїв на довгострокову перспективу, серед яких і Азербайджан (Propozytsiyi po zabezpechennyu..., p. 3–11) [4, арк. 3–11]. Азербайджанська Республіка як нафтовидобувна країна зі значним економічним потенціалом має всі шанси стати важливим економічним партнером для України у вирішенні нагальних питань для забезпечення альтернативних джерел енергоносіїв.

Україна і Азербайджан на основі Договору про основи міждержавних відносин від 19 листопада 1991 р. насамперед взяли на себе зобов'язання забезпечувати транзитні транспортні операції через морські, річкові та повітряні порти, залізниці, автодорожню мережу і трубопроводи, розташовані на їхніх територіях (Dogovir pro osnovu..., p. 2–3) [5, арк. 2–3]. В інтересах захисту національних економік Україна, Азербайджан і Грузія домовилися про організацію холдингової транснаціональної транспортної компанії (ТНТК), яка мала зайнятися створенням мережі комунікацій між чорноморським і каспійським узбережжям. Потрібна була нова транспортна магістраль як альтернатива Північнокавказькій дорозі, заблокованій внаслідок Чеченської війни. Основним завданням її є транспортування вантажів з південних портів України (Херсон, Миколаїв) до грузинських (Поті, Батумі), далі залізницею або автотранспортом Південним Кавказом і паромною переправою з порту Баку до Туркменістану (порт Туркменбаші).

Введення в дію транспортної магістралі відкривало для України великі економічні та політичні переваги та вигоди: з'являється у 2,5 рази коротший, дешевший, незалежний від Російської Федерації, водний, залізничний та автомобільний шлях перевезення вантажів до Південного Кавказу та Центральної Азії і Близького Сходу; виникає можливість здійснення транзиту великих вантажів через Україну із країн Балтії, Білорусі, Центрально-Східної Європи у вищезгадані країни; звільняється велика кількість українських вагонів, які використовуються для перевезення вантажів на велику відстань з України через Росію до Туркменістану (Propozytsiyi po zabezpechennyu..., p. 13–14) [4, арк. 13–14].

15-17 грудня 1996 р. в Одесі була проведена Міжнародна конференція – презентація Євро-Азійського транспортно-го коридору за участю делегацій України, Азербайджану і Грузії. У рамках конференції була підписана Угода між

Кабінетом Міністрів України, Урядом Азербайджанської Республіки й Урядом Грузії про співробітництво в створенні й функціонуванні Євразійського коридору (Arkhir Posol'stva Azerbaydzhanskoj...) [6].

Вже в квітні 1999 р. була офіційно відкрита поромна переправа між портами Іллічівськ і Поті з продовженням перевезень далі до Баку. Ця транспортна лінія зв'язує ряд великих міст: Київ, Тбілісі, Поті та ін., є транспортною ланкою між Європейським Союзом і Азією. Для наземного сполучення використовуються наявні можливості залізничного й автомобільного транспорту, а між портовими містами – пороми для перевезення залізничних вагонів і автомобілів. Створення сучасної конкурентноздатної транспортної системи, законодавчої та інформаційної бази для транспортного коридору (укладено багатосторонні угоди, визначена їхня відповідність міжнародним транспортним конвенціям) відкриває можливості для залучення інвесторів з метою реалізації великомасштабних транспортних проєктів у Каспійсько-Чорноморському регіоні, сприяє прискоренню економічного розвитку зацікавлених країн і забезпеченню політичної й економічної стабільності в регіоні.

У 1994 р. Президент Азербайджану Г. Алієв підписав «Контракт століття», який визначив стратегію розвитку республіки. Його уклали найбільші світові консорціуми, які виявили бажання брати участь у видобутку, переробці й транспортуванні нафти. На сьогодні у ньому беруть участь 28 фірм із 23 країн світу, у т. ч. російський «Лукойл», «Шеврон» (США), BP (Велика Британія) та ін. Але станом на 2001 р. ще жодна українська фірма не виявила бажання брати участь у тендерах.

В Азово-Чорноморському басейні українська економічна зона включає північно-західний чорноморський шельф і західну частину Азовського моря. Тут, за оцінками фахівців, зосереджена третина розвіданих запасів нафти і газу України, однак через обмежені фінансові можливості й існуючі міжнародні розбіжності з Румунією і Росією великомасштабне освоєння енергетичних ресурсів шельфу не проводиться.

У ході офіційних зустрічей міністра закордонних справ України А. Зленка з вищим державним керівництвом Азербайджану постійно обговорювалася можливість спільної розробки нафтових родовищ, а також шляхів транспортування нафти через територію України. Азербайджанські фахівці також готові надати допомогу Україні в розробці її частини Чорноморського шельфу (Bondarenko 2001) [7]. А 18-19 травня 2005 р. під час офіційного візиту в Азербайджанську Республіку міністр закордонних справ України Б. Тарасюк висловив зацікавленість українських підприємств у розробці нафтових родовищ, у залученні українських спеціалістів до модернізації нафтової галузі Азербайджану (Tarasyuk: Ukrayina zatsikavlena...) [8].

