

УДК 94 «19/...»

**ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ В ТРАНСПОРТНОЙ И
ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКЕ
АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ НА ЮЖНОМ КАВКАЗЕ**

А.Г.ГУСЕЙНОВА

Бакинский Государственный Университет
aynur-quseynova@rambler.ru

Уровень экономического развития государств Южного Кавказа остается стабильно невысоким. Исключение составляет Азербайджан, располагающий значительными нефтегазовыми ресурсами. В таких условиях, малого потенциала экономик этих стран их прогресс может быть предопределен степенью их открытости и темпами их интеграции в международную экономическую систему.

Ключевые слова: Азербайджан, Россия, США, Турция, ЕС, экономические проекты, транспортная и энергетическая политика, Южный Кавказ.

Начиная с конца XX века по инициативе и активном участие Азербайджанской Республики в экономическом и транспортном секторе претворяются в жизнь крупномасштабные региональные и международные проекты.

В форме программы содействия развитию транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) было претворить в жизнь идею восстановления Великого шелкового пути. Впервые Программа ТРАСЕКА была представлена на конференции, проведенной в мае 1993 года в Брюсселе с участием министров транспорта и торговли 8 стран: Азербайджана, Таджикистана, Армении, Казахстана, Грузии, Кыргызстана, Туркменистана и Узбекистана. Основной частью автомагистрали, проходящей через территорию Азербайджана, является магистраль Баку – Алят – Кази Магомед – Евлах – Казах – граница Грузии протяженностью 503 км, которая играет важную роль в развитии регионов, а так же связывает транспортную сеть Азербайджана с мировой транспортной сетью.

В сентябре 1998 года в Баку состоялся саммит, где было принято «Основное, многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия». Это соглашение стало началом реализации геополитических и экономических возможностей посредством развития транспортных сетей – ТРАСЕКА.

Проект ТРАСЕКА официально признан международными организациями: Евросоюзом, ЕЭК, ООН, ЕКМ и др., как один из естественных транспортных мостов между Европой и Азией. Крайне важно, что ТРАСЕКА, проходит по территории стран богатых запасами полезных ископаемых и перспективами в плане их освоения.

Основной частью автомагистрали проходящей через территорию Азербайджана, является магистраль Баку – Алят - Кази Магомед – Евлах – Казах – граница Грузии. И в результате ТРАСЕКА количество перевозок на автомобильном транспорте, по сравнению с предыдущими годами увеличилось более чем в 3 раза [1, 137-139].

Между Азербайджаном, Турцией, Грузией и Казахстаном было подписано «Соглашение о транспортном коридоре Европа – Кавказ – Средняя Азия». Одновременно подписан протокол между Турцией, Азербайджаном и Грузией по реконструкции автомобильной дороги Баку – Батуми – Трабзон в соответствии с международными стандартами.

Соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг», было подписано 12 сентября 2000 года в Санкт-Петербурге между Российской Федерацией, Исламской Республикой Иран и Индией. Соглашение вступило в силу 21 мая 2002 года после прохождения внутренних процедур в указанных странах. Оно охватывает все виды транспорта: транспортную инфраструктуру и транспортные средства, обеспечивающие перевозки железнодорожным, морским, автомобильным, речным и воздушным транспортом, за исключением Индии, участие которой предусматривается только в перевозках по морским маршрутам. Прогнозы показывают, что функционирование коридора «Север – Юг» в полную силу создает условия для выхода европейских стран, России, регионов Центральной Азии и Кавказа в направлении Персидского залива и Индии, приведет к интенсификации торговых отношений прикаспийских государств с портами Черного моря. Этот коридор позволит увеличить железнодорожные перевозки и, соответственно, доходы железнодорожного транспорта, как от местных, так и транзитных перевозок между Европой, Южной Азией и Ближним Востоком [2].

С 2001 года была проделана определенная работа в этом направлении, эта работа продолжается и в настоящее время. Логическим результатом этих работ стало утверждение Милли Меджлисом законопроекта «О присоединении Азербайджана к Соглашению о Международном Транспортном Коридоре “Север – Юг”», и подписание этого закона Президентом И.Алиевым 10 сентября 2005 года.

