

# Мост во всех направлениях

Транспортные проекты Баку приносят выгоду всем заинтересованным сторонам

## ЛОГИСТИКА

Стратегически важное положение между Европой и Китаем, развитая авиационная, железнодорожная, трубопроводная и морская инфраструктуры обеспечивают Азербайджану роль ведущего логистического хаба в условиях перестройки глобальных цепочек поставок в Евразии.

Роман ТЕМНИКОВ,  
«Бакинский рабочий»

В то время как традиционные маршруты, соединяющие Азию с Европой, начинают терять свое значение, важность созданных Азербайджаном международных транспортных коридоров растет день ото дня. Этой важной теме было уделено большое внимание в рамках Международной конференции на тему «Южный Кавказ: развитие и сотрудничество» с участием Президента Азербайджана Ильхама Алиева.

Большую роль в превращении нашей страны в международный транспортно-логистический хаб сыграл Китай. Как известно, еще в 2013 году председатель КНР Си Цзиньпин во время визита в Казахстан выдвинул идею интеграции евразийских стран и призвал их вместе создать «Экономический пояс Шелкового пути». В этом контексте Азербайджан и Китай подписали Меморандум о взаимопонимании.

Потому, говоря об отношениях с КНР, глава Азербайджанского государства заметил, что они носят стратегический характер. «Очень рад, что эти отношения успешно развиваются. Я был в числе немногих мировых лидеров, приглашенных в 2019 году на конференцию «Один пояс - один путь». Считайте это знаком особую внимания, уделяемого Азербайджану, придаваемого ему особого значения», - подчеркнул Президент Ильхам Алиев.

### В сотрудничестве с Китаем

Присоединившись к проекту «Один пояс - один путь», Азербайджан модернизировал дорожную инфраструктуру внутри страны, создал новые международные транспортные коридоры, сдав в эксплуатацию Бакинский международный морской торговый порт и железную дорогу Баку-Тбилиси-Карс.

Сегодня Бакинский меж-



**Развивая свою транспортную инфраструктуру, выступая инициатором, как в случае с БТК, и основным инвестором транспортно-логистических проектов регионального масштаба, Азербайджан заботится не только о развитии собственной экономики и пополнении своей казны, но и о соседях**

дународный морской торговый порт имеет перевалочную способность 10 млн тонн грузов в год и при необходимости способен удвоить этот объем. В 2021 году через порт было перевалено более 5 млн тонн грузов, что на 20% больше по сравнению с 2020 годом. Это свидетельствует о том, что интерес к маршрутам, проходящим через Азербайджан, растет. Что касается железной дороги Баку-Тбилиси-Карс, то она имеет потенциал для перевозки 6,5 млн тонн грузов на начальном этапе и более 15 млн тонн на последующем. Эти международные коридоры позволяют сэкономить 15 дней на перевозках из Китая в Европу, что с каждым днем приобретает все большее значение как рентабельный маршрут.

Принимая во внимание сложности, возникшие в связи с проведением Россией спецоперации на территории Украины, когда под угрозой оказались транзитные маршруты, идущие из Китая в Европу через РФ, Азербайджан приобрел дополнительный вес в глазах КНР, как альтернативный транспортный узел, посредством которого можно доставлять грузы из Восточной и Юго-Восточной Азии в Европу, минуя охваченные войной земли.

Так, недавно китайские власти занялись открытием нового маршрута для грузовых поездов из города Сиань (на се-

ро-западе провинции Шэньси) в направлении немецкого города Мангейм. Этот маршрут составит в общей сложности 11,3 тыс. километров и пройдет через Казахстан, Азербайджан, Грузию, Румынию, Венгрию, Словакию и Чехию - до Германии.

Намерение официального Пекина в значительной степени увеличить грузоперевозки по «Среднему коридору» (Транскаспийский международный транспортный маршрут, предусматривающий перевозку из Китая через Азербайджан, Каспийское море и Грузию либо в морские порты Грузии, либо в турецкий город Карс) является новой для нас возможностью, считает глава Азербайджанского государства.

«Наша транспортная инфраструктура совершенно новая. Это - абсолютно новый морской порт, крупнейший среди прикаспийских государств каспийский флот, железная дорога. Конечно, если мы думаем о драматичном увеличении грузов, то должны вкладывать инвестиции и в расширение потенциала грузоперевозок на транспорте, потому что все наши проекты основаны на имеющихся объемах грузов и их медленно возрастающих объемах», - отметил Президент Ильхам Алиев.

В то же время глава государства высказался о потребности в драматичном росте грузопотока, в частности морской

торговли с 15 млн до 25 млн тонн. «Конечно, для осуществления всех этих перевозок через Азербайджан важно также строительство на нашем судостроительном заводе новых паромов и танкеров. Иными словами, это - новые возможности и совершенно новая ситуация», - констатировал Президент Ильхам Алиев.