Однією з центральних проблем транспортування каспійської нафти в Європу є вибір маршруту трубопроводу. Складність питання полягає в тому, що він зачіпає не тільки економічні, але й політичні інтереси ряду держав і регіонів. Старий трубопровід до грузинського порту Батумі проходить через територію Вірменії, з якою триває територіальний конфлікт. А перевезення нафти залізничною дорогою більше 1800 км через Грузію і Росію до Одеси, звідти - морем на Захід було невигідним. Грузія ввела 15% транзитне мито, Росія почала брати 15 доларів США від тонни ввезеної на територію нафти.

Натомість через територію України проходять магістральні трубопроводи (більше 25 тис. км), що за-

безпечують транзит та імпорт російської нафти і природного газу; південне відгалуження нафтопроводу «Дружба» у країні Центрально-Східної Європи, газопроводи «Союз», «Багатство», «Прогрес» та інші. Через Україну здійснюється транзит російського природного газу в Південно-Східну Європу і Туреччину. На її території розташовані найбільші в Європі підземні газосховища обсягом 35 млрд. м, отже транзитні можливості країни великі.

Україна запропонувала провести нафтопровід Баку - Поті, звідки нафту танкерами можна буде доставляти в Одесу. Реалізація запропонованого варіанту потребувала більше 1,1 млрд. доларів США, і Україна готова взяти участь у фінансуванні. Потужність трубопроводу передбачалася до 30 млн т. у рік, що дало б можливість перекачувати як іранську, так і казахстанську нафту. Проходження каспійської нафти через Україну, таким чином, складає важливий і перспективний напрямок співробітництва (Lystuvannia Presyidenta Ukrayiny..., р. 10-11) [9, арк. 10-11].

Під час перебування 20 квітня 1997 р. у Баку урядової делегації України на чолі з міністром А. Мінченком була розроблена схема доставки нафти до українських портів Одеси й Іллічівська з використанням залізничних перевезень і трубопроводу, що проходить територією Грузії, а також танкерів і поромів на Чорному морі (Vizit pravitel'stvennoy delegatsii... 1997) [10].

25-27 травня 1998 р. український проєкт транспортування нафти за маршрутом Баку – Супса – Одеса – Броди був представлений під час Міжнародної конференції «Сказання про два моря - енергетичне майбутнє Каспійського та Чорного морів» (м. Стамбул). Нафтопровід Одеса – Броди будувався для стикування з нафтопроводом Баку - Супса. Передбачалося, що каспійська нафта перевозитиметься танкерами від порту Супса до Одеси, потім ітиме трубопроводом Одеса - Броди з виходом на нафтопровід «Дружба», і далі – польським нафтопроводом Броди – Гданськ у Європу.

На відкритті нафтопроводу Баку – Супса 17 квітня 1999 р. Президент Азербайджанської Республіки Г. Алієв висловив впевненість, що нафтопровід Одеса – Броди і далі через Польщу теж стане реальністю (Rech` presidenta Azerbaydzhanskoj Respubliki G. Aliyeva... 1999) [11]. Таким чином, проєкт транспортування каспійської нафти через Україну одержав політичну підтримку. У 2001 р. на прохання української сторони була пролонгована поставка дизельного палива, й за контрактом між Державною нафтовою компанією Азербайджану та Державною акціонерною компанією «Укрресурси» було поставлено 66,7 тис. тонн дизельного палива на суму 12,8 млн. доларів США.

Нафтова проблема вирішується в контексті співробітництва країн ГУАМ, як складової частини Євразійського транспортного коридору, що охоплює не тільки постачання нафти, але й інших товарів, що, в свою чергу, означає відродження гео економічної програми Великого шовкового шляху.

Під час зустрічі в Ялті 9 вересня 1999 р. у рамках форуму «Балто-Чорноморське співробітництво: до інтегрованої Європи XXI ст. без розділених ліній» Президенти Азербайджану і України розглянули питання азербайджансько-українського співробітництва по програмі відновлення історичного Великого шовкового шляху, євро-кавказько-азійського транспортного коридору (Rech` presidenta Azerbaydzhanskoj Respubliki na mezhdunarodnoy... 1999) [12]. Наступного року Пре-

зидент України Леонід Кучма висловив переконання, що «шовковий шлях» через Каспійське море й Азію в Китай матиме продовження, поява транспортних маршрутів в рамках ГУАМ забезпечить «позитивні стимули для економік» країн, які входять в це об'єднання (Azerbaijan – Ukraina: druzhba... 2000) [13].

Важливою особливістю ГУАМ є перевага політичних мотивів утворення. ГУАМ об'єднав країни, яких турбує гегемонія Росії на пострадянському просторі, та які пов'язують перспективи свого розвитку з іншими світовими центрами сили. Однак відсутність соціокультурної гомогенності, спільних кордонів, інституційна несформованість та різнорівневий економічний розвиток її учасників роблять організацію структурно слабкою в прийнятті рішень в сфері регіональної безпеки і торгово-економічного співробітництва.

