

Глава 2. Стратегическое планирование инфраструктуры для устойчивого развития в Азербайджане

В настоящей главе описывается планирование устойчивой инфраструктуры в Азербайджане и представляются текущие тенденции в области инвестиций в крупномасштабные инфраструктурные проекты. Сравниваются инфраструктурные планы в энергетическом, транспортном, промышленном и водохозяйственном секторах с международными обязательствами по Парижскому соглашению и Целями в области устойчивого развития (ЦУР). В данной главе также рассматриваются документы стратегического планирования по долгосрочному экономическому развитию, отраслевому развитию и охране окружающей среды, включая документы, связанные со смягчением последствий изменения климата и адаптацией к нему. В заключение определены несогласованности между поставленными целями и наблюдаемыми инвестиционными потоками, и тем самым предложены рекомендации для улучшения стратегического планирования устойчивой инфраструктуры.

Основные соображения

Азербайджан является страной южного Кавказа с доходами выше средних. Движущей силой его экономики выступает добыча ископаемого топлива: нефтепродукты составляют более 90 процентов экспорта Азербайджана, а нефтегазовая отрасль образует от 33 процентов до 50 процентов ВВП Азербайджана в зависимости от цен на нефть. В последние годы Азербайджан значительно улучшил свой инвестиционный климат, укрепив институциональные, нормативные и операционные условия для деятельности компаний в стране: в 2019 году страна заняла 25^е место в рейтинге легкости ведения бизнеса по сравнению с 57^м в 2018 году. Страна провозгласила цель диверсификации прямых иностранных инвестиций и переориентации с угля, нефти и природного газа (в 2003-2017 годы 50 процентов ПИИ) на инфраструктуру и промышленность (горнодобывающую, металлургическую, цементную).

При том что инфраструктура Азербайджана является относительно высококачественной по сравнению с другими странами Евразии и странами с доходами выше средних в целом, Азербайджан имеет низкий рейтинг в индексе эффективности логистики Всемирного банка (123^е место из 167 стран) из-за неэффективной нематериальной торговой инфраструктуры, такой как квалификация транспортных операторов и агентов по таможенной очистке, а также качество логистических услуг. Сети автомобильных и железных дорог Азербайджана требуют модернизации и увеличения расходов на их текущий ремонт и содержание. Проекты повышения трансграничной связности являются главными приоритетами правительства и составляют основную часть транспортных инвестиций Азербайджана, но уделение большего внимания второстепенным и местным дорогам повысит внутреннюю связность и снизит транспортные издержки. Внутренний транспорт в разрезе видов перевозок в последнее десятилетие в значительной мере переориентировался на автомобильные дороги, на которые в 2015 году приходился 71 процент грузовых перевозок и 98 процентов пассажирских перевозок.

Хотя правительство Азербайджана указывает на диверсификацию экономики и усиление «ненефтяного сектора» в качестве основных приоритетов в своей стратегии развития «Азербайджан – 2020: взгляд в будущее», многие его инвестиции способствуют сохранению доминирующего положения нефти и газа в энергетике и экономике в целом. Так, хотя существующие планы инвестиций в проекты ветровой энергетики значительны, они невелики по сравнению с крупномасштабными проектами разведки и добычи нефти и газа и нефте- и газопроводами. В настоящее время в Азербайджане отсутствует последовательная стратегия на период до середины века с сильным акцентом на окружающей среде и, что принципиально важно, достаточно длинным временным горизонтом для того, чтобы можно было оценить синергизм и компромиссы, связанные с разными инфраструктурными инвестициями. Последние институциональные изменения в Азербайджане ослабили положение транспортной отрасли и энергетики, которые являются основными инфраструктурными секторами, вследствие слияния в 2017 году Министерства транспорта с Министерством связи и высоких технологий и упразднения в 2019 году Государственного агентства по альтернативным и возобновляемым источникам энергии.

2.1. Состояние дел: экономика, инвестиции и изменение климата в Азербайджане

Экономика и торговля

Таблица 2.1. Основные показатели экономики Азербайджана

| | |
|--|------------------------|
| Население (2018 год) | 9 942 334 |
| Уровень урбанизации (2018 год) | 56% |
| Годовой прирост населения (2018 год) | 0,9% |
| Площадь территории | 86 600 км ² |
| ВВП (в долл. США в текущих ценах 2018 года) | 46 940 миллионов |
| ВВП на душу населения (в долл. США в текущих ценах 2018 года) | 4 721 |
| Рост реального ВВП (годовое изменение в 2018 году) | 1,4% |
| Инфляция (средняя потребительская цена, годовое изменение в 2018 году) | 1,9% |
| Экспорт товаров и услуг (% ВВП в 2018 году) | 54,3% |
| Импорт товаров и услуг (% ВВП в 2018 году) | 37,7% |
| ПИИ, чистые притоки (% ВВП в 2018 году) | 3,0% |
| Чистое кредитование/заимствование сектора государственного управления (% ВВП в 2019 году) | 4,4% |
| Безработица (% общей численности рабочей силы в 2018 году) | 5,2% |
| Денежные переводы (% ВВП в 2018 году) | 2,6% |
| Рейтинг прозрачности, подотчетности и коррупции в государственном секторе (1= весьма коррумпированный, 6 = минимально коррумпированный, в 2017 году) | 2,5 |

Источник: World Bank (2019^[1]), Показатели мирового развития (база данных), Всемирный банк, <https://datacatalog.worldbank.org/dataset/world-development-indicators>; IMF (2018^[2]), Перспективы развития мировой экономики: октябрь 2018 года, Международный Валютный Фонд https://www.imf.org/external/datamapper/GGXCNL_NGDP@WEO/OEMDC/ADVEC/WEOWORLD

Экономика и демографические показатели

Азербайджан является страной Кавказа с доходами выше средних (Таблица 2.1). Годовой прирост его населения, самое многочисленного на южном Кавказе, неизменно составляет около 0,9 процента. В отличие от соседних Армении и Грузии, после распада Советского Союза население Азербайджана не сократилось, и страна никогда не испытывала неположительного годового прироста населения.

В экономике Азербайджана, с другой стороны, прослеживалась траектория, аналогичная другим странам бывшего Советского Союза. Она сократилась более чем вдвое по сравнению со своими уровнями до независимости: с 22,7 млрд долл. США в 1990 году до 9,5 млрд долл. США в 1995 году, после чего в конце 1990-х годов и начале 2000-х годов медленно восстанавливалась. В 2005 году ВВП Азербайджана превысил свои уровни 1990 года и к 2017 году он был на 56 процентов больше, чем до независимости.

Территория Азербайджана состоит из двух не связанных между собой частей, разделенных Арменией. Более крупная часть территории Азербайджана является единственной частью южного Кавказа, имеющей доступ к Каспийскому морю, а Нахичеванская Автономная Республика, эксклав страны, окружен сушей и находится между Арменией, Ираном и Турцией. После нескольких лет вооруженного конфликта Нагорно-Карабахская область на западе Азербайджана, граничащая с

Арменией, в 1991 году провозгласила себя независимой Республикой Арцах (или Нагорно-Карабахской Республикой), и в 1994 году Армения, Азербайджан и представители этого самопровозглашенного района подписали соглашение о прекращении огня. До настоящего времени ни одно государство — член ООН не признало независимости самопровозглашенного района. Вследствие конфликта граница между Арменией и Азербайджаном закрыта.

Экономика Азербайджана, в отличие от других стран, рассматриваемых в данном исследовании, за исключением Туркменистана, в большей мере зависит от промышленности и строительной отрасли (которые в 2018 году составляли 52,2 процента ВВП), чем от услуг (35,2 процента) и сельского хозяйства (5,3 процента). Доля сельского хозяйства в экономике Азербайджана является второй наименьшей в этом регионе после Казахстана (4,4 процента) (World Bank, 2019^[11]).

Торговля

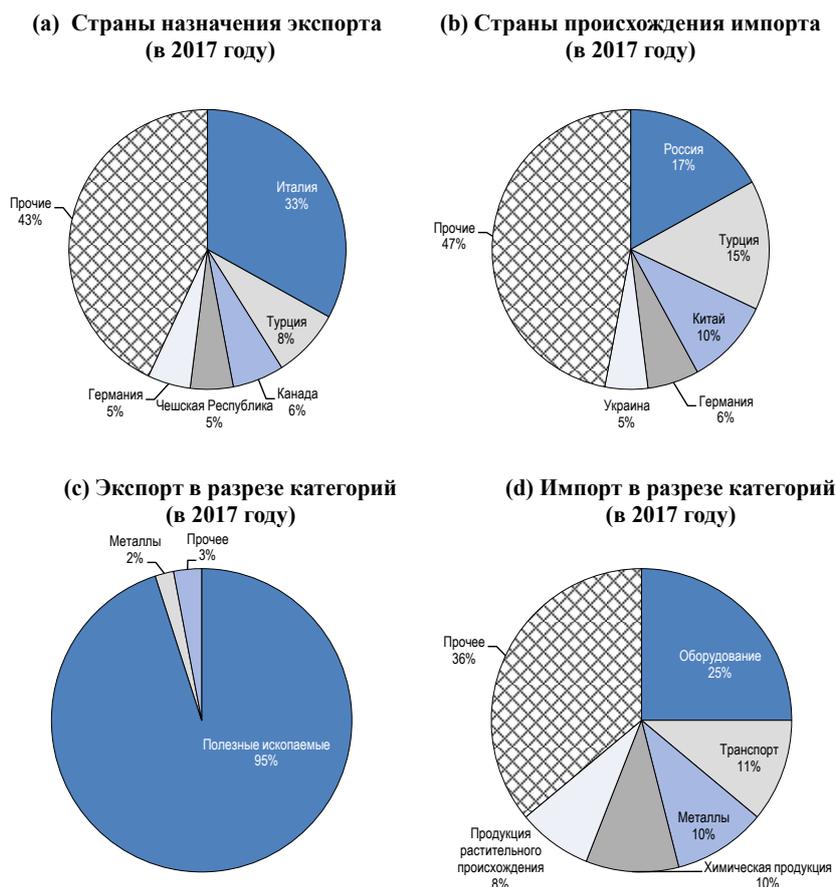
Азербайджан является наблюдателем, не членом, Всемирной торговой организации. Он не входит в Евразийский экономический союз, но представляет собой целевую страну Европейской политики соседства Европейского союза в рамках инициативы в области политики Восточное партнерство (ВП). Эти инициативы направлены на углубление отношений ЕС с Азербайджаном благодаря действиям в области экономического развития, управления, связности и контактов между людьми (European Commission, 2019^[3]). С 1999 года его торговые отношения с ЕС регулируются Соглашением о партнерстве и сотрудничестве, а в 2017 году начались переговоры о подписании более полного торгового соглашения (European Commission, 2019^[4]).

В нефтегазовой отрасли производится весь экспорт Азербайджана, за исключением его малой доли (см. Рисунок 2.1(с), на котором он отнесен к категории «полезные ископаемые»). Важнейшей статьёй экспорта страны является сырая нефть (82 процента экспорта), за которой следуют нефтяной газ (9,1 процента) и продукты нефтепереработки (2,3 процента). Кроме небольшого экспорта металла, доля прочего экспорта весьма мала. Если Азербайджан экспортирует в основном сырые углеводородные ресурсы, то он импортирует главным образом готовые промышленные товары и потребительские товары. Главными статьями его импорта являются оборудование (25 процента) и транспортные средства (11 процентов, в основном легковые автомобили, которые составляют 3,9 процента импорта), а также металлы (10 процентов), химическая продукция (10 процентов) и овощи (8 процентов) (см. Рисунок 2.1(d)). После легковых автомобилей вторым важнейшим импортируемым продуктом Азербайджана являются продукты нефтепереработки.

