



ЦЕНТР
АНАЛИЗА
МЕЖДУНАРОДНЫХ
ОТНОШЕНИЙ

АНАЛИЗ

Взаимосвязанность Беларуси и Азербайджана. Сопряжение транспортно- логистических коридоров

Роза Байрамлы

Анатолий Бояшов

📍 ул. Мирза Ибрагимова 8, Баку, Азербайджан, AZ1005

📞 (+994 12) 596-82-39, (+994 12) 596-82-41

🌐 E-mail: www.aircenter.az, info@aircenter.az

АПРЕЛЬ 2024

Взаимосвязанность Беларуси и Азербайджана. Сопряжение транспортно-логистических коридоров

Введение

В марте 2021 года египетскую территорию в районе Суэца накрывает сильный ветер, который как нельзя лучше иллюстрирует внезапную ситуацию в мировой экономике. Утром 23 марта 2021 года международная торговля вдруг начинает терять 400 миллионов долларов в час¹. За день потери для экономики достигают почти десяти миллиардов долларов². Логисты фиксируют риски острой нехватки контейнеров. Промышленники бьют тревогу из-за угрозы нехватки сырья для химической и строительной отраслей³. Услуги по перевозке нефти морским путем дорожают в два раза⁴. Все дело в неожиданной шестидневной блокаде Суэцкого канала – важнейшей логистической артерии, связывающей Запад с Ближним Востоком и Китаем.

Перекрытие Суэцкого канала ярко отразило наличие системного вызова в области международной логистики. Этот вызов заключается в росте фактора неопределенности, который делает востребованной способность государств, корпораций и предприятий оперативно адаптироваться к быстро изменяющимся условиям. В результате неопределенности принципы организации мировой логистики перестраиваются: к экономической выгоде все чаще добавляется доверие, гибкость и надежность партнеров. На базе этих

¹ Блокировка Суэцкого канала обходится в \$400 млн в час для мировой торговли. Forbes, 26.03.2021. URL: <https://www.forbes.ru/newsroom/biznes/424583-blokirovka-sueckogo-kanala-obhoditsya-v-400-mln-v-chas-dlya-mirovoyo-torgovli> (05.04.2024).

² «Эвер Гивен» в Суэцком канале: заторы в Средиземном и Красном морях все сильнее, потери для экономики все больше. BBC News, 26.03.2021. URL: <https://www.bbc.com/russian/news-56522082> (05.04.2024).

³ Немецкий бизнес обеспокоен затором на Суэцком канале. Deutsche Welle, 25.03.2021. URL: <https://www.dw.com/ru/nemeckij-biznes-obespokoen-zatorom-na-sujeckom-kanale/a-56989528> (05.04.2024).

⁴ «Эвер Гивен» на мели в Суэцком канале: причиной может быть ошибка экипажа. BBC News, 27.03.2021. URL: <https://www.bbc.com/russian/news-56548050> (05.04.2024).

принципов сопрягаются традиционные коридоры, возникают новые мультимодальные маршруты⁵.

Особенно явно вызов неопределенности оформился во время распространения коронавирусной инфекции. Пандемия выявила уязвимости существующих логистических цепочек, создав предпосылки к использованию логистических маршрутов в качестве инструмента сдерживания.

Для Беларуси на фоне распространения коронавируса отрицательную роль сыграло нарушение логистических цепочек, проходящих через территорию сопредельных государств, а также ограничение объема пограничного транспортного пропуска на западных границах.

Так как Азербайджан граничит со странами, пострадавшими от COVID-19 в наибольшей степени (Иран, Россия и Турция), изменения не могли его не коснуться. Стоит отметить, что произошел застой в рамках проекта «Один пояс, один путь», что сказалось на снижении ожидаемой выгоды и инвестициях. Удар также пришелся по МТК «Север – Юг» по причине сокращения объема потребления и диверсификации ресурсов с целью спасения экономики. Что касается рынка газа, он пострадал не так сильно, как нефтяной сектор⁶.