Тому за підсумками 2006 р. частка товарообігу ГУАМ в загальному об'ємі зовнішньої торгівлі товарами України склала лише 2%. Тривалий час між країнами ГУАМ зберігався низький рівень виробничої кооперації і взаємного інвестування. На думку деяких експертів, це відбувалося через те, що серед учасників ГУАМ відсутні потенційні інвестиційні донори, здатні взяти на себе консолідуючу роль у фінансуванні спільних проектів в таких сферах, як транзит, машинобудування, енергетика (Shevchenko 2007, p. 16) [14, с. 16].

Логічно, що серед основних пріоритетів МЗС України на 2008-2010 рр. визначило просування національних інтересів держави в рамках ГУАМ, адже основний інтегруючий потенціал економічного розвитку Організації демократичного розвитку – ГУАМ полягає в її транзитному потенціалі. Коридор ГУАМ складається з автомобільного та залізничного сполучення Баку – Поті (900 км), паромних переправ Поті – Керч, Батумі – Іллічівськ та Поті – Іллічівськ, коридорів Іллічівськ – Київ – Західна Україна та Іллічівськ – Кишинів. У 2008 р. товарообіг цим коридором складав вже 4 млрд. дол. США.

Глобалізація і торговельно-економічні зв'язки передбачають наявність альтернативних джерел енергії та транспортних коридорів. Таким останніми роками стає відроджений стародавній «Шовковий шлях» з Азії в Європу через Китай, Кавказ, Чорне море (Osnovni priorytety diyal'nosti Ministerstva...) [15]. Він став прототипом транснаціонального транспортно-комунікаційного коридору «ТРАСЕКА». Найважливішими пунктами цього мегакоридору визначені чорноморські порти Грузії і Туреччини (Поті, Батумі, Джейхан), залізничні дороги Грузії й Азербайджану, нафтопровід Баку – Тбілісі – Джейхан, паромні переправи по Каспійському морю (Туркменбаші – Баку, Актау – Баку), залізничні дороги і автобани Туркменістану, Узбекистану, Киргизстану, Казахстану і Китаю, а також портові термінали КНР на узбережжі Тихого океану. Ініціатива викликала серйозні довготривалі дискусії (Dzhanguzhin) [16].

Розвиток транспортного ринку визначається транзитним товарообігом. У 2001 р. транзитні перевезення вантажів транспортним шляхом Європа – Кавказ – Азія виростили вже на 68%. Якщо в 1995 р. цим шляхом обсяг перевезень вантажів становив 355 тисяч тонн, то в 2001 р. – 8 742 тисячі тонн (Arkhir Posol'stva Azerbaydzhanskoj... , p. 24) [6, с. 24].

Однак, енергетичне співробітництво у рамках ГУАМ ускладнюється через низку причин. Однією з них є те, що більшість нових проектів енергопостачань з Каспію

та Центральної Азії до Європи мають політичний, а не суто економічний інтерес. Крім того, Азербайджан, який співробітничав з Грузією та Україною, не відмовляв собі в активних переговорах з Росією. Туреччина активно «перетягує» Азербайджан та Грузію, як у рамках тристоронніх проектів (Баку – Тбілісі – Джейхан, Баку – Тбілісі – Ерзурум тощо), а також багатосторонніх проектів («Набукко»), тим самим зменшуючи перспективи активного енергетичного співробітництва Азербайджан – Грузія – Україна, в тому числі й у рамках проекту «Білий потік», адже попри усі заяви, навряд чи Європейський Союз буде з однаковим ентузіазмом підтримувати два схожих проекти в одному регіоні («Набукко» та «Білий потік») (Shelest) [17].

Обсяги транзиту нафти територією України зменшуються. Якщо загальний обсяг транзиту у 2007 р. склав 50904,0 тис. т. нафти, то в 2008 р. – 40966,0 тис. т. Однією з причин зменшення обсягів транзиту нафти є політичний вплив Росії на каспійські країни з метою направлення нафти магістральними потоками, які контролюються нею. В таких умовах основним варіантом для транзиту нафти територією України є реалізація нафтопроводу «Одеса - Броди» у аверсному режимі та добудова його до Гданська. Доставлена в Україну цим шляхом нафта може перероблятися на Дрогобицькому та Надвірнянському НПЗ, або ж на новозбудованому.

Азербайджанська державна компанія Socar і ВАТ «Укрнафта» мають намір створити спільне підприємство на Надвірнянському та Дрогобицькому НПЗ. Нафтопровідна система «Одеса – Броди» є сучасною технологічно і тому повинна бути завантажена повністю. Реалізації аверсного напрямку транспортування нафти може сприяти створення міжнародного консорціуму для управління нафтопровідною системою «Одеса – Броди» із залученням постачальників нафти на пільгових для них умовах, зменшення транзитного тарифу, портових та інших зборів, залучення постачальників та споживачів до побудови нафтопроводу до Гданська, а також до переробки нафти (Zemlianyu & Riauzova) [18].

