

УДК 914/919

## **СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ И УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ АЗЕРБАЙДЖАНА**

**Ч.Н. Исмаилов**

Академия Государственного управления при Президенте Азербайджанской Республики, г. Баку

В статье рассмотрены предпосылки и условия совершенствования сложившейся логистической системы Азербайджана. Особое внимание уделено реализации транспортных проектов, имеющие как республиканское, так и международное значения. В соответствии с этим формирование новых транспортных коридоров становится важным фактором в устойчивом экономическом развитии страны.

***Ключевые слова:** логистическая система, транспортные коридоры, экономическое сотрудничество, взаимные инвестиции*

Глобальные сдвиги в мирохозяйственной системе оказывают определяющее влияние на трансформацию политики экономического развития отдельных стран и формируют новую систему координат межгосударственного сотрудничества. В соответствии с этим вырисовывается сложная система политико-экономических взаимоотношений, которая отражает степень остроты возникающих проблем и уровень столкновения интересов мировых и региональных держав.

К середине второго десятилетия XXI века сформировался новый рисунок ареалов пересечения этих интересов, что обусловило зарождение зон военного противостояния и конфликтов. В связи с этим обострились взаимоотношения стран Запада и Востока, США и России, а также развитых стран со странами – «поставщиками» беженцев. Наглядным подтверждением тому является непрекращающаяся война в Сирии, террористические акты в Иране, Афганистане и Ливии, возобновление боевых действий в зонах «замороженных» конфликтов.

Стремление мировых держав обеспечить доминанту собственных геополитических интересов привело к уничтожению многих городов и поселков, массовому переселению населения и потоку беженцев в сторону стран ЕС. Только за последние два года численность потока беженцев из Сирии в сторону Турции составила более 2 млн. чел., а далее – в страны ЕС – более 840 тыс. чел. Продолжительные военные операции привели к расширению ареала противостояния, что негативно сказывается на развитии сопредельных стран зоны конфликта, обеспечении их безопасности и устойчивого развития. Следует принять

во внимание, что эти процессы могут оказать свое воздействие и на будущее развитие *Прикаспийского региона*.

В силу своего географического положения Прикаспийский регион (ПР) находится в непосредственной близости от обширной зоны военных действий района Среднего Востока. Наличие огромных запасов углеводородного сырья и расширяющихся возможностей их освоения и транспортировки, конечно же, обуславливает привлекательность и значимость ПР. Вместе с тем, Кавказский регион, с его взрывоопасным положением (Дагестан, Нагорный Карабах, Грузия) нельзя отнести к зоне «спокойного плавания» потенциальных инвесторов. Такое положение существенно осложняет условия привлечения финансовых ресурсов и использование в полной мере ресурсных возможностей выгод географического положения ПР.

Нынешнее состояние «консервации» противостояния в конфликтных зонах на Кавказе, естественно, негативно сказывается на инвестиционной привлекательности региона. Периодическое обострение напряженности и возобновление военных действий на оккупированных со стороны Армении азербайджанских землях (Нагорный Карабах и семь административных районов республики) не должно вызывать удивление, т.к. нерешенная проблема обеспечения территориальной целостности страны всегда сопровождается подобными столкновениями. Это относится ко всем регионам, где не достигнуто окончательное решение проблемы.

Как известно, в начале 1990-х годов, практически все постсоветские республики находились в крайне тяжелом экономическом положении. Для Азербайджана это положение усугублялось военной агрессией со стороны Армении, потоком беженцев из Армении, оккупированных земель Нагорного Карабаха и прилегающих районов республики. В сложившихся сложных внутривнутриполитических и социально-экономических условиях в республике архиважным был правильный выбор ориентиров становления и будущего развития республики.

Разработка и реализация продуманной стратегии по использованию углеводородных ресурсов и их транспортировки к потребителям стало ключевым условием обеспечения экономического развития региона. Тем самым были заложены основы *нефтяной стратегии развития республики* и созданы благоприятные условия для привлечения иностранных инвесторов. В результате потока инвестиций и импорта новейших технологий значительно вырос объем ВВП республики. За последние 20 лет приток иностранных инвестиций в экономику Азербайджана превысил 130 млрд. долларов. Достаточно отметить, что добыча и транспортировка нефти и газа из Азербайджана в западном направлении одновременно способствовала экономическому развитию Грузии. Неоспоримым фактом остается то, что за последние

годы более 60% налоговых поступлений в бюджет Грузии обеспечивается за счет азербайджанской нефтяной компании SOCAR.

Известно, что доходы нефтедолларов открывают широкий простор для определения приоритетных направлений будущего развития страны. Успешность реализации продуманной стратегии заложила основы для становления и развития *ненефтяного сектора* экономики республики [2]. В этом отношении разработка стратегии<sup>10</sup> будущего развития зависит от политического и экономического состояния страны и необходимости решения первоочередных задач [1,3].