Мировая логистика функционирует по законам сложных сетей международных отношений, в соответствии с которыми подгруппы акторов усиливают связи с целью соединения других несвязанных между собой подгрупп⁷. Другими словами, фактор непредвиденных обстоятельств повышает динамику адаптации международной логистики, что приводит к тому, что региональные группы государств и корпораций стремятся стать «мостом»,

⁵ Из-за ситуации в Красном море инициирована перевозка Китай-Европа по маршруту Хуаншань-Сиань-Азербайджан. Eurasian Rail Alliance Index, 02.02.2024. URL: <https://index1520.com/news/iz-za-situatsii-v-krasnom-more-initsirovana-perevozka-kitay-evropa-po-marshrutu-khuanshan-sian-azer/> (05.04.2024).

⁶ COVID-19 и Азербайджан: краткий обзор вызовов (25.06.2020) Central Asia Analytical Network. URL: <https://www.caa-network.org/archives/20014> (06.04.2024).

⁷ Boyashov, A. (2022). Network Governance of the UN Human Rights Council: Diplomatic, Institutional, and Organizational Actors (1st ed.). Routledge.

«хабом», «брокером» между мировыми регионами. Как результат, в мире оформляется тенденция на усиление региональной связанности.

Фактор непредвиденных обстоятельств делает актуальной задачу сопряжения международных транспортно-логистических коридоров. В свете роста объема товаропотока и инвестиций по международным транспортным маршрутам «Срединного коридора» и коридора «Север – Юг» особенно интересно оценить потенциал взаимосвязанности Азербайджана и Беларуси. Для этого в этой статье изучены приоритеты Азербайджана и Беларуси в области сопряжения международных транспортных коридоров, исследован потенциал сопряжения, а также сделаны предложения по активизации двусторонних отношений между Азербайджаном и Беларусью для увеличения региональной связанности.

Концепция международных транспортных коридоров играет важную роль в развитии мировой экономики, поскольку существует необходимость ее поддержания эффективными и устойчивыми логистическими системами. Данная концепция часто используется для расширения связей между странами, а также облегчения и ускорения процессов торговли и транспорта. Концепция направлена на создание скоростных линий, соединяющих пункты отправления и пункты назначения в разных странах. Международные транспортные коридоры вносят существенный вклад в устранение дисбаланса между регионами⁸.

Географическое расположение Азербайджанской Республики совпадает с точкой пересечения двух важных международных транспортных коридоров: «Север – Юг» и «Восток – Запад». Расположение страны создает возможность для превращения Азербайджана в полноценный хаб, при условии дальнейшего

⁸ Keser, H.Y. (2015) Importance of Transport Corridors in Regional Development: The Case of TRACECA, ResearchGate. URL: https://www.researchgate.net/publication/276083479_Importance_of_Transport_Corridors_in_Regional_Development_The_Case_of_TRACECA (03.04.2024).

развития международных транспортных коридоров, пересекающихся на территории страны.

Однако, несмотря на проделанную работу, на пути развития международных транспортных коридоров существуют определенные проблемы. Так, развитию МТК «Север-Юг» препятствуют несколько факторов:

- проблемы с железнодорожными сетями, в особенности на территории Ирана;

- в некоторых случаях перевозки грузов только в одну сторону в связи со сложностями обеспечения обратных перевозок;

- отсутствие нужной инфраструктуры и достаточного потенциала транспортного флота в акватории Каспийского моря;

- отсутствие координации в связи с распространением информации касательно осуществления проектов на территории стран-участниц в рамках развития МТК «Север – Юг» и т.д.⁹

Что касается Транскаспийского международного транспортного маршрута, на пути его развития также существуют определенные проблемы:

- отсутствие нужного уровня координации коридора и управления им в связи с большим числом операторов и интерфейсов, задействованных в процессе;