Одним з пріоритетних напрямів українсько-азербайджанського співробітництва є й торговельно-економічне. А найбільш узагальнюючим показником торгово-економічного співробітництва між Азербайджаном та Україною є експортно-імпортні операції між країнами.

У перші роки незалежності азербайджанську сторону передусім цікавили українські продукти чорної металургії, хімічної і нафтохімічної промисловості, важкого, енергетичного і транспортного машинобудування, електротехнічної промисловості, хімічного і нафтохімічного обладнання, станкобудівної й інструментальної промисловості, автомобільної й підшипникової промисловості, сільськогосподарського машинобудування, деревообробної, легкої промисловості, сільськогосподарських продуктів, товари народного вжитку. Україну насамперед цікавили продукти нафтопереробної промисловості (авіабензин, масла, дизпаливо, гас авіаційний), а також чорна і кольорова металургія. Проте на початку 1990-х рр. фактично припинилося торгово-економічне співробітництво незалежної України з Азербайджаном.

Початком нового етапу торговельно-економічних зв'язків між Україною та Азербайджаном став офіційний візит Президента України Леоніда Кучми 27-28 липня 1995 р. в Баку. Під час зустрічі йшлося про невикористані можливості в галузі економічного співробітництва,

про готовність сприяти відновленню і розвитку взаємовигідних традиційних торговельно-економічних зв'язків, а також інтенсивному налагодженню нових. Наприклад, Україна почала постачати обладнання для Державної нафтової компанії Азербайджану для заміни дизельних електростанцій на морських платформах, а також для реконструкції Гарадагського газосховища (Spil'ne ukrayins'ko-azerbaydzhans'ke komyunike... 1995) [19].

На етапі становлення ринкових відносин рівень співробітництва залишався низьким: якщо в 1995 р. обсяги зовнішньої торгівлі становили 68,1 млн. доларів США, то в 1996 р. – близько 100 млн. Основні товари українського експорту, які користуються стійким попитом в Азербайджані, – продукція підприємств машинобудування (вантажні автомобілі, електричні трансформатори, трактори), металургійного комплексу (прокат, труби, вироби з чорних металів) і АПК (цукор, зерно, олія). Однак за 2000 р., у порівнянні з 1999 р., обсяг товарообігу між Азербайджанською Республікою й Україною зменшився на 2,7 млн. доларів і склав лише 59,4 млн. доларів США (Arkhir Posol'stva Azerbaydzhanskoj..., р. 89) [6, с. 89]. Одна з основних причин – висока вартість українських товарів. Крім того, згідно з двосторонньою Угодою про вільну торгівлю, на українські товари, які ввозяться в Азербайджан, у зв'язку з аналогічними діями української сторони, накладається 20-відсотковий ПДВ. Тому українська продукція не завжди конкурентоспроможна на азербайджанському ринку. Країни не повною мірою використовують свої потенційні можливості для співробітництва безпосередньо між регіонами, містами, підприємствами країн будь-якої форми власності.

Тривалий час азербайджансько-український товарообіг не відображав реального економічного потенціалу двосторонніх відносин і вимагав здійснення конкретних кроків для подальшого розвитку торгівлі шляхом розширення номенклатури товарів та налагодження торговельно-економічних зв'язків між регіонами, районами, окремими підприємствами та організаціями двох країн (Rasshireniye vsestoronnego sotrudnichestva... 2002) [20]. Розробляються проекти випуску техніки спільними українсько-азербайджанськими підприємствами, причому Азербайджан відмовився від податку на додану вартість (близько 19,5 відсотка). Завод «Азовсталь», Харцизький трубний завод одержали можливість постачати в нафтову і газову промисловість Азербайджану необхідну продукцію за нижчі ціни, ніж світові. Азербайджану запропоновано також використати можливості української фабрики цінних паперів і монетного двору в наданні послуг.

Сумське машинобудівельне науково-виробниче об'єднання ім. Фрунзе постачає в Азербайджан обладнання для модернізації компресорної станції «Астара» в рамках укладених контрактів з Державною нафтовою компанією Азербайджану. Для Сумгаїтського заводу «Етилен – Поліетилен» підприємство випускає запасні частини для обладнання західного виробництва, яке там експлуатується. Сумські машинобудівники на півострові Апшерон будують компресорну станцію для транспортування газу на парогазову електростанцію «Північна».

Відповідно до «Програми довгострокового економічного співробітництва на 2000-2009 роки між Азербайджанською Республікою й Україною», «Гідромашсервіс» і «Запоріжтрансформатор» відкрили в Азербайджані спільне підприємство з виробництва і ремонту масляних трансформаторів. З метою представ-

лення у повному обсязі продукції двох країн відкрито у Баку Дім Дружби «Україна – Азербайджан» і Торговий Дім «Укргазфта» (2006 р).

Таким чином, у перше десятиріччя незалежності обох держав політика так званої навздогінної модернізації, за рецептами якої (починаючи з 1960-х рр.) розвивалася значна частина країн Латинської Америки, Азії та Африки і яка в 1990-ті рр. набула поширення на пострадянському просторі, в т. ч. і в Україні, не сприяла вирішенню ключової проблеми сучасного світового процесу – забезпеченню сталого розвитку та зближенню на цій основі країн за рівнем життя народу.