Основным экспортным рынком Азербайджана выступает Европейский союз (59,2 процента экспорта), особенно Италия (33 процента), Чешская Республика (5,4 процента), Германия (4,9 процента) и Португалия (4,7 процента) (см. Рисунок 2.1(a)). В число крупных стран назначения экспорта за пределами ЕС входят Турция (8 процентов), с которой Азербайджан объединяют тесные исторические, культурные и лингвистические связи, Канада (6 процента) и Израиль (4,5 процента). Важнейшими странами назначения экспорта Азербайджана в бывшем Советском Союзе являются соседняя с ним Грузия (3,8 процента) и Украина (2,5 процента), Россия составляет лишь 1,4 процента. Европейский союз как блок служит крупнейшим источником импорта Азербайджана (25,5 процента), в котором Германия (5,6 процента), Италия (3,6 процента), Соединенное Королевство (3,3 процента) и Нидерланды (2 процента) являются источниками основного импорта Азербайджана из ЕС. Соседние страны Азербайджана, Российская Федерация (17 процентов) и Турция (15 процентов), являются основными странами импорта Азербайджана, за которыми следует Китайская Народная Республика (9,7 процента) (см. Рисунок 2.1(b)). Помимо Российской Федерации, Украина (5,1 процента), Грузия (3,2 процента) и Казахстан (1,6 процента) представляют собой страны бывшего Советского Союза с крупнейшими объемами экспорта в Азербайджан. В *Стратегической дорожной карте относительно развития логистики* Азербайджана поставлены задачи увеличения к 2020 году объемов торговли с конкретными регионами и странами по

сравнению с 2015 годом (см. раздел 2.3 в отношении основных стратегических документов Азербайджана). Азербайджан стремится увеличить торговлю по Черному морю с Центральной Азией на 40 процентов и Ираном на 25 процентов. Он также нацелен на увеличение объемов транзита различными маршрутами: между Центральной Азией и Европой на 25 процентов, между Китаем и Европой на 3 процента и между Российской Федерацией и Ираном на 40 процентов (President of Azerbaijan, 2016^[5]).

Рисунок 2.1. Торговля Азербайджана



Источник: Observatory of Economic Complexity (2017^[6]), *Azerbaijan: Exports, Imports and Trade Partners*, Observatory of Economic Complexity, <https://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/aze/>

Инвестиционный климат

В последние годы Азербайджан проводит серьезные реформы для улучшения своего инвестиционного климата путем укрепления институциональных, нормативных и операционных условий для деятельности компаний в стране. Такие реформы и программы являются частью усилий правительства по развитию промышленности и улучшению имиджа страны в мире (OECD, 2019^[7]). Согласно докладу «Ведение бизнеса» Всемирного банка (2019^[8]), страна достигла значительных улучшений по вопросам разрешений на строительство, снабжения электроэнергией, регистрации имущества, получения кредитов, защиты миноритарных инвесторов, уплаты налогов, трансграничной торговли и урегулирования неплатежеспособности. Эти реформы существенно улучшили общую легкость ведения бизнеса в стране, которая в 2019 году заняла 25^е место из 190

стран по сравнению с 57^м в 2018 году и вошла в первую десятку стран мира, которые в наибольшей мере улучшили свои показатели (OECD, 2019^[7]).

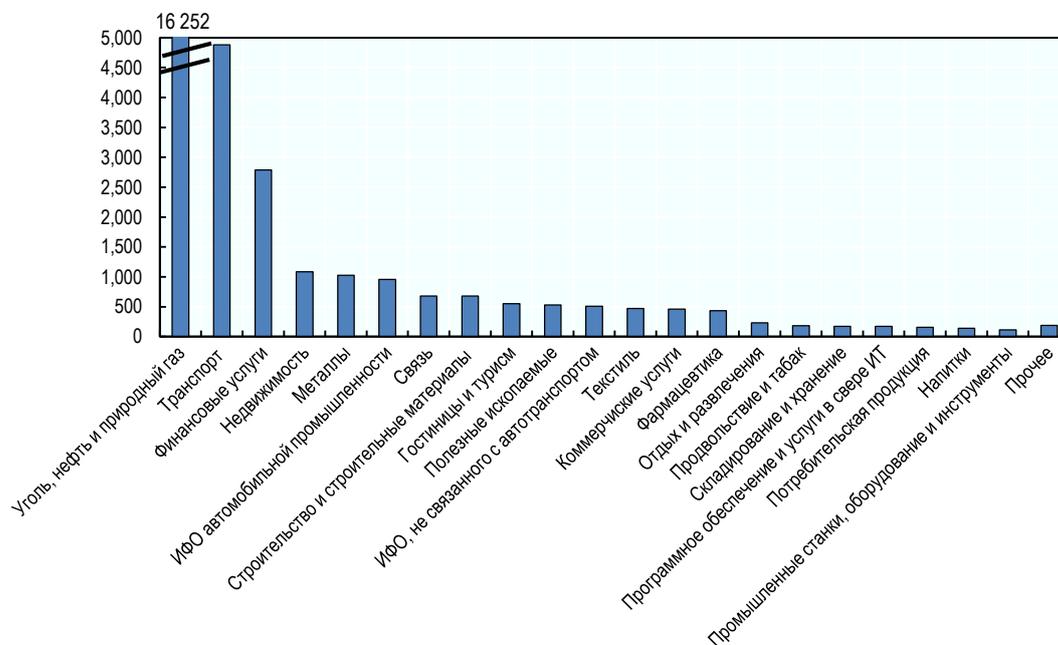
Как показывает одно из последних обследований ОЭСР, проводившихся в Азербайджане, бизнес также воспринимает реформы в Азербайджане положительно: более 50 процентов компаний считают все реформы «хорошими» или «весьма хорошими» (OECD, 2019^[7]). К реформам, хорошо воспринятым бизнесом, относятся приостановка проверок компаний (86 процентов компаний ответили, что это хорошо или весьма хорошо) и предоставление в онлайн-режиме услуг лицензирования (82 процента) и визовых услуг (77 процентов). Прочие инициативы, такие как упрощение налоговой системы и упрощение таможенной системы, также положительно воспринимаются бизнесом в Азербайджане.

Однако, невзирая на такие реформы по улучшению инвестиционного климата, Азербайджану еще необходимо улучшить свои возможности содействия формированию профессиональных навыков, усилению конкуренции компаний и снижения неопределенности. Несмотря на улучшение нормативной основы, существующие условия для ведения бизнеса по-прежнему сдерживают выход новых компаний на рынок и расширение действующих предприятий (EBRD, 2019^[9]). Согласно данным некоторых компаний, которые обследовались ОЭСР, в отраслях, на рост которых нацелено правительство, имеет место волатильность, что создает неопределенность для компаний и препятствует результативности инициатив (OECD, 2019^[7]). Компании с удовлетворением воспримут большую согласованность и долгосрочную приверженность в отношении программы реформ.

Международные данные об объявленных проектах ПИИ в новые предприятия дают представление о трансграничных инвестициях в разрезе видов экономической деятельности в Азербайджане. С 2003 года по 2017 год экономика привлекла проекты ПИИ в новые предприятия в размере 32,7 млрд долл. США, 50 процентов которых (или 16,3 млрд долл. США) были направлены в отрасли угля, нефти и природного газа (см. Рисунок 2.2). Инфраструктурные инвестиции, особенно в транспортной отрасли, привлекли почти 5 млрд долл. США (или 15 процентов совокупных ПИИ в новые предприятия), что является относительно крупным объемом по сравнению с другими странами этого региона. Это согласуется с текущими приоритетами правительства в отношении развития новых торговых маршрутов и транспортных коридоров, в частности, создания зоны свободной торговли «Алят», строительства международного торгового морского порта и железной дороги Баку – Тбилиси – Карс, которые, как ожидается, привлекут дополнительные ПИИ в страну (German-Azerbaijan Chamber of Commerce, 2018^[10]). Другими секторами, которые привлекали ПИИ в новые предприятия, являются финансовые услуги (2,8 млрд долл. США), недвижимость и металлы (приблизительно по 1 млрд долл. США). В целом, правительство признает необходимость диверсификации своих ПИИ, ухода от ПИИ в уголь, нефть и природный газ и увеличения доли ПИИ за пределами нефтяного сектора с 2,6 процента ВВП в 2017 году до 4 процентов к 2025 году, как указано в Стратегической дорожной карте по перспективе национальной экономики (Center for Analysis of Economic Reforms and Communication, 2017^[11]).

Рисунок 2.2. ПИИ в новые предприятия в Азербайджане в разрезе видов экономической деятельности в 2003-2017 годы

Кумулятивный капитал ПИИ в новые предприятия с января 2003 года по сентябрь 2017 года в миллионах долларов США



Примечание: ИФО = изготовители фирменного оборудования. Прочее включает следующее: пластмассы, авиакосмическая промышленность, потребительская электроника, электронные комплектующие, химикаты, медицинские изделия, коммерческие станки и оборудование, бумажная, полиграфическая и тароупаковочная промышленность.

Источник: ОЭСР на основе fDi Markets (2019_[12]), *fDi Markets: the in-depth crossborder investment monitor (база данных)*, fDi Markets, <https://www.fdimarkets.com/>

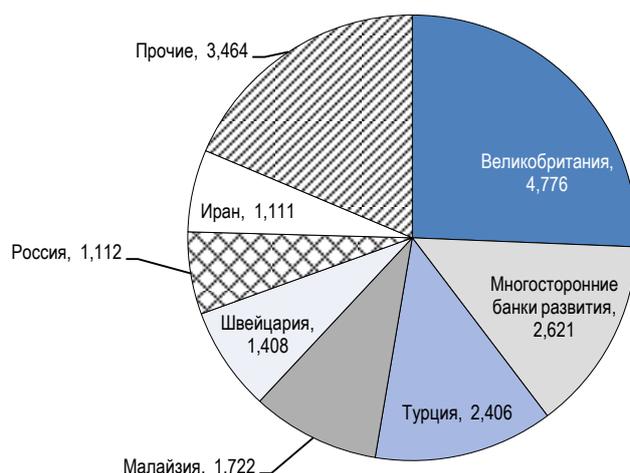
Европейский союз (и, в частности, Великобритания) служит крупнейшим источником прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в Азербайджан, с 2009 года по 2017 год он обеспечил 30 процентов (и 25,7 процента) иностранных инвестиций в основные средства (см. Рисунок 2.3). В основе интереса Великобритании к Азербайджану лежит нефтегазовая отрасль страны, в которой активно участвует компания BP. Многосторонние банки развития в совокупности инвестировали еще 14 процентов, превзойдя инвестиции соседней с Азербайджаном Турции (12,9 процента). Прочие страны, которые осуществляют крупные инвестиции в Азербайджан, относятся к разным географическим регионам: Малайзия (9,3 процента), Швейцария (7,6 процента), Российская Федерация (6 процентов), Иран (6 процентов), Япония (5,3 процента) и Соединенные Штаты Америки (4,5 процента). За исключением Российской Федерации, страны бывшего Советского Союза крупными инвесторами не являются.

Основная часть государственного долга Азербайджана (более 70 процентов) выражена в иностранных валютах, и отношение долга к ВВП увеличивается (с 11 процентов в 2014 году до такого высокого уровня, как 38 процентов в 2016 году). В 2014 году курс азербайджанской валюты, *маната*, снизился на 60 процентов по отношению к доллару США и может столкнуться с дальнейшим давлением в сторону снижения, что ухудшит ситуацию с долгом, выраженным в иностранной валюте, Азербайджана. Ввиду волатильности валютных курсов и рыночной стоимости

основных статей экспорта Азербайджана структура и размер его долга могут стать неустойчивыми в случае, если он столкнется с неблагоприятными потрясениями (IMF, 2016_[13]).

