

Сможет ли Азербайджан возродить Шелковый путь?

ПОНАРС Евразия
Аналитическая записка № 382
Август 2015

Анар Валиев¹
Университет ADA (Баку)

Азербайджан лежит на пересечении крупных евразийских транспортных коридоров – как наземных, так и воздушных. С тех пор, как республика провозгласила независимость, ее правительство прилагает энергичные усилия, чтобы превратить Азербайджан в мост между Европой и Азией. За последние 10 лет миллиарды долларов были инвестированы в развитие коммерческой инфраструктуры и транспортные проекты. В настоящее время завершается строительство крупнейшего порта на Каспийском море (порт Алят, в 60 км к югу от Баку). Азербайджан принял участие в строительстве железной дороги Баку-Ахалкалаки-Карс. Аэропорт Баку превращается в современный транспортный узел. Миллиарды долларов потрачены на развитие дорожной сети; благодаря этому, в частности, значительно сократилось время в пути от побережья Каспийского моря до азербайджано-грузинской границы, в 550 км к западу от Баку.

Основная цель всех этих проектов – превратить Азербайджан в связующее звено между Азией, Среднеазиатским регионом, Южным Кавказом и Европой. В Баку хорошо понимают важность диверсификации экономики, поскольку азербайджанские запасы нефти и газа рано или поздно иссякнут. Однако некоторые из нынешних проектов вполне могут оказаться экономически нецелесообразными или непривлекательными для иностранных партнеров Азербайджана. Геополитические реалии могут внести в планы Баку свои коррективы.

TRACECA: Ключевая инициатива

Идея связать воедино Азию с Европой в постсоветский период зародилась не в Азербайджане. После распада СССР проекты, нацеленные на восстановление связей постсоветских государств с европейскими и азиатскими рынками, были инициированы Европейским Союзом. На конференции в Брюсселе в мае 1993 года стартовала программа Транспортного коридора Европы, Кавказа и Азии (TRACECA), нацеленная на развитие

¹ [Anar Valiyev](#) – доцент и проректор Университета ADA, Баку.

интермодальных транспортных проектов.² Эта программа получила второе дыхание на саммите 1998 года в Баку, в ходе которого государства-участники решили создать Межгосударственную комиссию и Постоянный секретариат программы со штаб-квартирой в азербайджанской столице. С тех пор ЕС инвестировал около 800 миллионов долларов в капитальные проекты и модернизацию портов, а также железных и автомобильных дорог по маршруту коридора TRACECA. Государства-участники также занимаются интеграцией своей инфраструктуры, тарифов и логистических цепочек. К 2007 году объем торговли между странами TRACECA превысил 40 миллиардов долларов, а их совокупная торговля с ЕС достигла 290 миллиардов. Около 70 процентов этой суммы приходилось на поставки нефти, основная часть которых шла по азербайджано-грузинскому участку коридора.

Именно Азербайджан и Грузия извлекли наибольшую выгоду из программы TRACECA. Данный транспортный коридор также принес пользу Казахстану и Туркменистану; оба государства являются крупными экспортёрами углеводородов. Однако в целом TRACECA не стал крупным торговым коридором в силу ограниченности неэнергетической экспортной базы большинства участников программы. Развитию этой программы также препятствуют задержки в прохождении товаров на границах, бюрократические препоны на таможне и коррупция.

Тем не менее, по мере снижения цен на нефть и соответствующего сокращения нефтяных доходов Азербайджан наращивает усилия, направленные на диверсификацию своей экономики и придание нового импульса программе TRACECA – особенно в части развития транспортных связей со среднеазиатскими государствами. В январе 2015 года рабочая группа Координационного комитета Транскаспийского международного транспортного маршрута (который пролегает от Китая до Турции) провела заседание в Баку. В ходе заседания было решено наращивать объем контейнерных перевозок по маршруту Китай-Казахстан-Азербайджан-Грузия-Турция. Правительство Азербайджана считает, что к 2020 году этот объем может достичь 300-400 тысяч контейнеров в год, что принесет миллиардные прибыли участникам этой торговли. В начале августа 2015 года по данному маршруту прошел первый контейнер: он был отправлен из Китая и прибыл в новый международный торговый порт Баку. При длине маршрута более 4000 километров, время контейнера в пути составило рекордно короткие 6 дней. Данное событие обозначило новый этап в развитии региональных транспортных связей и возрождение концепции TRACECA. Однако на этот раз основными двигателями инициативы выступают именно региональные государства, в то время как ЕС не принимает активного участия.

