

DOI: 10.23932/2542-0240-2021-14-5-9

# Каспийский вектор транспортно-логистической политики ЕАЭС

## Интигам Байрам оглы МАМЕДОВ

кандидат политических наук, доцент, кафедра международных отношений и интеграционных процессов факультета политологии

Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова, 119991,

Ломоносовский проспект, д. 27, корп. 4, Москва, Российская Федерация

E-mail: mamedov@polit.msu.ru

ORCID: 0000-0003-0962-8948

**ЦИТИРОВАНИЕ:** Мамедов И.Б. оглы (2021). Каспийский вектор транспортно-логистической политики ЕАЭС // Контурь глобальных трансформаций: политика, экономика, право. Т. 14. № 5. С. 177–192. DOI: 10.23932/2542-0240-2021-14-5-9

Статья поступила в редакцию 03.03.2021.

**ФИНАНСИРОВАНИЕ:** Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ и ЭИСИ в рамках научного проекта №20-011-32108\20. Исследование выполнено в рамках Программы развития Междисциплинарной научно-образовательной школы Московского университета «Сохранение мирового культурно-исторического наследия».

**АННОТАЦИЯ.** *Одной из целей Евразийского экономического союза является формирование единых рынков товаров, услуг, капитала и трудовых ресурсов. Ключевой аспект реализации заявленной цели – развитие транспортно-логистического потенциала ЕАЭС. Формирование единого транспортно-пространства, обеспечение беспрепятственного движения грузов и пассажиропотока требуют расширения участия ЕАЭС в ключевых международных логистических проектах, а также достижения согласованной транспортной политики государств-членов. Цель настоящей статьи – определить возможности и ограничения развития взаимодействия ЕАЭС с Азербайджаном, Ираном и Туркменистаном в транспортно-логистической сфере. В статье проводится анализ основ-*

*ных направлений и задач транспортной политики ЕАЭС, оценивается динамика основных показателей транспортной деятельности Союза. Автором рассмотрены ключевые для ЕАЭС международные транспортные проекты. Выделены логистические программы и коридоры, маршруты которых проходят через территории Азербайджана, Ирана и Туркменистана: международный транспортный коридор «Север – Юг», проект сопряжения ЕАЭС и Экономического пояса Шёлкового пути, а также программы Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества и проект по организации коридора «Европа – Кавказ – Азия». Изучен транзитный потенциал Каспийского региона в целом и территорий представленных стран в частности. Проведен анализ ретроспекти-*

*вы отношений ЕАЭС с этими странами. Основным результатом исследования является описание перспективных направлений взаимодействия, отдельных проектов и форматов сотрудничества в транспортно-логистической сфере между ЕАЭС и странами южного Каспия. Автор приходит к выводу о необходимости реабилитации и реактуализации идеи «Большого евразийского партнерства» в свете выявленных ограничений для полноценной интеграции южнокаспийских стран в ЕАЭС.*

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** *Евразийский экономический союз, Каспийский регион, единое транспортное пространство ЕАЭС, Большое евразийское партнерство, Азербайджан, Иран, Туркменистан.*

В настоящее время проблематика интеграционных объединений активно изучается в рамках междисциплинарного подхода в России и за рубежом. Исследования, посвященные Евразийскому экономическому союзу и, в частности, его транспортно-логистической политике, не являются здесь исключением. Однако ряд аспектов данного вопроса остается недостаточно освещенным. В их числе изучение потенциала, проблем и перспектив взаимодействия ЕАЭС с прикаспийскими странами.

Под прикаспийскими странами в настоящей работе понимаются государства, имеющие выход к Каспийскому морю, – Азербайджан, Иран, Казахстан, Россия и Туркменистан. Учитывая, что Казахстан и Россия являются членами ЕАЭС, основной фокус исследования охватывает транспортно-логистическое измерение отношений ЕАЭС с Азербайджаном, Ираном и Туркменистаном.

## Основы транспортной политики ЕАЭС

Развитие экономик государств – членов ЕАЭС предполагает создание единого экономического пространства для обеспечения свободы движения товаров, услуг, капитала и трудовых ресурсов. Одним из ключевых факторов, влияющих на достижение этих «четырех свобод», является развитие транспортно-логистических систем ЕАЭС. Расширение участия государств – членов Евразийского союза в международных транспортных проектах способствует интеграции ЕАЭС в мировую транспортную систему.

Формирование единого транспортного пространства и создание рынка транспортных услуг входят в число приоритетов скоординированной транспортной политики ЕАЭС. В Евразийской экономической комиссии единое транспортное пространство видится в устранении барьеров и ограничений для перемещения грузов, пассажиропотока, а также в совместимости транспортных систем стран – участниц Союза. Это позволит в полной мере реализовать имеющийся у ЕАЭС транзитный потенциал. Ожидается, что развитие сети транспортных коридоров и создание логистических центров повысят конкурентоспособность продукции государств-членов и будут способствовать освоению новых рынков сбыта продукции<sup>1</sup>. В свою очередь, расширение сети экономических контактов, повышение узнаваемости продукции государств – членов ЕАЭС способствует развитию механизмов, повышающих инвестиционную привлекательность самих государств.

Показатели транспортной деятельности ЕАЭС за 2014–2019 гг. имеют

1 См. Решение Высшего Евразийского экономического совета № 28 от 16 октября 2015 г. «Об Основных направлениях экономического развития Евразийского экономического союза».

стабильную положительную динамику. Так, объем перевозок грузов по ЕАЭС всеми видами транспорта (кроме трубопроводного) увеличился за отчетный период на 5,6%, грузооборот – на 11,5%, объем перевозок пассажиров – на 6,1%, а пассажирооборот – на 16,4% (см. табл.). Представители Евразийской

комиссии отмечают снижение транспортной составляющей в конечной цене перевозимого товара [Асаул, Мохов, 2018].

