

**Исследование по сбору информации
о развитии инфраструктуры
в Центральной Азии и на Кавказе**

**Азербайджанская Республика
Итоговый отчёт**

ноябрь 2019

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY (JICA)

Исследовательский Институт Номура

3R
JR
19-010

**Исследование по сбору информации
о развитии инфраструктуры
в Центральной Азии и на Кавказе**

**Азербайджанская Республика
Итоговый отчёт**

ноябрь 2019

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY (JICA)

Исследовательский Институт Номура

Таблицы и рисунки.....	iv
Таблиц	iv
Рисунков	vi
Аббревиатур.....	viii
1. Введение.....	1
1.1. Предпосылки.....	1
1.2. Цель.....	1
2. Методология.....	3
2.1. Концепция проведения исследования.....	3
2.1.1. Целевые секторы.....	3
2.1.2. Исследовательские материалы.....	4
2.1.3. Предполагаемые инструменты поддержки.....	4
2.1.4. Кабинетное обследование.....	4
2.1.5. Интервью.....	6
2.1.6. Статистические данные.....	7
3. Политика модернизации, законодательство и развитие инфраструктуры — это анализ текущего положения и актуальных вопросов.....	8
3.1. Политика модернизации.....	8
3.2. Системы, связанные с ГЧП.....	10
3.2.1. Политика в области ГЧП.....	10
3.2.2. Примеры ГЧП.....	11
3.3. Целесообразность привлечения средств финансового сектора.....	16
3.3.1. Финансирование частного сектора.....	16
3.3.2. Возможность долгосрочного финансирования инфраструктурных проектов.....	18
3.3.3. Ограничения на международные коммерческие кредиты.....	19
3.4. Ситуация в инвестиционной деятельности.....	20
3.4.1. Азиатский банк развития (АБР).....	20
3.4.2. Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР).....	23

3.4.3.	Европейский союз (ЕС).....	23
3.4.4.	Международное финансовое сотрудничество (МФК).....	24
3.4.5.	Программа развития Организации Объединенных Наций (ПРООН).....	24
3.4.6.	Всемирный банк (ВБ).....	25
3.4.7.	Краткое изложение.....	30
4.	Текущий статус работ в целевой области, предстоящего планирования и вопросов по работе в областях.....	32
4.1.	Градостроительство и транспорт.....	32
4.1.1.	Текущий статус модернизации инфраструктуры.....	32
4.1.2.	Агентства по развитию инфраструктуры и кадровые структуры.....	45
4.1.3.	Вопросы трансграничного сотрудничества.....	47
4.1.4.	Вопросы, связанные с развитием инфраструктуры.....	48
4.1.5.	Проекты развития инфраструктуры.....	55
4.1.6.	Ситуация в инвестиционной деятельности.....	62
4.2.	Энергетика.....	63
4.2.1.	Текущий статус модернизации инфраструктуры.....	63
4.2.2.	Агентства по модернизации инфраструктуры и структуры персонала.....	67
4.2.3.	Вопросы трансграничного сотрудничества.....	69
4.2.4.	Вопросы, связанные с развитием инфраструктуры.....	69
4.2.5.	Проекты развития инфраструктуры.....	70
4.2.6.	Ситуация в инвестиционной деятельности.....	72
4.3.	Окружающая среда.....	73
4.3.1.	Текущий статус модернизации инфраструктуры.....	73
4.3.2.	Агентства по модернизации инфраструктуры и структуры персонала.....	76
4.3.3.	Вопросы трансграничного сотрудничества.....	79
4.3.4.	Вопросы, связанные с развитием инфраструктуры.....	79
4.3.5.	Проекты развития инфраструктуры.....	83
4.3.6.	Ситуация в инвестиционной деятельности.....	85
4.4.	Здравоохранение.....	87
4.4.1.	Текущий статус модернизации инфраструктуры.....	87
4.4.2.	Агентства по модернизации инфраструктуры.....	92
4.4.3.	Вопросы трансграничного сотрудничества.....	94
4.4.4.	Вопросы, связанные с развитием инфраструктуры.....	94
4.4.5.	Проекты развития инфраструктуры.....	98
4.4.6.	Ситуация в инвестиционной деятельности.....	102
5.	Статус деятельности японских предприятий в регионе.....	105
5.1.	Городское развитие, транспорт и движение.....	105
5.1.1.	Статус деятельности японской компании.....	105
5.1.2.	Анализ SWOT-услуг японских компаний и улучшенные подсектора.....	106

5.2.	Энергетика.....	113
5.2.1.	Статус деятельности японской компании	113
5.2.2.	Анализ SWOT-услуг японских компаний и улучшенные подсектора.....	114
5.3.	Окружающая среда.....	117
5.3.1.	Статус деятельности японской компании	117
5.3.2.	Анализ SWOT-услуг японских компаний и улучшенные подсектора.....	117
5.4.	Здравоохранение	121
5.4.1.	Статус деятельности японской компании	121
5.4.2.	Анализ SWOT-услуг японских компаний и улучшенные подсектора.....	121
6.	Приложение	125
6.1.	Задачи литературы и настольного обучения.....	125
6.2.	Список участников интервью	131
6.3.	Статистические данные.....	134

Т а б л и ц ы и рисунки

Таблиц

Таблица 1.1. 12 Дорожные кары и целевые области развития	8
Таблица 2. Примеры ГЧП в Азербайджане.....	13
Таблица 3. Краткая информация о последних крупных проектах АБР	21
Таблица 4. Пять элементов проекта Всемирного банка по реформе сферы здравоохранения	27
Таблица 5. Результаты SWOT-анализа области логистики и торговли Азербайджана.....	43
Таблица 6. Вопросы, требующие решения в области дорожного движения, транспорта и градостроительства (составлено на основе консультаций с агентствами).....	50
Таблица 7. Проекты развития инфраструктуры (составлено на основе консультаций с агентствами).....	55
Таблица 8. Законодательство в области энергетики Азербайджана.....	65
Таблица 9. Потенциальные области проведения проекта энергетического сектора Азербайджана.....	70
Таблица 10. Агентства и их роль в управлении водными ресурсами Азербайджана	78
Таблица 11. Вопросы и уроки по продвижению модернизации инфраструктуры.....	81
Таблица 12. Потенциальные проекты в области охраны окружающей среды Азербайджана (составлено на основе консультаций с агентствами).....	83
Таблица 13. Вопросы в области здравоохранения.....	95
Таблица 14. Проекты в области здравоохранения, предусмотренные в Азербайджане (составлено на основе консультаций с учреждениями)	100
Таблица 15. Проекты грантового сотрудничества с Фондом Гейдара Алиева (проекты в области здравоохранения в Азербайджане с 2010 года)	103
Таблица 16. Возможности для японских предприятий в области Транспорта и городского хозяйства.....	110

Таблица 17. Деятельность японских компаний в Азербайджане.....	113
Таблица 18. Возможности для японских компаний в энергетическом секторе.....	116
Таблица 19. Потенциал для японских компаний в области охраны окружающей среды.....	119
Таблица 20. Потенциал для японских компаний в области здравоохранения.....	122
Таблица 21. Список литературы для изучения.....	125
Таблица 22. Список опрошенных для сбора информации в области транспорта.....	131
Таблица 23. Список опрошенных для сбора информации в области энергетики.....	132
Таблица 24. Список опрошенных для сбора информации в области охраны окружающей среды.....	132
Таблица 25. Список опрошенных для сбора информации в области здравоохранения.....	132
Таблица 26. Список опрошенных для сбора информации об иностранных инвесторах.....	133
Таблица 27. Список источников статистических данных и информации в области транспорта.....	134
Таблица 28. Список источников статистических данных и информации в области энергетики.....	134
Таблица 29. Список источников статистических данных и информации в области охраны окружающей среды.....	134
Таблица 30. Список источников статистических данных и информации в области здравоохранения.....	134

