

Александр КАРАБАЕВ,  
научный сотрудник Института экономики РАН

## Азербайджан в международных транспортных коридорах: интеграция и трансвидовое сопряжение

Транспорт - важнейшее направление и движущая сила глобальной экономической интеграции. Этим, а также стратегическим курсом на всесторонний подъем ненефтяного сектора экономики и продиктовано нынешнее внимание властей Азербайджана к транспортным коридорам и вопросам транзита.

**Трансвидовое сопряжение маршрутов.** В 2017 году в транспортной отрасли Азербайджана произошел ряд знаковых событий. **В конце ноября состоялось официальное открытие международной железнодорожной трассы Баку – Тбилиси – Карс.** В рамках проекта ТРАСЕКА линия анонсировалась с 2005 года, строительство стартовало в 2007 году, на прокладку 105 км новых путей и модернизацию прежних советских вместе с инфраструктурой затрачено 600 млн. долларов.

Весной был открыт **железнодорожный переход на границе Азербайджана и Ирана** через реку Астара (в рамках МТК «Север - Юг»). Сдан в эксплуатацию двухколейный мост, ожидается строительство второго. Также завершены работы по строительству вокзала и контейнерного терминала: уже в нынешнем году на иранской территории будут действовать четыре терминала площадью свыше 60 га, построенных на средства азербайджанских инвестиций (около 60 млн. евро), – зерновой, сухогрузный, для нефтепродуктов и контейнерный. Значительным продвижением в реализации данного международного транспортного коридора (МТК) стала готовность Азербайджана предоставить кредит в размере 500 млн. долларов США на строительство участка железной дороги Астара - Решт протяженностью 164 километра.

На Каспии ЗАО «**Бакинский международный морской торговый порт**» (БММТП) по итогам 2017 года отчитался об увеличении объема грузоперевозок по сравнению с показателем предыдущего года на 43,5% (за исключением нефтяных грузов) - до 1,9 млн. тонн. Главным источником

прироста служила паромная линия Баку - Актау (Казахстан).

В сфере автотранспорта началось строительство **второго автомобильного моста через реку Самур на границе Азербайджана и России**, что очевидно создаст условия для увеличения товарооборота между двумя странами. На церемонии закладки моста временно исполняющий обязанности главы Дагестана Владимир Васильев информировал, что от моста к каспийскому берегу должна быть проложена международная четырёхполосная автотрасса. Мост и трасса станут элементами стратегического **проекта Минкавказ России по созданию Каспийского транспортно-логистического комплекса в Дербенте.** Важная задача этого российского хаба на Каспии состоит в интегрировании портов Дагестана и Астраханской области в коридоры международной торговли «каспийской пятерки». Инвесторы из Азербайджана и Ирана активно участвуют в строительстве новых заводов в границах ОЭЗ «Лотос» в Астраханской области. Иран также осуществляет здесь ряд сельскохозяйственных проектов.

Характерно, что темы межведомственных консультаций, в которых задействованы международные участники проектов как широтных, так и меридианных МТК, почти совпадают по охвату и глубине проработки - обсуждаются сквозные тарифы, усло-

*Железная дорога Баку-Тбилиси – Карс*



вия для национальных перевозчиков, а также технические параметры первичного обмена информацией по товарам и транспортным средствам между таможенными органами.

Исходя из этого, вряд ли можно говорить о конкурентной политической победе какого-то одного направления в сознании официального Баку, о чем часто рассуждают авторы геополитических построений. Кроме того, **МТК на территории Азербайджана, как и более глобальные транзитные каналы, зависят от темпов макроэкономического развития Китая и Индии**, биржевых котировок стоимости ресурсов. Баку делает ставку на сопряжение меридианных и широтных МТК и их интеграцию в аграрно-промышленную экономику путем развития сети промышленных зон и агропарков вдоль их линий. Перспективы устойчивого развития МТК на территории Азербайджана связаны прежде всего с ростом региональных грузоперевозок и развитием товарно-экспортного потенциала национальной экономики.