Вопросы создания международного транспортного коридора «Север – Юг» стали объектом обсуждения на регулярно проводимых трехсторонних встречах. 27 сентября 2005 года в Москве состоялась встреча представителей железных дорог Азербайджана, Ирана и России по проекту строительства новой железнодорожной линии Казвин – Решт – Астара

(Иран) – Астара (Азербайджан). Здесь обсуждались вопросы, связанные с процессом претворения в жизнь соглашения об организации разработки проекта строительства и эксплуатации новой железнодорожной линии Казвин – Решт – Астара (Иран) – Астара (Азербайджан) и с предусмотренными планами для завершения выполнения проекта.

На трехсторонней встрече руководителей железных дорог Азербайджана, Ирана и России, которая проводилась в 4 квартале 2005 года в Баку, рассматривались вопросы, связанные с будущим выполнением проекта. На участке железной дороги Ялама – Астара возможна была перевозка по транспортному коридору «Север – Юг» до 5 млн.тонн грузов. Затем ожидалось увеличить до 10-15 млн.тонн [3].

17-19 июня 2008 года в Баку состоялась очередная встреча, посвященная созданию международного транспортного коридора «Севера – Юг». На встрече были обсуждены следующие вопросы: о проведенной иранской стороной работе по строительству линии Казвин – Решт – Астара (Иран) – Астара (Азербайджан), которая является составной частью проекта «Север – Юг»; рассмотрение текущей ситуации с исполнением документов, подписанных на предыдущих трехсторонних встречах; предложение Открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» «Совместной концепции сотрудничества» в целях ускорения работ по проекту и подготовка бизнес-плана «Совместной концепции сотрудничества». 3-4 августа 2015 года в составе делегации, возглавляемой министром экономики и промышленности, сопредседателем Государственной комиссии по экономическому, торговому и гуманитарному сотрудничеству между Азербайджанской Республикой и Исламской Республикой Иран Шахином Мустафаеым, Иран с визитом посетил, и председатель ЗАО «Азербайджанские железные дороги» Джавид Гурбанов, который провел двусторонние встречи с министром дорожного и городского строительства Ирана Аббасом Ахмадом Ахунди и заместителем министра, гендиректором Иранской железной дороги Мохсенем Пурсейдом Агаи. Он также ознакомился с управлением движения в диспетчерском центре Иранской железной дороги. На встрече была подчеркнута важность этих проектов для обеих стран. Было принято решение создать рабочую группу проекта Международного транспортного коридора «Север – Юг» [4, 39-40].

В рамках проекта «Север – Юг» 20 апреля 2016 года на азербайджано-иранской границе состоялась закладка железнодорожного моста над рекой Астара. Ширина планируемого к строительству моста, который будет один из важных звеньев международного транспортного коридора «Север – Юг», составит 10 метров, протяженностью – 82 метра. Этот мост будет иметь важное значение для дальнейшего развития экономических и торговых связей между Азербайджаном и Ираном, в частности, расширение сотрудничества в области перевозок.

Проблема развития транспортной системы Кавказа, в связи с провозглашением концепции нового шелкового пути является актуальной и важной и для России. Важное значение может иметь создание нового транспортного коридора, который свяжет Европу и Китай через территорию России с Ираном, с дальнейшим выходом в Турцию и Персидский залив. Указанный транспортный коридор условно назван «Юг – Север». Таким образом, единственной проблемой полной и политической интеграции региона являются конфликты в Южно-Кавказских странах [22, 98-100].

Однако, несмотря на существующие проблемы и трудности специальные проекты были созданы и успешно осуществляются. В осуществлении проектов «Север – Восток», «Север – Юг» и «Юг – Запад», Азербайджан превращается в перекресток международных транспортных коридоров (М.Т.К).

В этих проектах Азербайджану представляется уникальная возможность использовать транспортные перевозки грузов через свою территорию вне зависимости непростых политических взаимоотношений между странами в регионе – Турцией, Польшей, Украиной, Россией, Ираном, Индией, Пакистаном, Китаем и другими странами.