Рисунок 2.3. ПИИ в Азербайджан в разрезе стран-источников в 2009-2017 годы

В миллионах азербайджанских манатов



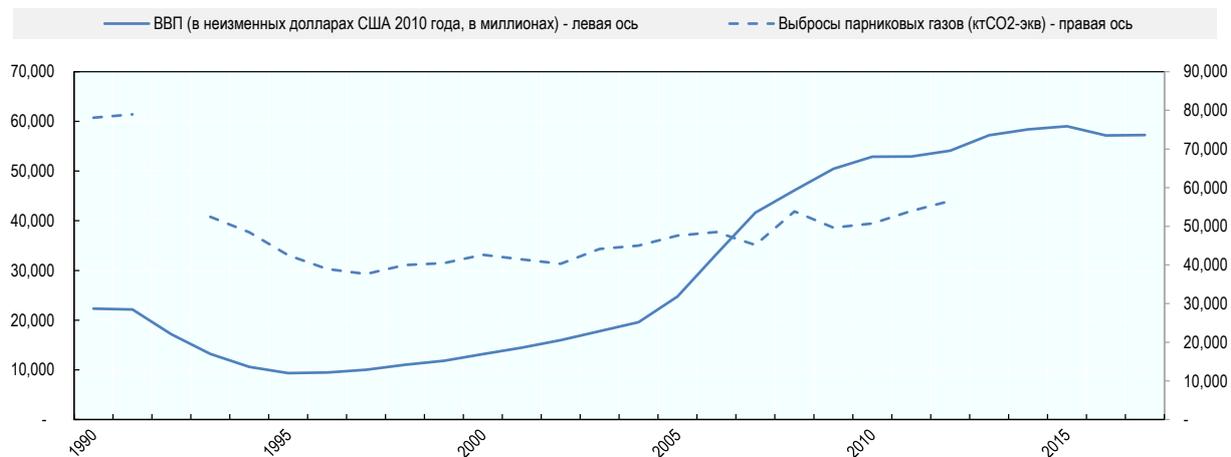
Источник: The State Statistical Committee of the Republic of Azerbaijan (2018_[14]), *Foreign investment directed to fixed capital by foreign countries*, The State Statistical Committee of the Republic of Azerbaijan, <https://www.stat.gov.az/source/construction/en/020en.xls>

Изменение климата

Ввиду сравнительно малого размера страны ее общие выбросы составляют лишь 0,1 процента совокупных глобальных выбросов парниковых газов (ПГ). В 1990-х годах после распада Советского Союза как выбросы ПГ, так и ВВП Азербайджана сократились вдвое. Его выбросы ПГ снизились с 78 мтСО₂-экв в 1990 году до 38 мтСО₂-экв в 1997 году, при этом его ВВП сократился (см. Рисунок 2.4). Последние два десятилетия выбросы Азербайджана медленно увеличиваются, но по состоянию на 2012 год они еще не превысили своих уровней 1990-х годов. С другой стороны, экономика Азербайджана с конца 1990-х годов быстро растет: к 2017 году она была в 2,5 раза крупнее, чем до независимости. Вследствие этого интенсивность выбросов ПГ экономики Азербайджана уменьшилась более чем вдвое с 3,5 кгСО₂-экв на 1 долл. США (в неизменных долларах 2010 года) в 1990 году до 1 кгСО₂-экв на 1 долл. США ВВП к 2012 году. При том что эта цифра является самой низкой интенсивностью выбросов ПГ в странах, анализируемых в данном исследовании, она значительно выше среднего в государствах — членах ОЭСР (0,35 кгСО₂-экв на 1 долл. США в 2012 году) (World Bank, 2019_[11]).

Выбросы на душу населения Азербайджана также снизились с 10,9 тСО₂-экв в 1990 году до 6,1 тСО₂-экв. Хотя эта цифра составляет менее трети показателей других стран, экономика которых зависит от углеводородов, таких как Казахстан и Российская Федерация, и менее половины среднего в государствах — членах ОЭСР на уровне 12,9 тСО₂-экв на душу населения, она значительно выше выбросов на душу населения в соседней Грузии в размере 3,8 тСО₂-экв (World Bank, 2019_[11]).

Рисунок 2.4. Выбросы ПГ и ВВП Азербайджана в 1990-2017 годы



World Bank (2019^[11]), Показатели мирового развития (база данных), Всемирный банк, <https://data.worldbank.org/indicator/EN.ATM.GHGT.ZG>

На энергетику (с учетом сжигания топлива транспортом) приходится основная часть выбросов парниковых газов Азербайджана: в 2012 году 75,3 процента. Хотя это крупная доля, она меньше, чем в 1990 году, когда энергетика составляла 87,2 процента совокупных выбросов. Выбросы Азербайджана, связанные с энергетикой, были на 38,5 процента ниже, чем в 1990 году, а выбросы из всех прочих источников постепенно увеличиваются с тех пор, как Азербайджан стал независимым. В 2012 году на сельское хозяйство приходилось 13,6 процента выбросов, промышленные процессы составляли 5,8 процента и отходы — 4,8 процента (Ministry of Ecology and Natural Resources Republic of Azerbaijan, 2015^[15]).

Текущие тенденции уменьшения атмосферных осадков и повышения температур в связи с изменением климата уже сказываются на сельском хозяйстве Азербайджана, в котором занято 38 процентов населения. Пастбища и жизненно важные культуры, такие как пшеница, хлопок и виноград, особенно уязвимы по отношению к этим изменениям. Страна уже сталкивается с нехваткой водных ресурсов для удовлетворения внутренних потребностей, и прогнозируемые сокращения объемов водных ресурсов (рек, озер, водохранилищ и ледников) увеличат этот дефицит. Число дней, максимальная температура в которые превышает 35 градусов Цельсия, в Азербайджане, быстро увеличилось с 3 в период 1961-1990 годов до 16 в 2000-х годах. В 2010 году в столице Баку было зарегистрировано 44 дня с температурой выше 35 градусов Цельсия, что вело к росту частоты солнечных ударов и случаев госпитализации. Воздействие изменения климата на экономическую активность и благополучие людей, по прогнозам, усилится, если не будут приняты достаточные меры по адаптации к последствиям изменения климата (Ministry of Ecology and Natural Resources Republic of Azerbaijan, 2015^[15]).

2.2. Потребности в инфраструктуре и текущие планы Азербайджана

Инфраструктура Азербайджана является относительно высококачественной по сравнению со странами Евразии и в целом странами с доходами выше средних. По большинству показателей его инфраструктура находится на одном уровне с инфраструктурой Российской Федерации и Турции или лучше нее, исключение составляют воздушное сообщение и автомобильное сообщение (см. Рисунок 2.5). Однако основные фонды на душу населения Азербайджана являются одними из самых низких в бывшем Советском Союзе, и имеются широкие возможности для увеличения

инфраструктурных инвестиций, особенно в модернизацию железных дорог и улучшение орошения, а также водоснабжение и водоотведение. Предоставление инфраструктурных услуг является весьма различным в разных регионах, сельские районы лишены внимания, которое сосредоточено на столичном регионе (World Bank, 2015^[16]). Невзирая на свою сравнительно хорошую инфраструктуру, Азербайджан демонстрирует слабые показатели индекса эффективности логистики Всемирного банка (123^e из 167 стран) в основном из-за своей нематериальной торговой инфраструктуры, такой как уровень квалификации и качество его логистических услуг (World Bank, 2018^[17]).

Рисунок 2.5. Качество инфраструктуры в Азербайджане

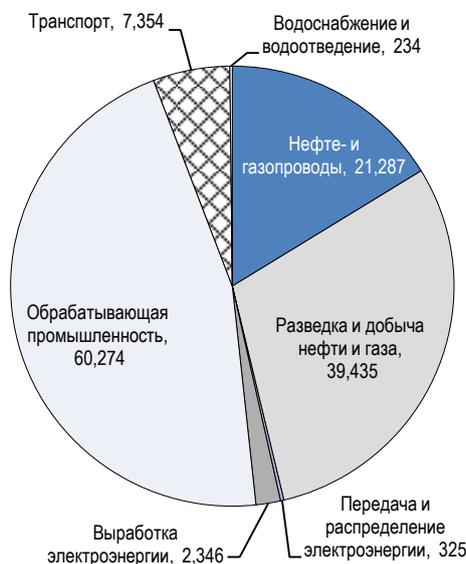


Источник: World Economic Forum (2017^[18]), *The Global Competitiveness Report 2017-2018*, World Economic Forum, <http://www3.weforum.org/docs/GCR2017-2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2017%E2%80%932018.pdf>

Из отслеживаемых планируемых и строящихся инвестиционных проектов объемом 131,4 млрд долл. США энергетические проекты составляют основную часть инвестиций, или 63,4 млрд долл. США (48 процентов) совокупных инвестиций, за ними следуют проекты обрабатывающей промышленности (60,2 млрд долл. США, или 46 процентов) и транспорт (7,5 млрд долл. США, или 6 процентов) (см. Рисунок 2.6). Водные проекты составляют лишь 0,2 процента (234 млн долл. США) совокупных инвестиций и касаются в основном водоснабжения и водоотведения. В инвестициях в энергетику основная часть инвестиций приходится на проекты разведки и добычи нефти и газа (более 62 процентов совокупных энергетических проектов, или 39,4 млрд долл. США), за которыми следуют проекты крупных нефте- и газопроводов (21,2 млрд долл. США, или 34 процента) и выработки электроэнергии (2,3 млрд долл. США, или 4 процента). Инвестиции в передачу и распределение электроэнергии ограничиваются 325 млн долл. США и направлены на модернизацию распределительной сети в городах второстепенного значения и сельских районах (ADB, n.d.^[19]).

Рисунок 2.6. Инвестиционные проекты в Азербайджане в разрезе секторов

Планируемые и строящиеся
В миллионах долларов США



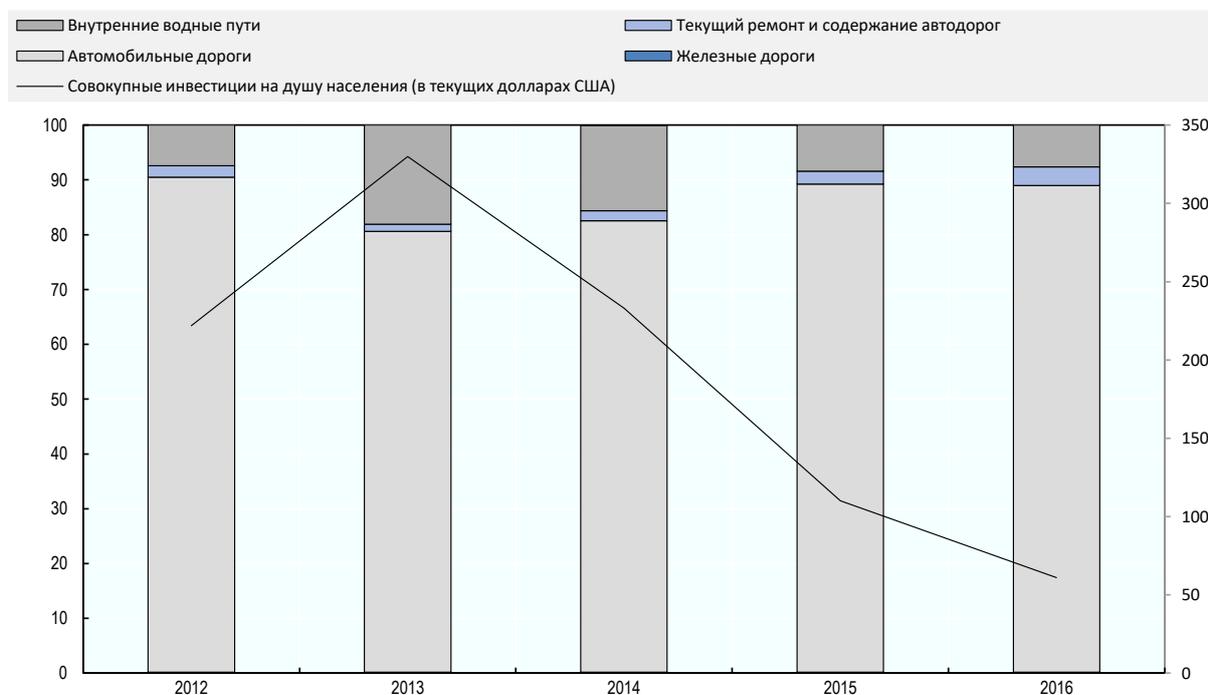
Источник: ОЭСР на основе баз данных по состоянию на июнь 2019 года

Транспорт

Транспортные издержки в Азербайджане высоки, и внутренняя связность за пределами столицы, Баку, является серьезным барьером для экономических перспектив сельских жителей. Автодорожные и железнодорожные сети Азербайджана требуют модернизации и увеличения расходов на их текущий ремонт и содержание, с тем чтобы страна использовала преимущества своего местоположения у Каспийского моря и близости к крупным рынкам, таким как Иран, Российская Федерация и Турция (World Bank, 2015^[16]). Однако в последние годы расходы на душу населения Азербайджана на транспортную инфраструктуру сократились (см. Рисунок 2.7). В государственных расходах на транспортную инфраструктуру преобладают инвестиции в автодорожную инфраструктуру, а инфраструктура внутреннего водного транспорта по-прежнему имеет большое, но второстепенное значение. Лишь 0,2 процента расходов на внутреннюю инфраструктуру относится к железнодорожной сети страны (ITF, 2019^[20]).

