

## АЗЕРБАЙДЖАН В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОРИДОРОВ.

**Аннотация.** В статье рассмотрены вопросы политики и практического аспекта участия Азербайджана в системе международных логистических коридоров. Сделан акцент на то, что создание эффективных международных логистических коридоров является главной задачей формирования и реализации логистической стратегии Азербайджана. В результате проведенного анализа было выявлено, что эффективная национальная политика в сфере логистики расширяет возможности страны оптимально использовать транзитный потенциал, интеграции в международные транспортные проекты и уменьшения логистических издержек.

**Ключевые слова:** логистические услуги, логистические коридоры, глобальные цепочки добавленной стоимости, фрагментация производства, логистическая инфраструктура, международная торговля, торговые издержки.

**Анотація.** У статті розглянуті питання політика і практика участі Азербайджану в системі міжнародних транспортно-логістичних коридорів. Зроблено акцент на те, що створення ефективних міжнародних логістичних коридорів є головним завданням формування і реалізації логістичної стратегії Азербайджану. В результаті проведеного аналізу було виявлено, що ефективна національна політика в сфері логістики розширює можливості країни оптимально використовувати транзитний потенціал, інтеграції в міжнародні транспортні проекти та зменшення логістичних витрат.

---

<sup>1</sup>Аспиранткафедры мирового хозяйства и международныхэкономическихотношенийИнститута международныхотношенийКиевскогонациональногоуниверситетаимени Тараса Шевченко. Научный руководитель д.е.н.. проф. Заблоцкая Р.А.

**Ключові слова:** логістичні послуги, логістичні коридори, глобальні ланцюжки доданої вартості, фрагментація виробництва, логістична інфраструктура, міжнародна торгівля, торгові витрати.

**Annotation.** The article examines the policy and practice of Azerbaijan's participation in the system of international transport and logistics corridors. The emphasis was placed on the fact that the creation of effective international logistics corridors is the main task of forming and implementing the logistics strategy of Azerbaijan. As a result of the analysis, it was revealed that an effective national policy in the field of logistics expands the country's opportunities to make optimal use of transit potential, integration into international transport projects and reduction of logistics costs.

**Key words:** logistics services, logistics corridors, global value chains, production fragmentation, logistics infrastructure, international trade, trade costs.

**Актуальность теми.** Развитие глобальных торговых, транспортных и логистических систем играет важную роль в интеграцию стран в мировое экономическое и информационное пространство. Азербайджан имеет определенный положительный опыт в этом направлении, страна активно участвует в развитие международных проектах по созданию региональных транспортно- логистических центров, разработаны и внедряется ряд государственных программ и проектов, которые нацелены на интеграцию в глобальные транспортно-логистические системы.

**Анализ последних исследований.** Теоретические основы исследования проблем развития региональных и международных логистических коридоров глобальных цепочек создания добавленной стоимости отражены в работах ведущих западных ученых, таких как Д. Бауэрсокса, Д. Клосса А.Фримонта, Д.Хельда П. Друкера, Р.Баллоу, Ж.Родрига, Ж-Ф.Арвиса, К. Кларка, Б.Шапера. В трудах исследователей из СНГ также рассматриваются различные аспекты этой проблематики.. В частности, речь идет о научных трудах В. Алькема, Г.Багиева,А, Гаджинського,К.Нурадина, М. Гордона, М. Григорака, В. Дыбской

В. В. и др. Влияние эффективности логистики и транспортной инфраструктуры на издержки производства и обращения в международной торговле исследуется на уровне международных экономических организаций, в частности, Всемирного Банка, Всемирной торговой организации, Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР).

**Цель статьи.** Мы ставим своей целью проанализировать основы политики и экономические преимущества участия Азербайджана в региональных и международных логистических коридорах.

**Результаты исследования автора.** Создание эффективно действующих международных логистических коридоров является главным приоритетом политики Азербайджана в этой сфере, поскольку расширяет возможности страны оптимально использовать разные направления транспортных потоков (западное, северное, южное) и уменьшает логистические издержки. Проанализируем более детально основные логистические проекты Азербайджана в этой сфере.