Согласно ст. 86 Договора о Евразийском экономическом союзе приоритетами «скоординированной (согласованной) транспортной политики»

**Таблица.** Показатели транспортной деятельности ЕАЭС 2014–2019 гг.

**Table.** Indicators of EAEU transport activity in 2014–2019

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Перевозки грузов</b> (без трубопроводного, млн т)	10 826,9	10 699,7	10 764,3	11 020,8	11 308,5	11 440,8
<b>Грузооборот</b> (без трубопроводного, млрд тонно-километры)	3170,9	3163,6	3183,0	3387,1	3530,9	3536,9
<b>Объем перевозок пассажиров</b> (млн человек)	36 219,5	36 599,7	36 900,0	37 285,8	37 331,9	38 458,0
<b>Пассажирооборот</b> (млрд пассажиро-километров)	780,7	758,9	766,0	815,4	858,0	908,9

**Источник:** Евразийский экономический союз. Цифры и факты. Энергетика и инфраструктура (2020) // Евразийская экономическая комиссия // [http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/3264\\_ЕЭК\\_ЦИФ%20-%202020\\_энергетикаИинфраструктура.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/3264_ЕЭК_ЦИФ%20-%202020_энергетикаИинфраструктура.pdf), дата обращения 25.11.2020.

**Source:** Eurasian Economic Union. Figures and Facts. Energy and Infrastructure (2020). *Eurasian Economic Commission*. Available at: [http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/3264\\_YeEK\\_TsIF%20-%202020\\_energetikalinfrastruktura.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/3264_YeEK_TsIF%20-%202020_energetikalinfrastruktura.pdf), accessed 25.11.2020.

ЕАЭС являются среди прочего «создание и развитие евразийских транспортных коридоров, реализация и развитие транзитного потенциала»<sup>2</sup>.

Во исполнение данного положения 26 декабря 2016 г. были утверждены «Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов ЕАЭС». Согласно данному документу увеличивающийся объем производства товаров тре-

бует «опережающего развития транспортных услуг»<sup>3</sup>. Согласованная транспортная политика предусматривает «интеграцию транспортных систем государств-членов в мировую транспортную систему», «реализацию географических преимуществ Союза при осуществлении транзитных транспортно-экономических связей между Европой и Азией», «увеличение объемов и расширение географии экспорта транспортных услуг»<sup>4</sup>.

2 Договор о Евразийском экономическом союзе (подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 01.10.2019) // КонсультантПлюс // [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_163855/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/), дата обращения 25.11.2020.

3 См. Решение Высшего Евразийского экономического совета № 19 от 26 декабря 2016 г. «Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза».

4 Там же.

В 2017 г. был принят план мероприятий («дорожная карта») на 2018–2020 гг. по реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств ЕАЭС<sup>5</sup>. Координацию исполнения «дорожной карты» и реализации плана мероприятий осуществлял созданный в 2018 г. Совет руководителей уполномоченных органов в области транспорта государств – членов ЕАЭС<sup>6</sup>. Основные успехи, достигнутые в процессе формирования единой транспортной политики, относятся к организации перевозок железнодорожным и автомобильным транспортом. Прежде всего, речь о тарифном регулировании внутренних перевозок, экспорта и импорта продукции, установлении пограничного контроля автоперевозок на внешних границах ЕАЭС, создании Объединенной транспортно-логистической компании для управления железнодорожными маршрутами, а также реализации мероприятий программы поэтапной либерализации каботажных автоперевозок в ЕАЭС на 2016–2025 гг. [Рожко, Хоменко, 2018]. В настоящее время идет подготовка «дорожной карты» на 2021–2023 гг.

Стоит признать, что с геополитической точки зрения транспортная политика ЕАЭС должна ориентироваться не только на интеграцию в мировую транспортную систему, но еще и на предотвращение возможной транспортно-логистической изоляции России (как и любого из участников Союза) и/или снижение ее участия в строительстве крупных международных магистралей и трубопроводов. В этом контексте крайне важно создание транспортных коммуникаций и сотрудни-

ческих связей внутри ЕАЭС как задача минимум и дальнейшее присоединение к проектам перспективных партнеров, которыми являются, в том числе, прикаспийские государства.

### Каспийский регион в системе ключевых для ЕАЭС транспортных коридоров

Значимость сотрудничества ЕАЭС с государствами Каспийского региона объясняется совокупностью факторов. Во-первых, Каспийский регион включает в себя после распада Советского Союза пять государств: Иран, Россию, Казахстан, Туркменистан и Азербайджан, два из которых (Россия и Казахстан) являются членами ЕАЭС. В этом контексте стремление усилить сотрудничество ЕАЭС и прикаспийских стран может рассматриваться как попытка укрепления связей между партнерами России с учетом ее национальных интересов. Во-вторых, Каспийский регион с прилегающими странами является крайне значимым для России пространством с точки зрения национальной безопасности. Между его представителями имеются серьезные противоречия не только экономического характера (спорные месторождения, порядок и способы транспортировки углеводородов), но и военно-политического (нагорно-карабахская проблема) и религиозного (суннитско-шиитские противоречия). Вместе с тем соседство Каспийского региона со странами Ближнего и Среднего Востока, непосредственная близость к территориям, охваченным вооруженными кон-

5 См. Решение Евразийского межправительственного совета № 3 от 25 октября 2017 г. «Об утверждении плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза на 2018–2020 годы».

6 См. Решение Высшего Евразийского экономического совета № 13 от 14.05.2018 «О Совете руководителей уполномоченных органов в области транспорта государств – членов Евразийского экономического союза».

фликтами, ставит перед Россией задачу устранения или минимизации противоречий для укрепления внутрикаспийского сотрудничества по различным направлениям. Другими словами, развитие связей между ЕАЭС и государствами – представителями Каспийского региона способно содействовать укреплению связей внутри самого Каспийского региона. В-третьих, непостоянным партнером России, который время от времени становится ее оппонентом в вопросах транспортно-логистического характера, является Турция, предпринимающая попытки по выстраиванию собственных проектов взаимодействия с отдельными странами Каспийского региона (в первую очередь с Азербайджаном) в противовес существующим в рамках каспийского сотрудничества. Как следствие, вовлечение всех государств Каспийского региона в реализацию соглашений и перспективных договоров сотрудничества с ЕАЭС способно создать альтернативу турецкой внешней политике, которая в последние годы все чаще демонстрирует жесткость и стремление к наращиванию влияния на Ближнем и Среднем Востоке и в Центральной Азии.