Введением в эксплуатацию железнодорожного участка Баку – Тбилиси – Карс налажены регулярные перевозки грузов из Турции и Европы в страны Центральной Азии и Китая, а также в южном направлении – в Иран, страны Персидского залива, Пакистан и Индию.

В завершение транспортного коридора ТРАСЕКА построенного в Стамбуле в туннелях под проливом Босфор «Мармарай» железнодорожной дороги, связал Центральную Азию с Европой. Протяженность этой транспортной инфраструктуры позволит заметно сократить потери за счет эффективной логистики, увеличить грузооборот между Европой и государствами Южного Кавказа, Центральной Азии, вовлекая в этот процесс емкий китайский рынок, даст новые возможности в развитии исторического Великого Шелкового пути [1, 137-139].

Нефтяная промышленность – основная отрасль азербайджанской экономики - прошла большой путь исторического развития. Благодаря притоку иностранного капитала она стала стремительно развиваться в Азербайджане с конца XIX века, когда возникли крупные нефтяные компании, которые совместно с отечественными нефтепромышленниками контролировали производство и продажу нефти. В начале прошлого столетия Баку стал основным нефтяным центром не только Российской империи, но и мира. В советский период азербайджанская нефть была основным источником топлива СССР. В эти годы бурное развитие получила экономика республики, был создан мощный промышленный потенциал.

Однако, несмотря на то, что нефть сыграла особую роль в развитии Азербайджана, и в частности, Баку, народ никогда не был хозяином этого богатства.

На протяжении всего XX века нефть играла роль основного энергоресурса. Продолжается это и сегодня. Влияние нефтяных интересов на международные отношения в целом объясняется глубокой взаимосвязью геополитической проблематики с энергетической безопасностью развитых индустриальных стран. В настоящее время Южный Кавказ и Каспийский регион в целом из-за своего геополитического веса, геостратегических выгод и геоэкономической (прежде всего, энергетической) привлекательности становится регионом, где в наибольшей степени проявляется соперничество и борьба за влияние основных глобальных центров силы. Во-первых, Каспийский регион имеет исключительно выгодное расположение в центре Евразии. Значительная часть конфликтных зон и зон с перманентной нестабильностью примыкает к Каспийскому региону, или находится в непосредственной близости от него – Афганистан, Ирак и другие. Следовательно, возрастает геостратегический вес Каспийского региона как своего рода плацдарма, контроль над которым позволяет более эффективно влиять на протекающие процессы во многих из этих «около ядерных» или потенциально «горячих» областях [3, 101-103; 7; 8].

Во-вторых, большую ценность стратегического значения Каспийский регион имеет как важный узел транспортных коммуникаций. Энергетические ресурсы Прикаспия оказались в центре сложного узла сталкивающихся интересов многих стран. Говоря о влиянии геополитических факторов на формирование мировых энергетических рынков, нельзя обойти вниманием таких крупных игроков, как США, Евросоюз и Китай.

Первыми крупными проектами, введенными в эксплуатацию стали нефтепровод Баку – Тбилиси – Джейхан и газопровод Баку – Тбилиси – Эрзерум. Нефтепровод Баку – Тбилиси – Джейхан был завершен весной 2006 года. С июля 2007 года начал функционировать газопровод Баку – Тбилиси – Эрзерум, по которому «голубое топливо», добываемое на азербайджанском месторождении «Шах Дениз» на шельфе Каспия, стало поступать в газовую систему Турции [5].

Новые предложения Азербайджана нашла поддержку в Европе – тем более, что между ЕС и Россией усиливаются противоречия в формировании стратегии энергетической безопасности. Все это усиливало намерение европейцев найти новые источники поставок и маршруты в обход России.

Обладая значительными запасами углеводородов, Баку осознает возможность ведения относительно самостоятельной внешней политики. Реализация двух крупнейших инфраструктурных проектов, позволивших Азербайджану транспортировать нефть и газ в Европу в обход России (нефтепровод Баку – Тбилиси – Джейхан и газопровод Баку – Тбилиси – Эрзерум), дала возможность Республике использовать этот фактор как инструмент для проведения независимой от России политики.