Рисунков

Рис. 1. Динамика курса валют к доллару США и Азербайджану (AZN)	16
Рис. 2. Динамика валютных резервов Азербайджана	17
Рис. 3. Процентные ставки по кредитам в иностранной валюте на 5-10 лет и на срок более 10 лет.....	18
Рис. 4. Три озера, в которых ведутся исследования по очистке от загрязнений	27
Рис. 5. Объем торговли между Восточной Азией, Центральной Азией и Европой, объем транзита Азербайджана	35
Рис. 6. Объем торговли между Южной Азией и Россией транзитом через Черное море и Азербайджан.....	36
Рис. 7. Общая протяженность дорог (км, по типу дорожного покрытия)	37
Рис. 8. Общая протяженность железнодорожных перевозок и электрифицированная протяженность перевозок (км)	39
Рис. 9. Объем железнодорожных грузовых перевозок (1 000 тонн: Голубая линия, левая ось) и объем пассажирских перевозок (1 000 человек: Пунктирная линия, правая ось).....	39
Рис. 10. Объем пассажироперевозок различными видами транспорта (2001 = 100)	40
Рис. 11. Доли грузовых перевозок по способу	40
Рис. 12. Объем погрузочно-разгрузочных работ в порту (1 000 тонн).....	41
Рис. 13. Пассажиропоток в Международном аэропорту имени Гейдара Алиева (млн. чел/3 человек)	42
Рис. 14. Баку-Тбилиси-Карс	47
Рис. 15. Новый порт Алят как часть дорожного проекта «Один пояс — один путь»	49
Рис. 16. Схема инфраструктурного проекта 1 (расположение портов и аэропортов)	61
Рис. 17. Карта инфраструктурного проекта 2 (основные сети автомобильных дорог).....	62

Рис. 18. План энергетического смешивания правительства Азербайджана.....	67
Рис. 19. Структура ключевых игроков в энергетическом секторе Азербайджана	68
Рис. 20. Карта потенциального проекта в энергетическом секторе Азербайджана.....	71
Рис. 21. Хронология изменения объемов образующихся, перерабатываемых и утилизируемых отходов в Азербайджане	74
Рис. 22. Динамика изменения общего объема сброса сточных вод и доли сброса неочищенных сточных вод в Азербайджане	75
Рис. 23. Количество медицинских учреждений, врачей и койко-мест в больницах	88
Рис. 24. Динамика изменения количества больничных коек на 10 000 человек	88
Рис. 25. Динамика средней продолжительности жизни при рождении.....	90
Рис. 26. Смертность от инфекционных заболеваний на 1 000 человек.....	90
Рис. 27. Количество больниц в регионах на 10 000 человек (2017).....	91
Рис. 28. Количество врачей в регионах на 10 000 человек (2017).....	92
Рис. 29. Организационная структура Министерства здравоохранения.....	92
Рис. 30. Организационная структура Фонда Гейдара Алиева	94
Рис. 31. Диаграмма тенденции изменения количества людей, больных талассемией, доля среди них детей	102
Рис. 32. Торговые и логистические цепочки CONNECT Airfreight.....	106
Рис. 33. Подготовка портового персонала по линии JICA по регионам	108
Рис. 34. Примеры передовых технологий портовой логистики с применением ИКТ	108
Рис. 35. Маршрут трубопровода BTC.....	114

Аббревиатур

А Б Р	Азиатский банк развития
А Ф Р	Азиатский фонд развития
А Ж Д	Azərbaycan Dəmir Yolları (Азербайджанские Железные дороги)
А И К	Азербайджанская инвестиционная компания
ANFES	Азербайджанский национальный фонд поддержки предпринимательства
А С А Н	Азербайджанская сеть обслуживания и оценки
AZPROMO	Фонд содействия экспорту и инвестициям Азербайджана
AZN	Азербайджанский манат
Б Г Т	Бакинский грузовой терминал
Б М Т П	Бакинский международный торговый порт
Б Р Т	Автобусный быстрый транспорт
Б С Е К	Черноморское экономическое сотрудничество
Б Т А	Бакинское Транспортное Агентство
САРА	Центр авиации Тихого океана и Азии
СAREC	Центральноазиатская региональная программа экономического сотрудничества
СЕР	Электроэнергия города
Е Б Р Р	Европейский банк реконструкции и развития
О Э С	Организация экономического сотрудничества
Е И Б	Европейский инвестиционный банк
ЕРС	Инжиниринг, закупки и строительство
ЕРА	Агентство по регулированию в энергетике

FDI	Прямые иностранные инвестиции
F/S	Технико-экономическое обоснование
Ф Т Ц	Зона свободной торговли
GDP	Валовой продукт развития
Г О С Т	Государственный стандарт
Г У А М	Грузия, Украина, Азербайджан, Молдова, ГУАМ Организация за демократию и экономическое развитие
Х П П	Гидроэлектростанция
И Б Р Д	Международный банк развития и реконструкции
И Т	Информационно-коммуникационные технологии
И Ф И	Международные финансовые учреждения
IFC	Международная финансовая корпорация
IFRS	Международный стандарт финансовой отчетности
И Н О Г А Т	Межгосударственное нефтяное и Черноморское экономическое сотрудничество
И Р Е Н А	Международное агентство по возобновляемым источникам энергии
ISPS	Международная охрана судов и портовых средств
JICA	Японское агентство международного сотрудничества
KGTF	Корейский целевой фонд роста
KWF	Kreditanstalt für Wiederaufbau («Институт кредитования реконструкции»)
LCC	Низкозатратный перевозчик
МС	Министерство по чрезвычайным ситуациям
МЗ	Министерство здравоохранения

МТСНТ	Министерство транспорта, связи и высоких технологий
МВ	Мегаватт
НАА	Администрация аэропорта Нарита
НЕКСКО	Компания «Ниппон Экссуэй Компани Лимитед»
PFC	Плата за обслуживание пассажиров
ПИУ	Группа по осуществлению проектов
ГЧП	Государственно-частное партнёрство
РОТ	Реабилитация-эксплуатация-передача
SAARES	Государственное агентство по альтернативным и возобновляемым источникам энергии
SCM	Управление цепочками поставок
SME	Малые и средние предприятия
SOCAR	Государственная Нефтяная Компания Азербайджанской Республики
SPC	Компания специального назначения
SWOT	SWOT-анализ, слабые и сильные стороны, возможности и угрозы
ТОД	Развитие, ориентированное на транзит
Млрд. кВт/ч	Миллиард киловатт-часов
УНДП	Программа развития Организации Объединенных Наций
ВБ	Всемирный банк
ВОЗ	Всемирная организация здравоохранения

1. Введение

1.1. Предпосылки

Различные виды инфраструктуры, созданные в Центральной Азии и на Кавказе в эпоху Советского Союза, постепенно ветшают, и становится более очевидно, что для её реконструкции и модернизации необходимо оказывать поддержку на основе финансового сотрудничества. В то же время информация из открытых источников о конкретных приоритетных областях и проектах по улучшению инфраструктуры, осуществление которых наиболее вероятно, крайне ограничена, что создает проблемы для разработки будущих проектов.

Кроме того, ввиду опасений, связанных со сменой в стране строя и ростом государственного долга, а также надежды на увеличение объёмов иностранных инвестиций, проводятся быстрые реформы, среди которых разработка новых национальных стратегий развития, совершенствование правовых систем, влияющих на реструктуризацию правительства и государственно-частных партнёрств (ГЧП). Также наблюдается изменение позиции правительств каждой из стран касательно дальнейшего развития инфраструктуры.

Для Японии развитие сотрудничества с целью совершенствования инфраструктуры является одним из приоритетных направлений официальной политики поддержки, проводимой каждой страной в регионе. Исходя из предпосылок, изложенных выше, для того, чтобы Япония рассмотрела возможность сотрудничества как на уровне стран, так и в рамках конкретных новых проектов, необходимо собрать и систематизировать информацию о текущей ситуации в области модернизации инфраструктуры в каждой стране, о методах, которые будут применяться, о деятельности других инвесторов, о новых тенденциях за последние несколько лет и т.д.