Важно отметить, что реализация трансконтинентального транзитного потенциала ЕАЭС возможна только при подключении Союза к основным международным транспортным коридорам (МТК) и создании соответствующей транспортной инфраструктуры. Ключевыми транспортно-логистическими проектами, маршруты которых проходят по территории государств – членов ЕАЭС или сопряжены с ними, являются МТК «Восток – Запад», МТК «Север – Юг», Транссибирская магистраль, международный автомобильный коридор «Европа – Западный Китай» (запуск ожидается в 2024 г.), Транскаспийский международный транспортный маршрут, транспортный коридор «Европа –

Кавказ – Азия» (ТРАСЕКА), Северный морской коридор, а также проект сопряжения ЕАЭС и Экономического пояса Шёлкового пути (ЭПШП).

Ряд представленных проектов проходит и по территориям прикаспийских стран. Транзитный потенциал Каспийского региона, а также устоявшиеся межгосударственные отношения и общие транспортно-логистические и нефтегазовые проекты прибрежных стран актуализируют вопрос о поиске устойчивых форматов взаимодействия ЕАЭС с Азербайджаном, Ираном и Туркменистаном. Использование транзитного потенциала территорий стран южной части Каспия обеспечит выход ЕАЭС на рынки других стран – прежде всего, Турции и стран Балканского полуострова, а также Индии и Пакистана. Наиболее перспективными логистическими направлениями в этом случае являются МТК «Север – Юг», проект сопряжения ЕАЭС и ЭПШП, а также использование инфраструктуры программы ТРАСЕКА и транспортного кластера программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС).

Азербайджан и Иран являются участниками программы ТРАСЕКА, реализующей МТК «Европа – Кавказ – Азия». Основная идея этого проекта – соединить «Восточную Европу с Центральной Азией через Черное море, Кавказ и Каспийское море» [Аналитический доклад «Анализ существующих международных транспортных коридоров...», 2019]. Полный запуск коридора ожидается к 2026 г. после исполнения положений Стратегии межправительственной комиссии ТРАСЕКА на 2016–2026 гг. Туркменистан не является партнером данной программы, однако принимает активное участие в развитии ее отдельных логистических кластеров. Ярким примером этого служит участие страны в мероприятиях

регионального проекта *LOGMOS* (Логистические процессы и морские магистрали), основная цель которого видится в обеспечении непрерывности коридора ТРАСЕКА. Сопряжение логистического контура и кластеров ТРАСЕКА с проектами ЕАЭС представляется значимым для России, поскольку проект ТРАСЕКА, участниками которого являются все Каспийские государства, кроме России, рассматривается как способ создать транспортные магистрали в обход России. Однако использование уже созданных коммуникаций ТРАСЕКА для проектов ЕАЭС позволит и самому региональному объединению, и российской стороне извлечь максимальную выгоду. Учитывая износ транспортной инфраструктуры, созданной в советский период, необходимо в среднесрочной перспективе разработать проект меморандума между ЕАЭС и ТРАСЕКА.

В 2018 г. было анонсировано создание МТК «Каспийское море – Черное море» (КМЧМ), который пройдет по маршруту Туркменистан – Азербайджан – Грузия – Румыния. Проект активно продвигается именно туркменской стороной отдельно от программы ТРАСЕКА. Между тем с идеей соединить Черное море и Каспий неоднократно выступал Н. Назарбаев. Так, в 2018 г. на заседании Высшего Евразийского совета, еще будучи президентом Казахстана, Н. Назарбаев предложил построить судоходный канал «Евразия», который соединит два моря. Следует отметить, что в текущей версии проект КМЧМ является еще одной (как, например, ТРАСЕКА) попыткой Европейского союза ослабить влияние России в регионе и выстроить независимую транспортную инфраструктуру. В этом отношении географическое положение Туркменистана и Азербайджана подходит для таких целей. Подобным же образом еще с 1998 г. Агент-

ством по развитию и торговле США и корпорацией *Shell* стимулировалось развитие транскаспийского газопровода из Туркменистана в Азербайджан с возможностью дальнейшей транспортировки газа в Турцию и Европейский союз.

Туркменистан и Азербайджан являются участниками программы ЦАРЭС, созданной в 1997 г. с целью интенсификации взаимодействия государств Закавказья, Центральной и Южной Азии. Из шести транспортных коридоров ЦАРЭС Азербайджан участвует в одном маршруте («Средиземноморье – Восточная Азия»), а Туркменистан помимо данного маршрута еще в двух («Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия», «Европа – Ближний Восток и Южная Азия»). При этом в долгосрочной стратегии «ЦАРЭС-2030» предусмотрено инвестирование в развитие транскаспийского мультимодального коридора, маршрут которого проходит через Китай, Казахстан, Каспийское море, Азербайджан, Грузию, Турцию и страны Европы [Доклад «ЦАРЭС 2030...», 2017]. В целом логика ЦАРЭС остается той же, что и у вышерассмотренных проектов, однако сфер для потенциального взаимодействия участников программы гораздо больше. Помимо транспортного кластера ЦАРЭС охватывает сотрудничество в энергетической и экологической областях, а также вопросы развития гражданского общества. Примечательно, что включение России в программу ЦАРЭС взаимовыгодно: например, это придаст новый стимул МТК «Север – Юг», Россия получит доступ к инфраструктурным проектам программы. Однако в этом вопросе более важен аспект политический, а именно – финансирование мероприятий ЦАРЭС Азиатским банком развития, в котором Россия не участвует, или последовательное игнорирова-

ние России и ее национальных интересов при реализации проектов у ее границ. В связи с этим включение России в ЦАРЭС или сопряжение транспортной инфраструктуры программы с ЕАЭС целесообразно лишь при закреплении за Россией возможности контроля и реального влияния на инфраструктурную политику.

Перспективы взаимодействия ЕАЭС с Азербайджаном, Ираном и Туркменистаном в транспортно-логистической сфере обусловлены также проходящим по их территориям МТК «Север – Юг». Данный коридор имеет несколько маршрутных линий на юге. Так, его транскаспийская ветвь проходит через территорию Исламской Республики Иран, западная связывает Россию с Азербайджаном и Ираном железнодорожным сообщением, а восточная линия проходит через Казахстан, Узбекистан, Туркменистан и Иран. Ключевыми для развития коридора проектами стали создание транспортного коридора «Узбекистан – Туркменистан – Иран – Оман», а также строительство железнодорожных маршрутов, соединяющих Иран, Казахстан и Туркменистан, с одной стороны, и Иран, и Азербайджан по линии «Астара – Решт – Казвин» [Каратаева, 2016, с. 227] – с другой. Кроме реализации данных проектов на развитие МТК «Север – Юг» и его эффективность влияет ряд факторов: это и разница в ширине колеи между железными дорогами участвующих государств, необходимость увеличивать портовые мощности, строить автомобильные (в перспективе – маршрут Грузия – Армения – Иран) и железнодорожные пути (например, завершение строительства маршрута Астара –

Решт), а также оптимизация транзитных тарифов, ускорение таможенных процедур, либерализация каботажных автомобильных перевозок и цифровизация транспортных систем.