Лише починаючи з 2002-2008 рр. між Україною та Азербайджанською Республікою відбувається поступове зростання товарообігу. При цьому спостерігається стала тенденція до зростання позитивного сальдо України у торгівлі з Азербайджаном, що свідчить про активізацію діяльності українських підприємств на азербайджанському ринку. Так, товарообіг між Україною та Азербайджаном з 2005 р. по 2008 р. зріс у 3 рази, з 318 млн. 531 тис. дол. США у 2005 р. до 986 млн. 266 тис. дол. США у 2008 р., з постійним позитивним сальдо для України (Dani Derzhkomstatu Ukrayiny) [21].

Впродовж 2008 р. найбільш активно експортувалась до Азербайджанської Республіки продукція металургійного комплексу, машинобудування, агропромислового комплексу та харчової промисловості. Великим попитом в Азербайджані користується продукція компаній «Рошен», «АВК», «Сандора», «Верес», «Ласуня». Значне місце в транспортній сфері Азербайджану посіли автобуси «Богдан», автомобілі «КрАЗ», автокрани «Силач». Івано-Франківський цемент та шифер став показником рівня високої якості продукції. Для потреб місцевих жителів, які постраждали від стихійного лиха, надано значну безкоштовну допомогу будівельними матеріалами виробництва ВАТ «Івано-Франківськцемент» (Torgivel'no-ekonomichne spivrobotnytstvo) [22].

Незважаючи на наявність кризових явищ в світовій економіці, товарообіг між Україною та Азербайджаном розвивається доволі динамічно, але має можливість до подальшого росту, передусім за рахунок збільшення постачання до АР сільськогосподарської продукції (зерно та інші зернові культури), продукції машинобудівного комплексу та хімічної промисловості, а також експорту з Азербайджанської Республіки до України нафти та нафтопродуктів.

Таким чином, в основі стратегічного партнерства Азербайджану й України лежать взаємні інтереси. З огляду на вагомий промисловий потенціал і багаті поклади нафти, Азербайджанська Республіка визначена як стратегічний партнер України. Налагодження тісного двостороннього співробітництва між Україною й Азербайджанською Республікою відкриває можливість Україні закріпитися на ринках Південного Кавказу. Крім того, завдяки транскавказькому коридорові Україна розширює напрямок своїх інтересів до Центральної Азії і взагалі до Сходу.

Азербайджан, у свою чергу, виходить з того, що Україна є великою європейською державою з індустріально розвинutoю економікою і вигідним гео економічним положенням, що є стратегічно важливим. Використання євразійського коридору, що проходить через територію України, дозволить Азербайджану прокласти вектори своєї зацікавленості до країн Європейського Союзу. Отже, Україна й Азербайджан зацікавлені в найрізноманітніших формах співпраці.

Держави насамперед об'єднує прагнення розвива-

ти потенціал євразійських транспортних коридорів. Розвивається й воєнно-технічне співробітництво: Україна бачить в Азербайджанській Республіці покупця продукції національного ВПК й бере участь у спільних проектах на російських родовищах та в конкурентній боротьбі за каспійську нафту, використовуючи наявні можливості нафтопереробних заводів і терміналів.