В рамках экономической политики Баку пытается решить **несколько взаимосвязанных проблем**:

- развитие транспортной инфраструктуры в сочетании с наращиванием новых производственных мощностей путем создания региональных СЭЗ и технопарков вдоль автодорог международного значения;

- создание инфраструктуры логистики и трансмодальных конекторов в портах (строительство второй очереди Бакинского международного морского торгового порта на участке 400 гектаров, а также новой единой инфраструктуры автомагистрали Баку - Алят (БММТП) - Грузия). Здесь нужно отметить, что, привлекая внешние займы под данные проекты, Баку стремится сохранить строительные подряды в руках национального девелопера;

- проведение административно-управленческих реформ в целях **поддержания привлекательной среды для международных транспортно-логистических компаний**, в том числе слияние министерств транспорта и связи и высоких технологий, организация межведомственного Координационного совета Азербайджана по транзитным грузоперевозкам, создание госагентства автодорог, укрепление госконцернов, ведающих морским, воздушным и железнодорожным транспортом. Осуществлены также меры по снижению тарифа транзита по территории страны, сокра-

щению затрат времени на логистику и сведение к минимуму процедур оформления экспортно-импортных операций. К примеру, с мая 2016 г. АЖД предоставляет 50-процентную скидку на железнодорожные перевозки до станции Астара на иранской границе, откуда грузы доставляются далее в Иран автотранспортом;

- постоянный поиск внешних и расширение национальных инвестиций в МТК и сопряженные коммуникации. Азербайджан оказывается главным инвестором в **проект Баку – Тбилиси - Карс** (в 2007 году для строительства грузинского участка выделен кредит в 775 млн. долларов) и ведущим инвестором в иранский участок западной хорды «Север-Юг» – **железнодорожную ветку Решт - Астара** (соглашение о кредите на сумму 500 млн. евро подписано в ноябре 2017 года);

- развитие экономики **туризма и рекреационного сектора**. Улучшение логистики и инфраструктуры в авиасообщениях и на автодорогах способствует увеличению числа туристов. В первой половине 2017 года республику посетило 1.203.700 человек (на 24,5% больше, чем за аналогичный период 2016 года), из которых 31,2% составляют граждане России, 21,2% - Грузии, 15% - Ирана, 11,6% - Турции, 3,7% - ОАЭ. В результате туристической активности рынок аренды жилья в Баку в летний сезон вырос на 40% к аналогичному периоду прошлого года.

Одна из главных задач развития МТК на территории Азербайджана - реальная оценка необходимых инвестиций и их широкое привлечение. Летом 2017 года Центрально-азиатское региональное экономическое партнерство (Central Asia Regional Economic Cooperation, CAREC) совместно с Азиатским банком представил **железнодорожную стратегию региона ЦА и Каспия на 2017–2030 годы**. В частности, документ включает распределение необходимых инвестиций по периодам внедрения, а также дополнительный перечень проектов, включающий международные коридоры «Восток - Запад» и «Север - Юг».

Согласно выводам CAREC, железнодорожный транспорт станет предпочтительным - быстрым, экономичным, доступным по всему региону Центральной Азии и Прикаспия. По сути, документ служит руководством по долгосрочному развитию железных дорог стран – участников CAREC. По мнению разработчиков, улучшение железнодорожной и мультимодальной инфраструктуры,

а также коммерциализация и реформирование работы железных дорог позволят сформировать торговые потоки и способствовать региональному экономическому развитию.