Рисунок 2.7. Инвестиции во внутреннюю транспортную инфраструктуру Азербайджана (в 2012-2016 годы)

Распределение по видам перевозок (в процентах) совокупных инвестиций во внутреннюю инфраструктуру (левая ось) и совокупные инвестиции во внутреннюю транспортную инфраструктуру в текущих долларах США на душу населения (правая ось)



Источник: ITF (2019^[20]), *Transport performance indicators*, International Transport Forum, <https://doi.org/10.1787/trsprt-data-en>

Распределение по видам перевозок внутренним транспортом Азербайджана в случае грузов со временем переориентировалось на автомобильные дороги. В 2005 году на автомобильные дороги приходилось только 44 процента грузовых перевозок страны в тонно-километрах, но к 2015 году эта доля увеличилась до 71 процента (15,5 млрд ткм), а доля железных дорог уменьшилась с 56 процентов до 29 процентов (6,2 млрд ткм). В случае пассажирских перевозок доминирование автомобильных дорог является еще более явным: в 2015 году 98 процентов пассажирских перевозок (23,8 млрд пассажиро-км по сравнению с 15,3 млрд пкм в 2009 году) осуществлялось по автомобильным дорогам по сравнению с лишь 2 процентами (0,5 млрд пкм, что меньше 1,1 млрд пкм в 2009 году) по железным дорогам (UNECE, 2018^[21]).

В автодорожной отрасли в главной стратегии развития правительства, «Азербайджан – 2020: Взгляд в будущее», в качестве приоритета указано развитие двух коридоров: одного с востока на запад из столицы Баку в Грузию и еще одного коридора с севера на юг из Российской Федерации в Иран (Government of Azerbaijan, 2012^[22]). Всемирный банк, однако, рекомендует сосредоточиться на второстепенных и местных дорогах для повышения внутренней связности и снижения транспортных и торговых издержек (World Bank, 2015^[16]).

Портовый комплекс Азербайджана на Каспийском море в Баку является важнейшим активом транспортной инфраструктуры страны, и правительство указало в качестве приоритета его дальнейшее развитие путем инвестиций в модернизацию и увеличение пропускной способности, предусмотренных стратегией «Азербайджан – 2020» (Government of Azerbaijan, 2012^[22]). Поскольку при нынешних уровнях добычи Азербайджан может истощить свои запасы нефти и газа в

следующие 30 лет, новый современный порт Баку в районе Алят рассматривается как один из основных компонентов стратегии превращения страны, добывающей нефть, в региональный транспортный и торговый центр (Shepard, 2016^[23]).

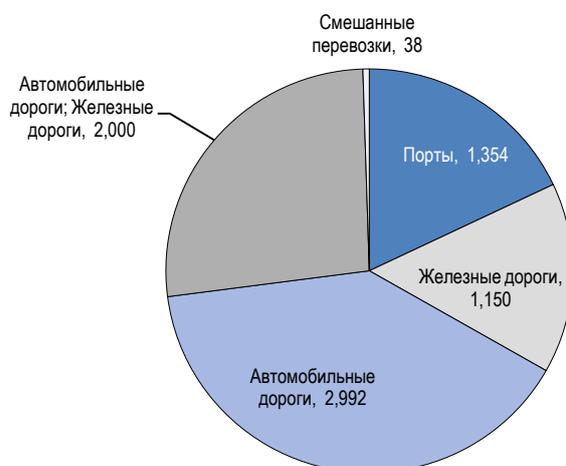
Государственная железнодорожная компания Азербайджана, «Азербайджанские железные дороги», является собственником и оператором железнодорожной сети страны. У Азербайджана имеется международное сообщение с Грузией, Ираном (только из эксклава Нахичевань), Российской Федерацией и Турцией (по железной дороге Карс – Тбилиси – Баку). Ввиду продолжающегося конфликта с Арменией из-за Нагорного Карабаха (самопровозглашенной Республики Арцах) железнодорожное сообщение с Арменией отсутствует, вследствие чего железнодорожные перевозки между большей частью Азербайджана и его эксклавом должны осуществляться в объезд Армении через Иран или Грузию и Турцию. В стратегии «Азербайджан – 2020» железнодорожное сообщение между столицей и Бейюк Кесик (на границе с Грузией) и Ялама (на границе с Россией) указано в качестве приоритетных проектов (Government of Azerbaijan, 2012^[22]).

Ввиду своего стратегического положения у Каспийского моря и близ крупных рынков, таких как Турция, Иран, Европа и Россия, Азербайджан участвует в нескольких международных инициативах, направленных на повышение связности. Азербайджан является одним из основных компонентов инициативы ЕС ТРАСЕКА (транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия) благодаря своему основному порту на Черном море (Баку) и устоявшимся железным дорогам и автомобильным дорогам до Черного моря и далее через Грузию и Турцию (TRACECA, 1998^[24]). Коридор 2 ЦАРЭС также проходит через Азербайджан и связывает Центральную Азию с Кавказом через порт Баку и далее Турцией и Европой через Грузию и его порты на Черном море (ADB, 2017^[25]). Прочие инициативы включают средний коридор «Транскаспийский международный транспортный маршрут» (2019^[26]) (вместе с Грузией и Казахстаном) и транспортный коридор Юг-Запад (вместе с Грузией и Ираном) (Financial Tribune, 2017^[27]).

Планируемые и текущие проекты транспортной инфраструктуры Азербайджана составляют приблизительно 7,5 млрд долл. США и представлены в основном автомобильными дорогами (40 процентов, или почти 3 млрд долл. США) и проектами, направленными на развитие как автомобильных дорог, так и железных дорог (27 процентов, или 2 млрд долл. США) (см. Рисунок 2.8). Остальные инвестиции осуществляются в порты и железные дороги, которые составляют близкие доли в размере, соответственно, 18 процентов и 15 процентов, за ними следуют весьма малые инвестиции в международный логистический центр в размере 38 млн долл. США (или около 1 процента). Инвестиционные проекты в автодорожной отрасли сосредоточены в основном на расширении и реконструкции автомагистралей, которые имеют большое значение для дальнейшего усиления географического положения Азербайджана как важного связующего звена между Черным и Каспийским морями и между Россией и Ираном.

Рисунок 2.8. Проекты в сфере транспорта в Азербайджане в разрезе подсекторов

Планируемые и строящиеся В миллионах долларов США



Примечание: К категории «Автомобильные дороги; железные дороги» относятся проекты, включающие как железнодорожный, так и автодорожный компоненты, а «смешанные перевозки» означают в основном логистические центры.

Источник: исследование ОЭСР на основе баз данных по состоянию на июнь 2019 года.

Проекты повышения трансграничной связности составляют основную часть инвестиций в транспортную отрасль Азербайджана (Таблица 2.2). К ним относятся крупномасштабные проекты автомобильных и железных дорог, а также порты, которые имеют своей целью повышение связности Азербайджана с соседними странами, а также другими международными рынками. Одним из важнейших проектов является транспортный коридор Афганистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия – Турция стоимостью 2 млрд долл. США, направленный на повышение экономической интеграции участвующих в нем стран благодаря увеличению торговли внутри региона (AzerNews, 2018^[28]). Различные проекты также являются частью инициативы «Международный транспортный коридор Север-Юг», например, маршрут грузовых перевозок протяженностью 7 200 км, связывающий Индию, Иран, Азербайджан и Россию морским путем, железными дорогами и автомобильными дорогами, направленный на повышение связности и сокращение транспортных издержек (RailFreight.com, 2019^[29]). Еще одним примером служит железная дорога Астара – Астара — проект стоимостью 1 млрд долл. США, который, как ожидается, станет второй железнодорожной веткой между Ираном и Азербайджаном. Вместе с тем Программа развития железнодорожной отрасли объемом 651 млн долл. США направлена на реконструкцию железнодорожной ветки Сумгаит – Ялама, связывающей Азербайджан с Россией, которая также считается одной из основных веток железнодорожного коридора Север-Юг коридоров ЦАРЭС (ADB, n.d.^[30]).

Таблица 2.2. Актуальные проекты в транспортной отрасли Азерб

| (а) Строящиеся | | | | | |
|---|---------------------------------------|---|-----------------------------------|---|----------------------------|
| Название | Подсектор | Описание | Стоимость проекта (млн долл. США) | Источник финансирования | Тип инвестиций |
| Железная дорога Астара-Астара (Казвин – Решт – Астара) | Железная дорога | Проектом предусматривается строительство моста протяженностью 82,5 метра через реку Астарачай, и, как ожидается, он станет второй железнодорожной веткой между Ираном и Азербайджаном. Проект является частью инициативы «Международный транспортный коридор Север-Юг», направленной на повышение связности и сокращение транспортных издержек. Строительство началось в 2016 году. | 1 000 | АО «Российские железные дороги» и «Азербайджанские железные дороги» в качестве исполнителей проекта. | В новое предприятие |
| Международный морской торговый порт Алят в Баку (фаза 1) | Порт | Проектом предусматривается строительство нового порта на юге столицы Азербайджана, и он представляет собой расширение порта Баку. По завершении проекта пропускная способность порта составит 25 млн тонн и 1 млн ЕЭД. Ожидается, что он станет важным связующим звеном между Европой, Турцией, Ираном, Индией и Россией. Строительство началось в 2016 году. | 760 | Правительство Азербайджана с ЗАО «Международный морской торговый порт Баку» в качестве исполнителей и операторов проекта. | В новое предприятие |
| Программа развития железнодорожной отрасли | Железная дорога | Проектом предусматривается реконструкция железнодорожного полотна и структуры железнодорожной ветки Сумгаит-Ялама. Эта железнодорожная ветка считается одной из основных веток железнодорожного коридора Север-Юг в сети ЦАРЭС. | 651 | АБР, Правительство Азербайджана, Агентство по развитию Франции | В существующее предприятие |
| (б) Планируемые | | | | | |
| Название | Подсектор | Описание | Стоимость проекта (млн долл. США) | Источник финансирования | Тип инвестиций |
| Коридор Афганистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия – Турция | Автомобильная дорога; железная дорога | Проект соединит город Торкунди (Афганистан) с портом Туркменбаши (Туркменистан) и по Каспийскому морю с Баку. Оттуда дальнейшие ветки свяжут Баку с Тбилиси, Поти и Батуми (Грузия) и далее с Анкарой и Стамбулом (Турция). | 2 000 | Правительства Афганистана (20 процентов), Туркменистана (20 процентов), Азербайджана (20 процентов), Грузии (20 процентов), Турции (20 процентов) | В новое предприятие |

| | | | | | |
|---|----------------------|--|-----|-----------------------------|----------------------------|
| Проект расширения автомагистрали Гаджигабул – граница с Грузией | Автомобильная дорога | Проектом предусматривается расширение двухполосного шоссе протяженностью 184 км между Гаджигабулом и границей с Грузией до четырехполосной автомагистрали. Проект финансируется совместно BNP Paribas и Всемирным банком. Проект был утвержден в 2010 году, ожидается, что он будет завершен до конца 2019 года. | 600 | BNP Paribas, Всемирный банк | В существующее предприятие |
|---|----------------------|--|-----|-----------------------------|----------------------------|

Примечание: См. Введение в отношении определения понятия «актуальный» в данном отчете и прочих сведений о том, как отбирались вышеуказанные проекты и определялась их приоритетность.

Источник: CSIS (2019^[31]); UNESCAP (2017^[32])

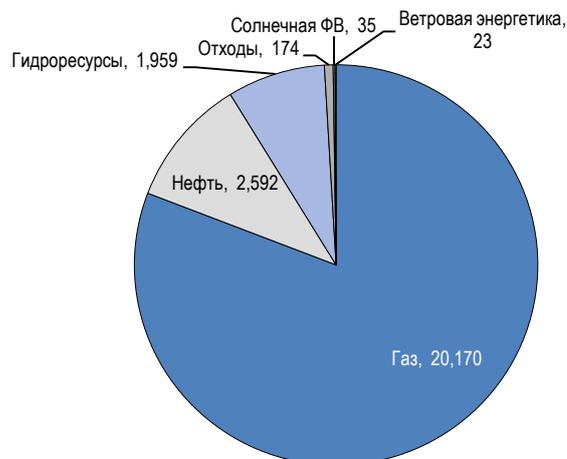
Энергетика

В целом, энергетика Азербайджана извлекает пользу от более высококачественной инфраструктуры, чем другие стратегические секторы, но показатели деятельности систем передачи и распределения электроэнергии страны являются более низкими по сравнению с его соседними странами. Если в энергосистемах соседней Грузии потери составляют 7,3% процента выработки электроэнергии, то уровень потерь в азербайджанских сетях передачи и распределения электроэнергии равен 9,7 процента. Как прочие страны бывшего Советского Союза, Азербайджан достиг всеобщего доступа к электроснабжению.