#### Бібліографічні посилання

1. Йоргин Д. Эволюция гонки за нефтью / Д. Йоргин, Т. Гюстафсон // За рубежом. – 1997, 6 марта.
2. Нафтовий бум на Каспії // Політика і час. – 2001. – № 12. – С. 18–19.
3. Теперман В. А. Азербайджан: достижения и противоречия современного этапа экономического развития / В.А. Теперман // Проблемы постсоветских стран. – М., 2001. – Вып. 2. – С. 12–29.
4. Пропозиції по забезпеченню альтернативних джерел постачання енергоносіїв. – Центральний державний архів громадських об'єднань України (далі – ЦДАГО). – ф. Р-2 (Кабінет Міністрів України. Листування з органами країн СНД про розвиток і роботу газової і нафтової промисловості України). – оп. 15. – спр. 4748.
5. Договір про основи міждержавних відносин України та Азербайджанської Республіки (19 листопада 1991 р.). – ЦДАГО. – ф. Р-2. – оп. 15. – спр. 2762.
6. Архив Посольства Азербайджанской Республики в Украине. – д. Е № 00005. – С. 22–24.
7. Бондаренко В. Посол Талят Алієв: «Головне – захотіти працювати спільно» / В. Бондаренко // Дзеркало тижня. – 2001. – № 45 (369), 17–23 листопада.
8. Тарасюк: Україна зацікавлена в розробці нафтових родовищ в Азербайджані [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://podrobno.com.ua/power/introl2005/05/19/213080.html>.
9. Листування Президента України з державами Співдружності Незалежних Держав. – ЦДАГО. – ф. 3-2. – оп. 15. – спр. 4749.
10. Визит правительственной делегации Украины в Баку // Бакинский рабочий. – 1997. – № 75 (22998). – С. 2.
11. Речь президента Азербайджанской Республики Г. Алиева на торжественной церемонии в Супсе, посвященной открытию нефтепровода Баку – Супса, 17 апреля 1999 г. // Бакинский рабочий. – 1999, 20 апреля.
12. Речь Президента Азербайджанской Республики на международной конференции в Ялте «Балто-Черноморское сотрудничество: к интегрированной Европе XXI века без разделительных линий» // Бакинский рабочий. – 1999. – № 175 (23601). – С. 7.
13. Азербайджан – Украина: дружба, стратегическое партнерство, тесное сотрудничество. Официальный визит Президента Украины Леонида Кучмы в Азербайджан. Совместная пресс-конференция Президентов Азербайджана и Украины // Бакинский рабочий. – 2000, 18 марта. – № 52 (23729). – С. 3–4.
14. Шевченко В. Анализ структуры взаимного товарооборота стран – членов ГУАМ и пути углубления торгово-экономических отношений / В. Шевченко // Проблемы та перспективи розвитку економічного співробітництва в рамках ГУАМ: матер. «круглого столу» (Київ, 14 червня 2007 р.). – К. : НІПІМБ, 2007. – С. 15–18.
15. Основні пріоритети діяльності Міністерства закордонних справ України у 2008 році [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mfa.gov.ua/mfa/en/publication/content/17463.htm>.
16. Джангужин Р. ГУАМ и Транскаспийский газотранспортный коридор: политика или экономика? [Електронний ресурс] / Рустем Джангужин. – Режим доступу : <http://economics.unian.net/ukr/detail/45246>.
17. Шелест Г. Стан і перспективи співробітництва держав-членів ГУАМ у сфері економіки та енергетики [Електронний ресурс] / Ганна Шелест. – Режим доступу : <http://nomos.com.ua/content/view/232/86/>
18. Земляний М. Г. Проблеми транзиту та постачання наф-

ти в Україну [Електронний ресурс] / М.Г. Земляний, Т.В. Рязова. – Режим доступу : <http://www.db.niss.gov.ua/docs/energy/OilTranzUa.pdf>.

19. Спільне українсько-азербайджанське комюніке від 28.07.1995 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://jurconsult.net.ua/zakony/zakon\\_show.php?zakon\\_id=7&dbname=laws\\_uk\\_1995](http://jurconsult.net.ua/zakony/zakon_show.php?zakon_id=7&dbname=laws_uk_1995).

20. Расширение всестороннего сотрудничества между Азербайджаном и Украиной служит интересам наших стран и народов. Президент Азербайджана Гейдар Алиев принял украинскую делегацию // Бакинский рабочий. – 2002, 30 августа. – № 166 (24345). – С. 1.

21. Дані Держкомстату України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://ukrexport.gov.ua/ukr/tovaroobig\\_zakab\\_stat/aze/5958.html](http://ukrexport.gov.ua/ukr/tovaroobig_zakab_stat/aze/5958.html).

22. Торговельно-економічне співробітництво (2008 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [ukrexport.gov.ua/ukr/tovaroobig\\_zakab\\_stat/aze/5958.html](http://ukrexport.gov.ua/ukr/tovaroobig_zakab_stat/aze/5958.html).

#### Адигезалов Т.А. Экономическая плоскость формирования азербайджано-украинского партнерства

Раскрыты экономические основания налаживания азербайджано-украинских межгосударственных партнерских связей; выяснено, что комплиментарный характер экономических интересов официальных Баку и Киева делает Азербайджан чрезвычайно выгодным и привлекательным партнером Украины на Южном Кавказе. Отдельно акцентировано внимание на том, что всестороннее развитие комплексного азербайджано-украинского партнерства позволяет, хотя бы частично, решить одну из наиболее острых проблем украинской внешней (да и внутренней) политики – зависимости от импорта российских энергоносителей.

*Ключевые слова:* экономика, энергоносители, Каспийско-Черноморский регион, партнерство, товарооборот.

#### Adigeyzalov T. Economic background of the Azerbaijani-Ukrainian partnership formation

The article spotlights economic background of the Azerbaijani-Ukrainian intergovernmental partnership establishing; emphasizes, that the complementary nature of economic interests of official Baku and Kyiv makes Azerbaijan extremely profitable and attractive partner of Ukraine in the South Caucasus. Separately was noted, that establishing an integrated and comprehensive development of Azerbaijani-Ukrainian partnership can at least partially solve one of the most urgent problems of the Ukrainian foreign (and domestic) policy - dependence on Russian energy imports.

*Keywords:* economy, energy resources, the Caspian-Black Sea region, partnership, commodity circulation.