Учитывая исчерпаемость ресурсов углеводородного сырья, правительство республики последовательно реализует стратегию развития *ненефтяного сектора*. Создание Нефтяного Фонда республики и аккумуляция нефтедолларовых поступлений дали возможность субсидировать развитие важнейших отраслей *ненефтяного сектора*. В результате чего последовательно стали реализовываться государственные программы по развитию отдельных отраслей экономики. В частности, на развитие строительства, транспорта, сельского хозяйства, информационных технологий, туризма и других отраслей инфраструктуры были направлены значительные финансовые ресурсы. Это способствовало постепенному увеличению доли *ненефтяного сектора* в экономике республики. Уместно отметить, что за 2015 год удельный вес налоговых поступлений от *ненефтяного сектора* в экономику республики превысил 70%.

Существенные изменения произошли в географии *транспортно-логистической системы республики*. Строительство нескольких новых нефте-газопроводов в западном направлении в рамках реализации международных транспортных проектов (ТРАСЕКА, ИНОГЕЙТ и др.) способствовало расширению экономических связей республики. Реализуется практика диверсификации экспорта углеводородного сырья, исходя из национальных интересов. Поставка энергоносителей осуществляется практически во все соседние страны (за исключением Армении). В настоящее время идет проработка проекта строительства Трансадриатического газопровода (ТАР).

В марте 2016 года Еврокомиссия одобрила соглашение о строительстве ТАР в Европу через Грецию. Еврокомиссия признала соглашение между Грецией и управляющей компаний газопровода отвечающим законодательству ЕС. По мнению комиссии, проект может рассчитывать на меры поддержки со стороны ЕС. 17 мая 2016 года было

---

<sup>10</sup> Идет подготовка проектов: Стратегия экономического развития на 2016-2020 годы и проект плана мероприятий; Проект долгосрочного видения до 2025 года; Проект по определению целей после 2025 года. См.: <https://rg.ru/2016/03/21/v-azerbajdzhanenazvali-prioritetnye-otraslevye-napravleniia.html>.

начато строительство греческой части ТАР, проект которого предусматривает поставки газа в Европу через Грецию (рис.). В церемонии запуска приняли участие официальные представители Европейского Союза и Госдепартамента США, а также высокопоставленные чиновники из Азербайджана, Греции, Турции, Албании, Италии и Болгарии.



Р и с. Проект газопровода ТАР

Источник:

<http://www.euointegration.com.ua/rus/news/2016/05/17/7049354/>.

Газопровод ТАР является частью проекта «Южный газовый коридор», который предполагает поставку газа из Каспийского региона в Европу. SOCAR планирует использовать ТАР для поставки газа с месторождения «Шах-Дениз» европейским потребителям. Природный газ сначала будет поступать по Трансанатолийскому трубопроводу (TANAP) из Азербайджана в Грузию, затем через Турцию в Европу, и дальше – по ТАР через Грецию, Албанию на юг Италии.

Стоимость строительства газопровода ТАР составляет 5,6 млрд. евро. Участниками соглашения по строительству являются: британская BP – 20%, азербайджанская SOCAR – 20%, итальянская SNAM – 20%, бельгийская Fluxys – 19%, испанская Enagas – 16% и швейцарская Axpo – 5%.

Предполагается, что начало транспортировки газа придется на 2019 год. Первоначальная проектная мощность ТАР составляет 10 млрд. кубометров газа в год. В дальнейшем, за счет строительства двух дополнительных компрессорных станций мощность может быть увеличена до 20 млрд. кубометров газа в год, с возможностью увеличения пропускной способности в более отдаленной перспективе. Этот газопровод является европейской частью и последним звеном в проекте «Южного газового коридора», по которому в 2020 году должны начаться поставки газа из Азербайджана в Европу. О значимости этого трубопровода свидетельствуют слова вице-президента Еврокомиссии Мароша Шефчовича: «После завершения строительства ТАР будет

одним из основных инструментов энергетической безопасности Европы. Открывая доступ к газу из Азербайджана, ТАР позволит многим странам, в том числе в центральной и юго-восточной Европе диверсифицировать свои источники газа»<sup>11</sup>. Трезво воспринимая существование конкуренции между экспортерами углеводородного сырья, неверным представляется стремление придать политическую окраску реализации международных проектов или же ущемить интересы договаривающихся сторон.