В декабре 2020 г. Высший Евразийский экономический совет утвердил Стратегические направления развития евразийской экономической интеграции до 2025 г. К мерам и механизмам реализации стратегических направлений отнесены создание и развитие транспортной инфраструктуры в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – один путь»<sup>7</sup>.

Одним из главных аспектов вопроса сопряжения является определение маршрутной карты проекта. Так, ветки транзитного маршрута могут проходить как по северному пути через Россию, так и через Центральную Азию и Закавказье по линии Китай – Казахстан – Азербайджан – Грузия. Проект «Один пояс – один путь», представляющий собой объединение инициатив ЭПШП и Морского Шёлкового пути XXI в. (МШП), предусматривает, помимо прочего, создание смешанного континентально-морского маршрута, проходящего через территорию Каспийского моря [Капицын, 2016]. Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП обеспечит позиционирование Союза «как одного из центров формирования контура Большого евразийского партнерства»<sup>8</sup>. Кроме того, это повысит целесообразность создания зон свободной торговли с Израилем и Египтом, а также проведение переговоров о создании ЗСТ с Индией<sup>9</sup>. Для России, вне зависимости от того, по какому из возможных маршру-

7 См. Решение Высшего Евразийского экономического совета № 12 от 11 декабря 2020 года «О стратегических направлениях развития евразийской экономической интеграции до 2025 года». П. 7.4.1.

8 Там же. П. 11.8.1.

9 Там же. Пп. 11.3.1-11.3.2.

тов пройдет сопряжение, этот проект будет и экономически, и геополитически выгоден. Однако в качестве потенциальной угрозы здесь следует рассматривать возможные попытки перевести формат самого проекта сопряжения ЭПШП с ЕАЭС на двусторонние и многосторонние соглашения со странами региона, то есть возможное исключение из договорной цепи России и/или ЕАЭС как единого актора.

Безусловно, имеющийся транзитный потенциал ЕАЭС необходимо реализовывать в тесном взаимодействии с Азербайджаном, Ираном и Туркменистаном, так как эти страны включены в приведенные выше транспортные коридоры и логистические программы. Особый интерес вызывают альтернативные проекты построения коридора по линии Каспийское море – Черное море и формирования транскаспийского мультимодального коридора. Подобные инициативы говорят о серьезных перспективах и неиспользованном потенциале, который может быть раскрыт посредством углубления сотрудничества ЕАЭС с граничащими странами. В то же время для развития взаимовыгодного сотрудничества между ЕАЭС и «южнокаспийской тройкой» не меньшее значение, чем ресурсы и транзитный потенциал, имеет наличие опыта отношений в рамках нового формата.

### **Анализ отношений ЕАЭС с Азербайджаном, Ираном и Туркменистаном**

Двусторонние и многосторонние отношения государств – членов ЕАЭС с Азербайджаном, Ираном и Туркменистаном охватывают сферы взаимной торговли, транспортной и ресурсной политики, сохранения окружающей среды, взаимодействия в природо-

охранной деятельности, а также вопросы определения политико-правового статуса Каспия и организации борьбы с терроризмом и браконьерством.

Между тем глобальные задачи, такие как создание единого транспортного пространства ЕАЭС или развитие его транзитного потенциала, требуют решения в рамках отношений самого Союза с представленными странами. Для определения перспектив развития транспортно-логистического сотрудничества ЕАЭС с ними целесообразно проанализировать опыт взаимодействия сторон, определить текущее состояние, интересы и сферы такого взаимодействия, а также существующие или находящиеся в стадии предложений инфраструктурные проекты.

В 2019 г. заместитель директора Департамента торговой политики ЕЭК Станислав Георгиевский назвал основные направления работы Комиссии в Каспийском регионе. К таковым им были отнесены: ослабление ограничений и барьеров для развития внутренней торговли в прикаспийских странах, подписание временного соглашения о создании зоны свободной торговли с Ираном, развитие МТК «Север – Юг», а также формирование системы договоров о создании «зеленых коридоров» при прохождении государственных границ. Рассмотрим основные этапы отношений Союза с Азербайджаном, Ираном и Туркменистаном.

Отношения ЕАЭС с Ираном отличаются высоким уровнем заинтересованности. Главными основаниями взаимовыгодного сотрудничества ЕАЭС и Ирана являются, с одной стороны, возможность выхода Союза через Исламскую Республику к экономическим рынкам стран Персидского залива, а с другой – расширение транспортных сетей до Индии посредством развития МТК «Север – Юг». Отношения Ирана с Евразийской экономической комиссией

начали развиваться практически с момента вступления в силу договора о ЕАЭС.

Так, в 2015 г. прошла официальная встреча председателя Коллегии ЕЭК В. Христенко и посла Ирана М. Санаи, в рамках которой стороны обсудили перспективные форматы торгово-экономического сотрудничества. В конце 2016 г. на высоком уровне были обсуждены актуальные вопросы о создании зоны свободной торговли ЕАЭС и Исламской Республики. Уже в 2017 г. в рамках встречи профильных министров стороны выразили готовность упростить процедуру пересечения границы для стимулирования регионального транзита и развития транспортных проектов.

17 мая 2018 г. в рамках Астанинского экономического форума между ЕАЭС и Исламской Республикой Иран было подписано временное соглашение, ведущее к образованию зоны свободной торговли (ЗСТ)<sup>10</sup>. На ближайшие три года участники соглашения договорились о снижении импортных таможенных пошлин по некоторым видам товаров и создании условий для перехода к полноформатной ЗСТ [Обзор ключевых положений Временного соглашения].