#### References:

- ‘Azerbaydzhan – Ukraina: druzhba, strategicheskoye partnerstvo, tesnoye sotrudnichestvo. Ofitsial’nyy visit Prezidenta Ukrainy Leonida Kuchmy v Azerbaydzhan. Sovmestnaya press-konferentsiya Prezidentov Azerbaydzhana i Ukrainy’ (‘Azerbaijan – Ukraine: friendship, strategic partnership and close cooperation. Official visit of the President of Ukraine Leonid Kuchma in Azerbaijan. Joint press-conference of the Presidents of Azerbaijan and Ukraine’), 2000, *Bakinskiy rabochiy*, 18 March, № 52 (23729). pp. 3–4.
- ‘Dogovir pro osnovy mizhderzhavnykh vidnosyn Ukrayiny ta Azerbaydzhan’s koyi Respubliki 19 listopada 1991’ (‘Treaty on the basis of interstate relations between Ukraine and the Republic of Azerbaijan 19 November 1991’), *Tsentral’nyy derzhavnyy arhiv gromads’kykh obyednan` Ukrayiny*, fond P-2, opys 15, 2762.
- ‘Lystuvannia Presyidenta Ukrayiny z derzhavamy Spivdruzhnosti Nezalezzhnykh Derzhav’ (‘Correspondence of the President of Ukraine with the countries of the Commonwealth of Independent States’), *Tsentral’nyy derzhavnyy arhiv gromads’kykh obyednan` Ukrayiny*, fond 3–2, opys 15, sprava 4749.
- ‘Naftovyy bum na Kaspiyi’ (The oil boom in the Caspian Sea), 2001, *Polityka i chas*, № 12, pp. 18–19.
- ‘Propozytsiyi po zabezpechennyyu al’ternatyvnykh dzherel

postachannia energonosiyiv' ('Proposals to provide alternative sources of energy'). *Tsentral'nyy derzhavnyy arhiv gromads'kykh obyednan' Ukrayiny*, fond P-2, opys 15, sprava 4748.

'Rasshreniye vsestoronnegо sotrudnichestva mezhdru Azerbaydzhanom i Ukrainiy sluzhit interesam nashikh stran i narodov. President Azerbaydzhana Geydar Aliyev prinial ukrainskuyu delegatsiyu' ('The expansion of comprehensive cooperation between Azerbaijan and Ukraine serves the interests of our countries and people. President of Azerbaijan Heydar Aliyev received Ukrainian delegation'), 2002, *Bakinskiy rabochiy*, № 166 (24345), p. 1.

'Rech' presidenta Azerbaydzhanskoj Respubliki G. Aliyeva na torzhestvennoy tseremonii v Supse, posviashchennoy otkrytiyu nefteprovoda Baku – Supsa 17 aprelya 1999' ('Speech of the president of the Republic of Azerbaijan H. Aliyev at the ceremony in Supsa on the opening of the Baku – Supsa pipeline, April 17, 1999'), 1999, *Bakinskiy rabochiy*, 20 April

'Rech' presidenta Azerbaydzhanskoj Respubliki na mezhdunarodnoy konferentsii v Yalte «Balto-Chernomorskoye sotrudnichestvo: k integrirovannoy Yevrope XXI veka bez razdilitel'nykh liniy» ('Speech of the President of the Republic of Azerbaijan at the international conference in Yalta «Baltic-Black Sea Cooperation: towards an integrated Europe of XXI century without dividing lines»'), 1999, *Bakinskiy rabochiy*, № 175 (23601), p. 7.

Arkhiv Posol'stva Azerbaydzhanskoj Respubliki v Ukraine (Archive of Embassy of the Republic of Azerbaijan in Ukraine), d. E № 00005, pp. 22–24.

Bondarenko, V 2001, 'Posol taliat Aliyev: «Golovne – zakhoty pratsyuvaty spil'no»' ('Ambassador Talat Aliyev: «The main thing – want to work together»'), *Dzherkalo tyzhdnia*, № 45 (369), 17–23 November.

Dani Derzhkomstatu Ukrayiny (State Statistics Committee of Ukraine data), viewed: <[http://ukrexport.gov.ua/ukr/tovaroobig\\_zakab\\_stat/aze/5958.html](http://ukrexport.gov.ua/ukr/tovaroobig_zakab_stat/aze/5958.html)>.

Dzhanguzhin, R, GUAM I Transkaspiyskiy gazotransportnyy koridor: politika ili ekonomika? (GUAM and the Trans-Caspian gas transportation corridor: politics or economics?), viewed: <<http://economics.unian.net/ukr/detail/45246>>.

Osnovniy priorytety diyal'nosti Ministerstva zakordonnykh sprav Ukrayiny u 2008 rotsi (The main priorities of the Ministry of Foreign Affairs of Ukraine in 2008), viewed: <<http://www.mfa.gov.ua/mfa/en/publication/content/17463.htm>>.

Affairs of Ukraine in 2008), viewed: <<http://www.mfa.gov.ua/mfa/en/publication/content/17463.htm>>.