Исходя из итогов 2016 года, секретариат CAREC скорректировал предыдущий документ, утвержденный до 2020 года. В новую стратегию вошли перспективные железнодорожные инфраструктурные проекты стран-участниц, включая «Север – Юг». Согласно новому расчету, общий объем их финансирования оценивается почти в \$38 млрд., причем \$28,8 млрд. приходится на первый период реализации инвестиций – с 2016 по 2020 год, а остальную сумму страны смогут получить до 2030 года. В частности, Казахстан и Азербайджан нуждаются в \$1,61 млрд. Такое распределение инвестиций связано с тем, что железнодорожные проекты не способны пока привлечь коммерческий капитал, а администрации национальных компаний нуждаются в помощи правительств.

Согласно официальным релизам, **Азербайджан планирует завершить работы по обоим транзитным коридорам до 2020 года.** Однако пока финансируется только западное направление, до грузинской границы. Всемирный банк выделил на эти цели \$1,6 млрд. - средства направлены на улучшение эффективности Азербайджанской железной дороги (АЖД), в том числе на реструктуризацию и оптимизацию кадрового состава, подготовку бизнес-плана и новой финансовой модели предприятия. Что касается азербайджанского сегмента коридора «Север – Юг», то правительство рассчитывает в 2018 году привлечь средства Азиатского банка развития (предварительно \$200 млн.) на реконструкцию действующей магистрали Сумгайыт - Ялама (граница России). Однако АБР второй год подряд откладывает рассмотрение данной кредитной линии, поэтому пока трудно судить определенно о реальности этого источника финансирования. Как бы там ни было, предстоит модернизировать и реабилитировать 441-километровую магистраль, компьютеризировать систему управления грузовыми операциями и пр. Сейчас пропускная способность участка не превышает 5 млн. тонн грузов в год, в перспективе же объем планируется увеличить до 10–15 млн. т.

Характерно, что Баку ведет поиск средств для «Север-Юг» по принципу диверсификации. В частности, на 6-м заседании азербайджано-венгерской межправительственной комиссии по экономиче-



*Бакинский морской порт расширяется и реконструируется в соответствии с новыми требованиями*

скому сотрудничеству венгерским Эксимбанком было выдвинуто предложение предоставить кредит на эти цели, если станет возможным участие венгерских компаний в работах по проектированию или строительству.

**МТК «Север - Юг»: история развития, особенности транзита, тарифы.** Трехстороннее соглашение о строительстве железной дороги Астара - Решт - Казвин, призванной соединить действующие стальные магистрали Азербайджана, Ирана и России, было подписано еще в 2005 году. Оно предусматривало **прокладку сегментов железной дороги на территории Ирана протяженностью около 350 километров и Азербайджана – от станции Астара до иранской границы протяженностью 8,5 километра, а также реконструкцию уже существующей магистрали на территории Азербайджана.** В течение 10 лет построен и в 2014 г. завершен участок между иранскими городами Казвин и Решт протяженностью 205 км, в итоге Казвин соединен железнодорожным сообщением с Тегераном, а также с иранскими портами Бендер-Аббас в Персидском заливе и Амирабад - на Каспии. Однако из-за международных санкций против ИРИ дело застопорилось. Линия, которой предстояло связать азербайджанскую Астару с иранскими Астарой и Рештом и без пуска которой невозможно функционирование МТК «Север – Юг», превратилась в настоящий долгострой. Лишь с отменой санкций дело сдвинулось с мертвой точки, Тегеран продемонстрировал решимость выполнить свои обязательства уже к концу 2016-го, но тут обнаружили серьезные финансовые проблемы. Оказалось, что на завершение непростого в инженерном отношении проекта со множеством тоннелей, мостов и просто сложных гор-

ных участков попросту нет средств. В итоге после длительных консультаций, накануне второй трехсторонней встречи президентов Путина, Алиева и Роухани, в ноябре 2017 года Баку согласился помочь с финансированием строительства Решт – Астара, выделив кредит в объеме более половины требуемой суммы - 500 млн. евро.

Снижение стоимости нефти привело к спаду грузоперевозок. В настоящий момент стоимость железнодорожных поставок через Азербайджан имеет тенденцию к снижению на 10-15%. Правительство в своей долгосрочной стратегии надеется, что снижение тарифов, которое может коснуться транспортировки контейнерных грузов, зерна, хлопка, серы, карбамида и металлов, поможет преодолеть спад грузоперевозок.