1.2. Цель

Целью данного исследования является сбор и анализ информации о национальной стратегии развития, приоритетах и потребностях развития конкретных секторов, направлениях оказываемой другими инвесторами поддержки, а также о системах, связанных с ГЧП, результатах проводимой работы и т.д. в анализируемых странах (Узбекистан, Азербайджан, Армения, Грузия), а также изучение возможности использования японских технологий и/или ноу-хау, расширения бизнеса в странах, ориентированных на японские компании, возможности дальнейшего сотрудничества с Японией и перспективных кандидатов на проведение новых проектов.

Основываясь на осведомленности о вопросах, проблемах, связанных с вышеуказанными предпосылками, мы опросили правительственные учреждения в странах, охваченных этим исследованием, международные финансовые учреждения и других инвесторов, в настоящее время участвующих в сотрудничестве, и японские компании, заинтересованные в зарубежной экспансии, а также провели кабинетные исследования для рассмотрения проектов улучшения инфраструктуры в каждой стране и в целях сбора/организации полезной информации. Отметим, что хотя при рассмотрении кандидатов на новые проекты мы учитывали кредитную помощь (кредиты в иенах, иностранные займы, инвестиции и т.д.), мы не исключали возможности оказания поддержки посредством технического сотрудничества или финансовой помощи.

Также отметим, что в связи с изменениями политических курсов, происходивших в каждой стране в период проведения исследования, исследование проводилось в отрезок времени, когда ситуация менялась буквально ежемоментно. С мая по октябрь 2018 года мы провели полевые исследования и создали этот отчет на основе имеющейся по состоянию на декабрь 2018 года информации, однако впоследствии ситуация критически поменялась. Мы пересмотрели этот отчет, основываясь в первую очередь на главных тенденциях в изменениях, произошедших с января 2019 года, однако мы были бы признательны, если бы читатели данного исследования перепроверяли новую информацию.

2. Методология

2.1. Концепция проведения исследования

2.1.1. Целевые секторы

Это исследование охватывает градостроительство, ситуацию с транспортом/загруженностью автомобильных дорог, окружающую среду (отходы/сточные воды), здравоохранение (медицинское обслуживание/социальное обеспечение) и энергетику.

Таблица 1. Исследование основных областей и видов инфраструктуры

Области		Предполагаемые проекты
Градостроительство, транспорт/загруженность автомобильных дорог	Градостроительство	<ul style="list-style-type: none">● Городские дороги, улучшение транспортной сети
	Транспорт	<ul style="list-style-type: none">● Модернизация портов● Модернизация аэропортов● Модернизация железнодорожных путей
	Загруженность автомобильных дорог	<ul style="list-style-type: none">● Меры по борьбе с дорожными заторами
Энергетика	Сила	<ul style="list-style-type: none">● Возобновляемые источники энергии● Комбинированный цикл производства электроэнергии● Восстановление электропередачи и распределительных сетей
	Региональное теплоснабжение	<ul style="list-style-type: none">● Замена отопительных котлов● Восстановление сети теплоснабжения
	Другое	<ul style="list-style-type: none">● Другое
Окружающая среда	Канализация	<ul style="list-style-type: none">● Очистные сооружения, ремонт канализационных линий
	Обработка отходов	<ul style="list-style-type: none">● Модернизация и реконструкция объектов по обращению с твердыми отходами● Внедрение оборудования для вторичной переработки
Здравоохранение	Медицинское обслуживание	<ul style="list-style-type: none">● Замена изношенного медицинского оборудования

		<ul style="list-style-type: none"> ● Внедрение современного медицинского оборудования
Другое		<ul style="list-style-type: none"> ● Мы не включили в вышеизложенный список следующие пункты, однако считаем, что их исследование также необходимо: ● Меры общественной безопасности

2.1.2. Исследовательские материалы

Основные объекты данного исследования:

- Планы модернизации инфраструктуры, вопросы развития и т.д.
- Организации по модернизации инфраструктуры, кадровые ресурсы и т.д.
- Политические рамки и инфраструктуры/примеры, связанные с ПГЧС
- Поддержка других инвесторов
- Ситуация с привлечением средств на модернизацию инфраструктуры
- Краткий список проектов
- Расширенный список проектов

2.1.3. Предполагаемые инструменты поддержки

Мы рассмотрели возможность оказания поддержки с использованием следующих схем, предлагаемых Японским Агентством международного сотрудничества (JICA):

- Кредиты по линии ОПР
- Финансирование инвестиций в частный сектор
- Безвозмездная помощь, ktvs
- Техническое сотрудничество

2.1.4. Кабинетное обследование

Фактически использованные материалы приведены в пункте 6.1. Ниже приводится обзор по секторам.

2.1.4.1. Политика модернизации

В связи с падением цен, девальвацией валюты и другими экономическими событиями в 2014 году, Президентом в 2016 году были определены Стратегические дорожные карты национальной экономики и основных отраслей экономики. Эти «дорожные карты» состоят из трех отдельных разделов: краткосрочная стратегия и план осуществления (2016-2020 годы); долгосрочный план, рассчитанный на период до 2015 года, и целевой план на период до 2025 года. Данное обследование основано на использовании этих стратегических материалов, обзорных статьях о ходе осуществления экономических реформ и других источниках.

2.1.4.2. Градостроительство и транспорт

Планы развития, статистические данные и другие вопросы по теме градостроительства и транспорта, подробно изложены в национальных докладах Всемирного банка или Азиатского банка развития (АБР) за последние два года. Что касается железнодорожного сектора, то последняя имеющаяся информация подробно размещена на вебсайте национальных железных дорог (Азербайджанские железные дороги = ADY).

2.1.4.3. Энергетика

Собранные нами данные содержат подробные материалы исследований в области альтернативной энергетики в Азербайджане по состоянию на январь 2018 года. Материалы по вопросам политики, проводимой в секторе альтернативной энергетики, соответствующие правовые вопросы и прочие данные размещены на сайте Министерства энергетики Азербайджана. Всемирный банк, Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Азиатский банк развития (АБР) и другие агентства международной помощи также опубликовывали доклады касательно текущей ситуации в энергетическом секторе.

2.1.4.4. Окружающая среда

Также целями исследования являются сайты и другая открытая информация, предоставляемая Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР), Тямиз Шехер (государственная корпорация по переработке отходов) и другими соответствующими правительственными

министерствами, ведомствами и органами. Кроме того, в качестве справочной информации используются предыдущие доклады по соответствующим проектам. К ним относится проект «Чистый город», а также осуществляемый в настоящее время проект по изучению процесса строительства станций сбора отходов в столичном округе Баку для обеспечения оптимального перевозки отходов. Последнее предприятие столкнулось с финансовыми проблемами из-за того, что рассчитывало на поддержку Тямиз Шехер как организатора проекта.

2.1.4.5. Медицинские услуги

Из-за нехватки информации по Азербайджану в открытых источниках, проводились прямые собеседования и слушания с организациями, отдельными лицами и другими имеющими прямое отношение к исследованию лицами, причём информация, полученная от фактических координаторов, оказалась значительно более полезной, чем информация, почерпнутая в текстах документов.

2.1.5. Интервью

С целью сбора информации в областях градостроительства и транспорта были проведены интервью в Министерстве транспорта, связи и высоких технологий, Агентстве развития дорог, Министерстве транспорта Баку, Агентстве гражданской авиации, АО "Азербайджанские железные дороги", Бакинском международном морском торговом порту, Silk Way Ground Handling Company и других организациях. Также были проведены интервью с представителями государственного агентства по альтернативным и возобновляемым источникам энергии (SAARES). По экологическому сектору интервью были проведены в Министерстве экономики, Министерстве экологии и природных ресурсов, Тямиз Шехер (осуществляющим надзор за удалением общих отходов в Бакинской области) и другими организациями. Были проведены интервью по вопросам медицинского обеспечения с представителями Министерства здравоохранения, Министерства социальной защиты и труда, Фонда Гейдара Алиева, Центра талассемии и реабилитационных центров для протезирования нижних конечностей и других нужд.