В совершенствовании логистической инфраструктуры важную роль играет создание *транспортно-коммуникационных узлов* на основе государственно-частного партнерства. В этом отношении весьма привлекательным представляется организация совместных пространственно-логистических образований в зонах приграничного сотрудничества. В этих ареалах остаются нереализованными значительные потенциальные возможности в сфере привлечения иностранных, том числе взаимных инвестиций. Последние создают благоприятные предпосылки для усиления тесноты экономических взаимосвязей и сотрудничества, где уровень развития транспортной составляющей играет определяющую роль. В реализации совместных проектов логистики приоритетность взаимных инвестиций может стать дополнительным импульсом в развитии международных транспортно-коммуникационных систем.

Недостаточное использование имеющихся возможностей является одной из причин затягивания предполагаемых сроков введения в строй международных транспортных магистралей. Примером тому могут служить *транспортные проекты* «Север-Юг», «Баку–Тбилиси–Карс (Турция)» и др. Так, последний проект предусматривает объединение сети железных дорог Китая, стран Центральной Азии, Азербайджана, Грузии и Турции для обеспечения железнодорожного выхода в страны Европы. В этот проект (до границы с Турцией) пока вложены инвестиции (800 млн. долларов) только азербайджанской стороной. Хотя, очевидно, что дивиденды от эксплуатации этой железнодорожной линии получать не только участники проекта, но многие страны евро-азиатского региона. Ввод в строй этой железной дороги открывает возможности бесперевалочной транспортировки контейнеров и грузов в направлении Европа – Кавказ – Азия.

Наряду с трубопроводным и железнодорожным транспортом, в республике получили развитие *морской и автомобильный транспорт*. В соответствии с проектом возрождения *Великого Шелкового пути*, полностью реконструированы магистральные автомобильные дороги республики.

---

<sup>11</sup> См.: <http://www.eurointegration.com.ua/rus/news/2016/05/17/7049354/>.

Благоприятное экономико-географическое положение Азербайджана создает возможность реализации проекта *транспортного коридора Север-Юг*. С завершением строительства железнодорожной полосы Казвин–Решт–Астара (Иран) и 8-км ветки на азербайджанском участке (до Астары) станет возможным контейнерная железнодорожная перевозка грузов из стран Персидского залива в Азербайджан, Россию и далее в страны Европы.

Важным звеном эффективного функционирования международных транспортных коридоров в регионе является наличие и эксплуатация современных *портовых комплексов*. С учетом этого, в 70 км южнее от Баку, в п. Аляты на стадии завершения находится строительство нового международного порта. На территории порта предусмотрено создание свободной торговой зоны, что будет способствовать привлечению дополнительных инвестиций и увеличению его грузооборота. В этом направлении ведутся переговоры с зарубежными партнерами, имеющими богатый опыт в использовании преимуществ свободных экономических зон. В частности, заключены предварительные соглашения по сотрудничеству с Дубайской зоной свободной торговли «Али Азад», расположенной в одноименном международном морском порту. За 30-и летний период деятельности этой зоны достигнуты огромные успехи в экономическом развитии, что является хорошим примером в организации подобных зон свободной торговли.

Взаимосвязанность и взаимодополняемость всех составляющих транспортно-логистической системы республики является важным условием ее устойчивого социально-экономического развития, что, конечно же, будет благоприятно сказываться на будущем развитии межгосударственных экономических связей и отношений всех стран Прикаспийского региона.

### **Список литературы**

1. Главные направления стратегической дорожной карты по национальной экономике и основных секторов экономики. Распоряжение Президента Азербайджанской республики от 16 марта 2016 г. URL: <http://ru.president.az/articles/18121>.

2. Гусейнов Ш. Р. олы Ненефтяной сектор как конкурентообразующий фактор экономического развития Азербайджана // Российское предпринимательство. 2014. № 13 (259). С. 93-101. URL: <http://bgscience.ru/lib/8578/>.

3. Концепция развития «Азербайджан – 2020: взгляд в будущее». Проект. 39 с. URL: [http://www.president.az/files/future\\_ru.pdf](http://www.president.az/files/future_ru.pdf).

## **IMPROVING TRANSPORT & LOGISTICS SYSTEMS AND SUSTAINABLE ECONOMIC DEVELOPMENT OF AZERBAIJAN**

**Ch.N. Ismayilov**

The Academy of Public Administration under the President of the Republic  
Azerbaijan, Baku

The article describes the prerequisites and conditions for improving the existing logistics systems of Azerbaijan. Particular attention is paid to the implementation of transport projects with national and international significance. Accordingly, the formation of new corridors becomes an important factor in sustainable economic development of Azerbaijan.

***Keywords:** logistics systems, transport corridors, economic co-operation, mutual investments*

*Об авторе:*

ИСМАИЛОВ Чингиз Ниязи оглы – доктор географических наук, профессор, декан факультета Административного управления Академии Государственного управления при Президенте Азербайджанской Республики, e-mail: ischingiz@gmail.com.