Азербайджанские железные дороги в 2016 году сократили объем транспортировки грузов до 3,45 млн. т (почти на 17%). Существенную роль здесь сыграло перенаправление экспорта азербайджанской нефти на трубопровод Баку – Тбилиси – Джейхан (БТД). Уменьшение железнодорожного импорта касается в первую очередь поставок из России на фоне произошедшей резкой девальвации национальной валюты Азербайджана. Кроме того, последние два года наблюдается сокращение железнодорожного транзита казахстанской нефти, но оно было компенсировано увеличением поставок туркменского сырья, которое транзитом через Азербайджан доставляется в грузинский порт Батуми.

Для привлечения дополнительного объема транзитных грузов Азербайджан идет по пути снижения тарифов. Созданный в 2015 году Координационный совет по транзитным грузоперевозкам (КСТГ) раз в квартал рассматривает предложения АЖД, Азербайджанского каспийского морского пароходства (Каспар) и других заинтересованных структур относительно **снижения тарифов на транзитные перевозки сухих грузов. Так, с мая 2015 года снижена на 40-50% стоимость железнодорожного транзита наливных грузов.** В свою очередь, Грузинская железная дорога, по которой следуют основные объемы, поставляемые через Азербайджан, также снизила транзитные тарифы на 10-15%. Как правило, Грузия и Азербайджан синхронно меняют ставки транзитных тарифов.

Кроме того, АЖД понизила цены на перевозки хлопка из порта Алят до станции Беюк-Кястик

на азербайджано-грузинской границе с \$25 до \$16,62/т. Транспортировка хлопка по территории Грузии от станции Гардабани до порта Потти обходится в \$13,95/т. Итого тариф на перевозку хлопка по маршруту Алят - Потти составляет \$30,57/т без учета перевалки в портах.

В основном через Азербайджан и Грузию на рынок Турции поставляется ежегодно 25-50 тыс. т узбекского хлопка. Такой объем закреплен в протоколе по развитию транзитного коридора при поддержке ТРАСЕКА, подписанном в 2016 году. Этим же документом установлены тарифы на транспортировку контейнеров из черноморских портов Грузии до станции Астара на азербайджано-иранской границе: \$240 за контейнер объемом 20 футов и \$343 за контейнер объемом 40 футов - по территории Азербайджана; соответственно \$147 и \$232 - по территории Грузии.

Кроме того, госкомпания «Российские железные дороги» (РЖД) и АЖД предварительно договорились о сквозной ставке на **контейнерные перевозки по маршруту Мумбай - Москва** (Индия-Иран-Азербайджан-Россия) в рамках коридора «Север – Юг». Здесь тариф на транспортировку 40-футового контейнера составит не более \$3.000. Поставки по данному маршруту могут занимать около 20 дней, что в два раза меньше, чем тратится в настоящее время при морских отгрузках из Индии. В дальнейшем же РЖД планирует сократить сроки перевозок из Индии в Россию до 14 дней.

Уместно также констатировать новый аспект влияния маршрута Баку - Тбилиси на экономику российско-грузинских отношений. В январе-августе 2017 года торговый оборот между Грузией и Россией достиг отметки 700 млн. долларов (рост

*Открытие железнодорожного сообщения между Азербайджаном и Ираном. Эта ветка - часть транспортного коридора «Север-Юг»*



на 30% по сравнению с аналогичным периодом 2016 года, 10,6% от общего внешнеторгового оборота Грузии). Часть этого потока, главным образом пшеница и нефтяные газы, идет через азербайджанскую железную дорогу, не требуя перевалки в морском порту.

