

**ВЛИЯНИЕ ПРОЕКТА ВОССТАНОВЛЕНИЯ
«ВЕЛИКОГО ШЁЛКОВОГО ПУТИ»
НА РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ АЗЕРБАЙДЖАНА**

Восстановление «Великого шёлкового пути» является одним из крупных проектов в современном мире. Находясь на границе между Востоком и Западом, Азербайджан активно участвует в создании транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия. Участие в этом процессе стимулирует развитие различных секторов экономики республики. В ходе реализации проекта «Великий шёлковый путь» были проведены значительные работы по реконструкции транспортной системы Азербайджана. Были построены новые автомобильные и железные дороги, отремонтированы существующие. С целью расширения транзитных возможностей страны в поселке Алят началось строительство Нового Бакинского международного морского торгового порта. Введение в эксплуатацию нефтепровода Баку – Тбилиси – Джейхан и газопровода Баку – Тбилиси – Эрзурум стало важным этапом в процессе формирования энергетического коридора Восток – Запад. Расширение экспортных возможностей способствовало развитию добычи нефти и газа в Азербайджане, что привело к увеличению финансовых доходов страны. Полученные финансовые доходы капитализируются и направляются в другие сектора экономики, что способствует развитию ненефтяного сектора в Азербайджане.

Азербайджанская Республика, восстановившая в 1991 году государственный суверенитет, за последние десятилетия привлекает к себе внимание как инициатор ряда крупномасштабных проектов, играющий одну из основных ролей в их реализации. Среди этих проектов в новейшей истории Азербайджана, наряду с прокладкой нефтепровода Баку – Тбилиси – Джейхан, газопроводов Баку – Тбилиси – Эрзурум, ТАНАП и ТАП, транспортного коридора Север – Юг, важное место занимает участие республики в проекте по восстановлению исторического «Великого шёлкового пути».

Следствием распада СССР в конце XX века, завершения холодной войны явилось возникновение в мире, в частности в Евразии, новых геополитических и геоэкономических реальностей, на карте мира возникли новые независимые государства, появились благоприятные возможности для расширения политических и торгово-экономических связей между странами, которые ранее ввиду идеологических конфронтаций находились в различных лагерях. И выдвигание идеи восстановления «Великого шёлкового пути» вытекает из необходимости расширения торговых отношений между странами Европы и Азии с использованием существующих возможностей.

С первых же дней Азербайджан проявил интерес к проекту восстановления «Великого шёлкового пути» и со временем стал одним из его основных участников. Так, экономическая политика, основа которой заложена Гейдаром Алиевым, успешно претворяемая в жизнь, стимулировала устойчивое развитие экономического потенциала республики, поставив на повестку дня необходимость расширения внешнеэкономических связей. С учетом указанного можно отметить, что проект восстановления «Великого шёлкового пути» приобретает большую значимость с точки зрения интеграции

Азербайджана в мировую экономику, поскольку реализация этого проекта, с одной стороны, создает условия для интенсификации торговых отношений Азербайджана как с Европой, так и с Азией, а с другой стороны, обеспечивает особое внимание к республике как к транзитной стране во взаимной торговле Восток – Запад.

Позитивные результаты, достигнутые Азербайджаном в экономической области в годы независимости, находят свое выражение в конкретных фактах. Негативные последствия нестабильной ситуации, царившей в республике в 1991–93 гг., сказались на значительном отставании ее экономики. О степени тяжелого положения в стране в указанные годы свидетельствуют такие цифры, как сокращение ВВП и промышленного производства в 2 раза, общего производства сельскохозяйственных продуктов – на 40 %, капиталовложений – в 3 раза, грузооборота – в 4 раза [1, с. 20]. Однако последовавшие за периодом стагнации реформы, подготовка и начало реализации государственных программ в скором времени создали условия для достижения положительной динамики в экономической жизни. Если в 2000 году объем ВВП в республике достигал 4,7 млрд долл., то уже в 2005 он составлял 12,5 млрд долл., в 2010 – 42,4 млрд долл., а в 2015 достиг 54,3 млрд долл. [2]. Положительная тенденция наблюдается и в других сферах экономики. Участие в процессе восстановления «Великого шёлкового пути» является одним из основных факторов, позитивно влияющих на расширение внутреннего экономического потенциала и внешних торгово-экономических связей Азербайджана.