Энергетика имеет основополагающее значение для азербайджанской экономики. Нефтепродукты составляют более 90 процентов экспорта Азербайджана, а нефтегазовая отрасль образует крупную, но изменчивую долю экономики. На нефть и газ приходилось 33 процента ВВП Азербайджана в 2016 году, когда цены на нефть были низкими (46,4 долл. США за баррель сырой нефти марки Brent), и 50 процентов в 2011 году, когда цены на нефть были выше (112 долл. США за баррель) (Deloitte, 2017^[33]). Для экспорта своих нефти и газа в Турцию и далее Европу у Азербайджана имеется несколько нефте- и газопроводов, которые проходят через его соседнюю страну, Грузию: нефтепровод Баку – Тбилиси – Джейхан (БТД), газопровод Баку – Тбилиси – Эрзурум (БТЭ) и Трансанатолийский газопровод (ТАНАП) (Emerging Markets Forum, 2019^[34]).

В выработке электроэнергии Азербайджан опирается на свои углеводородные ресурсы. На газовых электростанциях вырабатывается 81 процент электроэнергии страны, на нефтяных электростанциях — еще 10 процентов (см. Рисунок 2.9). Азербайджан традиционно в большей мере опирается на нефтяные электростанции, чем на газовые электростанции с более экологически чистым сгоранием природного газа. В 1995 году на первые приходилось 66 процентов вырабатываемой электроэнергии, тогда как на природный газ — лишь 16,9 процента, но к 2000-м годам выработка электроэнергии на природном газе превысила электроэнергию, вырабатываемую на основе нефти. Плотины гидроэлектростанций также являются важной частью структуры электроэнергетики Азербайджана, хотя в прошлом десятилетии их доля была весьма различной. В 2016 году гидроэнергетика составляла 8 процентов (2,0 ТВт·ч) электроэнергии страны, что значительно меньше, чем в 2010 году (18 процентов, 3,4 ТВт·ч), но несколько больше по сравнению с 2015 годом (6,6 процента, 1,6 ТВт·ч). В 2010-х годах Азербайджан также начал вырабатывать электроэнергию на основе сжигания отходов; к 2016 году на отходы приходился 1 процент вырабатываемой электроэнергии. Прочие возобновляемые источники энергии также составляют небольшие, но возрастающие доли структуры электроэнергетики Азербайджана: в 2016 году ветровая энергетика и солнечная фотовольтаика (ФВ) выработали, соответственно, 23 МВт·ч (0,09 процента) и 35 МВт·ч (0,14 процента) по сравнению с 1 МВт·ч (0,005 процента) в 2010 году в случае ветровой энергетика и 5 МВт·ч (0,02 процента) в 2015 году в случае солнечной ФВ (IEA, 2018^[35]).

Рисунок 2.9. Выработка электроэнергии в разрезе видов топлива (ГВт·ч в 2016 году)



Источник: International Energy Agency (2018^[35]), *IEA World Energy Balances 2018*, International Energy Agency, <https://webstore.iea.org/world-energy-balances-2018>

Благодаря своим запасам углеводородов Азербайджан является чистым экспортером энергии и не сталкивается с такими же проблемами энергетической безопасности, как соседняя Грузия. В 2015 году и 2016 году он экспортировал, соответственно, 37,3 мт и 36,5 мт нефти, став третьей крупнейшей страной-экспортером нефти в бывшем Советском Союзе после Российской Федерации и Казахстана. Он также является чистым экспортером природного газа (в 2015 году 6,8 мтнэ, в 2016 году 6,5 мтнэ) и электроэнергии (в 2015 году 0,01 мтнэ, в 2016 году 0,08 мтнэ) (IEA, 2018^[35]).

Хотя правительство Азербайджана указывает на диверсификацию экономики и усиление «ненефтяного сектора» как на основные приоритеты в своей стратегии развития «Азербайджан – 2020», многие ее задачи в энергетике способствуют сохранению доминирующего положения нефти и газа в энергетике и экономике в целом. В стратегии «Азербайджан – 2020» фаза 2 газового месторождения Шах-Дениз и его соединение с Трансанатолийским газопроводом (ТАНАП) указаны в качестве приоритетных задач (Government of Azerbaijan, 2012^[22]).

Правительством определен ряд целевых показателей использования возобновляемых источников энергии и энергоэффективности. *Национальная стратегия по использованию альтернативных и возобновляемых источников энергии в Азербайджане (на 2015-2020 годы)* нацелена на увеличение доли возобновляемых источников энергии в выработке электроэнергии до 20 процентов, а в общем потреблении энергии — до 9,7 процента к 2020 году (EaPGREEN, 2016^[36]). В *Стратегической дорожной карте относительно развития коммунальных услуг* определены следующие задачи диверсификации установленной мощности выработки электроэнергии страны: 350 МВт ветровой энергии, 50 МВт солнечной энергии и 20 МВт биоэнергии к 2020 году (President of Azerbaijan, 2016^[37]). Эта *дорожная карта*, в которой признается неэффективность существующих сетей передачи и распределения электроэнергии, также направлена на сокращение потерь электроэнергии до 7 процентов в Баку и 8 процентов в других районах страны и ограничение потерь природного газа 8 процентами во всей стране (Det Norske Veritas, 2018^[38]).

В том, что касается строящихся и планируемых инвестиционных проектов выработки электроэнергии, внимание Азербайджана сосредоточено на проектах ветропарков, на которые приходится почти 100 процентов инвестиций совокупной мощностью около 824 МВт. Фактически ветровая энергетика является одним из крупнейших потенциальных источников выработки энергии из возобновляемых источников потенциальной мощностью 4 500 МВт (Aliyeva, 2018^[39]). Однако,

несмотря на этот потенциал, инвестиции в проекты ветровой энергетики малы по сравнению с продолжающимися инвестициями в нефтегазовую отрасль. Энергетические проекты Азербайджана в большой мере сосредоточены на крупномасштабных проектах разведки и добычи нефти и газа, а также нефте- и газопроводах (Таблица 2.3). Некоторые из этих проектов являются частью Южного газового коридора, который состоит из нескольких инфраструктурных проектов, направленных на повышение энергетической безопасности Турции и Европейского союза благодаря поставкам газа из Каспийского региона в Европу (АИВ, 2016^[40]).

Одним из наиболее значительных строящихся проектов, который, как ожидается, будет иметь и экологические последствия, является проект полномасштабной разработки месторождения Шах-Дениз — один из крупнейших проектов освоения газового месторождения в мире, стоимость которого оценивается приблизительно в 28 млрд долл. США и который финансируется консорциумом нефтяных компаний. Он позволит экспортировать газ из Азербайджана в Европу и Турцию газопроводами протяженностью более 3 500 км через Азербайджан, Грузию, Турцию, Грецию, Болгарию, Албанию и по дну Адриатического моря в Италию. Еще одним важным планируемым проектом является проект Трансанатолийского газопровода (ТАНАП) протяженностью 1 850 км, который позволит Азербайджану почти утроить свой экспорт природного газа с 8,1 млрд м³ в год до приблизительно 24 млрд м³ в год и таким образом повысить интеграцию страны в региональные и европейские рынки энергоносителей (АИВ, 2016^[40]).

Таблица 2.3. Актуальные проекты в энергетике Азербайджана

| (а) Строящиеся | | | | | |
|--|--------------------------------|--|-----------------------------------|---|---------------------|
| Название | Подсектор | Описание | Стоимость проекта (млн долл. США) | Источник финансирования | Тип инвестиций |
| Полномасштабная разработка месторождения Шах-Дениз (ГРМ) | Разведка и добыча нефти и газа | Проектом предусматривается полномасштабная разработка месторождения Шах-Дениз с добавлением к нынешним 8 млрд м ³ /год (первый этап) 16 млрд м ³ газа в год (второй этап). Поскольку это один из крупнейших проектов разработки газового месторождения, его расширение существенно повысит безопасность и разнообразие импорта газа в Европе. Он позволит экспортировать газ из Азербайджана в Европу и Турцию. Проект строится с 2015 года. | 28 000 | BP Global, TPAO, ГНКАР, PETRONAS, Lukoil, NICO | В новое предприятие |
| Проект соединительного газопровода (AGRI) СПГ Азербайджан – Грузия – Румыния | Нефте- и газопровод | Проектом предусматривается строительство газопровода СПГ для поставок СПГ из Азербайджана через Черное море в Румынию и терминал регазификации в румынском порту Констанца. Прогнозируемая пропускная способность проекта составляет от 2 до 8 млрд м ³ /год. | 4 500 | ГНКАР, GOGC, MVM Group | В новое предприятие |
| Трансадриатический газопровод | Нефте- и газопровод | Проектом предусматривается строительство газопровода протяженностью 878 км, которым природный газ с месторождения Шах-Дениз-2 в Азербайджане будет транспортироваться на юг Италии и далее в Западную Европу. Первоначальная годовая пропускная способность проекта составит 10 млрд м ³ . Проект | 4 287 | Snam Rete Gas, BP Global, ГНКАР, Fluxys, Enagas, AXPO Group | В новое предприятие |

| | | | | | |
|--|---|--|-------|---|----------------------------|
| | | представляет собой заключительный сегмент Южного газового коридора для транспортировки природного газа из Каспийского моря в Европу. | | | |
| Транс-каспийский газопровод | Нефте- и газопровод | Проектом предусматривается строительство газопровода протяженностью 300 км, которым будет транспортироваться газ из Туркменистана в Россию через Казахстан. Общая пропускная способность составит 10 млрд м ³ /год. | 3 000 | Правительство Азербайджана | В новое предприятие |
| Программа инвестиций в повышение качества распределения электроэнергии, первый транш | Передача и распределение электроэнергии | Проектом предусматривается модернизация распределительных сетей в городах второстепенного значения и сельских районах для повышения надежности снабжения электроэнергией домашних хозяйств. В общем, проект, как ожидается, принесет пользу 1,4 млн потребителей и послужит стимулом для экономики в целом. | 325 | АБР | В существующее предприятие |
| (b) Планируемые | | | | | |
| Проект Трансанаголийского газопровода (ТАНАП) | Нефте- и газопроводы | По проекту планируется построить газопровод протяженностью 1 850 км от месторождения Шах-Дениз-2 в Азербайджане до Турции. Его общая пропускная способность составит 16 млрд м ³ /год, 6 млрд м ³ /год будет потреблять Турция, остаток будет продаваться на рынках Юго-Восточной Европы. Проект является частью Программы Южного газового коридора, он был утвержден в 2016 году. | 8 600 | ЕБРР; Всемирный банк; АБИИ; ЕИБ; Турция; British Petroleum; частные коммерческие источники; Азербайджан | В существующее предприятие |
| Проект газового НПЭ Алят | Природный газ | Планируемым проектом предусматривается строительство газовой электростанции мощностью 750 МВт в Азербайджане. Проект сталкивался со значительными задержками. Газовый НПЭ Алят представляет собой первый проект независимого производителя электроэнергии (НПЭ) в стране. | 1 100 | Korea Electric Power Corp | В новое предприятие |
| Проект ветропарка в Каспийском море | Ветровая энергетика | Планируемым проектом предусматривается строительство ветропарка мощностью 200 МВт в Каспийском море, финансируемого Экспортно-импортным банком Китая. Проект, как ожидается, в полной мере послужит вкладом в потенциал возобновляемых источников энергии Азербайджана. | 510 | Экспортно-импортный банк Китая | В новое предприятие |
| Проект ветропарка на острове Пираллахи | Ветровая энергетика | Проектом предусматривается строительство ветровой электростанции мощностью 200 МВт для стабильного снабжения электроэнергией островов Пираллахи и Чиров. | 430 | н.д. | В новое предприятие |
| Ветропарк Пирекушкул | Ветровая энергетика | Проект включает строительство ветропарка, расположенного на полуострове Апшерон, Азербайджан. Совокупная мощность оценивается в 100 МВт. | 226 | н.д. | В новое предприятие |