В 2016 году АЖД установила контроль над транспортной компанией Karvan Logistics, создан-



*ADY Express играет важную роль в расширении транспортных перевозок*

ной в 2015 г. частными инвесторами. В феврале эта компания, оказывавшая услуги по экспедированию грузов паромом по маршрутам Актау - Алят и Туркменбаши - Алят, была переименована в ADY Express и стала дочерним предприятием АЖД. Новая компания приступила к управлению местным инвентарным подвижным парком и расширила перечень оказываемых транспортно-экспедиторских услуг. По мнению зарубежных перевозчиков, **ADY Express превращается в азербайджанский аналог российской Первой грузовой компании (ПГК) или казахстанской KTZ Express, аффилированных с национальными железнодорожными монополиями.** Так, KTZ Express, управляя еще и морским портом Актау, координирует привлечение вагонов компании - крупнейшего оператора грузового парка в Казахстане. Обе

компании входят в состав «Казахстан темир жолы» (КТЖ), национального оператора казахстанских железных дорог.

В апреле ADY Express вошла в состав международного транскаспийского транспортного консорциума, который создали Азербайджан, Грузия и Казахстан. В состав консорциума также вошли ACSC Logistics (дочерняя структура Азербайджанского каспийского морского пароходства), казахстанская KTZ Express и грузинская компания Trans Caucasus Terminals, принадлежащая Грузинской железной дороге (ГЖД). **Ожидается, что консорциум обеспечит транспортировку грузов от станции Достык на казахстано-китайской границе через Каспийское море (Актау - Алят) до черноморского порта Батуми, откуда они могут быть направлены в Турцию и Европу.** Безусловно, этот маршрут можно оценивать как сегмент проекта «Один пояс - один путь», и в тоже время он косвенным образом будет способствовать росту показателей транзитного потенциала ЕАЭС на территории Казахстана.

**Справка:** АЖД владеет примерно 3.850 нефтебензиновыми цистернами, из которых в рабочем состоянии находятся около 2.400. Помимо железнодорожной инфраструктуры, компании принадлежит 70 локомотивов, парк полувагонов и газовозов. В 2015 году компания получила по контракту с российским «Уралвагонзаводом» 3.100 грузовых вагонов, включая 600 цистерн для перевозок нефтеналивных грузов, 400 крытых вагонов, 400 фиттинговых платформ, 200 фиттинговых платформ для крупнотоннажных контейнеров, 1.000 полувагонов, 300 зерновозов, 100 хопперов и 100 цементовозов.

АЖД также имеет опцион на поставку с «Уралвагонзавода» около 14.000 грузовых вагонов разной номенклатуры.

Другим серьезным перевозчиком в рамках МТК «Север-Юг» станет дочерняя компания SOCAR (Государственная нефтяная компания Азербайджана), владеющая в Азербайджане заводом по производству метанола; в 2013 г. она приобрела на Украине 252 специализированные цистерны для перевозок этого продукта.

**ЕАЭС - Иран: роль азербайджанского сегмента.** Главным двигателем развития МТК «Север - Юг» в Иране в плане политики и экономической стратегии служит **программа «нефть в обмен на товары»**, наконец-то стартовавшая в начале дека-

бря 2017 года. Однако для ее реализации требуется осуществить широкий комплекс мер различного характера.

Во-первых, России необходимо иметь постоянный рынок сбыта для иранской нефти за пределами РФ. Для этого необходимо разработать сложные клиринговые схемы, когда товары, которые российские компании будут покупать за рубежом, могли бы оплачивать иранцы за счет средств, которые у них находятся более чем в 20 странах, включая Китай, Южную Корею, Японию. Затем Иран получает у России нужные ему товары на эту же сумму.

Кроме того, есть негативное влияние объективных системных факторов: новая активизация экономических санкций США, протекционизм иранской экономики (обязательная 4%-ная пошлина со всего импорта), объективная инфраструктурная слабость: в Иране по железным дорогам перевозится всего 2-3% грузов. Тем не менее, экспорт ЕАЭС в Иран, согласно расчетам Российского экспортного центра (РЭЦ), в 2016 г. вырос на 48% и достиг 2,6 млрд. долларов США (доля РФ - 2,2 млрд. долларов США).