2.1.6. Статистические данные

При проведении анализа транспортного сектора использовались статистические данные Государственного комитета статистики Азербайджана, Министерства транспорта, связи и высоких технологий, Всемирного банка и других источников. Статистические данные, используемые при проведении анализа энергетического сектора, получены от Государственного комитета статистики Азербайджана, Министерства энергетики, Межгосударственного статистического комитета СНГ и других организаций. Для проведения экологического анализа использовались данные, полученные от Государственного комитета статистики Азербайджана. Для проведения анализа в секторе здравоохранения Азербайджана были получены данные от Государственного комитета статистики Азербайджан и Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ).

3. Политика модернизации, законодательство и развитие инфраструктуры — это анализ текущего положения и актуальных вопросов

3.1. Политика модернизации

В качестве меры по борьбе с экономическим застоем, который в 2014 году сопровождался падением цен на нефть, в декабре 2016 года правительство Азербайджана утвердило "Стратегические дорожные карты национальной экономики и основных секторов экономики". Эти стратегические дорожные карты направлены на устойчивое развитие азербайджанской экономики, включая улучшение качества социального обеспечения. С учетом прогнозов, согласно которым цены на нефть не вернуться на уровень 2008 года, главная цель заключается в том, чтобы использовать стратегически выгодное положение страны на пересечении торговых путей, идущих с севера, юга, востока и запада (пр. Шелковый путь), для продвижения внутренних инвестиций, обеспечения условий свободной торговли и открытой конкуренции, повышения квалификации кадровых ресурсов и других сфер для развития ненефтяных секторов. Для 11 разных секторов экономики составлена "Дорожных карт", состоящая из 12 документов с соответствующими целевыми показателями, разделёнными на три этапа - краткосрочный (с 2016 по 2020 г.), среднесрочный (до 2025 г.) и долгосрочный (с 2025 г.). Более того, эти документы были утверждены в качестве отдельных стратегических «дорожных карт».

Таблица 1. 12 Дорожные карты и целевые области развития

Стратегическая дорожная карта	Целевая область	Ответственный государственный орган
Стратегическая дорожная карта по перспективе национальной экономики Азербайджана	Общая национальная экономика	Министерство экономики
Стратегическая дорожная карта по развитию нефтяной и газовой промышленности (включая химическую продукцию) Азербайджана	Нефть, природный газ, нефтехимия	Министерство энергетики
Стратегическая дорожная карта по производству и переработке сельскохозяйственной продукции	Обрабатывающая промышленность и сельскохозяйственное	Министерство сельского хозяйства

в Азербайджане	производство	
Стратегическая дорожная карта по производству в Азербайджане потребительских товаров на уровне малого и среднего предпринимательства	Потребительские товары, производимые малыми и средними предприятиями	Агентство развития малых и средних предприятий Министерства экономики
Стратегическая дорожная карта по развитию тяжелой промышленности и машиностроения в Азербайджане	Тяжелая промышленность	Министерство экономики
Стратегическая дорожная карта по развитию специализированной туристической индустрии в Азербайджане	Индустрия туризма	Министерство экономики
Стратегическая дорожная карта развития логистики и торговли в Азербайджане	Логистика и торговля	Министерство экономики Министерство транспорта, связи и высоких технологий
Стратегическая дорожная карта по развитию в Азербайджане жилищного обеспечения по приемлемым ценам	Предоставление жилья	Государственное агентство жилищного строительства
Стратегическая дорожная карта развития профессионального образования и обучения в Азербайджанской Республике	Профессиональное обучение	Министерство образования
Стратегическая дорожная карта развития финансовых услуг в Азербайджане	Финансовые услуги	Министерство финансов, Министерство налогов
Стратегическая дорожная карта по развитию телекоммуникационных и информационных технологий в Азербайджане	Связь, информационные технологии	Министерство транспорта, связи и высоких технологий
Стратегическая дорожная карта по развитию коммунальных услуг (электрическая и тепловая энергия, газ и вода) в Азербайджане	Электричество Теплоснабжение Газ Водоснабжение и канализация	Министерство энергетики

Из всех вышеупомянутых пунктов пункты 7 и 12 представляют собой стратегические «дорожные карты», относящиеся к данному исследованию. Для подтверждения хода продвижения работы в рамках данных стратегических дорожных карт Центром анализа экономических реформ и коммуникаций осуществлялся непрерывный контроль.

(CAERC) ¹ Ежегодные обзоры подтверждения хода продвижения работы выпускаются и публикуются CAERC. Утверждение содержания этих обзоров облегчает процесс подтверждения достоверности актуального прогресса. Например, в октябре 2017 года был опубликован отчет в области логистики. ²

3.2. Системы, связанные с ГЧП

3.2.1. Политика в области ГЧП

Согласно анализу, проведенному Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР), в настоящее время в Азербайджане не создано правовых систем, которые могли бы способствовать развитию государственно-частного партнерства (ГЧП). Аналогичные указания выдаются Керимовым и Бабаевым (Керимов и Бабаев, 2019),³ при этом в Азербайджане отсутствуют те виды законодательства о ГЧП, которые уже введены в таких странах, как Россия, Беларусь и Кыргызстан. С другой стороны, соглашения о разделе продукции в нефтегазовом секторе действуют в Азербайджане с 1994 года, что обуславливает тот факт, что в стране есть только один формат ГЧП. Следовательно, подобные соглашения о разделе продукции основаны на следующих

¹ <https://ereforms.org/>

² https://ereforms.org/store//media/ekspert_yazilari/islahat%20icmali/oktyabr/SYX_en.pdf

Материалы для секторов электроэнергетики и водоснабжения еще не утверждены.

³ Керимов, А. и Бабаев А. (2019) Государственно-частное партнерство: Возможности и перспективы банковского финансирования, 37-я Международная научная конференция по экономическому и социальному развитию - «Социально-экономические проблемы устойчивого развития», Баку, https://www.researchgate.net/profile/Lukasz_Sulkowski/publication/331321002_Organizational_Identity_of_University_in_Merger_Process_w_37th_International_Scientific_Conference_on_Economic_and_Social_Development_-_Socio_Economic_Problems_of_Sustainable_Development_-_Baku_14-15_/links/5c7512bf458515831f702381/Organizational-Идентичность_университета_в_слиянии_процесс-в-37-я_Международная_научная_конференция_по_экономическим_и_социальным_развитию-социально-экономическим_проблемам_устойчивого_развития_Баку-14-1.pdf#page=1205

правовых нормах, причём эта правовая система является основой связей ГЧП в Азербайджане.

- Закон об инвестиционной деятельности
- Закон об инвестиционном фонде
- Закон «О защите иностранных инвестиций»
- Закон о бюджетной системе
- Закон об особой экономической зоне
- Закон о недрах
- Закон «О государственной помощи малому бизнесу»
- Гражданский кодекс

Кроме того, в Стратегических дорожных картах национальной экономики и основных секторов экономики (Указ Президента от 6 декабря 2016 г. № 1138) утверждено направление расширения участия частного сектора в государственных проектах.

В 2018 году в качестве структур, призванных организовать включение частного сектора в государственные инфраструктурные проекты, были созданы Фонд содействия экспорту и инвестициям Азербайджана (AZPROMO) и Азербайджанская инвестиционная компания (AIC). Однако правовая база, регулирующая работу этих учреждений, еще не разработана. (Керимов и Бабаев, 2019)

3.2.2. Примеры ГЧП

На сайте Всемирного банка, помимо проектов по модернизации, эксплуатации и передаче электроэнергии (POT) и лизинговых предприятий в секторе водоснабжения, формой ГЧП также признаются проекты, в которых активно участвует Азербайджанская инвестиционная компания. В качестве примеров ГЧП также приведены Азербайджанский Национальный фонд поддержки предпринимательства (ANFES) ⁴ и Совет предпринимателей при Президенте Азербайджана (Керимов и Бабаев 2019). Тем не менее, следует понимать, что в Азербайджане пока только предстоит реализовать так называемые общие формы ГЧП такие, как соглашение «строительство-эксплуатация-передача», соглашение «строительство—владение—эксплуатация—передача», концессии и другие форматы.