- проблемы с потенциалом портов как в Каспийском, так и в Черном морях;

- неразвитая инфраструктура на концах железных дорог;

- задержки перевозок, связанные со слабыми потоками между поставщиками и, в том числе, регулирующими органами;

⁹ Байрамлы, Р. МТК «Север – Юг» и его влияние на развитие отношений Азербайджана и России. РСМД, 10.01.2024. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/columns/postsoviet/mtk-sever-yug-i-ego-vliyanie-na-razvitie-otnosheniy-azerbaydzhana-i-rossii/> (04.04.2024)

– отсутствие координации в сфере логистики и цифровизации¹⁰.

Таким образом, становится ясно, что некоторые проблемы на пути развития международных транспортных коридоров совпадают. При этом, сопряжение данных транспортных путей могло бы помочь решению многих из существующих проблем.

Приоритеты Азербайджана в области сопряжения коридоров

Как уже было отмечено выше, два из важнейших международных транспортных коридоров проходят через территорию Азербайджана. Помимо удачного географического расположения, нужно также отметить усилия властей Азербайджана в построении эффективной транспортно-коммуникационной политики. Начиная с 1993 года, одним из направлений государственной политики страны было ее превращение международный транспортно-коммуникационный узел.

Власти Азербайджана уделяли особое внимание развитию торговых, экономических, логистических и транспортных коммуникаций с Центрально-Азиатскими, Прикаспийскими, Черноморскими, Европейскими и другими регионами, усовершенствованию мультимодального коридора, объединяющего страны Европы с Китаем, прокладке и развитию МТК «Север – Юг», увеличению товарооборота в рамках перевозок по Шелковому пути, усовершенствованию торговой и логистической инфраструктуры, цифровизации процессов в рамках деятельности транспортных коридоров, координации взаимодействия различных структур транспортной сферы, синхронизации внутренних и международных тарифов в рамках перевозок¹¹.

¹⁰ World Bank Group (2023) Средний торгово-транспортный коридор. URL: <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6db8357f7577756fc20492968d8bc0ca-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-Executive-Summary-RUS.pdf> (04.04.2024)

¹¹ Гасанов, А. (2019) Международные транспортные коридоры «Восток – Запад», «Север – Юг» и геоэкономические интересы Азербайджана. АЗЕРТАДЖ. URL: https://azertag.az/ru/xeber/mezhdunarodnye_transportnye_koridory_vostok_zapad_sever_yug_i_geoekonomicheskie_interesny_azerbaidzhana-1334117 (04.04.2024).

В 2016 году согласно указу Президента Азербайджанской Республики Ильхама Алиева в стране были запущены работы по реставрации и развитию инфраструктуры в рамках проекта МТК «Север – Юг». Так, реновации подлежали железнодорожные линии начиная от границы с Россией и заканчивая границей с Ираном, в том числе реновации подлежала железная дорога, объединяющая азербайджанский город Астара с иранским городом Астара¹². За первую половину 2023 года товарооборот в рамках проекта возрос на 41,8% и составил 4 миллиона тонн, главным же образом возрос товарооборот по Западному маршруту коридора. Таким образом, товарооборот в рамках упомянутого маршрута был увеличен на 37,9% (сравнительно с перевозками по Восточному маршруту – 353,5 тысяч тонн, и по Транскаспийскому – 117,7 тысяч тонн)¹³.