Примечание: См. Введение в отношении определения понятия «актуальный» в данном отчете и прочих сведений о том, как отбирались вышеуказанные проекты и определялась их приоритетность. GOGC = Georgian Oil and Gas Corporation; NICO = Naftiran Intertrade Company; PETRONAS = Petroliam Nasional Berhad (нефтегазовая компания Малайзии); ГНКАР = Государственная нефтяная компания Азербайджанской Республики, TPAO = Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (Turkish Petroleum)

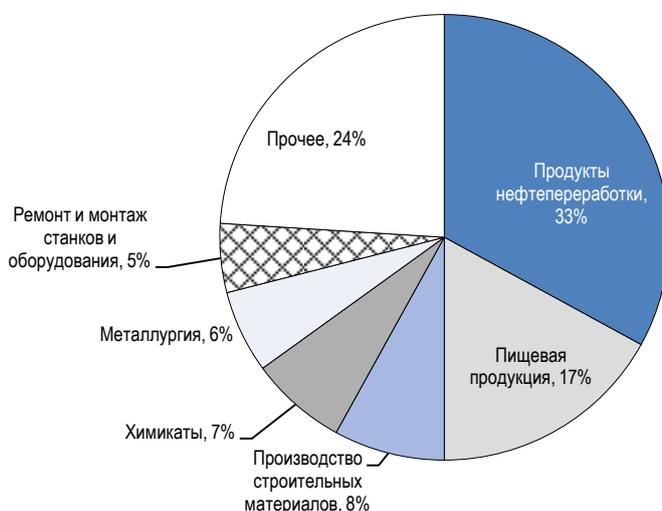
Источник: ADB (2019^[41]), AGRI (n.d.^[42]), AIIB (2019^[43]); BP Azerbaijan (n.d.^[44]), CSIS (2019^[31]), Dealogic (2019^[45]), the Export-Import Bank of China (2019^[46]), IJGlobal (2019^[47]), Renewables Now (n.d.^[48]), Thomson One (2019^[49]), Trans Adriatic Pipeline AG (n.d.^[50]), Trans-Caspian Pipeline (n.d.^[51]) по состоянию на июнь 2019 года.

Промышленный сектор и горнодобывающая промышленность

Обрабатывающая промышленность Азербайджана тесно связана с нефтегазовой отраслью страны: нефтепереработка и производство химикатов, в основном нефтехимической продукции, составляют, соответственно, 33 процента и 7 процентов промышленного производства (см. Рисунок 2.10). Помимо углеводородной продукции, единственной другой отраслью обрабатывающей промышленности, которая играет значительную роль в экспорте Азербайджана, является металлургия: прежде всего алюминиевая, железная и медная промышленность. В случае алюминиевой промышленности, однако, Азербайджан экспортирует больше алюминия-сырца, чем готовой алюминиевой продукции (например, алюминиевых пластин) (Observatory of Economic Complexity, 2017^[6]).

Рисунок 2.10. Категории продукции обрабатывающей промышленности в стоимостном выражении в 2017 году

В процентных долях совокупного объема производства продукции обрабатывающей промышленности



Источник: The State Statistical Committee of the Republic of Azerbaijan (2018^[52]), *Industry of Azerbaijan: Manufacture of the most important types of industrial products in natural value*, The State Statistical Committee of the Republic of Azerbaijan, <https://www.stat.gov.az/source/industry/?lang=en>

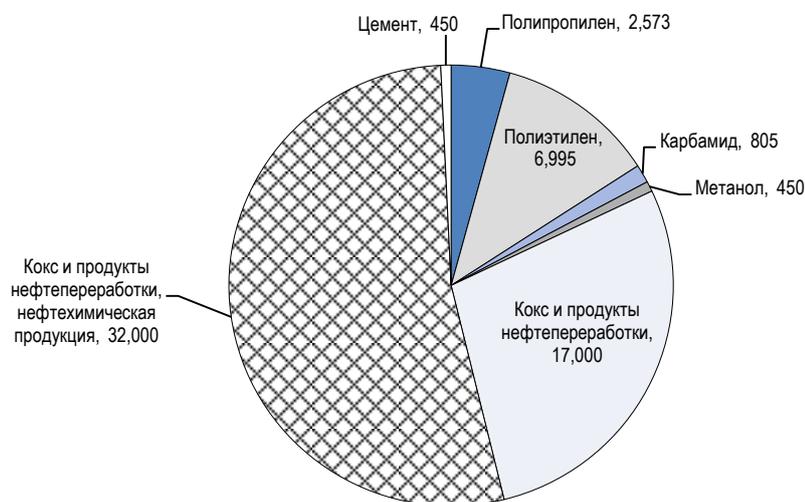
В Стратегической дорожной карте относительно развития тяжелой промышленности и машиностроения развитие следующих отраслей названо приоритетным для уменьшения зависимости от нефти и газа: горнодобывающая промышленность, металлургия, производство строительных материалов (цемента), переработка нефти и газа и производство электрического оборудования. К 2020 году Азербайджан намерен построить новый завод по добыче и переработке

железной руды и уменьшить свою зависимость от импорта запасных частей сельскохозяйственного оборудования на 65 процентов и газового оборудования — на 45 процентов (President of Azerbaijan, 2016^[53]). В стратегии «Азербайджан – 2020» перечислены различные отрасли, которые следует развивать, помимо указанных в *Стратегической дорожной карте*: алюминиевая промышленность, космическая промышленность и пищевая промышленность (Government of Azerbaijan, 2012^[22]).

Инвестиции Азербайджана в обрабатывающую промышленность в большой мере сосредоточены на проектах в отношении кокса и продуктов нефтепереработки, а также химикатов. Согласно рисунку 2.11 (ниже), на углеводородные проекты производства топлива (кокса и продуктов нефтепереработки) и нефтехимической продукции приходится основная часть инвестиций в промышленность Азербайджана. Более 53 процентов (32 млрд долл. США) инвестиций направляются на производство как топлива, так и нефтехимической продукции, еще 28 процентов инвестиций сосредоточены исключительно на топливе (коксе и продуктах нефтепереработки). Проекты производства нефтехимической продукции, такой как полиэтилен (12 процентов) и полипропилен (4 процента), также образуют значительную долю инвестиций. Эти проекты, как ожидается, будут способствовать развитию нефтехимической и химической промышленности, в частности, благодаря современным технологиям, что позволит Азербайджану быть одним из крупнейших производителей в регионе. Так, Сумгаитский полипропиленовый завод представляет собой проект стоимостью 995 млн долл. США, расположенный близ столицы Баку, на котором планируется производить около 184 000 тонн полипропилена в год, 70 процентов которого будет экспортироваться в Европу, Турцию и другие соседние страны (Таблица 2.4).

Рисунок 2.11. Проекты промышленного сектора в Азербайджане в разрезе подсекторов

В миллионах долларов США



Источник: исследование ОЭСР на основе информации по состоянию на июнь 2019 года

Таблица 2.4. Актуальные проекты промышленного сектора Азербайджана

| Название | Подсектор | Описание | Стоимость проекта (млн долл. США) | Источник финансирования | Тип инвестиций |
|---|--|---|-----------------------------------|---|---------------------|
| Газоперерабатывающий и нефтехимический комплекс ГНКАР | Кокс и продукты нефтепереработки; химикаты | Проектом предусматривается строительство газоперерабатывающего и нефтехимического комплекса в 60 км к югу от Баку. Общая мощность комплекса составит приблизительно 10 млрд м ³ природного газа в год. Проект строится с 2016 года. | 15 000 | ГНКАР | В новое предприятие |
| Завод «Этиленполиэтилен» ГК «Азербхимия» | Химикаты | Проектом предусматривается строительство 19 нефтехимических заводов на основе современных технологий. Эти заводы позволят Азербайджану стать крупнейшим производителем различной нефтехимической продукции в регионе. Проект строится с 2008 года. | 6 000 | Частные инвестиции государственного концерна «Азербхимия» | В новое предприятие |
| Сумгаитский полипропиленовый завод | Химикаты | Проектом предусматривается строительство полипропиленового завода в 30 км к северу от Баку. Ожидаемая мощность — 184 000 тонн в год, в том числе 30 процентов для местного рынка, остальная часть — для экспорта в Европу, Турцию и СНГ. Проект строится с 2013 года. | 995 | ГНКАР; Gilan Holding; Pasha Holding; Azersun Holding. | В новое предприятие |
| (б) Планируемые | | | | | |
| Название | Подсектор | Описание | Стоимость проекта (млн долл. США) | Источник финансирования | Тип инвестиций |
| Бакинский нефтегазоперерабатывающий комплекс | Кокс и продукты нефтепереработки | Проект планируется с 2014 года | 17 000 | ГНКАР | н.д. |
| Нефтеперерабатывающий и нефтехимический комплекс в Гарадаге | Кокс и продукты нефтепереработки; химикаты | Проект планируется с 2012 года | 17 000 | ГНКАР | В новое предприятие |

Примечание: См. Введение в отношении определения понятия «актуальный» в данном отчете и прочих сведений о том, как отбирались вышеуказанные проекты и определялась их приоритетность. ГНКАР = Государственная нефтяная компания Азербайджанской Республики.

Источник: ГНКАР GPC (2019^[54]), Chemicals Technology (2019^[55]), Thomson One (2019^[49]), IJGlobal (2019^[47]).

Вода

В Азербайджане осуществляются ограниченные инвестиции в водное хозяйство. В настоящее время имеется лишь один проект, финансируемый Всемирным банком, связанный со Вторым национальным проектом водоснабжения и водоотведения, в совокупном размере 234 млн долл. США. Проект направлен на предоставление надежных услуг водоснабжения и водоотведения в отдельных региональных центрах страны (World Bank, n.d.^[56]). В целом, инфраструктура водоснабжения и водоотведения Азербайджана является сравнительно качественной. Его доля

населения, обеспеченного чистой водой, (92 процента) является второй самой высокой в регионе после Казахстана (93 процента), а его водоснабжение — вторым наиболее надежным после Грузии (World Economic Forum, 2017^[18]). Вместе с тем лишь около половины земель, потенциально пригодных для возделывания, в Азербайджане оснащены для орошения, а на половине площади орошаемых сельскохозяйственных угодий отсутствует соответствующий дренаж (ADB, 2019^[57]). Для дальнейшего улучшения водохозяйственной инфраструктуры Азербайджана *Стратегической дорожной картой относительно развития коммунальных услуг* предусмотрено сокращение к 2020 году коммерческих потерь воды с 20 процентов по крайней мере до 14 процентов и потерь, связанных с распределением, с 31 процента до 25 процентов. Она также нацелена на повышение уровня водоотведения с 46 процентов до 65 процентов (President of Azerbaijan, 2016^[37]).

2.3. Сильные и слабые стороны существующей институциональной структуры для планирования устойчивой инфраструктуры

Стратегическое планирование и взаимосвязи между долгосрочными задачами, планами в отношении инфраструктуры и экологическими соображениями

В 2012 году Азербайджан утвердил стратегию долгосрочного развития «Азербайджан – 2020: взгляд в будущее», в которой излагается видение правительства относительно повышения темпов экономического роста, диверсификации, ухода от ископаемого топлива и развития основных отраслей, в частности, информационных и коммуникационных технологий (ИКТ) и логистики (см. Таблица 2.5 и Таблица 2.6). В 2016 году правительство дополнило этот документ *Стратегической дорожной картой по перспективе национальной экономики* и двенадцатью дорожными картами по секторам в отношении важнейших секторов экономики с количественными целевыми показателями до 2020 года, 2025 года и некоторыми неопределенными целевыми показателями на период после 2025 года.

Азербайджану необходима более долгосрочная стратегия развития, предпочтительно на период до середины века, с тем чтобы он спланировал свой переход на другие виды экономической деятельности. При том что в стратегии «Азербайджан – 2020» и *Стратегической дорожной карте* рассматриваются экологические проблемы, в них не формулируется четкий план действий относительно выбросов парниковых газов или долгосрочной устойчивости транспортной системы и энергосистемы страны. Азербайджану принесет пользу последовательный документ с сильным акцентом на окружающей среде и, что принципиально важно, достаточно длительным временным горизонтом, с тем чтобы можно было оценить синергизм и компромиссы, связанные с различными инфраструктурными инвестициями.