⁴ <http://edf.gov.az/en/>

Когда все оговорено и выполнено, сделать вывод, что инициативы в области ГЧП в конкретных секторах успешно интегрированы, весьма затруднительно.

Например, в энергетическом секторе, несмотря на то, что ранее предпринимались усилия по передаче энергораспределительных сетей частным компаниям, низкое качество услуг привело к возвращению сетей в государственную собственность. На сегодняшний день правительство не смогло устранить правовые несоответствия международным стандартам в областях установления и регулирования тарифов в сфере электроэнергетики, охраны окружающей среды и других, однако тариф на электроэнергию, установленный для потребителей, поддерживается на достаточно низком уровне. Такие условия не вызвали интерес со стороны инвесторов.

Предпринимаются также попытки ввести средства для недискриминационного объявления процедур справедливых и открытых таможенных пошлин, доступа к линиям электропередач и других достижений, а также систем (включая гарантии приобретения электроэнергии), предназначенных для использования возобновляемых источников энергии. Есть понимание необходимости разработки тарифных планов на оплату электроэнергии для каждого конкретного вида возобновляемых источников энергии. Кроме того, правительство осознаёт, что необходимо предоставить экономические стимулы инвесторам для строительства электростанций, что позволяет надеяться на снижение налоговых ставок и наличие специальных налоговых режимов. Правительство уже приняло меры по импорту продукции, связанной с проектами по возобновляемым источникам энергии, введению системы освобождения от таможенных пошлин для компаний, получивших одобрение Государственного агентства по альтернативным и возобновляемым источникам энергии (SAARES) и получивших лицензии. Вместе с тем проекты в области возобновляемых источников энергии зачастую оказываются экономически неосуществимыми, при этом возникают особенно серьезные трудности с формированием проектов, для осуществления которых возможны банковские кредиты. С учетом этих условий предпринимаются шаги по координации вопросов для увеличения доли участия в проектах государственного сектора, чтобы ускорить процесс внедрения возобновляемых источников энергии, а также процесс совершенствования нормативно-правовой базы Министерством энергетики, SAARES и Азиатским банком развития.

Что касается экологического сектора, то по состоянию на 2018 год в городе Баку осуществляется концессионный проект по проектированию, строительству и эксплуатации мусоросжигательного завода и установки по рекуперации тепла для сбора и утилизации бытовых отходов.

Таблица 2. Примеры ГЧП в Азербайджане

Название ГЧП	Метод торгов	Формат	Область	Первый год	Сумма (млн. долл. США)	Спонсор	Кредитор	Государственная поддержка
Электроэнергетическая система Баку	Нет данных	Ротационные амортизаторы	Электроэнергия	2001 год	230,0	Бармек	НА	НА
ОАО "Сумгаит электрик шебеке"	Нет данных	Ротационные амортизаторы	Электроэнергия	2002 год	80,0	Бармек	НА	НА
Али-Байрамлы электрик шебеке и Гянджа электрик шебеке	Конкурентная ставка	Ротационные амортизаторы	Электроэнергия	2002 год	65,2	Bakı Yüksək Gərginlikli Elektrik Avadanlıqları ASC	НА	НА
Система водоснабжения в городе Имшили	Нет данных	Договор аренды	Вода и заработная плата	2001 год	0,0	Berlinwasser International AG	НА	НА
Baku Shipyard Сотрапу(Строительство и эксплуатация передовой верфи и ремонтного	Нет данных	Нет данных	Судостроение	Нет данных	Нет данных	Азербайджанская инвестиционная компания (АИК) 25%,	НА	НА

причала)						Государственная нефтяная компания Азербайджанской Республики (SOCAR) 65%, Сингапурская оффшорная и морская компания Kerrel 10%		
ОАО "Холсим-Азербайджан" (Holcim) Строительство и эксплуатация нового цементного завода	Нет данных	Нет данных	Цемент	Нет данных	Нет данных	АИК 10%, Holcim 69,4%, Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) 10%, частные местные инвесторы 10,6%	Нет данных	Нет данных
ООО "Сангачальский Гарадагский нефтегазовый терминал" (Строительство	Нет данных	Нет данных	Логистика	Нет данных	Нет данных	АИК 25%, ООО "Qafqaz Trans Service" 75%	Нет данных	Нет данных

<p>и эксплуатация новой базы материально-технического снабжения)</p>								
---	--	--	--	--	--	--	--	--

Источник: Подготовлено по материалам, взятым на сайте <https://pprknowledgelab.org/countries/azerbaijan> и другой информации

3.3. Целесообразность привлечения средств финансового сектора

3.3.1. Финансирование частного сектора

На фоне падения цен на нефть с 2014 года азербайджанская валюта («манат») также резко обесценился (см. рис. 1). Если в 2014 году курс маната составлял 0,78AZN за 1 долл. США, то при пиковой стоимости доллара в начале 2017 года местная валюта упала до 1,94AZN за 1 долл. США. Это привело к увеличению бремени погашения внешней задолженности страны более чем в два раза по сравнению с предыдущим периодом. Такое резкое падение курса валют вызвало столь же резкое снижение валютных резервов Азербайджана, которые сократились вдвое в период с 2014 по 2015 год (см. таблицу 2). Внутренний финансовый сектор страны оказался обремененным просроченными кредитами, при этом ЕБРР, Международная финансовая помощь (МФК) и другие организации оказывали стране финансовую помощь. В результате, по состоянию на июнь 2018 года финансовые учреждения Азербайджана сочли необходимым сократить свое долларовое и манатное финансирование, создав трудности с направлением заемного капитала на проекты внутри страны.



Источник: <https://www.xe.com/ja/currencycharts/?from=USD&to=AZN&view=10Y>

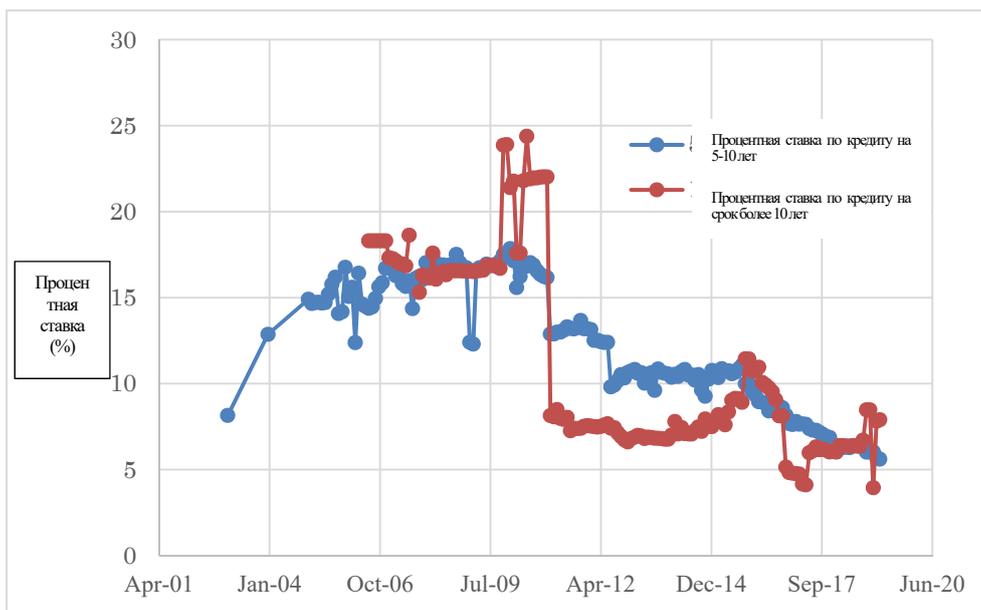
Рис. 1. Динамика курса валют к доллару США и Азербайджану (AZN)