Проект «Великий шёлковый путь» прежде всего предусматривает развитие транспортно-коммуникативных систем, расширение транзитных возможностей, создание логистических центров в охватываемых им странах. В реализации данного проекта высоко оценивается потенциальный вклад Азербайджана. Так, считается, что «Азербайджан – не только транзитная страна, он также обладает потенциалом определять добавочную стоимость на товары, транспортируемые через свою территорию» [3].

В период с конца XX века по начальные годы XXI столетия в Азербайджане проделаны широкомасштабные работы по совершенствованию транспортной, транзитной и логистической инфраструктуры в рамках проекта «Великий шёлковый путь». В данном контексте следует прежде всего отметить предпринятые шаги в направлении совершенствования транспортной системы. Азербайджан как активный участник выдвинутой Евро-союзом программы ТРАСЕКА, предусматривающей создание транспортного коридора Европа – Азия, определил как одно из приоритетных направлений экономической деятельности расширение и модернизацию железнодорожных путей, считающихся «кровеносными сосудами» экономики.

Безусловно, совершенствование транспортной системы, прокладка новых дорог требуют значительных финансовых средств. В целях покрытия необходимых расходов Азербайджанская Республика осуществляет сотрудничество с международными организациями и финансовыми структурами, а также использует собственные возможности.

В инвестиционных проектах, реализуемых в программе Евросоюза ТРАСЕКА, Азербайджан участвует в секторе, связанном с реконструкцией железнодорожной сети на Южном Кавказе. Такие проекты, осуществляемые в рамках указанной программы, общий бюджет которых составляет 22,0 млн евро, как «Восстановление кавказских железных дорог», «Промывка железнодорожных резервуаров в Баку», «Обеспечение оптической кабельной линии в связи с совершенствованием коммуникации и сигнализации для железных дорог Азербайджана, Грузии и Армении», «Приобретение чанов для Азербайджанской железной дороги» [4, с. 119], могут считаться значительными шагами с точки зрения адаптивования Азербайджанской железной дороги к современным требованиям.

В период с 1997 до 2005 года в Азербайджане проведена реконструкция железнодорожной линии длиной более 400 км, сделаны серьезные шаги в направлении упрочения материально-технической базы данного сектора [Там же, с. 120–121]. В Азербайджане, в частности на отрезке коридора «Великого шёлкового пути», проходящего по территории республики, основную роль в перевозке пассажиров и грузов играет автомобильный транспорт, что является одним из основных факторов, обуславливающих развитие в стране автомобильной системы.

В Азербайджане осуществлены также совместные с Евросоюзом проекты в области реконструкции автомобильных путей. Один из таких проектов с бюджетом в 2,5 млн долл., являющийся значительным шагом в рамках восстановления «Великого шёлкового пути», – «Восстановление Красного моста и строительство моста ТРАСЕКА» – был реализован в 1998 г. [Там же, с. 123]. Кроме этого, в разные годы проведена реконструкция автомобильных дорог: Баку – граница Российской Федерации, Баку – Алят, Алят – Газимаммад, Гаджикабул – Кюрдамир, Гянджа – Газах, Биласувар – иранская граница, Гара Марьям – Исмаиллы – Шеки и др.; проведены работы по основательному техническому обновлению республиканского автомобильного парка.

Важный сегмент проекта восстановления «Великого шёлкового пути» составляет маршрут Транскаспий, проходящий по Каспийскому морю, который обеспечивает транспортировку пассажиров и грузов между Азербайджаном и республиками Центральной Азии. Для оптимизации данной коммуникационной линии требуется создание соответствующих инфраструктур как в Азербайджане, так и в Казахстане и Туркменистане.

В целях расширения объема перевозок пассажиров и грузов по маршрутам Баку – Актау и Баку – Туркманбаши проделана значительная работа, в частности в области ремонта и реконструкции Бакинского международного морского торгового порта. Кроме того, в поселке Алят начато строительство Нового Бакинского международного морского торгового порта (это самый большой порт в бассейне Каспийского моря, он имеет возможность ежегодно принимать и отправлять грузы объемом в 25 млн тонн и 1 млн контейнеров TEU) [5].