В начале марта 2017 года межправительственный совет ЕАЭС подписал распоряжение об организации работы по подготовке **временного преференциального соглашения с Ираном, которое должно предусматривать выборочное снижение пошлин** (о полноценной зоне свободной торговли речь не идет). Евразийской комиссией (ЕЭК) и РЭЦ был организован опрос экспортеров, по результатам которого сформирован портфель из 76 перспективных и реализуемых в Иране проектов (63 проекта из России, 5 из Кыргызстана, по 4 из Казахстана и Беларуси).

Пока ведутся переговоры по заключению временного соглашения, с ограниченным охватом преференций. По прогнозам ЕЭК, **экспорт из ЕАЭС в Иран в основном придется на несельскохозяйственную продукцию - 83,1% от общего прогнозируемого увеличения экспорта**. Это будет касаться медикаментов, поверхностно-активных веществ, бумаги, одежды, продукции сталелитейной промышленности, различных видов механического и электрического оборудования, автомобилей и др. В целом прогнозируется рост объема экспорта на 73%.

Азербайджан уже готовится к тому, чтобы получить часть транзитного «пирога», осуществляя ком-

плекс мер по модернизации инфраструктуры и созданию экономически выгодных условий транзита для третьих стран.

Железнодорожное сообщение через погранпереход Астара (Иран) - Астара (Азербайджан) не осуществлялось с начала 1990-х годов, после того, как были разобраны железнодорожный мост и участок длиной 8,5 км между этими пунктами. Вплоть до конца 2017 года грузоперевозки между Азербайджаном и Ираном осуществлялись автомобильным транспортом: в Астаре азербайджанской товары и грузы, доставляемые по железной дороге из России, а также из грузинского порта Потти, перегружаются на автотранспорт для последующей перевозки в Иран. С конца 2017 года, когда вступил в строй новый участок железной дороги через границу, перевалку стали проводить в иранской Астаре.

Российские производители заинтересованы в поставке в Иран через Астару до 50 тыс. тонн зерна ежегодно, однако пока такие отгрузки реально не начались в ожидании открытия зернового терминала. По оценкам российских экспортеров, благодаря такому терминалу конечная цена пшеницы для Ирана может упасть на 20–30%. **Пока между Азербайджаном и Ираном не начались железнодорожные перевозки и не открылся пограничный зерновой терминал, транзит российского зерна через Астару может обходиться дороже морских поставок до иранских портов**, в том числе из-за необходимости перевалки на границе грузов из вагонов на автомашины. Тариф на железнодорожную транспортировку зерна из Волгограда до Астары составляет около \$50/т, но суммарные транспортные расходы при поставках в адрес иранских потребителей через азербайджанско-иранскую границу могут достигать \$100-120/т. При этом ставки фрахта сухогрузов для перевозки зерна до иранских портов с комплексов в районе Волгограда оцениваются в \$30—35/т.

Для оптимизации тарифов и привлечения грузов АЖД в 2016 году обратился к правительству Азербайджана с просьбой обнулить на три-пять лет таможенные пошлины на грузовые автомобили, въезжающие из Ирана в Азербайджан, при условии, что их груз будет перегружаться в вагоны на станции Астара. До этого решения каждый въезжающий в Азербайджан грузовой автомобиль облагался таможенной пошлиной в размере 350 манагов (около \$232). Обнуление пошлины, по расчетам

АЖД, в 2018 году может дополнительно привлечь до 1 млн. тонн грузов.

