

И. Федоровская

ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ АЗЕРБАЙДЖАНА

DOI: 10.20542/2073-4786-2019-1-118-126

В условиях умеренных цен на энергоносители перед Азербайджаном остро стоит проблема диверсификации экономики, в которой доминирует нефтегазовый комплекс, а бюджет страны в большей своей части формируется за счет доходов от экспорта углеводородов. Наиболее приоритетной альтернативной отраслью развития в республике признан транспорт. Не случайно на последнем форуме в Давосе (январь 2019 г.) президент Азербайджана И.Алиев заявил, что ключевой задачей правительства является создание современной инфраструктуры. «Считаю, – подчеркнул азербайджанский лидер, – что, используя свое географическое положение, мы правильно поступили, вложив инвестиции в основном в инфраструктуру, которая позволит превратить Азербайджан в один из международных хабов, тем более, что наша республика является единственной страной в мире, которая является участницей сразу двух транспортных коридоров – Восток-Запад и Север-Юг» [1].

Действительно, за последние годы Азербайджан достиг больших успехов в развитии своего транзитного и транспортного потенциала, превратившись в важный региональный транспортный узел (хаб). Этому способствовала реализация в республике сразу нескольких международных транспортных проектов. Прежде всего – строительство и ввод в эксплуатацию железной дороги Баку–Тбилиси–Карс, являющейся важным звеном транспортного коридора Восток–Запад. Предполагается, что на начальном этапе объем перевозок будет составлять 6,5 млн тонн грузов и 1 млн пассажиров.

Другой транспортный проект – строительство железнодорожной ветки от азербайджанской Астары до иранского Решта. Это – часть коридора Север–Юг, призванного соединить Северную Европу и Южную и Юго-Восточную Азию, в том числе посредством соединения железных дорог Азербайджана, Ирана и России. Очень большое значение в республике придается и строительству Бакинского международного торгового порта в поселке Алят. Ожидается, что этот порт будет крупнейшим в Прикаспийском регионе. Его мощность по плану должна составить 25 млн тонн грузов и до одного миллиона контейнеров в год [2].

Важным стимулом дальнейшего развития портового хозяйства в республике стало подписание в августе 2018 г. в казахстанском городе Актау

Конвенции о правовом статусе Каспийского моря. Этот международный договор подписали Азербайджан, Иран, Казахстан, Россия и Туркменистан. Определение правового статуса Каспийского моря будет, несомненно, способствовать развитию морской торговли в регионе, в чем заинтересованы все страны-подписанты, но особенно Азербайджан, поскольку республика является главным перевозчиком грузов по Каспийскому морю. В настоящее время торговый флот Азербайджана состоит из 270 судов. В 2019 г. будут готовы к спуску на воду еще 4 судна, столько же судов будут сданы в эксплуатацию в 2020 г., – учитывая важность морских перевозок для республики, в Азербайджане был построен судостроительный завод.

Следует отметить, что развитие транспортного сотрудничества в последнее время является приоритетной темой контактов бакинского руководства на международном уровне. Так, в ходе визита И.Алиева в Ашхабад, состоявшегося в ноябре 2018 года, из более чем 20 подписанных документов 9 касались вопросов транспортного взаимодействия между Азербайджаном и Туркменистаном. О развитии транспортного коридора Север–Юг шла речь и во время встречи И.Алиева с президентом Индии, не говоря уже о том, что транспортная тема постоянно присутствует в диалоге между Баку и Пекином. В частности, глава Азербайджана неоднократно подчеркивал, что его страна поддерживает проект Шелкового пути. Более того, для китайских товаров, следующих через территорию закавказской республики, предусмотрены особые льготы и преференции. Все это свидетельствует о намерении Азербайджана стать крупным транспортным игроком не только регионального, но и международного масштаба.

Из трех перечисленных проектов самым успешным пока остается строительство железной дороги Баку–Тбилиси–Карс (БТК), которая является частью плана по соединению железнодорожных магистралей Южного Кавказа с Европой через Турцию. В рамках этого плана Турция уже построила подводный железнодорожный тоннель Мармарай под проливом Босфор в Стамбуле, что делает реальной прямую связь с общеевропейской сетью железных дорог. В перспективе железнодорожная ветка Баку–Тбилиси–Карс должна стать звеном скоростного железнодорожного коридора Европа–Кавказ–Азия, более известного как Восток–Запад.