Источник: Всемирный банк

Рис. 2. Динамика валютных резервов Азербайджана

Далее мы рассмотрим процентные ставки Центрального банка Азербайджанской Республики. Следует особо отметить, что общая практика заключается в том, что долгосрочные займы должны выдаваться на финансирование модернизации инфраструктуры с утвержденными процентными ставками на срок от 5 до 10 лет и более. В Азербайджане процентные ставки по кредитам в иностранной валюте до мирового финансового кризиса 2008 года составляли около 16-17% как для кредитов на 5-10 лет, так и для кредитов на срок более 10 лет. Сразу после кризиса ставки по 10-летним кредитам достигли 22-23%, хотя впоследствии они снизились до 7-8%. В 2015 году, ставки по 10-летним кредитам снова превысили 10%, позже упали до уровня менее 5%, затем постепенно поднялись почти до 9%, но снова понизились по принципу циклических экономических колебаний. По кредитам сроком на 5 - 10 лет ставки кредитования постепенно снижались после финансового кризиса 2008 года, однако с апреля 2012 года они оставались на уровне около 10%. Затем по сравнению с 2015 годом ставки упали до примерно 6% по состоянию на декабрь 2018 года.



Источник: Центральный Банк Азербайджанской Республики
<https://www.cbar.az/page-44/financial-market-indicators>

Рис. 3. Процентные ставки по кредитам в иностранной валюте на 5-10 лет и на срок более 10 лет

3.3.2. Возможность долгосрочного финансирования инфраструктурных проектов

Несмотря на то, что, как отмечалось выше, сохраняется возможность предоставления долгосрочных инвестиций в энергетический сектор, включая нефтяную и газовую отрасли, местные финансовые учреждения Азербайджана, как правило, не располагают возможностями для предоставления капитала для долгосрочных проектов. В сложившейся ситуации они уделяют приоритетное внимание своим реально не функционирующим контрамерам по предоставлению займов.

Наряду с этим, для негосударственного сектора Азербайджана характерна сильная связь с финансовым конгломератом компаний, в которых политические деятели и высокопоставленные чиновники обладают правами контроля. Поскольку достоверность информации о финансовой отчетности этих компаний и ее раскрытие не соответствуют уровню прозрачности, независимости и прочим аспектам, установленным в уставах агентств международной помощи, трудно напрямую получить помощь от этих агентств. В то же время, что касается прозрачности этих соглашений, имеют место случаи отказа в получении финансирования от агентств международной помощи, которые требуют проведения открытых торгов. Бакинский метрополитен, например, требует прибегать к работе с дочерними

компаниями при строительстве новых участков линий метро.

Что касается кредитов, предоставляемых агентствами международной помощи в том числе на государственные проекты, то в свете наличия ограничений на новые кредиты, выданные правительством Азербайджана, в последнее время Всемирный банк, АБР и другие агентства международной помощи стали избегать крупномасштабного финансирования. По данным Программы развития ООН (ПРООН), по состоянию на 2018 год правительство Азербайджана применяло осторожный подход к кредитам на сумму свыше 1 миллиарда японских иен (10 миллионов долларов США), а Министерство финансов не одобряло кредиты этого класса.

В то же время инвестиции из зарубежных источников наоборот приветствуются. Согласно АБР, предполагается, что будут снижены препятствия, стоящие на пути принятия таких инвестиций на осуществление проектов, которые, как считается, поспособствуют диверсификации экономики наряду с передачей технологий. Кроме того, в связи с тем, что жена президента отвечает за аспекты, связанные с охраной окружающей среды, здравоохранением и другими секторами страны, существует также мнение, что получение помощи в этих секторах может быть проще, чем в других областях.

3.3.3. Ограничения на международные коммерческие кредиты

Никаких определенных ограничений на международные коммерческие кредиты наложено не было. Однако в Азербайджане, где крупные компании в ключевых секторах контролируются семейными компаниями с участием государственных предприятий, политиков и высокопоставленных чиновников, полностью частный бизнес представлен крайне ограниченно. Кроме того, нельзя сказать, что методы бухгалтерского учета в частных компаниях соответствуют Международным стандартам учета, в то время как описанные выше типы систем ГЧП не были надлежащим образом разработаны. Эти факторы крайне затрудняют процесс инвестирования в проекты в Азербайджане зарубежным компаниям, а для зарубежных финансовых учреждений — финансирование проектов, проводимых в стране. Соответственно, несмотря на отсутствие каких-либо исключительных положений, сложившаяся ситуация делает чрезвычайно трудным фактическое использование международных коммерческих кредитов.

3.4. Ситуация в инвестиционной деятельности

Ниже приводится краткая информация о ходе деятельности основных учреждений по оказанию помощи в области модернизации инфраструктуры.

3.4.1. Азиатский банк развития (АБР)

3.4.1.1. Основные области

Азиатский банк развития (АБР) предпринял значительные усилия по строительству линий электропередач, совершенствованию распределительных сетей и другим этапам, в частности для проектов по модернизации 1-й и 2-й линий электропередач в городе Мингечевир. Правительство Азербайджана заключило с АБР соглашение о финансировании на сумму 750 млн. долл. США, реализуя проекты на общую сумму 1 млрд. долл. США. Эти проекты состоят из трех частей и должны быть завершены в 2022 году. Проекты включают работу по достижению экономии энергии, снижению потерь при передаче электроэнергии и другие улучшения в работе сетей передачи электроэнергии для ветхих электросетей напряжением 110 кВт (в 15 местах), электрических подстанций напряжением 35 кВт (в 52 местах), электрических подстанций напряжением 6-10 кВт (в 4 004 местах), электросетей напряжением 110 кВт (150 км), сетей передачи электроэнергии напряжением 35 кВт (400 км) и 6-10 кВт (2600 км), что должно улучшить электроснабжение для 1,4 млн. человек. Также ведутся работы по реконструкции распределительных сетей напряжением 400 кВт (10 154 км), при этом планируется установить 300 000 "умных" счетчиков.

3.4.1.2. Основные проекты

В 2018 году АБР продвигал две программы, направленные на повышение эффективности работы и организации управления государственным сектором и развитие железнодорожного сектора в Азербайджане ⁵, а в настоящее время разрабатывается еще одна программа ⁶. В 2019 году планируется реализовать вторую подпрограмму по повышению эффективности работы государственного сектора⁷⁸

⁵ Программа совершенствования управления и повышения эффективности государственного сектора, подпрограмма 1 (PBL) и Программа развития железнодорожного сектора 1 (SDP)

⁶ Программа улучшения организации управления и повышения эффективности работы государственного сектора, подпрограмма 2 (PBL)

⁷ Программа улучшения организации управления и повышения эффективности работы

и организации его управления, а также подготовить второй этап программы развития железнодорожного сектора (таблица 3). В частности, подтвердилась потребность в дополнительном техническом содействии по вопросам обращения с отходами и управлением цехом удаления и переработки отходов на заводе по переработке бытовых и твердых отходов в Нахичеванской автономной республике. .

Аналогичным образом, при работе по проекту комплексного городского развития города Баку (за исключением Бакинского метрополитена) необходимо использовать опыт японского градостроительства для запуска скоростных автобусов, трамваев, пригородных поездов между Баку и Сунгаем и других транспортных средств для улучшения сетей общественного транспорта. Что касается более подробного обсуждения содержания этих мероприятий, то АБР надеется на сотрудничество со стороны ЛСА.

Предварительные исследования по этим проектам были завершены три года назад. Однако с учетом того, что смета расходов на тот момент достигла 300 млн. долл. США, правительство не решалось продолжать эту работу. С момента предложения, сделанного АБР Азербайджанскому правительству, прошло уже три года, поэтому продвижение проектов потребует более детального содержания и уменьшения сметы.