**Перспективы роста отрасли.** Азербайджан представляет собой узел пересечения транспортных магистралей нескольких видов. Современный уровень логистики требует эффективного дублирования и взаимоподдержки автомобильного транспорта, железных дорог, аэропортов и морских портовых служб. В частности, для достижения этого важно использовать временную конъюнктуру. В январе 2016 года, **в течение нескольких суток после запрета на турецкий грузовой транзит через РФ в Центральную Азию, Баку оперативно выработал новый тариф, а также сумел перестроить работу Каспийского морского пароходства и системы паромной переправы** для приема потока транзитных автомобилей. В итоге удалось в разы увеличить перевалку грузов и нарастить доходы от транзита. Успех Азербайджана не остался незамеченным соседями. Заместитель премьер-министра Казахстана Бакытжан Сагинтаев, летом того же года посетивший Баку и порт Алят, был удивлен позитивными сдвигами. По возвращении на родину он заявил о необходимости срочного обновления системы работы казахстанского порта Актау на основе азербайджанского опыта.

Азербайджан имеет возможность получения **нескольких уровней выгоды от транзита по МТК**. Первый уровень - **развитие сервисной сферы экономики**. Вдоль линий магистралей будут развиваться торговые молы, заправочные станции, автосервисы, мотели и кафе, туристические центры. С учетом роста активности дорожно-строительных компаний вдоль МТК «Север - Юг» по территории Азербайджана можно ожидать в перспективе создания от 15 до 25 тысяч новых рабочих мест. По информации Государственного агентства автодорог, до сих пор на ряде ключевых трасс между городами отсутствуют боковые ограждения, налицо дефицит гостиничных заведений, мест для парковок, мало автозаправочных станций, кафе, мест для отдыха, туалетов и прочего. Все это ресурсы для последующего развития сервисной экономики.

Второй уровень - **развитие национальной логистики международного уровня**. Азербайджан получает нишу для своих перевозчиков. В частности, одна из животрепещущих проблем автокоридора «Север - Юг» - доставка сбор-

ных грузов, когда в одну фуру грузятся товары нескольких заказчиков, что позволяет перевозить их по более выгодным тарифам. На российско-европейских маршрутах действует порядка трех десятков компаний, которые оказывают такие услуги. Однако между Тегераном и Москвой подобного сервиса все еще нет. На данном уровне целесообразно появление новых логистических центров, необходимых для переориентации грузопотоков. Они могут возникнуть в зоне азербайджанских технопарков, где возможна переработка сырья в продукцию с приращенной добавочной стоимостью.

Третий уровень выгоды - **возможность появления платных автомагистралей**. Это совершенно новая реальность для регионов Азербайджана. Совмещение в дорожной инфраструктуре двух альтернатив дает существенный импульс экономике. Кстати, исследования по возможности организации в Азербайджане платных дорог были заложены в условия первого транша в 200 млн. долларов, выделенного АБР на реконструкцию дороги Масаллы - Астара в конце 2007 года.

Четвертый уровень вытекает из **расширения трансграничных проектов на межрегиональном уровне**. До сих пор роль МТК практически не рассматривалась в качестве фактора взаимодействия Азербайджана и Дагестана. Через границу этого российского субъекта проходит так называемый «зеленый коридор» – система, позволяющая досматривать и оформлять в упрощенном порядке сельскохозяйственные грузы, следующие из Ирана и Азербайджана. На территории Дагестана может быть налажена переработка этой продукции с доведением ее до товарных стандартов, принятых в ЕАЭС. К тому же Азербайджану, в частности, есть чем поделиться с соседями в плане парникового земледелия.

В заключение рассмотрим вопрос о том, насколько текущая политика Баку в сфере государственного управления отвечает поставленным задачам.

На сегодняшний день Азербайджан имеет два документа характера стратегического планирования. Первый - это составленная по типу российских и казахстанских аналогов **концепция развития «Азербайджан 2020»**. Второй документ - **«Стратегическая дорожная карта по перспективам национальной экономики»** - более конкретен, в нем приведено 11 отраслевых дорожных карт, имеющие обязательный характер, к ним при-

вязаны текущие президентские указы, а контроль за реализацией возложен на администрацию президента Азербайджана. Документ стал итогом девятимесячного исследования более десятка направлений национальной экономики, проведенного рабочей группой под руководством помощника президента по экономическим реформам Натика Амирова.