Соглашение между тремя странами-участницами о строительстве было подписано еще в начале 2005 г. Протяженность железнодорожной магистрали Баку–Тбилиси–Карс составляет 826 км, и хотя азербайджанская часть маршрута была практически готова, строительство затянулось на 10 лет. Сообщение по ней было открыто лишь 30 октября 2017 г. Первоначально стоимость проекта оценивалась в 422 млн долларов, однако, по некоторым данным, окончательная его стоимость превысила 1,5 млрд долларов [3]. В

настоящее время объем перевозок по БТК должен составлять не менее 5 млн тонн в год, а к 2030 г. планируется увеличить его до 17 млн тонн. Пассажироперевозки, которые начнутся в 2019 г., планируется за ближайшие 10 лет увеличить с миллиона до 3 миллионов человек.

Однако пока БТК работает в тестовом режиме. Известно лишь о намерении Австрии использовать ветку для транспортировки своих грузов в Казахстан. Астана, кстати, проявляет большую заинтересованность в этом маршруте. Именно из казахской станции Кокшетау по БТК был отправлен первый грузовой состав с 32 контейнерами, конечным пунктом направления которого стала станция Мерсин в Турции.

В Азербайджане считают, что главная цель строительства железнодорожной ветки Баку–Тбилиси–Карс – выход на новые рынки за счет установления железнодорожного сообщения с Турцией, а через Босфорский тоннель – и с Европой. Кроме того, ввод в строй БТК, помимо увеличения объемов перевозок транзитных грузов, может оказать благоприятное влияние на развитие восточных районов Турции и юго-западного региона Грузии.

Ввод БТК в эксплуатацию делает более привлекательными и перевозки грузов по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ) благодаря снижению себестоимости перевозки грузов, сокращению времени нахождения в пути и безопасности транспортировки, поскольку новая железнодорожная магистраль позволит исключить перевозки морским путем из грузинских в турецкие черноморские порты, что заметно скажется на стоимости транспортных расходов.

В Азербайджане и Турции также рассчитывают, что БТК станет частью китайского проекта Шелкового пути. Еще на открытии железнодорожного сообщения Баку–Тбилиси–Карс президент Турции Р.Эрдоган заявил, что он надеется, что 10% грузов из Китая в Европу (на сегодняшний день – это порядка 24 млн тонн) пойдет по БТК, при этом продолжительность пути сократится с теперешних 45 до 10–15 дней [4].

В то же время следует отметить, что строительство и ввод в эксплуатацию БТК был встречен с определенной долей скептицизма как в России, так и среди западных партнеров Азербайджана. Так, Европейский союз и США отказались финансировать проект, поскольку видели в нем серьезную политическую подоплеку – дальнейшую изоляцию Армении от основных транспортных маршрутов Закавказья. Противники строительства железной дороги Баку–Тбилиси–Карс называют проект дорогостоящей политической затеей руководства Азербайджана и Турции, нацеленной против Армении. Вряд ли изоляция Армении была главной целью при строительстве БТК, однако то, что дорога идет в обход Армении, – это реальность. Впрочем, Азербайджан

байджан никогда не скрывал, что политические последствия реализации этого проекта для него так же важны, как и экономические.

Настороженно встретили открытие железнодорожного сообщения между Азербайджаном и Турцией и в России, поскольку магистраль БТК становится конкурентом той части Шелкового пути, которая пролегает через территорию РФ. Москва сама заинтересована в наращивании грузоперевозок из Китая и вряд ли с энтузиазмом воспринимает возможность появления альтернативных маршрутов.

Впрочем, в России полагают, что пока рано говорить о реальной конкуренции, поскольку уровень затрат на транспортировку грузов по БТК в настоящий момент значительно выше издержек на перевозку по Транссибу. По мнению некоторых российских экспертов, гораздо выгоднее перевозить грузы через Новороссийск с выходом к Черному морю, чем отправлять их в Астрахань, потом по Каспийскому морю до Баку, потом по БТК до тех же портов Черного моря. Они считают, что новая ветка призвана решать пока лишь геополитические задачи по созданию – хотя и неэффективной – альтернативы российскому железнодорожному маршруту. По их данным, линия все еще работает в тестовом режиме, и логистические компании Азербайджана не имеют крупных заказов на контейнерные перевозки по БТК, хотя технически готовы их осуществлять [5].