Таблица 3. Краткая информация о последних крупных проектах АБР

Программа	Год	Краткое изложение	Расчет (млн. долл. США)
Программа улучшения организации управления и повышения эффективности государственного сектора, подпрограмма 1 (PVL)	2018	Диверсификация экономической системы Азербайджана для улучшения организации управления государственным сектором и расширения финансового сектора.	250
Программа развития	2018	Сделать Азербайджанскую Железную Дорогу	1.3

государственного сектора, подпрограмма 2 (PVL)

⁸ Программа развития железнодорожного сектора 2 (SDP)

железнодорожного сектора 1 (SDP)		(АЖД) высокоприбыльной компанией посредством улучшения железнодорожного сервиса. 1) реформы железнодорожного сектора и компаний, а также финансовая реструктуризация АЖД. 2) в частности совершенствование железнодорожной инфраструктуры вдоль железнодорожного коридора Север-Юг.	
Программа улучшения организации управления и повышения эффективности работы государственного сектора, подпрограмма 2 (PBL)	2018	Диверсификация экономической системы Азербайджана для улучшения организации управления государственным сектором и расширения финансового сектора.	250
Программа развития железнодорожного сектора 2 (SDP)	2019	Усовершенствование рельсов и структуры линии Сумгаит-Ялама — основного маршрута для ЦАРЭС и связующей ж/д линии Север-Юг. Повышение пропускной способности железнодорожной сети (кредиты на осуществление проектов), содействие повышению степени независимости и уровня качества управления железнодорожным сектором. Финансовая реструктуризация, отчетность и надзор, эффективность управления, совершенствование корпоративной структуры (кредитование в соответствии с политикой).	400

Источник: Подготовлено из материалов АБР.

3.4.2. Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР)

3.4.2.1. Основные области

Среди секторов, которые охватывает данное обследование, ЕБРР сосредоточивает основные силы на экологическом секторе.

3.4.2.2. Основные проекты

ЕБРР продвигает проект повышения эффективности переработки отходов столичного округа Баку. Особое внимание уделяется повышению эффективности сбора отходов и сокращению количества отходов.

Целью данного проекта является строительство станций сбора отходов в Гарадаге и Хазаре за пределами Баку, на которых будет осуществляться сбор отходов перед их поступлением на перерабатывающий завод. Перевоз отходов на крупногабаритном транспорте вместо малогабаритного позволит повысить эффективность сбора, сократить время транспортировки и утилизации собранного мусора, что позволит уделять больше времени сбору отходов. Кроме того, внедрение оборудования для сортировки отходов на этих промежуточных станциях сбора отходов направлено на повышение эффективности переработки отходов. С учетом повышения эффективности перевозок цель заключается в снижении расхода топлива в коллекционных транспортных средствах. Однако в настоящее время правительство Азербайджана еще не одобрило этот проект.

3.4.3. Европейский союз (ЕС)

3.4.3.1. Основные области

Среди областей, которые охватывает данное обследование, ЕС сосредоточивает основные силы на здравоохранении.

3.4.3.2. Основные проекты

Министерство здравоохранения обеспокоено тем, что источники доходов не обеспечены, не установлена приемлемая плата за медицинские услуги, возникают прочие потенциальные задержки в создании системы социального страхования, что побуждает к началу диалога с ЕС. Исходя из расчета

на запуск системы в 2019 году с учетом опыта Эстонии (которая осуществила переход от бывшего Советского Союза к собственной национальной системе социального страхования), Франции (управляющая системой социального страхования в течение многих лет) и других стран, предпринимаются шаги по разработке азербайджанской модели. Хотя само исследование социального страхования проводится приватизированным учреждением, поддержка ЕС, объем которой в настоящее время увеличивается, должна завершиться в конце 2019 финансового года, при этом схемы поддержки в будущем пока не определены.

3.4.4. Международное финансовое сотрудничество (МФК)

3.4.4.1. Основные области

По состоянию на 2018 год МФК в основном занималась поддержкой активизации финансового сектора. Кроме того, существует также заинтересованность в привлечении частного сектора к инвестированию и финансированию развития.

3.4.4.2. Основные проекты

Азербайджанские частные компании имеют проблемы с финансовой прозрачностью, и последние 10 лет не оказывают никакой конкретной поддержки в сфере модернизации инфраструктуры.

3.4.5. Программа развития Организации Объединенных Наций (ПРООН)

3.4.5.1. Основные области

При поддержке Министерства энергетики осуществляются инициативы по внедрению мер по предупреждению ущерба, энергосбережению, малым гидроэнергетическим ресурсам и альтернативным видам топлива. В частности, недавно начались работы по внедрению модели энергосбережения в здании, принадлежащем Государственной нефтяной компании Азербайджанской Республики (ГНКАР).

3.4.5.2. Основные проекты

В соответствии с Парижским соглашением Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций

об изменении климата Азербайджан также обязан публиковать ежегодные отчеты о выбросах двуокиси углерода,⁹ используя при этом Зеленый фонд, финансируемый Южной Кореей. Для того, чтобы смягчить последствия климатических изменений и адаптации к ним, Азербайджан внедряет экологичное вождение с целью сокращения потребления топлива транспортными средствами, используемыми ГНКАР на коммерческой основе, предотвращение утечек газа с нефтяных и газовых месторождений и другие инициативы. ВПРООН уделяет особое внимание развитию сотрудничества с ГНКАР по экологичному вождению.

3.4.6. Всемирный банк (ВБ)

3.4.6.1. Основные области

Что касается областей, которые охватывает данное обследование, Всемирный банк уделяет пристальное внимание железным дорогам, переработке отходов, борьбе с загрязнением почвы, здравоохранению и другим областям.

3.4.6.2. Основные проекты

В 2008 году Всемирный банк приступил к осуществлению проекта по упрощению процедур железнодорожной торговли и перевозок, направленного на улучшение положения в железнодорожном секторе Азербайджана. С этой целью началось осуществление инициатив по повышению конкурентоспособности, устойчивости, эксплуатации, эффективности затрат и кадрового потенциала системы железнодорожного транспорта. Особое внимание было уделено повышению пропускной способности железнодорожного транспорта между Грузией и Азербайджаном.

Азербайджанские железные дороги выступают за продолжение сотрудничества как с агентствами международной помощи, так и с отдельными национальными агентствами по оказанию помощи. В целях улучшения ситуации в железнодорожном секторе ведется подготовка к следующим проектам, при этом с Международным банком реконструкции и развития (МБРР) было подписано соглашение о финансировании на сумму 450 млн. долл. США.

График предусматривает использование этого финансирования для обновления парка локомотивов,

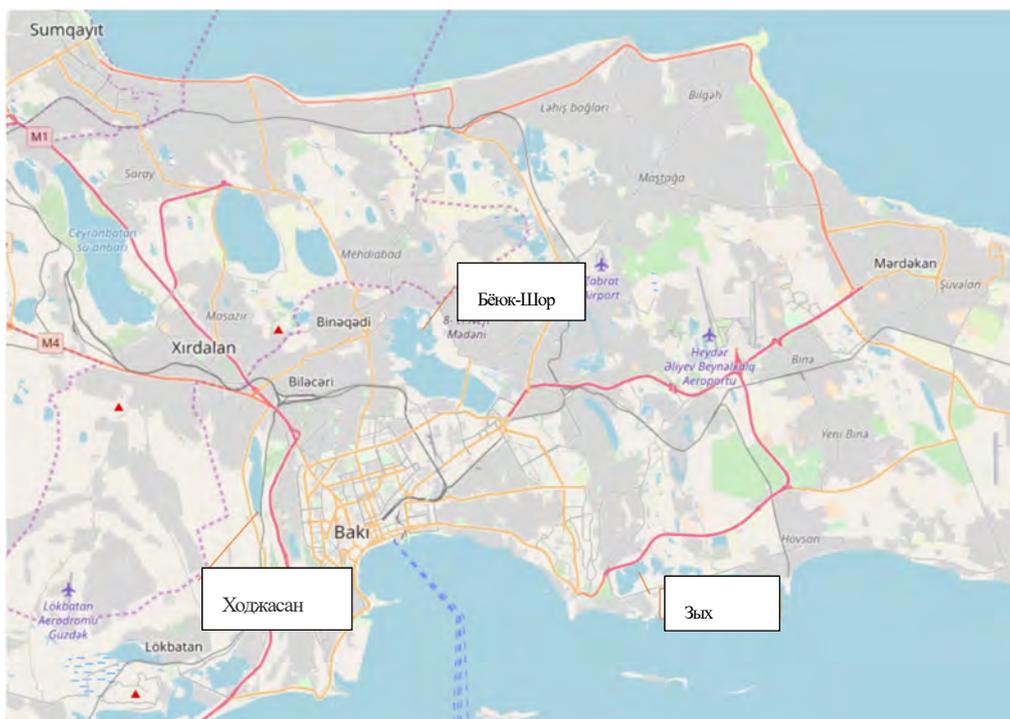
⁹ <https://www4.unfccc.int/sites/NDCStaging/Pages/Party.aspx?party=AZE>