Кроме того, в Азербайджане отсутствуют официальные стратегии, вместо этого им определены стратегические направления развития определенных важнейших секторов. Одна из главных целей *Стратегической дорожной карты* состоит в укреплении секторов экономики за пределами нефтяного сектора благодаря увеличению потоков прямых иностранных инвестиций (ПИИ), поддержке отраслей за пределами нефтяного сектора, ориентированных на экспорт, и увеличению занятости в секторе услуг (в частности, в сфере туризма) и производства биржевых товаров (например, промышленном секторе и пищевой промышленности). Наряду с этим, в *Стратегической дорожной карте* правительству рекомендуется уменьшить зависимость бюджета от трансфертов из государственного нефтяного фонда СОФАЗ (фонда национального благосостояния Азербайджана) с приблизительно 50 процентов в 2016 году до 15 процентов к 2025 году. Однако, невзирая на эти задачи диверсификации экономики, нефтегазовый сектор по-

прежнему занимает важное место в видении развития страны, прежде всего в связи с увеличением добычи на газовом месторождении Шах-Дениз.

В числе профильных дорожных карт, которыми сопровождалась *Стратегическая дорожная карта по перспективе национальной экономики* Азербайджана, были стратегии разведки и добычи нефти и газа (*Стратегическая дорожная карта относительно развития нефтяной и газовой промышленности*) и конечного потребления энергоносителей (полученных из углеводородов и прочих источников) (*Стратегическая дорожная карта относительно развития коммунальных услуг*). Однако в Азербайджане отсутствует стратегия в отношении энергетики в целом, и в настоящее время не существует законодательства о стандартах энергоэффективности. Правительство находится в процессе разработки этих документов (EU Neighbours, 2018^[58]).

В транспортной отрасли в стратегии «Азербайджан – 2020» и *Стратегической дорожной карте относительно развития логистики* определены задачи развития транспорта, в основном с точки зрения международной связности и упрощения торговли. Ни в первом, ни во втором документе не представлен целостный план развития транспортной отрасли, в частности, улучшения второстепенных и сельских дорог для повышения связности внутри страны, низкий уровень которой указан в качестве барьера для регионального экономического развития (World Bank, 2015^[16]).

Институциональная структура и процессы принятия решений

Последние институциональные изменения ослабили положение основных инфраструктурных секторов. В 2017 году произошло слияние Министерства транспорта Азербайджана с Министерством связи и высоких технологий и было сформировано Министерство транспорта, связи и высоких технологий. С точки зрения распределения кадровых ресурсов в новом министерстве сохраняется доминирование прежнего Министерства связи и высоких технологий: согласно данным веб-сайта нового министерства, в двух управлениях по вопросам транспорта насчитывается только 23 сотрудника, а в четырех управлениях по вопросам ИКТ занято 40 человек. Кроме того, министр и все его заместители ранее работали в Министерстве связи и высоких технологий (Ministry of Transport, Communications and High Technologies of the Republic of Azerbaijan, n.d.^[59]).

В 2019 году в Азербайджане было упразднено Государственное агентство по альтернативным и возобновляемым источникам энергии, которое ранее разработало *Национальную стратегию Азербайджана по использованию альтернативных и возобновляемых источников энергии (на 2015-2020 годы)* (President of Azerbaijan, 2019^[60]). Неясно, какие государственные органы в настоящее время ответственны за выполнение функций, предусмотренных портфелем Агентства, и каким образом схожая единица, специализирующаяся на возобновляемых источниках энергии, будет интегрирована — и будет ли она интегрирована — в новую институциональную структуру Азербайджана.

Азербайджан является стороной Конвенции об оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС) в трансграничном контексте (Конвенции Эспо), и в 2018 году Азербайджан принял закон «Об оценке воздействия на окружающую среду». Однако стороны Конвенции сообщают о том, что действующее законодательство Азербайджана и то, что в настоящее время отсутствуют подзаконные акты об ОВОС, не соответствует статьям Конвенции (UNECE, 2019^[61]).

В отличие от соседней Грузии Азербайджан не является подписантом Протокола по стратегической экологической оценке (СЭО). Однако Азербайджан совместно с программой EaP GREEN проводил пилотную СЭО *Национальной стратегии по использованию альтернативных и возобновляемых источников энергии в Азербайджане (на 2015-2020 годы)* (EaPGREEN, 2016^[36]). В рамках программы EaP также поддерживаются учебные программы и семинары в Азербайджане, равно как и публикация документов о пользе СЭО на азербайджанском языке для поощрения внедрения и применения этого инструмента (UNECE, n.d.^[62]).

Перечень значимых стратегических документов

Таблица 2.5. Основные действующие стратегические документы

| | Статус | Временной горизонт | Охватываемые секторы | Основные цели |
|--|-------------------------|--------------------|---|---|
| Первый определяемый на национальном уровне вклад (ОНВ) | Представлен в 2017 году | 2017-2030 годы | Экономика в целом | <ul style="list-style-type: none"> • Целевой показатель: достижение к 2030 году сокращения на 35 процентов совокупных выбросов парниковых газов по сравнению с уровнями 1990 года • Основные отрасли, в которых будут сокращены выбросы: энергетика (обеспечение разработки законодательных актов и нормативных документов об энергетике, замена используемых технологий современными экологичными технологиями, реконструкция энергораспределительных сетей, например, для сокращения потерь газа в газораспределительных сетях на 1 процент к 2020 году); транспортная отрасль (содействие использованию электротранспортных средств в общественном транспорте, обеспечение электрификации железнодорожных дорог); сектор управления отходами (создание современной системы управления твердыми отходами) |
| Азербайджан – 2020: взгляд в будущее | Утвержден в 2012 году | 2011-2020 годы | Управление, транспорт, энергетика, водное хозяйство, промышленность | <ul style="list-style-type: none"> • Достижение к 2020 году ВВП на душу населения в размере 13 000 долл. США • Достижение самых высоких позиций в группе стран с высоким уровнем развития человеческого потенциала согласно классификации развития человеческого потенциала Программы развития ООН • Обеспечение увеличения строительства и использования возобновляемых и альтернативных источников энергии • Модернизация 6 международных аэропортов • Обеспечение сел и городов водоочистными установками и обеспечение регулярного мониторинга качества воды для улучшения водоснабжения • Модернизация нефтехимической промышленности • Обеспечение диверсификации экономики и уход от нефтегазового сектора |

| | | | | |
|---|-----------------------|----------------|---|--|
| Стратегическая дорожная карта по перспективе национальной экономики | Утвержден в 2016 году | 2016-2025 годы | Управление, энергетика, промышленность, транспорт | <ul style="list-style-type: none"> • Дальнейшее укрепление судебной системы • Улучшение условий для ведения бизнеса • Обеспечение утверждения наиболее целесообразных и конкурентоспособных ставок налогов и тарифов • Развитие транспортно-логистических коридоров регионального масштаба • Минимизация энергопотребления для производства одной единицы ВВП благодаря увеличению доли возобновляемых источников энергии |
| Стратегическая дорожная карта относительно развития логистики и торговли в Азербайджанской Республике | Утвержден в 2016 году | 2016-2025 годы | Управление, энергетика, промышленность, транспорт | <ul style="list-style-type: none"> • Преобразование Азербайджана в региональный логистический центр • Проведение технико-экономических обоснований для увеличения числа зон свободной торговли • Увеличение объема торговли и содействие торговле продукцией с более высокой добавленной стоимостью для диверсификации экономики • Усиление роли частного сектора в экономике |
| Национальная стратегия по использованию альтернативных и возобновляемых источников энергии в Азербайджане (на 2015-2020 годы) | Утвержден в 2015 году | 2015-2020 годы | Управление, энергетика | <ul style="list-style-type: none"> • Увеличение доли возобновляемых источников энергии в энергетике • Создание структур централизованного управления возобновляемой энергетикой • Создание нормативно-правовой основы для ее применения в секторе альтернативных и возобновляемых источников энергии • Улучшение тарифной политики в отношении возобновляемых источников энергии |
| Стратегическая дорожная карта относительно развития нефтяной и газовой промышленности | Утвержден в 2016 году | 2016-2025 годы | Энергетика, промышленность | <ul style="list-style-type: none"> • Обеспечение национальной энергетической безопасности, например, путем защиты прибрежной энергетической инфраструктуры • Диверсификация вариантов транспортировки газа • Развитие отношений в сфере нефтяной и газовой промышленности с каспийскими и европейскими государствами |
| Стратегическая дорожная карта относительно развития коммунальных услуг | Утвержден в 2016 году | 2016-2025 годы | Энергетика, водное хозяйство | <ul style="list-style-type: none"> • Увеличение инвестиций в альтернативные и возобновляемые источники энергии • Увеличение потенциала выработки электроэнергии страны на 1 000 МВт в следующие 5-10 лет и выработка 420 МВт из возобновляемых источников |

| | | | | |
|---|-----------------------|----------------|----------------|---|
| | | | | (ветровой энергии — 350 МВт, солнечной энергии — 50 МВт, биоэнергии — 20 МВт) |
| | | | | <ul style="list-style-type: none"> Пересмотр тарифов на рынке энергоносителей |
| Стратегическая дорожная карта относительно развития тяжелой промышленности и машиностроения | Утвержден в 2016 году | 2016-2025 годы | Промышленность | <ul style="list-style-type: none"> Внедрение энергосберегающих технологий, которые также соответствуют экологическим стандартам Увеличение объема производства тяжелой промышленности |

Таблица 2.6. Прочие значимые документы

| | Статус | Временной горизонт | Охватываемые секторы |
|---|-----------------------|--------------------|--|
| Стратегическая дорожная карта относительно развития индустрии специализированного туризма в Азербайджанской Республике | Утвержден в 2016 году | 2016-2025 годы | Многосекторный |
| План действий по улучшению экологической ситуации на 2010-2014 годы | Утвержден в 2010 году | 2010-2014 годы | Многосекторный |
| Национальная программа экологически устойчивого социального и экономического развития на период 2003–2010 годов | Утвержден в 2003 году | 2003-2010 годы | Многосекторный |
| Государственная программа социально-экономического развития регионов Азербайджана на период 2009–2013 годов | Утвержден в 2009 году | 2009-2013 годы | Многосекторный, в основном энергетика и водное хозяйство |
| Государственная программа по лесовосстановлению и облесению на период 2003–2008 годов | Утвержден в 2003 году | 2003-2008 годы | Многосекторный |
| Государственная программа относительно летних/зимних пастбищ, эффективного использования лугов и предотвращения опустынивания на период 2004–2010 годов | Утвержден в 2004 году | 2004-2010 годы | Многосекторный |
| Государственная программа развития топливно-энергетического комплекса на период 2005–2015 годов | Утвержден в 2005 году | 2005-2015 годы | Энергетика |
| Программа развития гидрометеорологии на период 2004–2010 годов | Утвержден в 2004 году | 2004-2010 годы | Водное хозяйство |
| Государственная стратегия управления опасными отходами на период 2004–2010 годов | Утвержден в 2004 году | 2004-2010 годы | Управление отходами |

Литература

- ADB (2019), *Azerbaijan: Country Partnership Strategy (2019-2023)*, ADB, Manila, [57]
<https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/510266/cps-aze-2019-2023.pdf>.
- ADB (2019), *Projects and Tenders (database)*, <https://www.adb.org/projects?terms=>. [41]
- ADB (2017), *The CAREC Corridors - Linking the Russian Federation with South Asia and the Middle East*, <https://www.adb.org/news/infographics/carec-corridors-linking-russian-federation-south-asia-and-middle-east>. [25]
- ADB (n.d.), *Azerbaijan: Power Distribution Enhancement Investment Program*, [19]
<https://www.adb.org/projects/42401-014/main#project-pds>.