С запуском нефтепровода Баку – Тбилиси – Джейхан и газопровода Баку – Тбилиси – Эрзерум Азербайджан заявил о себе как о крупном альтернативном РФ поставщике углеводородов в Европу. Между тем запасов нефти и газа Азербайджана, явно не хватает для всех контрактов на поставку углеводородного сырья в Европу, в которых Баку хотел бы участвовать. В данных обстоятельствах для Азербайджана стратегически важно стать транзитером углеводородов – это позволит ему сохранить статус важного звена в энергетическом коридоре Центральная Азия – Европа в обход России на долгосрочную перспективу. Газопровод Баку – Тбилиси – Эрзерум становится альтернативным источником природного газа для ряда нынешних и потенциальных покупателей «Газпрома». Таким образом, на постсоветском пространстве, где монополию на экспорт природного газа удерживала Россия, началось формирование «клуба независимых экспортеров» [12].

По условиям купли – продажи «Шах Денизского» газа фиксированные цены не могут быть изменены как минимум в течение года с начала экспорта. Впоследствии стороны могут пересматривать стоимость газа, исходя из цен на нефть. Однако если учесть, что расстояние транспортировки по БТЭ меньше по сравнению с российскими поставками, то и в последующем азербайджанский газ останется дешевле газпромовского [12]. Выход азербайджанского газа на рынки Европы связывается с реализацией второй фазы проекта освоения «Шах Дениз», в рамках которой добыча должна возрасти до 16 млрд.куб.м в год. Первоначально ВР начала добычу по второй стадии 2012 года. Баку настаивает на ускорении проекта. Цель понятно – опередить «Газпром» [13].

История Транскаспийского проекта начинается с 1997 года, когда США де-факто объявили Черноморско-Каспийский регион, зоной своих стратегических интересов. Одним из важнейших элементов стратегии США в этом регионе стало создание новой архитектуры трубопроводов, обходящих территории России и Ирана. С целью противодействия российскому проекту «Голубой поток» правительство США выделило Туркменистану 750 тыс.долл. на подготовку ТЭО альтернативного проекта газопровода и 595 тыс.долл. на консалтинговые услуги. Проект, рассчитанный на переброску газа из Туркменистана в Турцию, предусматривал строительство газопровода протяженностью 2 тыс.км по дну Каспия (на глубине 200-300 м.) до Баку, далее через Азербайджан и Грузию до Эрзерума(Турция). В том числе, по территории Туркмении – 715 км, по дну Каспия – 300 км, по Азербайджану – 408 км, Грузии – 200 км, Турции – 320 км. Ежегодно по нему планировалось экспортировать 16 млрд.куб.м газа в Турцию и 14 млрд.куб.м на европейские рынки.

На повестку дня ставится проект «Южного газового коридора» (ЮГК). Суть проекта «Южного газового коридора»: проект расширения Южно-кавказского газопровода Баку-Тбилиси-Эрзерум, по которому

только азербайджанский газ дойдет до Турции, а его продолжением станут: Трансатлантический и Трансадрейатический газопроводы – TANAP и TAP. Соответственно TANAP – из Турции в Болгарию и затем в Европу. TAP – из Турции через Грецию, Албанию на юг Италии и затем в Европу.

Реализация проекта строительства Трансанаталийского трубопровода (TANAP) продолжается. «Реализовано 72% проектных работ и ожидается, что в 2018 году газопровод будет сдан в эксплуатацию», - сказал президент Азербайджана И.Алиев на открытии XXIV Международной выставки и конференции «Нефть и газ Каспия – 2017» и VII Каспийской международной выставке энергетики и альтернативной энергетики. Личное руководство Гейдара Алиева над претворением в жизнь «Контракта века» сделало наглядными успехи в создании материально-технической базы для экспорта добытой нефти, достигнутые благодаря его дальновидной государственной политике [8, 78-79]. Важная роль в завершении проекта TANAP принадлежит реализации проекта «Шах Денис - 2», что приблизит и завершение реализации Южно Кавказского трубопровода, который осуществляется по графику.

Планируется, что поставки азербайджанского газа в Турцию из месторождения «Шах Денис - 2» начнутся в 2018 году, а до Европы газовые магистрали дотянутся к 2020 году. В результате Европа через Турцию получит новые источники газоснабжения из каспийского региона [23, 55].