В рамках развития Среднего коридора Азербайджаном также была проделана колоссальная работа. По словам замглавы министерства цифрового развития и транспорта Азербайджана Рахмана Гумментова к началу 2024 года в рамках транспортного коридора из Китая было отправлено 13 блок-поездов, достигших места назначения за 12 дней сравнительно с 40-50 днями в прошлом. Также, представитель министерства отметил, что за 2023 год товарооборот в рамках проекта вырос на 64%. По словам Р.Гумментова, открытие Зангезурского коридора оказало бы существенное влияние на пропускную способность коридора, увеличивая данный показатель до 10 миллионов тонн в год¹⁴. Согласно отчету Всемирного Банка за 2022 год экспорт Азербайджана в рамках проекта МТК «Восток – Запад» вырос на 72%, однако данная цифра, в основном,

¹² CBC TV Azerbaijan (2019) Азербайджан играет важную роль в реализации МТК «Север – Юг». URL: <https://www.youtube.com/watch?v=aay5DoGjMOw> (05.04.2024)

¹³ Мингазов, С. (2023) Железнодорожные перевозки по транспортному коридору «Север – Юг» выросли почти на 42%. Forbes.ru, 05.06.2023. URL: <https://www.forbes.ru/biznes/490353-zeleznodoroznye-perevozki-po-transportnomu-koridoru-sever-ug-vyrosli-pochti-na-42> (05.04.2024)

¹⁴ Вестник Кавказа, «Зангезурский коридор поможет Срединному коридору расширить возможности» (2024). URL: <https://www.vestikavkaza.org/news/zangezurskij-koridor-pomozet-sredinnomu-koridoru-rassirit-vozmoznosti.html> (05.04.2024)

основана на экспорте полезных ископаемых. Экспорт неминеральных товаров в стране в рамках проекта за указанный период вырос на 50%¹⁵.

Так, расположение Азербайджана предоставляет стране доступ к основным международным транспортным коридорам. Сопряжение данных коридоров помогло бы решить вопросы, такие как равномерное распределение инвестиций, решения вопросов, связанных с пропускной способностью, а также уравнивания регионов. Однако, для сопряжения коридоров необходимо создание единого логистического оператора, повсеместное проведение цифровизации информации, а также упрощение и реформирование некоторых процедур.

Приоритеты Беларуси в области сопряжения коридоров

Для Беларуси актуальна комбинация диагональных маршрутов линий «Север – Юг» и «Восток – Запад». Срединный коридор, по данным узбекского Института стратегических и межрегиональных исследований, в 2022 году нарастил транспортировку грузов примерно до 1,5 миллионов тонн, увеличившись по отношению к 2021 году в три раза¹⁶. Железнодорожные перевозки контейнеров из Китая в Евросоюз транзитом через территорию Беларуси восстанавливаются. В первом квартале 2024 года транзит между Беларусью и Китаем вырос на 68% по отношению к такому же периоду прошлого года, суммарно перевезено порядка 135 тысяч TEU¹⁷.

В сопряжении коридоров значительную роль играет диагональ «Азербайджан – Грузия», позволившая восстановить сообщение между

¹⁵ World Bank (2023) <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6db8357f7577756fc20492968d8bc0ca-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-Executive-Summary-RUS.pdf>. URL: <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6db8357f7577756fc20492968d8bc0ca-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-Executive-Summary-RUS.pdf> (04.04.2024)

¹⁶ ИСМИ: Необходимо превратить территорию ОТГ в пространство новых экономических возможностей. UZA, 30.09.2023. URL https://uza.uz/ru/posts/ismi-neobxodimo-prevratit-territoriyu-otg-v-prostranstvo-novyx-ekonomicheskix-vozmozhnostey_524774 (05.04.2024).

¹⁷ Китайские контейнеры упрямылись в ЕС. Коммерсант, 05.04.2024. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6622037> (05.04.2024).

Азербайджаном и Турцией путем введения в эксплуатацию железной дороги «Баку – Тбилиси – Карс». Параллельно Белорусская железная дорога совместно с грузовладельцами и логистическими компаниями Азербайджана, России, Казахстана, и Китая разработала порядка 40 новых логистических маршрутов для экспорта в более чем 20 стран мира, в том числе в Азербайджан¹⁸.

Автомобильный западный маршрут коридора «Север – Юг» обеспечивает быструю доставку грузов за счет отсутствия перегрузок и переоформления в пути следования. Активно растет пропускная способность многостороннего пункта пропуска «Яраг-Казмаляр» на границе России с Азербайджаном¹⁹.