- ADB (n.d.), *Azerbaijan: Railway Sector Development Program*, [30]
<https://www.adb.org/projects/48386-004/main>.
- AGRI (n.d.), *The First LNG Project to be Developed in the Black Sea*, <http://agriling.com/>. [42]
- AIIB (2019), *Approved and Proposed Projects*, [43]
<https://www.aiib.org/en/projects/approved/index.html#>.
- AIIB (2016), *Republic of Azerbaijan: Trans Anatolian Natural Gas Pipeline (TANAP) Project*, [40]
 AIIB, Beijing, <https://www.aiib.org/en/projects/approved/2016/download/trans-anatolian/document/tanap-project-document.pdf>.
- Aliyeva, K. (2018), *Wind power generation greatly increases in Azerbaijan*, AzerNews, [39]
https://www.azernews.az/oil_and_gas/136315.html.
- AzerNews (2018), *First cargo via Afghanistan-Turkmenistan-Azerbaijan-Georgia-Turkey transport corridor to be shipped in October*, <https://www.azernews.az/business/137118.html>. [28]
- BP Azerbaijan (n.d.), *Shah Deniz Stage 2*, [44]
https://www.bp.com/en_az/caspian/operationsprojects/Shahdeniz/SDstage2.html.
- Center for Analysis of Economic Reforms and Communication (2017), *Azerbaijan Economic Reforms Review*, <http://www.vusalmusayev.com>. [11]
- Chemicals Technology (2019), *Projects (database)*, <https://www.chemicals-technology.com/> [55]
 (accessed on 29 July 2019).
- CSIS (2019), *Reconnecting Asia (database)*, <https://reconnectingasia.csis.org/database/#>. [31]
- Dealogic (2019), *Multiple Markets: One Platform (database)*, <https://www.dealogic.com/>. [45]
- Deloitte (2017), *Business Outlook in Azerbaijan*, [33]
<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/ru/Documents/research-center/business-outlook-in-Azerbaijan-2017.pdf>.
- Det Norske Veritas (2018), *Первое заседание межминистерской Рабочей группы по разработке долгосрочной энергетической стратегии Республики Азербайджан [First Meeting of the Inter-Ministerial Working Group on the Development of a Long-Term Energy Strategy of the Republic of Azerbaijan]*, [38]
https://energycharter.org/fileadmin/DocumentsMedia/EU4Energy/EU4E_Aze_EnStrat_IMWG_short_all_050718_ru_0407_fin_1.pdf.
- EaPGREEN (2016), *Strategic Environmental Assessment of the National Strategy of Azerbaijan on the use of Alternative and Renewable Energy*, [36]
http://www.unece.org/fileadmin/DAM/env/eia/documents/EaP_GREEN/1_Homepage/Azerbaijan/SEA_report_Azerbaijan_Executive_Summary_October_2016.pdf.
- EBRD (2019), *Azerbaijan Country Strategy 2019-2024*, <https://www.ebrd.com/news/2019/ebd-approves-new-strategy-for-azerbaijan.html>. [9]

- Emerging Markets Forum (2019), *The Impact of the Belt and Road Initiative in Central Asia and the South Caucasus: “Inside-out” Perspectives of Experts from the Region*, Emerging Markets Forum, Gerzensee, <http://www.research.pmcg-i.com/images/banners/The%20Belt%20and%20Road%20Initiative%20in%20the%20South%20Caucasus%20Region.pdf>. [34]
- EU Neighbours (2018), *Azerbaijan is developing its Energy Strategy and Law on Energy efficiency: but what do they mean for the country?*, <https://www.euneighbours.eu/en/east/eu-in-action/stories/azerbaijan-developing-its-energy-strategy-and-law-energy-efficiency-what>. [58]
- European Commission (2019), *Azerbaijan: Trade picture*, <http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/azerbaijan/>. [4]
- European Commission (2019), *Eastern Partnership*, https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/neighbourhood/eastern-partnership_en. [3]
- fDi Markets (2019), *fDi Markets: the in-depth crossborder investment monitor (database)*, <https://www.fdimarkets.com/>. [12]
- Financial Tribune (2017), *Georgia, Iran, Azerbaijan to Launch Transport Corridor*, <https://financialtribune.com/articles/economy-domestic-economy/66042/georgia-iran-azerbaijan-to-launch-transport-corridor>. [27]
- German-Azerbaijan Chamber of Commerce (2018), *EU Business Climate Report Azerbaijan 2018*, https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/business_climate_report_-2018.pdf. [10]
- Government of Azerbaijan (2012), *Концепция развития Азербайджан 2020: взгляд в будущее [The concept of development Azerbaijan 2020: view to the future]*, https://president.az/files/future_ru.pdf. [22]
- IEA (2018), *IEA World Energy Balances 2018*, <https://webstore.iea.org/world-energy-balances-2018>. [35]
- IJGlobal (2019), *Project Finance (database)*, <https://ijglobal.com/data/index>. [47]
- IMF (2018), *World Economic Outlook: October 2018*, https://www.imf.org/external/datamapper/GGXCNL_NGDP@WEO/OEMDC/ADVEC/WEOWORLD. [2]
- IMF (2016), *Republic of Azerbaijan: 2016 Article IV Consultation-Press release; Staff Report; and Informational Annex*, IMF, Washington DC, <http://www.imf.org>. [13]
- ITF (2019), *Transport Performance Indicators*, https://www.oecd-ilibrary.org/transport/data/itf-transport-statistics/transport-performance-indicators_2122fa17-en. [20]
- Ministry of Ecology and Natural Resources Republic of Azerbaijan (2015), *Third National Communication to the United Nations Framework Convention on Climate Change: Republic of Azerbaijan*, <https://unfccc.int/sites/default/files/resource/azenc3.pdf>. [15]
- Ministry of Transport, Communications and High Technologies of the Republic of Azerbaijan (n.d.), *Структура Министерства транспорта, связи и высоких технологий [Structure of the Ministry of Transport, Communications and High Technologies]*, <http://www.mincom.gov.az/ru/view/structure/>. [59]

- Observatory of Economic Complexity (2017), *Azerbaijan: Exports, Imports and Trade Partners*, [6]
<https://oec.world/en/profile/country/aze/>.
- OECD (2019), *Azerbaijan: Linking Domestic Suppliers with Foreign Investors*, OECD, Paris, [7]
<http://www.oecd.org/eurasia>.
- President of Azerbaijan (2019), *Указ Президента Азербайджанской Республики о дополнительных мерах по усовершенствованию государственного управления в Азербайджанской Республике [Decree of the President of the Republic of Azerbaijan on additional measures to improve public administration in the Republic of Azerbaijan]*, [60]
<https://ru.president.az/articles/31521>.
- President of Azerbaijan (2016), *Azərbaycan Respublikasında ağır sənaye vəmaşınqayırmanın inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi [Strategic Roadmap on Development of Heavy Industry and Machinery in the Republic of Azerbaijan]*, [53]
<http://minenergy.gov.az/docs/dp/syx/1.pdf>.
- President of Azerbaijan (2016), *Azərbaycan Respublikasında kommunal xidmətlərin (elektrik və istilik enerjisi, su və qaz) inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi [Strategic Roadmap for the Development of Utility Services (electricity, heat, water and gas) in the Republic of Azerbaijan]*, [37]
https://mida.gov.az/documents/Kommunal_xidm%C9%99tl%C9%99rin_inki%C5%9Faf%C4%B1na_dair_Strateji_Yol_X%C9%99rit%C9%99si_.pdf.
- President of Azerbaijan (2016), *Azərbaycan Respublikasında logistika vəticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi [Strategic Roadmap for Development of Logistics Outcomes in the Republic of Azerbaijan]*, [5]
<https://static.president.az/pdf/38542.pdf>.
- RailFreight.com (2019), *New services on International North-South Transport Corridor*, [29]
<https://www.railfreight.com/corridors/2019/02/04/new-services-on-international-north-south-transport-corridor/?gdpr=accept>.
- Renewables Now (n.d.), *Azerbaijan's 200MW offshore wind plan may be tweaked after feasibility study*, [48]
<https://renewablesnow.com/news/interview-azerbajians-200mw-offshore-wind-plan-may-be-tweaked-after-feasibility-study-503906/>.
- Shepard, W. (2016), *An Inside Look At The New Crossroads Of Eurasia: Azerbaijan's New Port of Baku*, Forbes, [23]
<https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/11/03/an-inside-look-at-the-new-crossroads-of-eurasia-azerbajians-new-port-of-baku/#36e3148053a4>.
- SOCAR GPC (2019), *Road to the Future*, <http://www.socargpc.az/> (accessed on 29 July 2019). [54]
- The Export-Import Bank of China (2019), *Major Projects (database)*, [46]
<http://english.eximbank.gov.cn/>.
- The State Statistical Committee of the Republic of Azerbaijan (2018), *Foreign investment directed to fixed capital by foreign countries*, [14]
<https://www.stat.gov.az/?lang=en>.
- The State Statistical Committee of the Republic of Azerbaijan (2018), *Industry of Azerbaijan: Manufacture of the most important types of industrial products in natural value*, [52]
<https://www.stat.gov.az/source/industry/?lang=en>.

- Thomson One (2019), *Thomson One (database)*, [49]
<https://www.thomsonone.com/DirectoryServices/2006-04-01/Web.Public/Login.aspx?brandname=www.thomsonone.com&version=3.7.9.18833&protocol=0>.
- TITR (2019), *Trans-Caspian International Transport Route: History of Company*, [26]
<http://titr.kz/en/about-the-association/history-en>.
- TRACECA (1998), *TRACECA- Restoration of the Historic Silk Road*, [24]
<http://www.traceca.org/en/countries/azerbaijan/azerbaijan-in-traceca/>.
- Trans Adriatic Pipeline AG (n.d.), *Trans Adriatic Pipeline*, [50]
<https://www.tap-ag.com/>.
- Trans-Caspian Pipeline (n.d.), *The European Commission's Connecting Europe Facility is funding the Pre-FEED, Reconnaissance Surveys and Strategic and Economic Evaluations of the Trans-Caspian Pipeline*, [51]
<http://www.w-stream-transcaspian.com/>.
- UNECE (2019), *Decision IS/1c on compliance by Azerbaijan with its obligations under the Convention in respect of its national legislation*, UNECE, Geneva, [61]
http://www.unece.org/fileadmin/DAM/env/documents/2019/ece/Meeting_of_Parties_-_2019/adopted_decisions/IS.1.c_ADOPTED_07.02.2019_advance_unedited.pdf.
- UNECE (2018), *2018 Transport Statistics Infocards*, UNECE, [21]
<http://www.unece.org/trans/main/wp6/infocards.html>.
- UNECE (n.d.), *Azerbaijan: Environmental Policy*, [62]
<http://www.unece.org/environmental-policy/conventions/environmental-assessment/about-us/protocol-on-sea/enveiaaboutteap-green/azerbaijan.html>.
- UNESCAP (2017), *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific 2017*, [32]
 UNESCAP, Bangkok,
https://www.unescap.org/sites/default/files/publications/Review2017_Hires_21Dec2017.pdf.
- World Bank (2019), *Ease of Doing Business in Azerbaijan*, [8]
<https://www.doingbusiness.org/en/data/exploreeconomies/azerbaijan>.
- World Bank (2019), *World Development Indicators (database)*, [1]
<https://datacatalog.worldbank.org/dataset/world-development-indicators>.
- World Bank (2018), *Logistics Performance Index*, [17]
<https://lpi.worldbank.org/international/aggregated-ranking>.
- World Bank (2015), *Azerbaijan Systematic Country Diagnostic*, World Bank, Washington DC, [16]
<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/23105/Azerbaijan000S00count ry0diagnostic0.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
- World Bank (n.d.), *Second National Water Supply & Sanitation Project - AF*, [56]
<http://projects.worldbank.org/P147378/?lang=en&tab=overview>.
- World Economic Forum (2017), *The Global Competitiveness Report 2017-2018*, World Economic Forum, Geneva, [18]
<http://www3.weforum.org/docs/GCR2017-2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2017%E2%80%932018.pdf>.



From:
**Sustainable Infrastructure for Low-Carbon
Development in Central Asia and the Caucasus**
Hotspot Analysis and Needs Assessment

Access the complete publication at:

<https://doi.org/10.1787/d1aa6ae9-en>

Please cite this chapter as:

OECD (2020), “Стратегическое планирование инфраструктуры для устойчивого развития в Азербайджане”, in *Sustainable Infrastructure for Low-Carbon Development in Central Asia and the Caucasus: Hotspot Analysis and Needs Assessment*, OECD Publishing, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/fe46753c-ru>

Данная работа публикуется под ответственность генерального секретаря ОЭСР. Изложенные в ней мнения и приводимая аргументация могут не отражать официальных взглядов правительств стран – членов ОЭСР.

This document, as well as any data and map included herein, are without prejudice to the status of or sovereignty over any territory, to the delimitation of international frontiers and boundaries and to the name of any territory, city or area. Extracts from publications may be subject to additional disclaimers, which are set out in the complete version of the publication, available at the link provided.

The use of this work, whether digital or print, is governed by the Terms and Conditions to be found at <http://www.oecd.org/termsandconditions>.