Однако у организаторов есть и сомнения, которые мешают реорганизации проекта. Прежде всего, проект турецкого потока из России, ненадежность Турции как страны – транзитора, проблема наполнения трубы из Туркмении, неопределенности в прогнозах на газ в ЕС и ряд других причин.

Проект TAP реализован на 42 % и по прогнозам он будет сдан в срок. Завершение строительства Сангачальского терминала играет важную роль в транспортировке азербайджанского газа и нефти.

Важной стороной TANAP и TAP является законтрактованность газа. Не смотря на то, что газ в объеме 10 млрд. кубометров попадет в Европу только в 2020 году, он уже полностью распределен по компаниям от Италии и Болгарии в Европу. TANAP и TAP будут построены в срок. [15]. Таким образом, проект расширения «Южно - газового коридора» Баку-Тбилиси-Эрзерум, а также постройки газопровода TANAP и TAP успешно осуществляются. Основная цель проекта, повышения безопасности поставок газа в Европу, сокращения роли России как поставщика газа и исключения Украины как транзитора газа, повышения значения азербайджанского газа, а последствия и туркменского [17;18;19].

Первые поставки планировались в 2018 году в Турцию, а затем в 2019 году в Европу. При этом в первый этап пропускная способность нового газопровода оценивается приблизительно в 10 млрд. кубометров газа в год, а в дальнейшем расширяется до 20 млрд. кубометров в год.

Газопровод будет начинаться с Сангачальского терминала на территории Азербайджана как расширение Южно-Кавказского газопровода (SCPx). От конечной точки SCPxa турецком Эрзуруме он будет продолжен к Эскишехир, где будет ответвление для турецких потребителей. На турецко-греческой границе TANAP будет соединен с трансадриатическим газопроводом (TAP), проходящим через Грецию и Албанию с конечной точкой в Италии. Также было объявлено, что одна ветка из Турции пойдём в Болгарию. Таким образом, жизнь подтвердила, что энергетическая стратегия Азербайджана обеспечила огромные успехи стране. TANAP, являющейся одним из сегментов «Южного газового коридора», проходя через 20 областей Грузии и Турции, протянулся до границы с Грузией. ЮГК включает Южно-Кавказский трубопровод, проходящий по территории Азербайджана и Грузии, TANAP на территории Грузии и Турции, а также Трансадриатический газопровод TAP, который пройдет по территории Греции, Албании и Италии.

За 24 года реализации «Контракта века» Азербайджан получил 125 млрд. долларов дохода. На эти средства Баку обновился не только зданиями, но и дорожной инфраструктурой. Новые дороги пронизывают всю страну.

Азербайджан относится к странам, которые живут за свой счет. Страна имеет большой потенциал для будущего развития страны.

Таким образом, обновленный Контракт сулит Азербайджану еще большие доходы и при этом обеспечит стабильную прибыль иностранным компаниям. В рамках обновленного Контракта рассчитанного на период до 2050 года по расчетам все планы будут выполнены. В нынешних условиях иностранные компании могут спокойно продолжать инвестирование средств, будучи уверенными в неизменности условий Контракта до середины XXI в.

ЛИТЕРАТУРА

1. Абубакарова М.М., Идилов И.И. Правовые основы функционирования великого шелкового пути. В сборнике: Труды КНИИ РАН Батаев Д.К.-С. Комплексный научно-исследовательский институт им. Х.И.Ибрагимова РАН; Под ред. Батаева Д.К.-С. Грозный. 2012, с.137-139.
2. Диев А. Европу манит Восток. // «Красная звезда», 10 июля 2007 г.
3. Алиев Ш. Путь вверх // «Нефть России», 17 декабря 2007 г. С. 101–103.
4. Багиров Ф. «Направления повышения роли транспорта в социально-экономическом развитии страны», Баку, 2009.
5. Баку играет на альтернативных трубах // «Независимая газета», 15 июля 2008 г.
6. Венгрия примирила конкурентов // «Независимая газета», 26 февраля 2008 г.
7. Виноградова О. Много шума... из чего? // «Нефтегазовая вертикаль», 30 июня 2007 г.
8. Гусейнова И.М. Гейдар Алиев – от политического руководителя к общенациональному лидеру. Баку, 2005. с.207, 223; Hüseynova İ.M. Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev və Qafqazda böyük layihələr. Qafqaz böyük sarsıntılar şəraitində: Tarixi təcrübə, müasir dövr və perspektivlər. Respublika elmi konfransı tezislər. Bakı, 04 dekabr 2017-ci il, Bakı -2018 ci il. s.44; Гусейнова И.М. История народов Кавказа. Баку, 2018.
9. Завьялов Д. Газированная стратегия // «Нефть России», 4 июля 2007 г.