Контейнерные маршруты, проходящие на территории Беларуси, позволяют осуществлять перевозки грузов в направлениях «Китай – Европа – Китай», следующие через Россию (ст. Забайкальск), Монголию (ст. Наушки), Казахстан (ст. Достык и Алтынколь). Беларусь является одним из трех учредителей «Объединенной транспортно-логистической компании – Евразийский железнодорожный альянс», обеспечивающих контейнерные перевозки из Азии в Европу.

Железнодорожный западный маршрут коридора «Север – Юг» дает возможность конкурентоспособных контейнерных перевозок с использованием унифицированных накладных. Будет способствовать сопряжению и строительству железной дороги «Решт-Астара», намеченное к 2027 году. Разработан график курсирования ускоренного поезда «Минск – Баку»: совместный проект Белорусской, Азербайджанской и Российских железных дорог, срок доставки груза занимает семь дней, могут

¹⁸ Беларусь разработала новые маршруты для экспорта в Азербайджан. Azerbaijan 24, 13.08.2022. URL: <https://www.azerbaycan24.com/ru/belarusy-razrabotala-novie-marshruti-dlya-eksporta-v-azerbaydzhan/> (05.04.2024).

¹⁹ К концу года пропускная способность МАПП «Яраг-Казмаляр» на границе России с Азербайджаном вырастет в 3,5 раза. Trans.Ru, 28.09.2023. URL: <https://trans.ru/news/k-kontsu-goda-propusknaya-sposobnost-mapp-yarag-kazmalyar-na-granitse-rossii-s-azerbaidzhanom-virastet-v-35-raza> (05.04.2024).

включаться различные типы вагонов и контейнеров (рефрижераторные, универсальные и танк-контейнеры).

Потенциал сопряжения МТК «Север – Юг» и «Срединного коридора»: инвестиции, стабилизирующий фактор, увеличение пропускной способности

Сопряжение коридоров позволит Беларуси и Азербайджану снизить негативный эффект от ограниченной пропускной способности существующих логистических маршрутов. Транспортные коридоры содержат значительный инвестиционный потенциал. В соответствии с распоряжением Правительства РФ и по предложению Банка ВТБ ведется глубокая аналитическая работа о грузовых базах коридора «Север – Юг» в части инвестиционного проекта по строительству новой железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм от границы России с Азербайджаном до портов Ирана²⁰.

Исходя из заявления вице-преьера России Марата Хуснуллина, к 2030 году объем российских инвестиций в коридор «Север – Юг» составит более трех млрд долларов. Китай только за 2013–2018 годы профинансировал центральноазиатские проекты железнодорожной и автомобильной инфраструктуры на сумму около 23,5 миллиардов долларов²¹. По оценкам Евразийского банка развития, общий объем необходимых инвестиций только в инфраструктуру коридора «Север – Юг» составляет 38,2 миллиардов долларов²². Активно реализуются средства Азиатского банка развития, например, на разгрузку грузинского продолжения трассы М5 на тбилисском направлении²³.

²⁰ См. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 3 октября 2023 г. № 2685-р.

²¹ Aminjonov F. et al. (2019) BRI in Central Asia: Overview of Chinese Projects. Central Asia Regional Data Review, 20, pp. 1-5.

²² Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Забоев, А., Усманов, Н. (2022) Международный транспортный коридор «Север – Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. Доклады и рабочие документы 22/2. Алматы, Москва: Евразийский банк развития. URL: https://eabr.org/upload/iblock/a2b/EDB_2022_Report-2_INSTC_rus.pdf (05.04.2024).

²³ В 2024 году в Грузии откроют новый участок дороги, которая ведет к границе с Азербайджаном. Trans.Ru, 15.06.2023. URL: <https://trans.ru/news/v-2024-godu-v-gruzii-otkroyut-novii-uchastok-dorogi-kotoraya-vedet-k-granitse-s-azerbaidzhanom> (05.04.2024).