По пути Дубая и Сингапура

Сложности, с которыми столкнулась программа TRACECA, не помешали Азербайджану развивать свою стратегию превращения страны в крупный региональный транспортный узел. В Баку хорошо понимают экономическую необходимость диверсификации, учитывая нестабильность цен на нефть и ограниченность ее запасов в стране. В политическом плане Баку надеется, что став крупным поставщиком энергоресурсов в ЕС и важным

² Рамочное многостороннее соглашение 1998 года о развитии международных транспортных маршрутов между Европой, Кавказом и Азией было подписано Арменией, Азербайджаном, Болгарией, Грузией, Казахстаном, Кыргызстаном, Молдовой, Румынией, Таджикистаном, Турцией, Украиной и Узбекистаном.

транспортным узлом, Азербайджан превратится в регионального политического тяжеловеса, что укрепит его позиции в будущих переговорах с Евросоюзом на тему торговых преференций, политического сближения и, возможно, даже членства в ЕС.

Стремление Азербайджана превратиться в региональный транспортный узел во многом объясняется положительным примером двух стран: Сингапура и Объединенных Арабских Эмиратов (особенно Дубая). Основные инфраструктурные проекты, которые в настоящее время внедряет Баку, очень напоминают успешные проекты, внедренные в свое время в этих двух государствах. К ним можно отнести такие примеры, как порты Рашид и Джебель Али, свободные экономические зоны, международный аэропорт и другие передовые проекты в Дубае, которые внимательно изучают азербайджанские стратеги. В Баку также часто и с большими почестями принимают эмира Дубая Мохаммеда ибн Рашида аль-Мактума. Баку в настоящее время строит современный порт Алят, который призван стать «жемчужиной Каспия», по примеру дубайской стратегии развития портов. Помимо собственно порта, в проект Алят также входит создание международного логистического центра и свободной экономической зоны. Стоимость всего проекта ориентировочно составляет 870 миллионов долларов. Ожидается, что порт Алят сможет ежегодно обрабатывать 10 миллионов тонн грузов и 40 000 контейнеров. Со временем эти показатели могут достичь 25 миллионов тонн грузов и 1 миллиона контейнеров.

Стала также очевидной необходимость в развитии и других видов транспортных связей. В 2007 году президенты Азербайджана, Турции и Грузии подписали соглашение о строительстве железной дороги Баку-Ахалкалаки-Карс, которая свяжет эти три государства и позволит наладить прямое железнодорожное сообщение между Грузией и Турцией. Азербайджан выделил Грузии кредит в 700 миллионов долларов на строительство недостающего звена данного маршрута – участка железной дороги между Ахалкалаки и Карсом, а также на модернизацию уже существующей инфраструктуры. Ожидается, что после запуска этого железнодорожного маршрута в конце 2015 года по нему будет ежегодно проходить 20 миллионов тонн грузов и около 3 миллионов пассажиров.

Может ли Азербайджан стать крупным транспортным узлом?

Экономическая целесообразность крупных азербайджанских транспортных проектов находится под большим вопросом. На первый взгляд, Дубай представляется верной моделью для Азербайджана по целому ряду параметров (политический режим, экономика, географическое расположение). Однако во многих отношениях между Азербайджаном и Дубаем существует и очевидная разница, что может помешать осуществлению планов Баку. Во-первых, превращению Азербайджана в крупного регионального игрока могут воспрепятствовать географические ограничения. Успешные города и государства обычно имеют морские порты с выходом к океану. Сингапур, Гонконг и Дубай находятся на пересечении морских торговых путей. Азербайджан же фактически со всех сторон окружен сушей, поскольку Каспийское море не имеет выхода к океану. Во-вторых, по сравнению с Дубаем или Сингапуром в распоряжении Азербайджана находятся слишком ограниченные ресурсы, чтобы успешно внедрить так много крупных проектов. В-третьих, в отличие от Дубая и Сингапура, которые имеют диверсифицированную экономику, Азербайджан сильно зависит от экспорта нефти, цены на которую крайне нестабильны. В

настоящее время Азербайджан пытается переключиться с нефти на газ в качестве своего основного экспортного товара. Однако цены на газ тоже нестабильны, наращивание газового экспорта требует огромных инвестиций в соответствующую инфраструктуру, а также выхода на крупные рынки. Поскольку Иран тоже начинает наращивать экспорт газа, на европейском рынке вполне может возникнуть переизбыток предложения.