10. Збигнев Бжезинский. Разговор со Збигневом Бжезинским // Foreign Policy, 25 октября 2007 г.
11. Идилов И.И., Гумхаджиев И.А., Ильмиева З.Б. Меры государственной и муниципальной поддержки привлечения инвестиций предприятиями и организациями. В сборнике: Молодежь, наука, инновации. Материалы III Всероссийской научно-практической конференции. 2014.
12. История нефти и газа // «Нефтегазовая вертикаль», 5 июня 2006 г.
13. Кайл Уингфилд. Газопровод Nabucco – это современная «линия Мажино» // The Wall Street Journal, 20 марта 2008 г.
14. Каспийский газ не идет в трубы // «Коммерсантъ», 30 октября 2007 г.
15. Каспийский шанс Европы // The Wall Street Journal, 9 апреля 2008 г.
16. Кутузова М. Угроза Навуходоносора // «Нефть России», 14 октября 2005 г.
17. Материалы международного форума «Кавказ в начале XXI века: народы, общество и государство», Петроград. 2016.
18. Мишин В. «Белые пятна» Транскаспия // «Нефть России», 13 ноября 2007 г.
19. Нефть и газ Азербайджана–2005. // «Нефтегазовая вертикаль», 6 апреля 2006 г.
20. Осталось убедить двоих // «Ведомости», 30 апреля 2008 г. 59 Иранский газ идет в Армению // «РБК daily», 20 марта 2007 г.
21. Орехин П., Балтийская мечта. // «Профиль», 11 сентября 2005 г.
22. Смирнов С. Транскаспийское сумо // «Нефтегазовая вертикаль», 29 сентября 2006 г.
23. Григорьев Л., Салихов. М.ГУАМ – пятнадцать лет спустя: Сдвиги в экономике Азербайджана, Грузии, Молдавии и Украины, 1991 – 2006. – М.: Regnum, 2007 г., с. 55.

CƏNUBİ QAFQAZDA AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ NƏQLİYYAT VƏ ENERJİ SİYASƏTİNDƏ İQTİSADİ LAYİHƏLƏR

A.Q.HÜSEYNOVA

XÜLASƏ

Cənubi Qafqaz dövlətlərinin iqtisadi inkişaf səviyyəsi sabit olaraq qalır. İstisna olaraq, Azərbaycan neft və qaz ehtiyatlarına malikdir. Belə şəraitdə, bu ölkələrin iqtisadiyyatlarının kiçik potensialı, onların inkişafı, açıqlığı və beynəlxalq iqtisadi sistemə inteqrasiyası dərəcəsi ilə müəyyənləşdirilə bilər.

Açar sözlər: Azərbaycan, Rusiya, ABŞ, Türkiyə, Aİ, iqtisadi layihələr, nəqliyyat və enerji siyasəti, Cənubi Qafqaz

ECONOMIC PROJECTS OF THE REPUBLIC OF AZERBAIJAN IN THE TRANSPORT AND ENERGY POLICY IN THE SOUTH CAUCASUS

A.G.HUSEYNOVA

SUMMARY

The level of economic development of the states of the South Caucasus remains stably low. The exception is Azerbaijan, which has significant oil and gas resources. In such conditions, the small potential of the economies of these countries, their progress can be predetermined by the degree of their openness and the pace of their integration into the international economic system.

Key words: Azerbaijan, Russia, USA, Turkey, EU, economic projects, transport and energy policy, South Caucasus