Ввиду инклюзивного характера и участия ключевых игроков сопряжение диагоналей может выступать серьезным стабилизирующим фактором для региона. Развитие диагональных веток транспортного коридора «Север – Юг» представляет интерес и для Ирана, что может положительно сказаться на положении азербайджанской диаспоры. Перспективно развитие отводов коридора в Саудовскую Аравию и ОАЭ.

Для сопряжения коридоров у Беларуси и Азербайджана уже имеется задел. Страны объединяет единый стандарт колеи 1520 мм. Запущены национальные проекты по модернизации отдельных участков. Примечательна региональная координация. Достигнута договоренность между Беларусью и Россией о паритетном пропуске: доля отказов по перевозке российским хозяйствующим субъектам и белорусским совпадает. Азербайджан, в свою очередь, не только наладил координацию с Россией по стандартизации экспортной продукции осенью 2023 года, но и согласовал единый график работы таможенных пунктов на границе с Ираном. Идет согласование стандартов и механизмов координации в рамках региональных структур, например, в рамках Совета по железнодорожному транспорту СНГ. Сохранен канал многосторонней коммуникации в рамках Координационного транспортного совещания государств – участников СНГ.

И Азербайджан, и Беларусь географически и экономически находятся в уникальных условиях, позволяющих им выступать в роли ключевых стран-транзитеров в своих регионах. Региональная взаимосвязанность уже находится на хорошем уровне благодаря низкому числу таможенных барьеров между Азербайджаном и Беларусью. Положительно сказывается региональная связанность с Россией и Центральной Азией. Оценки Всемирного Банка показывают схожий опыт Азербайджана и Беларуси в области участия в международных цепочках поставок, а также приблизительно одинаковый

уровень развития инфраструктуры ²⁴. Обе страны имеют развитую сеть железнодорожных путей. Ведется реконструкция погранпереходов, а также модернизация автодорожных автомагистралей, связывающих крупные города.

Общим вызовом признана высокая стоимость модернизации инфраструктуры. По разным оценкам, общая модернизация Срединного коридора и коридора «Север – Юг» может достигать 70 миллиардов долларов. Большой объем необходимых средств заставляет государства сшивать коридоры поэтапно, соответственно, могут иметь место преференциальные квоты, приоритетный пропуск на пограничных пунктах или приоритетное финансирование на определенных этапах. При этом вопросы постепенно решаются: в качестве примера можно отметить продвижение по сложному вопросу выдачи топливных карт или введение электронных очередей в Иране²⁵. Исходя из заявления Ильхама Алиева на Пятой консультативной встрече глав государств Центральной Азии, предстоит еще оптимизировать тарифы и упростить регуляторные и таможенные процедуры.

Табл. 1. Характеристика транспортной системы Беларуси и Азербайджана

	Азербайджан	Беларусь
Общая протяженность железных дорог	2 138 км (за 2022 г)	5 474 км (за 2021 г.)
Протяженность электрифицированных линий	1 157 км (за 2022 г.)	1 370 км (за 2021 г.)
Протяженность автомобильных дорог	78 307,2 км (за 2021 г)	87 002 (за 2021 г.)

²⁴ По данным Индекса логистики Всемирного Банка (Aggregated Logistics Performance Index 2012-208). World Bank Group, Logistics Performance Index. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/aggregated-ranking> (05.04.2024).

²⁵ К концу октября на границе Ирана с Азербайджаном начнут выдавать топливные карты. Trans.Ru, 12.10.2023. URL: <https://trans.ru/news/k-kontsu-oktyabrya-na-granitse-irana-s-azerbaidzhanom-nachnut-vidavat-toplivnie-karti> (05.04.2024).