Одним из значимых для Азербайджана проектов является строительство Евразийского транспортного коридора ТРАСЕКА (TRASECA – TransportCorridorEuropeCaucasusAsia), основная цель которого является создание транспортного коридора между Европой и странами Центральной Азии, Среднего Востока, Китаем и Японией с целью обеспечения кратчайших путей доставки грузов в Европу. Данный проект рассматривается в качестве основного торгового коридора древнего Шелкового пути. Он был разработан Европейской комиссией в 1991 г., а в 1993 г. было предложено реализовать данный проект в рамках программы технического содействия TACIS. Первоначально в проекте ТРАСЕКА участвовали Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Киргизия, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистана. Вскоре к программе присоединились Молдова, Монголия и Украина; в 2000 г. — Турция, Румыния и Болгария, в 2009 — Иран.

В рамках TRASECA реализованы десятки подпрограмм, связанных с инфраструктурным развитием региона, восстановлением железнодорожных путей, портов и авиамаршрутов, унификацией тарифной политики, упрощением

таможенных и пограничных процедур обработки грузов, привлечением инвестиций и подготовкой профессионалов транспортной отрасли. На инвестиционные проекты было истрачено около 200 млн дол. средств ЕС и более 1 млрд. дол. частных инвестиций [1].

Общая цель проекта заключается в интенсификации международного товарооборота и упрощении движения товаров по коридору TRACECA путём усовершенствования логистики, повышения совместимости транспортных систем и развития мультимодальных перевозок. Только в Азербайджане были выполнены работы по строительству, реконструкции и ремонту дорог, железнодорожных линий и мостов, грузовых портовых терминалов на миллиарды долларов. Это в значительной степени оживило и расширило деятельность портов, железной дороги, автотранспортных и авиакомпаний, экспедиторов, грузоотправителей и грузополучателей.

Транспортно-логистический коридор ТРАСЕКА вовлечен в усиливающиеся торгово-экономических отношений между странами Азии и Европы. Основные грузопотоки, которые проходят через коридор, формируются с одной стороны, в Западной и Центральной Европе, а с другой - в Средней и Юго-Восточной Азии[2]. Так по прогнозам самой организации, к 2030 г. ожидается, что рост внешней торговли стран ТРАСЕКА с остальным миром (в тоннах) составит от 150% до 370%. К 2030 г. объемы торговли Турции могут достигнуть более 349 млн. тонн. В то же время, прогнозы развития международной торговли внутри региона ТРАСЕКА (в тоннах) будет расти быстрее, чем внешняя торговля стран- членов с государствами ЕС [3, с.15].

Однако полностью реализовать задуманное участникам программы так и не удалось. По данным представителей ТРАСЕКА, выход транспортно-логистического коридора на полную мощность возможен не ранее 2020 г.[4]. Наличие определенных технических трудностей (необходимость смены ширины колеи - до 8 пунктов смены пар колес, наличие двух морских участков на железнодорожных паромов) существенно удорожает перевозку грузов. Сложности с таможенными процедурами, значительно увеличивающие время доставки, несогласованность транзитных тарифов, неэффективная и

несвоевременная координация между национальными железными дорогами, таможенными органами, экспедиторами и таможенными брокерами также являются существенными институциональными барьерами в работе этого международного транспортно-логистического коридора[5]. Всё это, в свою очередь, препятствует масштабному привлечению транзитным перевозкам через данный маршрут и международных инвестиций в совершенствовании и развитии инфраструктуры.

В рамках интенсификации и углубления сотрудничества по Транскаспийскому международному транспортному маршруту в декабре 2016 г. главы железнодорожных ведомств Азербайджана, Казахстана, Турции и Грузии подписали в Баку меморандум о взаимопонимании по перспективам развития ТМТМ. Пропускная способность маршрута может достигать 8 контейнерных поездов в месяц, а к 2020 г. объемы грузоперевозок по ТМТМ превысят 6 млн т.