В 2019 г. Деловым советом Евразийского экономического союза и Иранской палатой по торговле, промышленности, горному делу и сельскому хозяйству был учрежден «Бизнес-диалог ЕАЭС – Иран». Не являясь юридическим лицом, эта форма организации была определена как «постоянно действующий координационно-совещательный

орган деловых кругов государств – членов ЕАЭС и ИРИ»<sup>11</sup>. В настоящее время из тройки прикаспийских государств именно Иран представляется наиболее надежным партнером ЕАЭС.

Президент Ирана Х. Роухани особое внимание уделяет развитию отношений Исламской Республики с ЕАЭС. Так, выступая в рамках заседания Высшего Евразийского экономического совета в 2019 г. в Ереване, Х. Роухани обратил внимание на наличие в стране необходимой для транзита транспортной инфраструктуры и предложил создать рабочую группу между Ираном и странами ЕАЭС. Меньше чем через год прошло первое заседание Совместного комитета ЕАЭС и Ирана, в повестке которого стояли вопросы исполнения положений временного соглашения и интенсификации усилий по развитию взаимной торговли. Заинтересованность ИРИ в ЕАЭС заключается и в том, что в настоящее время существует единство военно-политических и социально-экономических угроз для Ирана, России и большей части государств – членов ЕАЭС. Кроме того, Иран является «долгожителем» в числе стран, ставших мишенью американской и европейской санкционной политики, поэтому демонстрирует умение использовать перспективные формы международного сотрудничества с государствами, имеющими альтернативную точку зрения. Наконец, ЕАЭС считает себя потенциальным партнером Китая и Индии, которые являются одними из главных реципиентов угледородного сырья Ирана и значимыми для него государствами.

10 Interim Agreement Leading to Formation of a Free Trade Area between the Eurasian Economic Union and Its Member States, and the Islamic Republic of Iran (2018) // Eurasian Economic Commission // [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/trade/dotp/sogl\\_torg/Documents/Interim%20Agreement%20EAEU-Iran\\_final.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/trade/dotp/sogl_torg/Documents/Interim%20Agreement%20EAEU-Iran_final.pdf), дата обращения 12.01.2021.

11 Меморандум о сотрудничестве между Деловым советом Евразийского экономического союза и Иранской палатой по торговле, промышленности, горному делу и сельскому хозяйству (подписан в Бишкеке 25.09.2019) (2019) // Евразийская экономическая комиссия // [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/trade/dotp/sogl\\_torg/Documents/Иран/Меморандум%20рус.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/trade/dotp/sogl_torg/Documents/Иран/Меморандум%20рус.pdf), дата обращения 12.01.2021.

Отношения ЕАЭС и Туркменистана в области реализации перспективных транспортных проектов на евразийском пространстве остаются относительно слабо развитыми. При этом страна поддерживает на высоком уровне торговые отношения с государствами – членами ЕАЭС, прежде всего, с Россией и Казахстаном. Активное участие Туркменистан принимает в диалоге по вопросам «каспийской повестки», а также в сфере транспортировки углеводородов, увеличении портовых мощностей и, как следствие, объемов взаимной торговли.

Президент Туркменистана Г. Бердымухамедов заинтересован также в сопряжении центральноазиатской электроэнергетической системы, что является для ЕАЭС весьма позитивным фактором при формировании общего электроэнергетического рынка Союза. В целом Туркменистан установил двусторонние и многосторонние межгосударственные отношения как приемлемый и комфортный формат взаимодействия. Государство воздерживается от участия в любых интеграционных проектах по причине провозглашенной политики нейтралитета [Шамгунов, 2015; Мирзаханов, Тюльпаков, 2018]. Так, например, Туркменистан не участвовал в подписании Соглашений о создании зоны свободной торговли СНГ в 1994 г., а затем и в 2011 г. Официальные лица страны неоднократно подчеркивали, что Туркменистан не рассматривает вопрос вступления в ЕАЭС.

В отличие от Туркменистана Азербайджан не выступает с категоричной риторикой и не исключает саму возможность присоединения к Евразийскому союзу. Главным ограничением для вступления страны в ЕАЭС был неурегулированный нагорно-карабахский конфликт и отсутствие отношений с Арменией, которая является членом Союза и, что немаловажно, членом

ОДКБ. Между тем сам вопрос вступления Азербайджана в ЕАЭС (и в Евразийское экономическое сообщество до 2014 г.) неоднократно рассматривался в экспертном сообществе [Bayramov, 2013; Godjaev, 2018]. В 2020 г. очередная фаза конфликта в Нагорном Карабахе привела к межгосударственному соглашению и установлению мира. Вероятность гармонизации отношений Азербайджана и Армении невелика, однако это в корне меняет подход к вопросу о политических аспектах отношений Азербайджана с ЕАЭС.

Государство тесно взаимодействует с Россией и Казахстаном. Азербайджано-российский товарооборот сравним с суммарными показателями товарооборота России с Грузией и Арменией. Азербайджан способствует развитию взаимовыгодных с ЕАЭС транспортных маршрутов, выполняет обязательства по развитию МТК «Север – Юг». Азербайджанский бизнес активно участвует в обеспечении автомобильного маршрута Западный Китай – Западный Казахстан, инвестирует в нефтяной сектор Казахстана [Караваяев, Притчин, 2019, с. 177]. Казахстан, Россия и Азербайджан имеют также опыт эффективного взаимодействия в вопросах ведения совместных нефтегазовых проектов, транспортировки углеводородов, природоохранной деятельности. Следует отметить, что до подписания Конвенции о правовом статусе Каспийского моря в 2018 г. межгосударственное сотрудничество в северной части Каспия было наиболее стабильно, а отношения государств регулировались отдельными соглашениями.

\*\*\*

Разветвленная сеть транспортных маршрутов, развитие транспортной инфраструктуры позволяют снизить стоимость и повысить скорость перевозок, увеличить пропускную способ-

ность и доступность транспортных услуг, улучшить инвестиционный потенциал [Аналитический доклад «Мониторинг реализации...», 2020]. Как было представлено выше, у ЕАЭС имеются существенные транзитные возможности и перспективы выхода на новые рынки. Для этого необходимо осуществить поставленные задачи по формированию единого транспортного пространства ЕАЭС, а также по развитию ключевых для ЕАЭС международных транспортно-логистических программ и коридоров.