Shelest, G, Stan i perspektivy spivrobitnytstva derzhav-chleniv GUAM u sferi ekonomiky ta energetyky (Status and prospects of cooperation between GUAM member states in the field of economy and energy), viewed: <<http://nomos.com.ua/content/view/232/86/>>

Shevchenko, V 2007, 'Analiz struktury vzaimnogo tovarooborota stran-chlenov GUAM i puti uglubleniya torgovo-ekonomicheskikh otnosheniy' ('Analysis of the structure of bilateral trade relations - members of GUAM and the ways to deepen trade and economic relations'). *Problemy ta perspektivy rozvytku ekonomichnogo spivrobitnytstva v ramkakh GUAM: materialy "kruglogo stolu"*, Kyiv, NIPMB publ., pp. 15 – 18.

Spil'ne ukrayins'ko-azerbaydzhans'ke komyunike vid 28.07.1995 (Joint Ukrainian-Azerbaijan communiqué dated 28.07.1995), viewed: <[http://jurconsult.net.ua/zakon/zakon\\_show.php?zakon\\_id=7&dbname=laws\\_uk\\_1995](http://jurconsult.net.ua/zakon/zakon_show.php?zakon_id=7&dbname=laws_uk_1995)>.

Tarasjuk: Ukrayina zatsikavlena v rozrobsi naftovykh rodovysch v Azerbaydzhanі (Tarasjuk: Ukraine is interested in developing oil fields in Azerbaijan), viewed: <<http://podrobno.com.ua/power/introl2005/05/19/213080.html>>.

Teperman, VA 2001, 'Azerbaydzhan: dostizheniya i protivorechiya srovnennogo etapa ekonomicheskogo razvitiya' ('Azerbaijan: achievements and contradictions at the present stage of economic development'), *Problemy postsovetskikh stran*, Vyp. 2, pp. 12–29.

Torgivel'no-ekonomichne spivrobitnytstvo (Trade and economic cooperation), 2008, viewed: <[http://ukrexport.gov.ua/ukr/tovaroobig\\_zakab\\_stat/aze/5958.html](http://ukrexport.gov.ua/ukr/tovaroobig_zakab_stat/aze/5958.html)>.

Vizit pravitel'stennoy delegatsii Ukrainy v Baku (Ukrainian government delegation's visit to Baku), 1997, *Bakinskiy rabochiy*, № 75 (22998), p. 2.

Yorgin, D & Gyustafson, T 1997, 'Evolutsiya gonki za neft'yu', (The evolution of the race for oil), *Za rubezom*.

Zemlianyy, MG & Riuzova, TV, Problemy tranzytu ta postachannia nafty v Ukrainu (The transit and supply of oil to Ukraine problem), viewed: <<http://www.db.niss.gov.ua/docs/energy/OilTranzUa.pdf>>

Надійшла до редколегії: 19.09.2013 р.

А. Г. Буравкова

Інститут міжнародних відносин Київського національного університету ім. Т. Шевченка

## ЕВОЛЮЦІЯ ЗОВНІШНЬОПОЛІТИЧНИХ ПРІОРИТЕТІВ США У СХІДНІЙ АЗІЇ ПІСЛЯ ДРУГОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ

Здійснено компаративний аналіз концептуальних засад східноазійського напрямку зовнішньої політики президентських адміністрацій США від завершення Другої світової війни й до розпаду біполярної системи міжнародних відносин; особливої уваги надано з'ясуванню причин політичних конфліктів між США і КНР.

Ключові слова: американсько-китайські відносини, велика держава, політика, стратегічне суперництво.

До вступу США у Другу світову війну американське державне керівництво й експертне наукове співтовариство не надавали регіону Східної Азії належної політико-стратегічної ваги, оскільки не бачили звітти потенційних загроз для геополітичних і безпекових інтересів Сполучених Штатів як на регіональному, так, і тим паче, на глобальному рівні. На відміну від Західної Європи, яку в Білому домі й Пентагоні після підписання Версальського мирного договору 1919 р. розглядали в якості головного театру майбутніх воєнних дій, позиція США щодо Східної Азії не була чітко окреслена й сформульована.

Рішення ж Вашингтонської міжнародної конференції з обмеження морських озброєнь, тихоокеанських і далекодсхідних питань 1921-1922 рр. та Лондонської конференції з обмеження морських озброєнь 1930 р., як тоді здавалось американським політикам, мали покласти край військово-морському суперництву великих

держав і міцно зафіксувати їхні сфери впливу в Східній Азії. Однак уже невдовзі за неухваленого ставлення до регіону Сполученим Штатам довелося сплатити повчальною стратегічною поразкою на Гавайях у грудні 1941 р., що тимчасово, але відчутно підірвала військово-політичні позиції США у західній частині Тихого океану (Christensen 1996, pp. 5–10) [1, с. 5–10].

Перебіг подій Тихоокеанської війни 1941-1945 рр. й драматичні повоєнні суспільно-політичні процеси в Східній Азії істотним чином вплинули на еволюцію концептуальних настанов зовнішньої політики США на цьому напрямку й визначили нові геополітичні завдання країни в цій частині АТР на довгі роки наперед. На початку березня 1949 р. головнокомандуючий союзними окупаційними військами в Японії генерал армії Д. Макартур в одному з інтерв'ю так прокоментував розвідувальну інформацію про підготовку переможної Народно-визвольної армії Китаю до вирішального на-