Об успешности проекта говорит количество стран и компаний, которые захотели присоединиться к нему. Украина и Литва подписали меморандум о присоединении контейнерного поезда "Викинг" к ТМТМ из Европы через Азербайджан и Казахстан в Китай. Затем членами Координационного комитета консорциума стали компании "Укрзалізниця" (Украина), "Укрфери" (Украина), Translogistic (Молдова), PKP LHS (Польша). Подключилась к проекту и RailCargoHungariaZrt (Венгрия).

В контексте инвестиционной активности Азербайджана в логистических проектах особого внимания заслуживает строительство железной дороги Баку-Тбилиси-Карс(БТК), как часть возрождаемого «Великого Шёлкового Пути». Стоимость проекта превышает 600 млн. дол. и поровну поделена между тремя странами – Азербайджаном, Грузией и Турцией. Эта магистраль должна стать частью так называемого нового китайского проекта «Один пояс — один путь», который свяжет Азию с Европой. На начальном этапе по железной дороге БТК планируется перевозить до 6,5 млн тонн грузов и около 1 млн. пассажиров, хотя в будущем пиковая пропускная способность коридора должна составить 17

миллионов тонн грузов в год, а количество пассажиров должно увеличиться до 3 млн. [6].

Новая железнодорожная магистраль Баку–Тбилиси–Карс, позволит существенно уменьшить время, необходимое для транспортировки грузов по новому «Шелковому пути», и вместо 40-45 дней морского маршрута, товары смогут быть доставлены за 10-15 дней. Этот проект изменит существующую экономическую реальность, транспортный и торговый статус региона. Европейский союз поддерживает новый железнодорожный коридор. Иными словами, исключаются и дополнительные транспортные расходы на морские паромные перевозки, а также портовые сборы. Эти инвестиции, совершенствование инфраструктуры и координация логистики между провайдерами указанных стран будут способствовать более интенсивному налаживанию коммуникаций, созданию новых возможностей для бизнеса, и заметно повысит привлекательность маршрута в сравнении с другими коридорами, что в целом интенсифицирует международную на всех просторах Евразии. Для Азербайджана, эта магистраль позволит стать региональным логистическим хабом, который будет способствовать перевозкам грузов не только в направлении Запад-Восток, но и Запад-Юг и Запад-Север.

Идея создания международного транспортного коридора Север–Юг была выдвинута на заседании администраций железных дорог России, Ирана и Индии еще в 2000 г., а в мае 2002 г. было подписано соглашение по этому проекту. Азербайджан присоединился к нему в 2005 г. К настоящему времени к проекту присоединились Армения, Белоруссия, Казахстан, Оман, Сирия, а его маршрут разделился на три ветви в зависимости от прохождения по каспийскому региону:

- ✓ морским путём, через Азербайджан с выходом на Иран через ст. Астара;
- ✓ через Казахстан и Туркмению с выходом по пограничному переходу Инче-Барун.

Основная цель данного проекта состоит в объединении транспортно-информационных магистралей от Индии и Омана – сначала по морю, затем

через Иран, Каспийский регион – до России и в обратном направлении. По расчетам экспертов, пропускная способность коридора составит на первых порах до 10 млн. тонн грузов в год. В отличие от существующего ныне морского пути через Суэцкий канал коридор Север–Юг вдвое короче, и грузы будут находиться в пути не 1,5 месяца, а около двух недель. По предварительным оценкам, пропускная способность железной дороги на первом этапе составит 1,4 млн. пассажиров и от 5 млн. до 7 млн. т. грузов в год, а в дальнейшем – 15–20 млн т.[6]. Это будет способствовать увеличению перевозок грузов и созданию дополнительных рабочих мест в транспортной сфере [7].