В конце декабря 2018 г. была осуществлена первая тестовая перевозка в рамках еще одного транспортного проекта между Афганистаном, Азербайджаном, Грузией, Турцией и Туркменией. Это так называемый Лазуристовый коридор (*Lapis Lazuli corridor*). Наибольшее значение он имеет для Афганистана и Туркмении, особенно для Афганистана, поскольку у этого государства нет выхода к морю, что негативно сказывается на торговле, а значит – экономике и без того бедной страны. Что касается Азербайджана, Грузии и Турции, то ими Лазуристовый коридор рассматривается как возможность укрепления уже действующего транзитного маршрута Баку–Тбилиси–Карс.

Эксперты считают этот проект рискованным, причем самым уязвимым участником Лазуристового коридора является наиболее заинтересованное в его успехе государство – Афганистан. Прежде всего в Афганистане остро стоит проблема терроризма, что делает опасным как строительство, так и эксплуатацию железной дороги. Кроме того, страна является одним из ведущих в мире поставщиков наркотиков. Наркаторговцы наверняка захотят использовать коридор для транспортировки своего товара.

Наконец, финансирование строительства железнодорожного маршрута целиком ляжет на плечи других участников проекта, поскольку Афганистан не располагает достаточными финансовыми средствами [6]. Рассчиты-

вать на деньги Китая не приходится – у КНР есть «китайско-пакистанский экономический коридор», обеспечивающий афганское направление. Россия и Казахстан также не проявляют особого интереса к проекту. И хотя РФ в принципе интересны меридиональные транспортные коридоры, но Москва и Астана отдали бы предпочтение проекту железнодорожного коридора через Киргизию и Таджикистан с выходом на пакистанские железнодорожные сети. Впрочем, этот проект существует пока лишь в форме политической идеи.

Некоторые аналитики склонны считать, что идея Лазуритового коридора появилась только потому, что она активно лоббируется Вашингтоном и Брюсселем. Они отмечают, что все коммуникационные проекты по линии «Центральная Азия–Афганистан» имеют политическую поддержку США и направлены на создание альтернативных путей, обходящих территорию России и Ирана [7].

Впрочем, в рамках тестового рейса по Лазуритовому коридору использовался только автомобильный и железнодорожный транспорт. Позиционируемая как приоритетная железнодорожная составляющая коридора не готова к работе, поэтому говорить о полноценной эксплуатации коридора пока преждевременно.

И все же Россия заинтересована в развитии транспортного сотрудничества с Азербайджаном. Речь идет о проекте международного транспортного коридора Север–Юг, который должен связать государства Северной Европы и Балтии с Южной и Юго-Восточной Азией, прежде всего Индией, через Иран. Этот маршрут короче, чем морской путь через Суэцкий канал. Протяженность коридора Север–Юг составит 7,2 тыс. километров.

Соглашение о международном транспортном коридоре (МТК) Север–Юг было подписано Россией, Индией и Ираном еще в 2000 г. Впоследствии к нему присоединились Азербайджан, Армения, Белоруссия, Казахстан, Оман и Сирия. Коридор предусматривает три основных маршрута следования грузов: Транскаспийский, Восточный и Западный. Азербайджан задействован в Западном маршруте, который будет проходить по направлению Астрахань – Махачкала – Самур и далее по территории Азербайджана до пограничной станции Астара. По территории Ирана грузы должны следовать по железнодорожной ветке Астара–Решт–Кезвин. Первоначально по МТК Север–Юг планируется перевозить 6 млн тонн в год, а в последующие годы – до 15–20 млн. тонн.

Западный маршрут является самым проблематичным в коридоре Север–Юг. Непростая политическая и экономическая ситуация в Иране замедляет ход работ на этом направлении. Между тем и Россия, и Азербайджан чрезвычайно заинтересованы в развитии этого железнодорожного проекта – в случае его реализации, они получают доступ к портам Персидского залива.