Вышеприведенный анализ транспортно-логистических проектов показал, что существенно ослабить транспортно-логистические возможности государств – членов ЕАЭС способны транспортные проекты, проходящие по маршруту Туркменистан – Азербайджан – Турция/ЕС. В этом плане каспийское направление представляется наиболее перспективным не только по причине географического расположения Азербайджана, Ирана или Туркменистана и проходящих по их территориям маршрутов, но и ввиду имеющегося опыта отношений с этими государствами у стран – участников Союза.

Наиболее активным в построении отдельной линии отношений с ЕАЭС представляется Иран [Vakhshiteh, 2020]. Азербайджан и Туркменистан воспринимают Союз не только как механизм экономической интеграции, но как проект геополитический. В этом случае Азербайджан стоит на позициях «геополитической плюрализации», а Туркменистан с авторитарным персоналистским политическим режимом скрывает за политикой нейтралитета истинные причины своего обособления [Нурша, 2017; Valiyev, 2017, p. 136]. Как следствие, страны выбирают двусторонние отношения. Перспективным (и в то же время весьма затруднитель-

ным) для развития отношения Союза с ними видится создание отдельных форумов высокого представительского уровня в рамках организации по примеру «Бизнес-диалога ЕАЭС – Иран».

В целом очевидная необходимость наращивания взаимодействия с Азербайджаном, Ираном и Туркменистаном, вовлечение их в крупные торгово-экономические и транспортно-логистические проекты ЕАЭС и в то же время невозможность и несостоятельность по ряду причин их включения в Союз актуализируют вопрос о создании Большого евразийского партнерства [Караваяев, Притчин, 2019, с. 176]. Действительно, новых заявок на присоединение к ЕАЭС не поступает, а бездумное расширение государств-членов нецелесообразно. Сегодня развивать двусторонние отношения со странами – участницами ЕАЭС означает иметь дело с сопряженными экономиками, а в перспективе и с едиными рынками. Включение и сопряжение евразийских государств в общие с ЕАЭС проекты, а также согласованная стратегия взаимодействия в различных сферах не требуют формата полноценной интеграции. Реализация озвученной В. Путиным концепции «Большого евразийского партнерства» требует формирования единой евразийской транспортной системы и создания зон свободной торговли с государствами, не являющимися членами ЕАЭС [Караваяев, 2017].

## Список литературы

Алексеевкова Е.С. (2017). ЕАЭС к 2025 г.: приоритеты и ожидания государств-членов // Перспективы развития проекта ЕАЭС к 2025 году. Рабочая тетрадь. Спецвыпуск. М.: РСМД. С. 6–37.

Аналитический доклад «Анализ существующих международных транс-

портных коридоров, проходящих через территории государств-членов» (2019) // Евразийская экономическая комиссия // <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/Documents/Приложение%205%20%20доклад%20по%20коридорам.pdf>, дата обращения 01.12.2020.

Аналитический доклад «Мониторинг реализации в государствах-членах перечня совместных проектов государств-членов в сфере транспорта и инфраструктуры» (2020) // Евразийская экономическая комиссия // <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/SiteAssets/ДТИ%20Инфраструктура/Приложение%203%20-%20Аналитический%20доклад%20итог.pdf>, дата обращения 29.01.2021.

Асаул М.А., Мохов А.Е. (2018). Формирование единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг в ЕАЭС // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. № 2(75). С. 6–9 // <https://cyberleninka.ru/article/n/formirovanie-edinogo-transportnogo-prostranstva-i-obschego-rynka-transportnyh-uslug-v-eaes>, дата обращения 24.01.2021.

Доклад «ЦАРЭС 2030. Соединяя регион для совместного и устойчивого развития» (2017) // Азиатский банк развития // <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/388801/cares-2030-ru.pdf>, дата обращения 17.12.2020.

Евразийский экономический союз. Цифры и факты. Энергетика и инфраструктура (2020) // Евразийская экономическая комиссия // [http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/3264\\_ЕЭК\\_ЦИФ%20-%202020\\_энергетикаИинфраструктура.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/3264_ЕЭК_ЦИФ%20-%202020_энергетикаИинфраструктура.pdf), дата обращения 25.11.2020.

Капицын В.М. (2016). Безопасность и интеграция: потенциал государств Шелкового пути // NovaInfo.ru.

№ 50–2. С. 380–387 // <http://novainfo.ru/article/7678>, дата обращения 17.12.2020.

Караваев А. (2017). Азербайджан – ЕАЭС: соседи, партнеры или друзья? // Наследие. № 4(88). С. 50–56 // <https://irs-az.com/new/files/2017/203/2590.pdf>, дата обращения 04.02.2021.

Караваев А., Притчин С. (2019). По сути, а не по форме. Азербайджан и Узбекистан как пример нового формата интеграции // Россия в глобальной политике. Т. 17. № 2. С. 175–185 // <https://globalaffairs.ru/articles/po-suti-a-ne-po-forme/>, дата обращения 10.08.2021.

Каратаева К.Е. (2016). Подходы основных участников к развитию евразийской системы транспортных коридоров // Проблемы национальной стратегии. № 4. С. 218–237 // <https://riss.ru/documents/555/ede78bacd7b4467fbec4bdc6460aaa6b.pdf>, дата обращения 10.08.2021.

Мирзаханов В.С., Тюльпаков М.В. (2018). Доктрина позитивного нейтралитета и внешнеполитические приоритеты постсоветской Туркмении // Социальные и гуманитарные науки. Отечественная и зарубежная литература. Сер. 9. Востоковедение и африканистика: Реферативный журнал. № 3. С. 19–28 // <https://cyberleninka.ru/article/n/doktrina-pozitivnogo-neytraliteta-i-vneshnepoliticheskie-prioritety-postsovetskoj-turkmenii/viewer>, дата обращения 10.08.2021.

Нурша А. (2017). ЕАЭС и его постсоветское окружение: к дискуссии о формате сотрудничества в условиях замедления процесса расширения ЕАЭС // Российский совет по международным делам. 20 октября 2017 // <https://russiancouncil.ru/blogs/riacexperts/eaes-i-ego-postsovetskoe-okruzhenie-k-diskussii-o-formate-sotrudniches/>, дата обращения 29.01.2021.