Костяк «дорожной карты» – исследование, подготовленное консалтинговым агентством McKinsey. В ее рамках подготовлены предложения по развитию логистики и торговли. Описаны **изменения, необходимые для усовершенствования механизма управления местными и зарубежными перевозками, поставлена задача усилить интеграцию транспортной системы страны в международную**. Предусмотрены меры по автомобильному, железнодорожному, водному, воздушному и подземному (метро) транспорту. Среди этих мер прокладка второго пути железнодорожной ветки Баку – Ленкяран – Астара; достройка второй очереди БММТП в Аляте; увеличение пассажиро- и грузопотока Бакинского авиаузла; модернизация автодорог районного значения (от 10 до 70 км).

В сфере **железнодорожного транспорта** предусмотрены меры по его интеграции во внутренний рынок: увеличение доли рыночных (не дотируемых) перевозок, повышение производительности труда, рост на 15% эффективности энергопотребления, сокращение выбросов на 20%.

Развитая **автодорожная сеть** – элемент модернизационной трансформации азербайджанской экономики. Строительство дорог – не просто бизнес, но и целая отрасль с почти неограниченным ростом внутренних ресурсов. Уместно вспомнить известный пример из антикризисной программы президента Рузвельта, который вкладывал госресурсы в развитие дорожной сети, создавая новые рабочие места в обескровленной Великой депрессией экономике США. **В Азербайджане ведется работа по повышению статуса страны как транзитового транспортного конектора**. Отлаженная перегрузка с одного вида транспорта на другой может в перспективе превратить страну в узел евразийского значения.

**Справка:** Общая протяженность используемых автомобильных дорог Азербайджана составляет 19.002 километра, из них 4645 км приходится на дороги республиканского, 14.357 км – местного значения, включая грунтовые. В стране эксплуати-

руется 1463 моста общей протяженностью 50.652 погонных метров.

Возможность одновременного использования меридианных и поясных МТК в этой части Евразии дает возможность при необходимости компенсировать возникающие сложности экономического и политического плана, связанные с каким-то одним направлением. Нынешний кризис падения глобальных перевозок отрицательно влияет на интенсивность Шелкового пути, будь то каспийско-кавказская ветвь или российская. В таких условиях **наличие разветвленной сети дорог, отлаженной логистики, транзитовых терминалов дает преимущества азербайджанским производителям, ориентированным на экспорт**, а заодно создает хорошую платформу на будущий рост экономики Китая и других стран азиатско-тихоокеанского региона. Удачный старт перспективных проектов между Ираном и Россией даст импульс развитию МТК «Север – Юг» и сможет привлечь грузы из Индии, Пакистана и других стран, для которых скорость доставки через Азербайджан окажется более привлекательной.

Экономические реформы, качественные изменения в администрировании, инфраструктурная накачка, поощрение транзита дадут импульс развитию Азербайджана в целом. Все это, естественно, станет дополнительным действенным фактором дальнейшей интеграции страны в мировую экономику. ✪

*The article provides information on the measures taken by the Government of Azerbaijan to develop transport, primarily railway, in the context of the country's participation in international transport corridors such as North-South and the Baku-Tbilisi-Kars railway. The author cites data on administrative reforms, the establishment and reconstruction of the infrastructure required for a normal operation of these corridors, including the construction of a railway bridge across the Astarachay river and an automobile bridge across the Samur river, the expansion of the Baku International Trade Seaport near Alay settlement, as well as the construction of the Astara-Resht-Qazvin railway. The article also examines international factors behind the creation of such corridors, their importance from the standpoint of Azerbaijan's transit potential, the country's transformation into an important international hub, and the economic development of territories adjacent to the corridors.*