Однако перспективный путь окончательно заработает лишь после завершения всех работ на иранской территории. Азербайджанская часть маршрута уже готова. Хотя строительство велось в общей сложности почти 20 лет, тем не менее в начале 2019 г. участок Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) протяженностью 10 км введен в строй, как и мост через реку Астарчай, соединяющий иранскую и азербайджанскую части города Астара.

Кроме того, по заявлению министра дорог и городского развития Ирана А.Ахунди, в ближайшие три месяца будет завершено строительство еще одного важного участка МТК Север–Юг на территории Ирана – Кезвин–Решт [8]. Ее протяженность составляет 164 км, оценочная стоимость – более 650 млн долларов. Таким образом, в Западном маршруте коридора Север–Юг останется недостроенным лишь один участок – Решт–Астара. На эти цели правительство Азербайджана выделило иранской стороне кредит в размере 500 млн долларов, в очередной раз продемонстрировав стремление республики стать крупным международным хабом.

Не дожидаясь, пока начнет действовать железнодорожная магистраль, Азербайджан предложил перевозчикам временный маршрут. Была разработана схема, по которой грузы из Индии, Ирана и других стран следовали до иранского Решта по железной дороге, а оттуда переправлялись в Азербайджан автомобильным транспортом. По утверждению правительственного интернет-ресурса haqqin.az, тысячи тонн грузов были доставлены таким образом из Ирана в РФ [9].

Таким образом, Азербайджан намерен осуществлять перевозки по своей территории не только посредством железных дорог. По словам министра экономики республики Ш.Мустафаева, уже завершены работы по доведению автодороги Баку–Гянджа до класса А (автомагистраль), а работы на отрезке Гянджа – граница Грузии предусматривается закончить в 2021 г. С учетом того, что Грузия к этому моменту должна завершить строительство дороги Тбилиси – граница Азербайджана, фактически будет готова прямая магистраль между Баку и Батуми [10].

Еще одним важным направлением усилий азербайджанского правительства по превращению республики в транспортный хаб является строительство нового Бакинского международного морского порта в поселке Алят. Новый порт расположен в 65 км от Баку, занимает площадь 400 га и на данный момент способен принимать 10 млн тонн грузов и 40 тысяч контейнеров. По завершении строительства мощность порта увеличится до 25 млн тонн груза и 1 млн контейнеров. Официально порт был открыт 14 мая 2018 г. Он претендует на роль главного пункта транспортного коридора Европа–Кавказ–Азия, который соединяет Европу с Центральной Азией и Китаем, а также транспортного маршрута Север–Юг.

Помимо этого, в 2016 г. было принято решение о создании в поселке Алят специальной экономической зоны по типу зоны свободной торговли, включающей территорию нового международного морского торгового порта. Следует отметить, что Азербайджан уже 10 лет пытается обеспечить создание на своей территории свободных экономических зон, но до сих пор особых успехов в этой области достигнуто не было. Однако, по мнению азербайджанских экспертов, «если учесть, что прикаспийские государства намерены не ограничиваться только торговыми операциями, а развивать более углубленные формы сотрудничества, то развитие в Аляте свободной экономической зоны, ее тесное взаимодействие с аналогичными проектами в Астрахани, Актау, Энзели и Туркменбаши позволит значительно нарастить объемы сотрудничества, повысить интенсивность транспортных перевозок и способствовать превращению Каспия в важнейший транспортный хаб континентального масштаба, в чем заинтересованы все страны региона» [11].

Ожидается, что СЭЗ в Аляте станет самым продвинутым и перспективным проектом. По словам члена парламентского комитета по экономической политике, промышленности и предпринимательству Милли Меджлиса республики Р.Гулиева, «создаваемые для инвесторов условия в Аляте можно сравнить с СЭЗ в Объединенных Арабских Эмиратах, а также с четырьмя крупнейшими СЭЗ в Китае» [12]. Резидентов СЭЗ в Аляте, их товары, работы и услуги предполагается освободить от таможенных пошлин и налогов. На территории СЭЗ Алят предусматривается создание Центра бизнес-услуг, который по принципу «одного окна» будет отвечать за выдачу соответствующих разрешений и документов.