Развитие транспортной системы в рамках проекта «Великого шёлкового пути» способствовало заметному росту физического объема грузов и пассажиров в Азербайджане. Статистические данные демонстрируют ежегодный рост перевозок по территории республики через транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия. В 1998 году общий объем перевезенных грузов по указанному маршруту составил 21,1 млн тонн. Из этого объема 13,08 млн тонн перевезено по железной дороге; 4,33 млн тонн – морским транспортом; 3,74 млн тонн – автомобильным транспортом [6, с. 101]. В последующие годы наблюдается значительный рост грузоперевозок. Например, в 2000 году общий объем перевезенных грузов «Великого шёлкового пути» на территории Азербайджана составил 29,1 млн тонн, в 2005 – 46,7 млн тонн, в 2010 – 51,6 млн тонн, в 2015 – 52,2 млн тонн. Что касается особого веса различных видов транспорта в грузоперевозках, следует отметить постоянный рост объема грузов, транспортируемых автомобильной сетью в период с 2000 до 2015 года. Так, в 2000 году 15,2 млн тонн грузов транспортировалось железнодорожным путем, 1 млн тонн – автодорожным, 5,7 млн тонн – морским путем. Эти показатели – в соответствии с видом транспорта – в 2005 году составили 24,6 млн тонн, 13,5 млн тонн, 8,4 млн тонн. Уже в 2010 году наблюдается иная картина в данной области. В течение этого года из 51,6 млн тонн груза 21,7 млн тонн приходится на автоперевозки, 20,5 млн тонн – на железную дорогу, 9,3 млн тонн – на морской транспорт, и в последующие годы эта разница наблюдалась в пользу автомобильного транспорта. В 2015 году было транспортировано 30,6 млн тонн груза, из которых примерно половина – железнодорожным путем (15,2), а морским путем – всего лишь 6,0 млн тонн. Обращает на себя внимание рост объема транзитных грузов в общих грузоперевозках. В 2000 году в азербайджанском секторе транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия было транспортировано 8,5 млн тонн груза, в 2005 – 15,0 млн тонн, в 2010 – 15,9 млн тонн, в 2015 – 9,4 млн тонн. Что касается особого веса транзитных грузов в общем объеме перевозок, то в 2000 году он составил 29 %, в 2005 – 32 %, в 2010 – 30 %, а в 2015 – 18 % [7; 8]. Снижение, наблюдаемое в статистических показателях транзитных грузов, было связано с негативным влиянием резкого понижения цен на нефть в мире, которое сказалось и в целом на экономике региона. Следует отметить, что в том же году в сравнении с предыдущим годом снижение показателей имело место и в общем объеме грузоперевозок. Если в 2015 году было транспортировано 52,2 млн тонн груза, то в 2013 этот показатель равнялся 59,0 млн тонн, а в 2014 был равен 58,1 млн тонн [7; 8].

В азербайджанском секторе «Великого шёлкового пути» положительная динамика была характерна не только для грузоперевозок, но и для процесса транспортировки пассажиров. В 2000 году через этот коридор было транспортировано 152,149 пассажиров, в 2005 – 158,709 человек, в 2010 – 223,175, а в 2015 – 331,119 [7; 8]. Следовательно, за 15 лет транспортировка числа пассажиров выросла более чем вдвое.

Рост транспортировки грузов и пассажиров в азербайджанском секторе транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия, в свою очередь, имел следствием увеличение доходов. В 2000 году прибыль от перевозки грузов составила 113,9 млн манат, а пассажиров – 19,3 млн манат. В 2005 году эта прибыль составляла соответственно 191,7 и 22,8 млн манат, в 2010 – 322,2 и 61,5 млн манат, а в 2015 – 545,2 и 137,1 млн манат [7; 8]. Как видно из статистических показателей, прибыль от транспортировки как грузов, так и пассажиров росла из года в год. В сравнении с 2000 годом в 2015 году прибыль от грузоперевозок выросла в 4,7 раза, а транспортировок пассажиров в 7,1 раза.

Следует также отметить, что вышеуказанные прибыли в азербайджанском секторе «Великого шёлкового пути» неэквивалентны потенциальным возможностям маршрута. Привлечение в транспортные коридоры на территории Азербайджана большего количества грузов и пассажиров – проблема, стоящая в центре внимания правительства республики. В концепции развития «Азербайджан – 2020: взгляд в будущее», утвержденной указом Президента Азербайджанской Республики от 29 декабря 2012 года, отмечалось: «В целях усиления конкурентоспособности Азербайджана будут предприняты меры для уменьшения в международных транспортных коридорах “Европа – Кавказ – Азия” и “Север – Юг” на территории страны транспортных расходов, сокращение времени экспортно-импортных операций и транзитных перевозок и упрощение пограничных процедур» [9]. В течение пяти лет после утверждения концепции в Азербайджане были предприняты важные шаги для развития транспортной системы, расширения транзитных возможностей, создания центров логистики.