Обзор ключевых положений Временного соглашения, ведущего к образованию зоны свободной торговли меж-

ду Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Исламской Республикой Иран, с другой стороны // Евразийская экономическая комиссия // [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/trade/dotp/sogl\\_torg/Documents/Иран/Брошюра\\_Временное%20Соглашение%20С%20Ираном.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/trade/dotp/sogl_torg/Documents/Иран/Брошюра_Временное%20Соглашение%20С%20Ираном.pdf), дата обращения 12.01.2021.

Рожко О.Н., Хоменко В.В. (2018). Рейтинговая оценка логистического потенциала территорий в стратегии формирования транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС // Проблемы современной экономики. № 2(66). С. 160–165 // <https://cyberleninka.ru/article/n/rejtingovaya-otsenka-logisticheskogo-potentsiala-territoriy-v-strategii-formirovaniya-transportno-logisticheskoy-infrastruktury/viewer>, дата обращения 10.08.2021.

Тураева М.О. (2014). Транспортная инфраструктура стран Центральной Азии в условиях современной регионализации. М.: Институт экономики РАН.

Шамгунов Р.Г. (2015). Политика нейтралитета Туркменистана: причины выбора // Клио. № 3. С. 148–154 // [https://elibrary.ru/download/elibrary\\_23212667\\_96320626.pdf](https://elibrary.ru/download/elibrary_23212667_96320626.pdf), дата обращения 10.08.2021.

Bayramov V. (2013). Considering Accession to the Eurasian Economic Union: For Azerbaijan, Disadvantages Outweigh Advantages // *Caucasus Analytical Digest*, no 51–52, pp. 14–16 // <https://css.ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-securities-studies/pdfs/CAD-51-52-14-16.pdf>, дата обращения 10.08.2021.

Godjaev G. (2018). Azerbaijan In EAEU: Is It Possible? // *Eurasia Review*, February 18, 2018 // <https://www.eurasiaireview.com/18022018-azerbaijan-in-eaeu-is-it-possible-oped/>, дата обращения 29.01.2021.

Vakhshiteh A. (2020). Eurasian Economic Union and Iran: From Negotiation Process to the Operation of the Free Trade Zone // *Regional Integration and Future Cooperation Initiatives in the Eurasian Economic Union* (ed. Lagutina M.), pp. 273–288.

Valiyev A. (2017). Azerbaijan's Foreign Policy: What Role for the West in the South Caucasus? // *Eastern Voices: Europe's East Faces an Unsettled West* (eds. Hamilton D.S., Meister S.), pp. 133–149 // <https://archive.transatlanticrelations.org/wp-content/uploads/2017/10/ch08.Valiyev.pdf>, дата обращения 29.01.2021.

Vinokurov E. (2018). *Introduction to the Eurasian Economic Union*, Basingstoke: Palgrave Macmillan.

DOI: 10.23932/2542-0240-2021-14-5-9

# Caspian Vector of the EAEU Transport and Logistics Policy

**Intigam B. MAMEDOV**

PhD in Politics, Associate Professor, Department of International Relations and Integration Processes, Faculty of Political Science  
Lomonosov Moscow State University, 119991, Lomonosovskij Av., 27-4, Moscow, Russian Federation  
E-mail: mamedov@polit.msu.ru  
ORCID: 0000-0003-0962-8948

**CITATION:** Mamedov I.B. (2021). Caspian Vector of the EAEU Transport and Logistics Policy. *Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law*, vol. 14, no 5, pp. 177–192 (in Russian). DOI: 10.23932/2542-0240-2021-14-5-9

Received: 03.03.2021.

**ACKNOWLEDGEMENT:** The reported study was funded by RFBR and EISR according to the research project №20-011-32108\20. This research was performed according to the Development Program of the Interdisciplinary Scientific and Educational School of Moscow University “Preservation of the world Cultural and Historical Heritage”.

**ABSTRACT.** *One of the goals of the Eurasian Economic Union is the formation of single markets for goods, services, capital and labor resources. A key aspect for the realization of the stated goal is the development of the EAEU transport and logistics potential. The formation of a single transport space, ensuring the free movement of goods and passenger traffic require an expansion of the EAEU participation in main international logistics projects, as well as the achievement of an agreed transport policy of member states. The purpose of this article is to determine the possibilities and limitations of interactions between the EAEU and Azerbaijan, Iran and Turkmenistan in the transport and logistics sphere. The article analyses the main directions and objectives of the EAEU transport policy, assesses the dynamics of the main indicators of the Union's transport activities. The author considered key international transport projects*

*for the EAEU. Logistics programs and corridors that pass through the territories of Azerbaijan, Iran and Turkmenistan are highlighted: the North-South international transport corridor, the EAEU and the Silk Road Economic Belt interface project, as well as the Central Asian regional economic cooperation programs and the Europe-Caucasus-Asia corridor project. The transit potential of the Caspian region in general and the territories of the represented countries in particular was studied. Analysis of the retrospective of relations of the EAEU with these countries is presented. The main result of the study is a description of promising areas of cooperation, individual projects and formats of cooperation in the transport and logistics sphere between the EAEU and the countries of the southern Caspian Sea. The author concludes that it is necessary to rehabilitate and reactualize the idea of the “Great Eurasian Partnership” in*

*the light of the identified restrictions for the full integration of South Caspian countries into the EAEU.*

**KEYWORDS:** *Eurasian Economic Union, Caspian region, single transport space of EAEU, Great Eurasian Partnership, Azerbaijan, Iran, Turkmenistan.*