Объем контейнерных перевозок (за 2020 г.)	71 200 TEU	1 026 000 TEU
Количество контейнерных и контейнерно-контрейлерных маршрутов (за 2020 г.) ²⁶	10	91

Значение двусторонних отношений между Азербайджаном и Беларусью в сопряжении коридоров: повышение региональной взаимосвязанности, возможности, перспективы развития

Активизация двусторонних отношений между Азербайджаном и Беларусью может положительно сказаться на повышении степени региональной взаимосвязанности, и как следствие, открыть новые возможности и перспективы развития. С ростом азиатского направления растет и загруженность восточных коридоров, соответственно, следует ожидать постепенного перераспределения товаропотоков на диагональные маршруты МТК «Север – Юг» и «Срединного коридора», в т.ч. и путем субсидирования и запуска финансовых механизмов вдоль таких перекрестных маршрутов.

В 2021 году товарооборот между Азербайджаном и Беларусью вырос в два раза по отношению к предыдущим годам и составил 880 миллионов долларов²⁷. По данным Международного торгового центра ЮНКТАД–ВТО экспорт уже налаженных поставок азербайджанской продукции в Беларусь может быть увеличен на 73%, а белорусских поставок в Азербайджан – на 50%. Общий нереализованный потенциал экспорта по уже поставляемой продукции аграрного сектора, текстильной и деревообрабатывающей промышленности составляет более 135 миллионов долларов²⁸.

²⁶ По данным за 2020 г. РЖД Инвест. Международные транспортные коридоры. Материал международного-транспортно-логистического форума «Pro//ДВИЖЕНИЕ». 2021. С. 33.

²⁷ Олег Лешенюк – «Минвалу»: Несмотря на то, что Азербайджан – нефтегазодобывающая страна, его вклад в экологическое развитие большой. MINVAL, 03.04.2024. URL: <https://minval.az/news/124384565> (05.04.2024).

²⁸ ITC. Export Potential Map. URL: <https://exportpotential.intracen.org/en/markets/gap-chart> (05.04.2024).

Прежде всего, взаимодействие Беларуси и Азербайджана в области логистики может быть активизировано на основе задач стратегического характера: развития территорий и обеспечения продовольственной безопасности. Поставки зерна на юго-восточном направлении увеличиваются. Так, в 2023 году главы правительств стран Евразийского экономического союза приняли решение о расширении проекта «Евразийский агроэкспресс»: поставлены цели расширения поставок в Иран, Индию, ОАЭ, Туркменистан.

Двустороннему взаимодействию может поспособствовать концентрация усилий на трех направлениях.

Во-первых, целесообразен запуск совместного белорусско-азербайджанского логистического оператора, который предоставил бы комплексный сервис мультимодальных перевозок. Оператор может быть создан по модели совместного многостороннего предприятия. Например, в 2023 году подобное предприятие запущено казахстанской транспортно-логистической компанией «KTZ Express», АО «РЖД Логистика» и ОАО «Транспортно-логистический центр Туркменистана». Для баланса интересов создание совместной инфраструктуры по перегрузке или перевалке грузов может быть дополнено гарантиями квот пропускной способности со стороны белорусских, российских и азербайджанских партнеров. Единый оператор может усилить обмен информацией на основе комплексной системы мониторинга.

У Беларуси и Азербайджана уже имеется задел на данном направлении в виде запуска контейнерных перевозок железными дорогами из Минска в Баку. Перспективно создание совместных контейнерных терминалов, компаний по ремонту вагонов и локомотивов, складов, пунктов перевалки или перегрузки в ключевых узлах.

Во-вторых, особой точкой приложения двусторонних усилий может быть совместное производство контейнеров и подвижного состава. Эта инициатива

отвечает тенденции роста спроса на контейнерные перевозки. С развитием рынка контейнеров и расширением контейнеропотоков можно выгодно использовать имеющееся в Беларуси производство контейнеров (испытательное производство налажено на Осиповичском заводе, на заводе в Молодечно запущен процесс). Совместные проекты по производству контейнеров позволят снизить зависимость логистических операторов от привязки к одному виду транспорта. Инициативным шагом может выступить согласование технологических особенностей имеющейся инфраструктуры.