В ноябре 2017 г. Афганистан, Туркменистан, Азербайджан, Грузия и Турция подписали соглашение о создании нового международного транспортного коридора "Ляпис-лазурь", который соединит транспортную инфраструктуру вышеуказанных пять стран. Основная цель нового проекта является повышение экономической интеграции региона и увеличение объемов торговли. Проектом предусматривается модернизация транспортной инфраструктуры и таможенная интеграция стран-участниц, в том числе посредством облегчения логистики транзита грузов, таможенного оформления и порядка выдачи деловых виз для бизнесменов. Согласно данному проекту, предполагается, что железнодорожные пути и автострады соединят город Торгунди в афганской провинции Герат с Ашхабадом, затем с портом Туркменбаши на Каспийском море. Далее коридор продолжится через Каспий до Баку, затем через Тбилиси на Анкару с ответвлениями в Потти и Батуми, далее - от Анкары до Стамбула. Инвестиции в реализации проекта составят 2 млрд. дол.[8]. Партнёрами по проекту выступают Китай, Киргизия, Таджикистан, Иран, Турция, США, Азиатский банк развития и Всемирный банк.

Говоря о морских возможностях Азербайджана, особое внимание необходимо обратить на строительство нового международного морского порта в поселке Алят, который включен в зону свободной торговли (ЗСТ). Проект международного логистического центра (МЛЦ) в поселке Алят был

представлен на инвестиционном форуме ТРАСЕКА в Брюсселе в октябре 2010 г. Проект вызвал интерес некоторых финансовых институтов и представителей частного сектора. Новый Международный логистический центр (МЛЦ) в Алят будет играть ключевую роль в международных мультимодальных перевозках и Европейско-Азиатской цепи поставок через Азербайджан. В марте 2016 г. было подписано распоряжение о мерах по созданию в поселке Алят, включая территорию нового Бакинского международного морского торгового порта, специальной экономической зоны типа зоны свободной торговли.

МЛЦ в Алят предусматривает несколько компонентов в том числе:

- ✓ порт для грузовиков со стоянкой;
- ✓ таможенные службы и зону таможенных складов;
- ✓ контейнерный терминал и центр контейнерного обслуживания;
- ✓ складской комплекс с общей и температурными помещениями для хранения грузов;
- ✓ зона свободной торговли.

Важно, однако, рассматривать МЛЦ в Алят как нечто большее, чем просто региональный логистический центр, предлагающий услуги складирования. Успех нового порта в Алят будет зависеть от концептуальной модели, выбранной для развития свободной экономической зоны в рамках нового порта. По нашему мнению, концепция функционирования МЛЦ должна базироваться на интегрированной и гибкой модели его деятельности, не только служить мультимодальным транзитным логистическим центром, но и быть основным центром консолидации и распределения в Центральной Евразии, предоставляя широкий спектр дополнительных логистических услуг. Иными словами, вместо того, чтобы стать одним узлом в цепи поставок, МЛЦ в Алят должен стремиться стать основным центром консолидации / концентрации / дистрибуции в регионе, который обслуживает рынки Южного Кавказа, Центральной Азии, Ирана, Южной России и Турции.

МЛЦ в Алят также будет способствовать установлению морских связей с другими каспийскими портами, сможет предлагать быстрые и конкурентные интермодальные маршруты и услуги железнодорожных перевозок в сторону

Грузии, Ирана, Турции, России и Юго-Восточной Европы, а также интеграции Бакинского международного аэропорта в международный рынок авиаперевозок.

Завершение первой фазы строительства МЛЦ позволит обслуживать 1280 тонн грузов в сутки, сможет принимать каждый год до 10-11 миллионов тонн грузов, а также ежегодно обрабатывать до 50 тысяч контейнеров TEU (стандартные 20-футовые контейнеры), II фазы – 17 млн. тонн грузов и 150 тысяч контейнеров, III фазы – 25 млн. тонн грузов и 1 млн. контейнеров. Однако уже в 2016 г. порт показал серьезный рост перевалки грузов по сравнению с 2015 годом [7]. Анализ эффективности строительства ММЛЦ в Алят указывает, что уровень внутренней доходности составляет 34- 38% в год. Внешний экономический эффект, обусловленный повышенным коэффициентом загрузки и перераспределением грузов между отдельными видами транспорта, превышает внутренний экономический эффект[9, с.9].