Известно, что нефтегазовая промышленность составляет одну (если не главную) из основ экономики Азербайджана. Мероприятия, осуществляемые в процессе восстановления «Великого шёлкового пути», в особенности создание энергетического коридора, прокладываемого нефтегазопроводами Баку – Супса, Баку – Тбилиси – Джейхан, газопровода Баку – Тбилиси – Эрзурум, обусловили увеличение добычи нефти и природного газа в республике.

В первые годы независимости нефтегазовая промышленность Азербайджана столкнулась с серьезными проблемами. Былые системные экономические связи с союзными республиками в результате развала СССР оказались нарушенными, существующая инфраструктура и оборудование морально устарели, а уровень экспорта газа и нефти значительно снизился. В результате добыча нефти и природного газа с каждым годом снижалась. Если в 1991 году в Азербайджане было добыто 11,7 млн тонн нефти, то в 1995 нефтедобыча снизилась до уровня 9,2 млн тонн [10; 11]. Несмотря на это, проведение в жизнь новой нефтяной стратегии, заложенной Гейдаром Алиевым, в особенности подписание в 1994 году «Контракта века» и начало старта по выполнению задач, исходящих из этого международного соглашения, дали возможность уже в 1996 остановить отставание в добыче нефти, а с 1998 началось стабильное развитие в данной области.

В 1998 году добыча нефти в Азербайджане составляла 11,4 млн тонн. В 2000 году объем добычи возрос до 14,1 млн тонн, в 2005 – до 22,2 млн тонн, а в 2010 достиг рекордной цифры – 50,7 млн тонн. Однако после 2010 года уровень нефтедобычи начал падать: в 2011 он составил 45,6 млн тонн, а в 2016 – 41,0 млн тонн [10; 11].

Снижение нефтедобычи было в основном связано с недостаточным выполнением Международным консорциумом, генератором которого является «Бритиш Петролеум», созданным с целью реализации задач, предусмотренных в «Контракте века», своих прямых обязательств. В связи с этой проблемой Президент Азербайджанской Республики Ильхам Алиев в своем выступлении на заседании Кабинета министров от 10 октября 2012 года отмечал: «За последние годы ввиду допущенных Консорциумом грубых ошибок нефтедобыча в месторождениях “Азери”, “Чыраг” начала резко падать... Речь идёт о том, что обещанные прогнозы не выполняются... Прогноз касательно добычи нефти в месторождениях “Азери”, “Чыраг” на 2009 год равнялся 46,8 миллиона тонн. Фактически же было добыто 40,3 миллиона тонн. На 2010 год прогноз составлял 42,1 миллиона тонн, а по факту мы имели 40,6 миллиона тонн. Прогноз на 2011 год составил 40,2 миллиона тонн, реальная же добыча равнялась 36 миллиона тонн. Прогноз на 2012 год предусматривает 35,6 миллиона тонн. Учитывая современное состояние нефтедобычи, можно предположить, что к концу года ВР не сможет в связи с месторождениями “Азери”, “Чыраг” преодолеть планку в 33 миллиона тонн» [12].

В 2013 году в сфере нефтедобычи имели место определенные позитивные сдвиги, однако этот процесс не был устойчивым ввиду падения мировых цен на нефть.

Добыча природного газа в Азербайджане долгое время, с 1991 до 2004 года, стабильно падала. В 1991 году в республике добывалось 8,6 млрд кубометров природного газа, однако в 2000 эта цифра снизилась до 5,6 млрд кубометров, а в 2004 – до 4,9 млрд кубометров.

Прирост в добыче природного газа начался с 2005 года, когда он составил 5,6 млрд кубометров. И далее: в 2006 – 9,0 млрд кубометров, в 2007 – 16,8 млрд кубометров, в 2010 – 26,3 млрд кубометров, а в 2016 – 29,3 млрд кубометров [10; 11].

Резкое увеличение добычи природного газа, наблюдаемое после 2006 г., было непосредственно связано со сдачей в эксплуатацию в том же году газопровода Баку – Тбилиси – Эрзурум как важного сегмента энергетического коридора Восток – Запад, результатом чего было расширение экспортных возможностей природного газа в страны Европы. В целом в сравнении с 1991 годом добыча природного газа в 2016 году выросла примерно в 6 раз.