## References

- Alekseenkova E.S. (2017). EAEU by 2025: Priorities and Expectations of Member States. *Prospects for the Development of the EAEU Project by 2025*, Moscow: The Russian International Affairs Council, pp. 6–37 (in Russian).
- Analytical Report “Analysis of Existing International Transport Corridors Passing through the Territories of Member States” (2019). *Eurasian Economic Commission*. Available at: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/Documents/Приложение%20%20%20доклад%20по%20коридорам.pdf>, accessed 01.12.2020 (in Russian).
- Analytical Report “Monitoring of Realization in Member States of the List of Joint Projects of Member States in the Sphere of Transport and Infrastructure” (2020). *Eurasian Economic Commission*. Available at: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/SiteAssets/ДТИ%20Инфраструктура/Приложение%203%20%20аналитический%20доклад%20итог.pdf>, accessed 29.01.2021 (in Russian).
- Asaul M.A., Mokhov A.E. (2018). Formation of a Single Transport Space and Common Market of Transport Services in the EAEU. *Transport of the Russian Federation*, no 2(75), pp. 6–9. Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/formirovanie-edinogo-transportnogo-prostranstva-i-obschego-rynka-transportnyh-uslug-v-eaes>, accessed 24.01.2021 (in Russian).
- Bayramov V. (2013). Considering Accession to the Eurasian Economic Union: For Azerbaijan, Disadvantages Outweigh Advantages. *Caucasus Analytical Digest*, no 51–52, pp. 14–16. Available at: <https://css.ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-securities-studies/pdfs/CAD-51-52-14-16.pdf>, accessed 10.08.2021.
- Eurasian Economic Union. Figures and Facts. Energy and Infrastructure (2020). *Eurasian Economic Commission*. Available at: [http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/3264\\_ЕЭК\\_ЦИФ%20-%202020\\_энергетикаИинфраструктура.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/3264_ЕЭК_ЦИФ%20-%202020_энергетикаИинфраструктура.pdf), accessed 25.11.2020 (in Russian).
- Godjaev G. (2018). Azerbaijan in EAEU: Is It Possible? *Eurasia Review*, February 18, 2018. Available at: <https://www.eurasiareview.com/18022018-azerbaijan-in-eaeu-is-it-possible-oped/>, accessed 29.01.2021.
- Kapitsyn V.M. (2016). Security and Integration: The Potential of the Silk Road States. *Novainfo.ru*, no 50-2, pp. 380–387. Available at: <http://novainfo.ru/article/7678>, accessed 17.12.2020 (in Russian).
- Karavaev A. (2017). Azerbaijan – EAEU: Neighbors, Partners or Friends? *Heritage*, no 4(88), pp. 50–56. Available at: <https://irs-az.com/new/files/2017/203/2590.pdf>, accessed 04.02.2021 (in Russian).
- Karavaev A., Pritchins S. (2019). In Fact, not in Form. Azerbaijan and Uzbekistan as an Example of a New Integration Format. *Russia in Global Affairs*, vol. 17, no 2, pp. 175–185. Available at: <https://globalaffairs.ru/articles/po-suti-a-ne-po-forme/>, accessed 10.08.2021 (in Russian).
- Karataeva K.E. (2016). Approaches of the Main Participants to the Development of the Eurasian System of Transport Corridors. *Problems of the National Strategy*, no 4, pp. 218–237. Available at: <https://riss.ru/documents/555/ede78bacd7b-4467fbec4bdc6460aaa6b.pdf>, accessed 10.08.2021 (in Russian).
- Mirzekhanov V.S., Tyul'pakov M.V. (2018). Doctrine of Positive Neutrality

and Foreign Policy Priorities of Post-Soviet Turkmenistan. *Social and Humanitarian Sciences. Domestic and Foreign Literature*, no 3, pp. 19–28. Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/doktrina-pozitivnogo-neytraliteta-i-vneshnepoliticheskie-prioritety-postsovetskoy-turkmenii/viewer>, accessed 10.08.2021 (in Russian).

Nursha A. (2017). EAEU and Its Post-Soviet Environment: to the Discussion on the Format of Cooperation in the Conditions of Slowing Down the EAEU Expansion Process. *The Russian International Affairs Council*, October 20, 2017. Available at: <https://russiancouncil.ru/blogs/riacexperts/eaes-i-ego-postsovetskoe-okruzhenie-k-diskussii-o-formate-sotrudnichesko/>, accessed 29.01.2021 (in Russian).

Report “CAREC 2030. Connecting the Region for Shared and Sustainable Development” (2017). *The Asian Development Bank*. Available at: <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/388801/caec-2030-ru.pdf>, accessed 17.12.2020 (in Russian).

Review of Key Provisions of the Interim Agreement Leading to the Establishment of a Free Trade Area between the Eurasian Economic Union and Its Member States on the One Hand and the Islamic Republic of Iran on the Other. *Eurasian Economic Commission*. Available at: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/trade/dotp/sogl\\_torg/Documents/Иран/Брошюра\\_Временное%20Соглашение%20С%20Ираном.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/trade/dotp/sogl_torg/Documents/Иран/Брошюра_Временное%20Соглашение%20С%20Ираном.pdf), accessed 12.01.2021 (in Russian).

Rozhko O.N., Khomenko V.V. (2018). Rating Assessment of the Logistics Poten-

tial of the Territories in the Strategy for Formation of EAEU Transport and Logistics Infrastructure. *Problems of the Modern Economy*, no 2(66), pp. 160–165. Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/rejtingovaya-otsenka-logisticheskogo-potentsiala-territoriy-v-strategii-formirovaniya-transportno-logisticheskoy-infrastruktury/viewer>, accessed 10.08.2021 (in Russian).

Shamgunov R.G. (2015). Turkmenistan’s Neutrality Policy: Reasons for Choice. *Klio*, no 3, pp. 148–154. Available at: [https://elibrary.ru/download/elibrary\\_23212667\\_96320626.pdf](https://elibrary.ru/download/elibrary_23212667_96320626.pdf), accessed 10.08.2021 (in Russian).

Turaeva M.O. (2014). *Transport Infrastructure of Central Asian Countries in the Context of Modern Regionalization*, Moscow: Institut ekonomiki RAN (in Russian).

Vakhshiteh A. (2020). Eurasian Economic Union and Iran: From Negotiation Process to the Operation of the Free Trade Zone. *Regional Integration and Future Cooperation Initiatives in the Eurasian Economic Union* (ed. Lagutina M.), pp. 273–288.

Valiyev A. (2017). Azerbaijan’s Foreign Policy: What Role for the West in the South Caucasus? *Eastern Voices: Europe’s East Faces an Unsettled West* (eds. Hamilton D.S., Meister S.), pp. 133–149. Available at: [https://archive.transatlanticrelations.org/wp-content/uploads/2017/10/ch08\\_Valiyev.pdf](https://archive.transatlanticrelations.org/wp-content/uploads/2017/10/ch08_Valiyev.pdf), accessed 29.01.2021.

Vinokurov E. (2018). *Introduction to the Eurasian Economic Union*, Basingstoke: Palgrave Macmillan.