Завершение первой фазы строительства МЛЦ позволит обслуживать 1280 тонн грузов в сутки, сможет принимать каждый год до 10-11 миллионов тонн грузов, а также ежегодно обрабатывать до 50 тысяч контейнеров TEU (стандартные 20-футовые контейнеры), II фазы – 17 млн. тонн грузов и 150 тысяч контейнеров, III фазы – 25 млн. тонн грузов и 1 млн. контейнеров. Однако уже в 2016 году порт показал серьезный рост перевалки грузов по сравнению с 2015 годом [7]. Анализ эффективности строительства ММЛЦ в Алят указывает, что экономический уровень внутренней доходности составляет 34% в год на основании финансовых показателей и 38% в год – на основании экономических показателей. Внешний экономический эффект, обусловленный повышенным коэффициентом загрузки и перераспределением грузов между отдельными видами транспорта, превышает внутренний экономический эффект[9, с.9].

**Выводы.**Анализируя участие Азербайджана в развитие региональных и международных логистических коридоров можно констатировать, что страна имеет все предпосылки для развития транспортно-логистического комплекса, который в будущем мог бы стать частью логистического комплекса региона.

Развитый логистический рынок должен стать главным условием для конструктивной и эффективной перестройки экономики Азербайджана.

### Список использованных источников

1. Международные транспортные коридоры, как фактор интеграции пространства Евразии // Доклад на конференции "Идеология Евразийского союза" (Санкт-Петербург), 2012. 15 мая. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://ruskline.ru/analitika/2012/05/31/mezhdunarodnye\\_transportnye\\_koridor\\_y\\_kak\\_faktor\\_integracii\\_prostranstva\\_evrazii/](http://ruskline.ru/analitika/2012/05/31/mezhdunarodnye_transportnye_koridor_y_kak_faktor_integracii_prostranstva_evrazii/).
2. К. Нурадин. Международный транспортный коридор – ТРАСЕКА:// Экономика, статистика и информатика. ВЕСТНИК УМО. – 2011, – с.11-14.
3. TRACECA Transport and Trade Atlas. NEA, Nederlands centrum vooronderzoek, adviseringenonderwijs op het gebied van verkeerenvervoer (Rijswijk). 2009. 80 p. – [Electronicresource]. – Mode of access: [http://wagener-herbst.com/wp-content/uploads/sites/10/2017/07/TRACECA\\_Atlas.pdf](http://wagener-herbst.com/wp-content/uploads/sites/10/2017/07/TRACECA_Atlas.pdf).
4. Баженов Ю., Грозин А. Международный транспортный коридор "Север–Юг" как фактор интеграции евразийского пространства // Институт Каспийского сотрудничества КАСФАКТОРЖ, 2012.– [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.casfactor.com/rus/analytic/318.html>
5. Логистические процессы и морские магистрали II в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане, Украине. Проект мастер-плана "LOGMOS". Обзор железнодорожного сектора // EgisInternationalDornerConsulting. 2013. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master\\_Plan/MPA4RU.pdf](http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master_Plan/MPA4RU.pdf).
6. Железная дорога Баку-Тбилиси-Карс официально введена в эксплуатацию// Тренд. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://cfts.org.ua/news/2017/10/30/zheleznaya\\_doroga\\_baku\\_tbilisi\\_kars\\_ofitsialno\\_vvedena\\_v\\_ekspluatatsiyu\\_43685](http://cfts.org.ua/news/2017/10/30/zheleznaya_doroga_baku_tbilisi_kars_ofitsialno_vvedena_v_ekspluatatsiyu_43685).
7. Обзор транспортно-логистического сектора Азербайджана в 2016 году.— [Электронный ресурс] — Режим доступа: <https://www.trend.az/business/economy/2705175.html>.
8. Афганистан, Туркменистан, Азербайджан, Грузия и Турция создадут транспортный коридор. — [Электронный ресурс] — Режим доступа: <https://www.trend.az/business/economy/2821332.html>.
9. ТРАСЕКА, Международные центры логистики для Западных стран СНГ и Кавказа. Азербайджан: МЛЦ в новом Бакинском морском торговом порту в п.Алят.Февраль 2011 г. 136с. — [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://www.traceca-org.org/ru/tekhnicheskoe->

[sodeistvie/mezhdunarodnye-centry-logistiki-dlja-zapadnykh-stran-nng-i-kavkaza/](#)