Прогрессивная динамика добывающей промышленности имела следствием рост объема экспортируемой нефти и природного газа. Значительную роль в экспорте на внешние рынки энергоносителей играют нефтепровод Баку – Тбилиси – Джейхан и газопровод Баку – Тбилиси – Эрзурум. В 2007 году 28,4 млн тонн (71 %) из 40,0 млн тонн нефти, прогоняемой в Азербайджане

по магистральным нефтепроводам, шло на экспорт [13]; в 2010 из 50,0 млн тонн экспортировалось 38,3 млн, или 76,6 % [14], в январе-ноябре 2015 из 45,7 млн тонн нефти экспортная доля составляла 34,8 млн тонн, то есть 76,2 % [15] – приходилось на нефтепровод Баку – Тбилиси – Джейхан.

Что касается экспорта природного газа, то в 2008 году в Азербайджане было транспортировано через магистральные газопроводы 11,3 млрд кубометров природного газа, из которых 4,7 млрд кубометров, или 29,0 % [16] шло на экспорт, в 2010 из 17,3 млрд кубометров – 4,9 млрд кубометров, то есть 28,2 % [14] было экспортировано, в 2015 в январе-ноябре из 21,2 млрд кубометров природного газа – 6,6 млрд, то есть 31,4 % приходится на газопровод Баку – Тбилиси – Джейхан [15].

Азербайджан использует в экспорте нефти и свои транзитные возможности. Так, определенная часть нефти Казахстана и Туркменистана выносятся на зарубежные рынки посредством нефтепровода Баку – Тбилиси – Джейхан. В 2011 году при помощи этого нефтепровода Азербайджан экспортировал 2,1 млн тонн [17], в 2012 – 3,1 млн тонн [18], в 2013 – 3,3 млн тонн [19], в январе-ноябре 2014 – 5,6 млн тонн [20], в январе-ноябре 2015 – 5,5 млн тонн [15] транзитной нефти.

Функционирование энергетического коридора Восток – Запад сыграло одну из основных ролей в превращении Азербайджана в нефтегазового экспортёра глобального значения. В настоящее время реализация проектов ТАНАП и ТАП, открывающих новые возможности для экспорта азербайджанского природного газа на европейские рынки, еще более укрепит позиции республики на рынке мировых энергоносителей. Все это в конечном итоге способствует увеличению финансовых прибылей Азербайджана, расширению его внутренних инвестиционных возможностей и развитию в экономике Азербайджана ненефтяного сектора.

В Азербайджане капитализация нефтегазовых прибылей направляется на финансирование различных сфер экономики, позитивным следствием чего является постепенное уменьшение доли нефтегазового сектора в ВВП страны. Если в 2007 году более 50 % ВВП приходилось на долю нефтегазового сектора, то в 2013 эта доля составляла 41 %, а в 2016 снизилась до 32 % [2]. Как отметил академик Рамиз Мехтиев, «Участие в транспортном проекте Великого Шёлкового Пути в рамках программы ТРАСЕКА стимулирует создание необходимой инфраструктуры в регионах Азербайджана. Выражением основных направлений региональной политики государства также является подготовка программ в целях привлечения инвестиций в региональные проекты» [21, с. 85].

Вышеуказанные факты дают основание заключить, что участие Азербайджана в проекте восстановления «Великого шёлкового пути» привлекает внимание к притоку экономических дивидендов в республику. В данном процессе проделана значительная работа в целях совершенствования транспортной системы республики на уровне современных требований,

достигнута положительная динамика в добыче и экспорте нефти и газа, созданы новые возможности для развития ненефтяного сектора. В целом же достигнуты серьезные успехи в области формирования устойчивых основ для обеспечения перспективного развития экономики Азербайджана.