Для того чтобы превратить новый порт в логистический центр Азербайджана, в непосредственной близости от него планируется построить и новый аэропорт. Его строительство должно быть завершено к 2035 г. Кроме того, в Аляте предусматривается создание промышленной зоны продовольственного профиля, которая позволит создать 16 тыс. новых рабочих мест, новый университет, специализирующийся на бизнес-управлении, региональную больницу, крупные торговые зоны.

В Азербайджане весьма оптимистично оценивают перспективы СЭЗ Алят, рассчитывая на многомиллионные иностранные инвестиции, однако нельзя не учитывать и имеющиеся риски. Как говорил в свое время крупнейший азербайджанский экономист, ныне уже покойный экс-заместитель министра экономики республики О.Ахвердиев, «пока массово привлечь иностранных предпринимателей в Азербайджан не удастся, учитывая монополизм и коррупцию» [13].

Действительно, эти факторы отрицательно влияют как на развитие экономики Азербайджана в целом, так и на формирование в республике

транспортного хаба. Многократное возрастание стоимости объектов инфраструктуры, серьезные задержки по срокам строительства – все это имеет под собой коррупционную составляющую. Еще одним фактором, способным затормозить инфраструктурные планы Азербайджана, является недостаток собственных финансовых средств, вызванный падением цен на нефть. Партнеры же Азербайджана, такие как Россия и Китай, не проявляют финансовой заинтересованности в участии в этих проектах посредством их финансирования, а Турция сама испытывает аналогичные проблемы. Таким образом, реализация амбициозных планов Азербайджана по превращению в международный транспортный хаб, несмотря на убедительные доводы инициаторов этого проекта, все еще остается под вопросом.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Ильхам Алиев: у Азербайджана есть стратегия по инвестированию в инфраструктуру и реальную экономику.* URL: <http://vestikavkaza.ru/news/Ikham-Aliev-u-Azerbaidzhana-est-strategiya-po-investirovaniyu-v-infrastrukturu-i-reaknuyu-ekonomiku.html> (дата обращения 23.01.2019).
2. *Азербайджан превратился в транспортный хаб.* URL: <http://news.day.az/economy/985544.html> (дата обращения 20.01.2019).
3. *Азербайджан становится хабом транспортной системой Евразии.* URL: <https://aze.az/azerbaydzhan- stanovitsya-khabom-transportnoy-sistemi-evrasii.html> (дата обращения 15.01.2019).
4. *Объем перевозок грузов по БТК в 2030 году достигнет 17 млн тонн, пассажиров – 3 млн человек, считает Эрдоган.* URL: <http://www.npktrans.ru/Doc.aspx?docId=81525&CatalogId=653> (дата обращения 23.01.2019).
5. *Линия Баку-Тбилиси-Карс неэффективна для российских и европейских экспортеров.* URL: <http://www.rzd-partner.ru/comments/liniya-baku-tbilisi-kars-neeftivna-dliya-rossiyskih-i-evropeiyskih-eksporterov.html> (дата обращения 26.01.2019).
6. *Иван Пятибратов: «Азербайджан все отчетливее становится ключевым транспортным хабом в регионе».* URL: <http://vzglyad.az/news.php?id=124893> (дата обращения 19.01.2019).
7. Князев А. Мифология транскавказских проектов. – *Независимая газета*, 28.01.2019. С. 11.

8. *Железная дорога между иранской Астарой и одноименным городом в Азербайджане вступает в строй.* URL: <http://casr-geo.ru/zheleznaaya-doroga-mezhdu-iranskoj-astar/> (дата обращения 23.01.2019).
9. *Европейская мечта Ильхама Алиева о Поднебесной.* URL: <http://haqqin.az/news/89823> (дата обращения 11.01.2019).
10. *Азербайджан стремится стать крупнейшим в регионе транспортным хабом.* URL: <https://az.sputniknews.ru/economy/20181123/418053138/> (дата обращения 22.01.2019).
11. *Каспий превратится в транспортный хаб.* URL: <https://ru.oxu.az/economy/268781> (дата обращения 23.01.2019).
12. *Алят: максимум свободы на выгодных условиях.* URL: <https://az.sputniknews.ru/economy/20180202/413871960/> (дата обращения 15.01.2019).
13. *Зона свободной торговли обеспечит Азербайджану безбедное будущее.* URL: <http://ru.echo.az/59737> (дата обращения 28.01.2019).