### Нераскрытый потенциал

Важно отметить, что до пандемии был зафиксирован 65% рост в объеме перевозимой через Азербайджан нефтяной продукции. И ныне развитие Транскаспийского международного транспортного маршрута ТМТМ идет своим чередом. Так, ЗАО «Азербайджанское Каспийское морское пароходство» впервые доставило груз в бакинский порт Говсан по ТМТМ. Сухогруз «Маэстро Ниязи», прибывший из казахстанского порта Актау, доставил 140 20-футовых контейнеров.

В целях развития ТМТМ в последнее время были проведены встречи представителей транспортных ведомств, руководителей железных дорог и морских портов Азербайджана, Грузии и Казахстана, в ходе которых достигнута договоренность о взаимном увеличении транзитных грузов и создании благоприятных условий для переориентации дополнительных грузопотоков. По результатам встреч подписана Транскаспийская декларация, которая направлена на формирование сквозного тарифа, налаживание единой логистической цепи поставок и привлечение автомобильных перевозчиков на маршрут ТМТМ.

Более того, в декларации предусмотрено создание совместной логистической компании между АО «НК «КТЖ», АО «Азербайджанские железные дороги» и «Грузинские железные дороги», которая будет консолидировать тарифные условия и способствовать увеличению объема перевозок по упомянутому маршруту.

Вместе с тем для увеличения потенциала вышеуказанного маршрута казахстанская сторона планирует создание «контейнерного хаба» в порту Актау. Также планируется привлечь в проект мировых портовых и контейнерных операторов, таких как MSC, Maersk. Кстати, проектом также заинтересовалась сингапурская компания PSA International - одна из ведущих мировых портовых групп.

Между тем потенциал ТМТМ до конца еще не раскрыт. К примеру, казахстанские порты загружены всего на 23%. Дело в том, что существующие возможности портов позволяют обеспечить переориентацию в направлении ТМТМ порядка 7 млн тонн грузов (4 млн сухогрузов и 100 тыс. ДФЭ в контейнерах). Вышеуказанные меры позволят переориентировать до конца 2022 года дополнительно 4 млн тонн экспортных грузов. Реализация проекта «контейнерного хаба» на базе порта Актау позволит увеличить контейнеропоток с 35 тыс. до 300 тыс. ДФЭ к 2025 году.

Также ожидается, что благодаря финансовой поддержке Азиатского банка развития среднее время в пути при грузоперевозках из грузинского порта Батуми до границы Азербайджана сократится на четыре часа. Предполагается, что после завершения реализации проекта пропускная способность грузоперевозок по железным дорогам Грузии вырастет с 27 млн тонн в 2020 году до 48 млн тонн к 2024 году.

### Не на бумаге, но в железе

Наряду с маршрутом Запад-Восток Азербайджан упорно работает вместе со своими партнерами и над развитием маршрута Север-Юг. Чему также служит очень удобное географическое положение нашей страны. Однако пока еще данный коридор функционирует частично. С запуском его недостающей части - железной дороги Астара-Решт в Иране - начнет функционировать маршрут Азербайджан-Иран-Залив.

«Он также может стать очень важным международным коридором. Он и сейчас действует. Однако из-за отсутствия части железной дороги грузы приходится переагружать с поездов в автомобили. В то же время он весьма привлекателен с точки зрения времени. Мне известно, что есть планы подключения к этому коридору пакистанского порта Гвадар. Кроме того, этот маршрут может функционировать не только с юга на север, но и с использованием инфраструктуры нашей страны с юга на восток - из Азербайджана через Грузию в направлении Турции», - заметил Президент Ильхам Алиев.

Еще одним важным маршрутом станет Зангезурский коридор. Он просто необходим в ожидании больших объемов грузов с востока - из Пакистана, Китая, а также стран Центральной Азии. А принимая во внимание взаимосвязанность и развитость железнодорожной системы Азербайджана, когда имеется железнодорожное сообщение до северных, южных, восточных границ, Зангезурский коридор будет работать в юго-восточном направлении.

В настоящее время в Азербайджане не хватает лишь 40-километрового участка железной дороги до границы с Арменией, после строительства которой часть Зангезурского коридора, пролегающего по территории Азербайджана, будет готова к работе. Останется построить армянский участок дороги. В Иреване должны в итоге осознать всю значимость и выгоду для них участия в данном проекте, который не только вырвет Армению из транспортной блокады, подключит ее к региональным проектам, но и принесет прямую экономическую выгоду.

Таким образом, развивая свою транспортную инфраструктуру, выступая инициатором, как в случае с БТК, и основным инвестором транспортно-логистических проектов регионального масштаба, Азербайджан заботится не только о развитии собственной экономики и пополнении своей казны, но и о соседях. Ведь реализация таких масштабных региональных проектов, как БТК, ТМТМ, Север-Юг, Зангезурский коридор, возможна только в случае наличия прямой выгоды для всех участников вышеуказанных проектов. В противном случае даже самые многообещающие проекты остаются на бумаге.