ЛИТЕРАТУРА

1. İqtisadiyyat [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://files.preslib.az/>.
2. Azərbaycan Respublikası Milli Bankının statistik materialları [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.cbar.az/pages/fag/>.
3. Azərbaycan Respublikasının milli iqtisadiyyat perspektivi üzrə Strateji Yol Xəritəsi [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://azertag.az/>.
4. Исаков, Х. В. Участие Азербайджанской Республики в восстановлении «Великого шёлкового пути» (1991–2005 годы) : на азерб. яз. / Х. В. Исаков. – Баку : Şərq–Qərb, 2011. – 284 с.
5. Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://mida.gov.az/>.
6. Гаджизаде, Э. М. Стратегия / Э. М. Гаджизаде // «Одна радуга, один путь» и современные азербайджанско-китайские связи : на азерб. яз. // Азербайджанский налоговый журнал. – 2016. – № 5–6 (131–132). – С. 81–114.
7. Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://mot.gov.az/>
8. TRACECA [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.traceca-org>.
9. «Azərbaycan 2020: gələcəyə baxış» inkişaf konsepsiyası [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.president.az/>.
10. Azərbaycan Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsi [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.stat.gov.az/>.
11. Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Şirkətinin statistik materialları [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.socar.az/>.
12. Nazirlər Kabinetinin iclasında İlham Əliyevin giriş nitqi [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://president.az/>.
13. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat-yol kompleksinə daxil olan sahələr üzrə 2007-ci ilin yanvar-dekabr ayları ərzində sosial-iqtisadi inkişafın nəticələri haqqında məlumat [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://mot.gov.az/>.
14. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat-yol kompleksinə daxil olan sahələr üzrə 2010-cu ilin yanvar-dekabr ayları ərzində sosial-iqtisadi inkişafın nəticələri haqqında məlumat [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://mot.gov.az/>.
15. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat-yol kompleksinə daxil olan sahələr üzrə 2015-ci ilin yanvar-dekabr ayları ərzində sosial-iqtisadi inkişafın nəticələri haqqında məlumat [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://mot.gov.az/>.
16. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat-yol kompleksinə daxil olan sahələr üzrə 2008-ci ilin yanvar-dekabr ayları ərzində sosial-iqtisadi inkişafın nəticələri haqqında məlumat [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://mot.gov.az/>.
17. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat-yol kompleksinə daxil olan sahələr üzrə 2011-ci ilin yanvar-dekabr ayları ərzində sosial-iqtisadi inkişafın nəticələri haqqında məlumat [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://mot.gov.az/>.

18. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat-yol kompleksinə daxil olan sahələr üzrə 2012-ci il ərzində sosial-iqtisadi inkişafın nəticələri haqqında məlumat [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://mot.gov.az/>.
19. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat-yol kompleksinə daxil olan sahələr üzrə 2013-cü il ərzində sosial-iqtisadi inkişafın nəticələri haqqında məlumat [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://mot.gov.az/>.
20. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat-yol kompleksinə daxil olan sahələr üzrə 2014-cü il ərzində sosial-iqtisadi inkişafın nəticələri haqqında məlumat [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://mot.gov.az/>.
21. Мехтиев, Р. На путях национальной идеологии государственности, независимости : на азерб.яз. / Р. Мехтиев. – Баку : XXI – Новый издательский дом, 2006. – Т. II. – 672 с.

Поступила в редакцию 18.05.18

О. В. Пацукевич

ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО РЫНКА ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ УСЛУГ США И СТРАН ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЫ

В статье рассматриваются основные тенденции развития мирового рынка образовательных услуг. Приведены статистические данные о численности иностранных студентов не только во всем мире, но и в странах-лидерах, таких как США, Великобритания, Германия, Франция, Австралия. Исследуются конкретные меры, предпринимаемые правительствами этих государств по привлечению иностранных студентов.

Объективной основой для появления мирового рынка образования является огромный рост значения и всестороннее развитие системы образования в современном мире. С конца 40-х гг. XX в. ведущие мировые державы стали рассматривать его как часть своей внешней политики, преследующей геополитические цели. Обучение иностранных граждан является одним из факторов повышения конкурентоспособности национальной экономики, основанной на создании высокоэффективного человеческого капитала и развитии инновационных идей и технологий.

Не оказалась в стороне от этих процессов и Республика Беларусь, международная деятельность которой в области образования направлена на интегрирование ее в европейскую и мировую образовательные системы. В этой связи особый интерес представляет изучение зарубежного опыта и его адаптация к условиям нашей страны.

Согласно определению российского исследователя В. А. Галичина, «международный рынок образовательных услуг представляет собой систему отношений между производителями, поставщиками и потребителями образовательных услуг, предоставляемых гражданам за пределами их стран, а также иностранными учреждениями на внутренних рынках, в том числе с использованием информационных технологий» [1].