Задел для данного направления представлен выгодным географическим расположением Беларуси и Азербайджана. Например, сопряжение коридоров с наличием портовой инфраструктуры позволяет урегулировать дисбаланс контейнерооборота. Так, 11 марта 2024 года в Азербайджан прибыл первый контейнерный поезд, отправленный через Срединный коридор по маршруту Китай – Казахстан – Азербайджан, по случаю которого состоялся телемост президентов Азербайджана и Казахстана Ильхама Алиева и Касым-Жомарта Токаева²⁹. Сопряжение коридоров обеспечивает странам Центральной Азии стратегический выход к Персидскому заливу и Индийскому океану, а потому является по сути инклюзивным.

В-третьих, полному задействию двустороннего взаимодействия может послужить запуск совместного проекта в области строительства, в частности, для модернизации внутренних транспортных сетей и восстановления территорий. Задел для этого направления представлен, с одной стороны, курсом Азербайджана на развитие Карабаха и Восточного Зангезура, а с другой – имеющимися технологическими и промышленными возможностями

²⁹ Президенты Азербайджана и Казахстана по видеосвязи наблюдали за церемонией прибытия контейнерного поезда с китайского терминала Сиань на бакинскую станцию «Абшерон». First News Media, 11.03.2024. URL: <https://1news.az/news/20240311032422764-Prezidenty-Azerbaidzhana-i-Kazakhstana-po-videosvyazi-nablyudali-za-tseremoniei-pribytiya-konteinernogo-poezda-s-kitaiskogo-terminala-Sian-na-bakinskuyu-stantsiyu-Absheron> (05.04.2024).

Беларуси. Уже имеется модель взаимодействия белорусского ОАО «МТЗ» и азербайджанского ПО «Гянджинский автомобильный завод».

Кроме этого, могут быть усилены механизмы экспертной дипломатии в области изучения предотвращения рисков. Логистической связанности поспособствует разработка комплексной системы оценки рисков в ходе активизации сопряжения международных транспортных коридоров. Ввиду важности региональных властей и транспортно-логистических центров в развитии территорий и предотвращении угроз транспортной безопасности, двусторонние механизмы экспертной дипломатии могут быть дополнены организацией регулярного межрегионального форума, целью которого могла бы быть разработка индикаторов для оценки логистического развития того или иного региона. Задел для этого направления представлен сочетанием Договора о Союзном государстве между Беларусью и Россией с подписанием Шушинской декларации 2021 г. и декларации о союзническом взаимодействии Азербайджана с Россией в 2022 г. Это формирует союзническую конструкцию, гарантирующую баланс при предотвращении угроз в том числе и транспортной безопасности.

В случае наличия интереса у России и Турции регулярный межрегиональный форум может быть проведен по четырехсторонней модели с вовлечением азербайджанских, белорусских, российских и турецких региональных властей.

На фоне фактора неопределенности белорусско-азербайджанское взаимодействие может опереться на мудрую дипломатию глав государств Александра Лукашенко и Ильхама Алиева. Благодаря исторической преемственности и надежным связям Минску и Баку удалось создать задел для поэтапного перевода двусторонних отношений в крупные межрегиональные проекты по сопряжению транспортно-логистических коридоров. Усиление двустороннего взаимодействия может положительно сказаться на пропускной

способности, а в перспективе содействовать благосостоянию народов Беларуси и Азербайджана. Именно сегодня сопряжение «Срединного коридора» и МТК «Север – Юг» дает возможность Беларуси и Азербайджану извлечь выгоду из трансформации международной логистики.

Авторы: Роза Байрамлы, Советник Центра анализа международных отношений

Анатолий Бояшов, Ph.D., главный советник Белорусского института стратегических исследований