Наконец, Дубай добился успеха во многом в силу благоприятных исторических обстоятельств – особенно благодаря избытку международного капитала, который искал выгодные инвестиционные возможности в 1990-х и начале 2000-х годов. Дубай в полной мере воспользовался этими благоприятными обстоятельствами и за относительно короткий промежуток времени накопил огромные активы и человеческий капитал. Начало активного развития азербайджанской экономики, наоборот, пришлось на период глобального финансового и экономического кризиса, когда свободный международный капитал был направлен на спасение экономики европейских и других развитых стран. Поэтому в своем развитии Азербайджану пришлось полагаться только на свой собственный инвестиционный капитал, заработанный на экспорте нефти и газа.

Перед Баку стоит и еще одна проблема. Заключается она в отсутствии взаимопонимания и координации между ключевыми государствами, которые призваны сыграть важную роль в азербайджанских планах на будущее. Отношения Азербайджана с Грузией в сфере транспорта являются хорошим примером того, как межправительственная координация позволяет добиваться успеха в региональных транспортных проектах. Однако руководство среднеазиатских республик пока не пришло к пониманию тех выгод, которые их государства могут извлечь из налаживания быстрых и дешевых транспортных маршрутов. К сожалению, межгосударственные отношения в данном регионе часто становятся заложниками политических обстоятельств. Поэтому отношения между Туркменистаном и Азербайджаном, или, например, между Кыргызстаном и Узбекистаном остаются довольно напряженными. Кроме того, проекты создания крупных транспортных коридоров, идущих в обход России, теперь ожидает более активная конкуренция со стороны недавно созданного Евразийского Экономического Союза.

Заключение

Несмотря на все сложности, с которыми столкнулись планы Азербайджана по превращению страны в крупный региональный транспортный узел, шансы на успех все еще сохраняются. Быстрорастущие экономики Китая и Индии имеют высокий экспортный потенциал. Объемы торговли этих стран с Европой тоже растут. Учитывая нестабильность в Йемене, проблему пиратства у побережья Сомали и многие другие обстоятельства, морские перевозки не всегда являются наилучшим (или единственным) каналом для торговых потоков между Азией и Европой. Если Азербайджану удастся запустить через свою территорию хотя бы небольшую долю товарных потоков, идущих на Запад из Китая, Индии и стран АСЕАН (вдобавок к потокам из среднеазиатских республик), то азербайджанские инвестиции в транспортные проекты вполне могут оказаться прибыльными.

Однако добиться успеха в одиночку у Азербайджана, скорее всего, не получится. Успех азербайджанских проектов будет напрямую зависеть от готовности Запада активно поддерживать развитие евразийских транспортных маршрутов, чтобы не допустить зависимости от России и ЕвразЭС. ЕС и США не должны отступать от своей долгосрочной стратегии создания сети альтернативных маршрутов в регионе, в рамках которой они поддержали программу TRACECA, строительство нефтепровода Баку-Тбилиси-Джейхан и другие транспортные программы.

Elliott School of
International Affairs

THE GEORGE WASHINGTON UNIVERSITY

PONARS ● NEW APPROACHES
E U R A S I A ● TO RESEARCH AND
● SECURITY IN EURASIA

© PONARS Eurasia 2012. Данный текст основан на аналитической записке на английском языке с тем же номером. ПОНАРС Евразия представляет собой международную сеть ученых, разрабатывающих новые подходы к изучению проблем внутренней и внешней политики, безопасности и сотрудничества в России и Евразии. ПОНАРС Евразия базируется в [Институте исследований Европы, России и Евразии \(IERES\)](#) Школы международных отношений им. Эллиотта Университета Джорджа Вашингтона.