замены путей (250 км уже заменено, заменяют сейчас участок 317 км, связывающий Баку, Боюк и Касик, строят мост №2 через реку Кура, обновляют участок путепровода, обслуживающего развязку между Салоглу и Полилу и другими маршрутами), улучшения объектов электроснабжения, модернизации сигнально-коммуникационного оборудования, поставок новых локомотивов, соблюдения международных финансовых стандартов и т.д. Совершенствование этих маршрутов позволит укрепить интегрированную транспортную сеть из Китая в Лондон. Пропускная способность на начальном этапе составит 1 млн. пассажиров и 6,5 млн. тонн грузов, конечная цель - обеспечить пропускную способность в 17 млн. тонн.

Всемирный банк также оказывает поддержку в повышении эффективности и устойчивости системы сбора и переработки отходов столичного округа Баку. В частности, эта помощь включает: 1) сбор данных и стратегическое планирование, 2) совершенствование функционирования, управления и коммуникационного потенциала контролирующих организаций, 3) начало работы служб сбора отходов и 4) улучшение состояния окружающей среды на существующих предприятиях по переработке отходов. Хотя большинство из этих инициатив уже завершено, еще предстоит завершить работу по совершенствованию соответствующей правовой базы и проведению оценок экологического социального воздействия.

Всемирный банк также сотрудничает в рамках осуществляемого правительством Азербайджана проекта по ликвидации последствий загрязнения нефтью девяти озер вблизи Баку. Этот проект находится в ведении Министерства экономики, а его исполнителем является Тямиз Шехер. Тямиз Шехер уже занимается землечерпальными работами, перемещением, очисткой, восстановлением и другими этапами очищения озера Бёюк-Шор, в то время как Всемирный банк работает над очисткой озера Ходжасан.

В настоящее время Всемирный банк собирается воспользоваться средствами из Green Trust Growth Fund, предоставляемыми Южной Кореей (KGGTF: www.kgreengrowthpartnership.org/ Current -Events) для безвозмездного обеспечения в течение двух лет осуществляющего контроль Министерства экономики для того, чтобы провести исследование применяемых мер по борьбе с загрязнениями. Согласие на это, как ожидается, будет получено от азербайджанской стороны в ближайшее время, после чего ожидается привлечение консультантов Всемирного банка в качестве международных содействия.



Источник: Подготовлен по картам Openstreet.

Рис. 4. Три озера, в которых ведутся исследования по очистке от загрязнений

В секторе здравоохранения Всемирный банк возглавил проект реформы сферы здравоохранения (2006 - 2013 годы), направленный на реструктуризацию этого сектора. Проект состоял из пяти элементов, подробная информация о которых приводится ниже.

Таблица 4. Пять элементов проекта Всемирного банка по реформе сферы здравоохранения

Проект	Утвержденная стоимость проекта	Содержание
Повышение компетентности руководства Министерства здравоохранения	Утвержденная стоимость в размере 8,13 млн. долл. США, при этом 5,17 млн. долл. США было представлено Международной ассоциацией развития и	Этот проект направлен на повышение компетентности кадрового состава Министерства здравоохранения в области разработки политических курсов, планирования и регулирования наряду с модернизацией технологической и материально-технической базы. К числу важных аспектов относятся реструктуризация функционала и административной структуры Министерства здравоохранения, включая структуру Министерства и

Проект	Утвержденная стоимость проекта	Содержание
	1,78 млн. долл. США — правительством Азербайджана.	создание бюро планирования политики; предложения по политике, связанной с наркотиками; разработка систем утверждения и лицензирования государственных и частных медицинских учреждений; укрепление информационных систем здравоохранения и повышение технической компетентности, нацеленной на эффективные методы борьбы с новыми заболеваниями.
Улучшение медицинского обслуживания	Утвержденная сумма в размере 73,55 млн. долл. США, из которых 40,69 млн. долл. США были выделены Международной ассоциацией развития (МАР). Фактический объем закупок составил 63,35 млн. долл. США от правительства и МАР.	В рамках этого проекта в Апшеронском, Агдашском, Исмаилийском, Шекинском и Гахском районах были оказаны рационально распределенные медицинские услуги более высокого качества с использованием передовых технологий, которые были признаны Азербайджаном как отвечающие требованиям. Если говорить более конкретно, то были модернизированы, отремонтированы и построены учреждения первичной медицинской помощи на участковом уровне, при этом на районном уровне были построены три больницы. Были также внесены коррективы в целях укрепления иерархических связей между медицинскими услугами на уровне начального и среднего образования. Наконец, для точной оценки влияния этих инвестиций были установлены базовые финансовые показатели, а также проведен анализ для определения среднесрочных и долгосрочных финансовых воздействий.
Реализация устойчивого финансирования и распределения ресурсов в секторе здравоохранения	Утвержденная сумма в размере 1,43 млн. долл. США, все средства, предоставленные МАР. Фактический объем закупок составил 680 000 долл. США от	В рамках этого проекта использовались универсальные меры по борьбе с рисками для покрытия не предусмотренных в бюджете расходов с введением принципа страхования для улучшения финансовых вопросов сектора здравоохранения. Основными целями являются достижение эффективного планирования, внедрение и разработка системы мониторинга бюджетирования сферы здравоохранения, создание фонда

Проект	Утвержденная стоимость проекта	Содержание
	правительства и МАР.	здравоохранения в качестве единственного источника финансирования сферы здравоохранения и реализация единого покупателя услуг здравоохранения.
Повышение компетентности кадровых ресурсов	Утвержденная сумма в размере 1,32 млн. долл. США, 780 000 долл. США финансируется МАР. Фактический объем закупок составил 1,89 млн. долл. США от правительства и МАР.	Этот проект включает в себя политику координации трудовых отношений, включая положения о пенсионном обеспечении и компенсационной политике, а также инициативы по улучшению качества медицинского образования. Он также использовался для разработки рекомендаций и протоколов для больниц, а также для проведения программ профессиональной компетенции.
Управление проектами, контроль и оценка	Утвержденная сумма в размере 1,93 млн. долл. США, все средства, предоставленные МАР. Окончательный источник — 3,84 миллиона долларов от правительства и МАР.	Этот проект направлен на оказание поддержки Группе по осуществлению проектов (ГРП) Министерства здравоохранения в деле обеспечения более эффективного управления и реализации проектов.

Источник: Материалы Всемирного банка.

3.4.7. Краткое изложение

Под влиянием снижения стоимости азербайджанского маната коэффициент внешнего долга Азербайджана в октябре 2018 года¹⁰ составил 21,5% ВВП. В ответ на это правительство Азербайджана приложило значительные усилия для снижения этого показателя внешней задолженности.

С другой стороны, полномочия президента страны практически неограниченны, а размер кредитов, оформляемых по решениям президента, фактически превышает действующие лимиты заимствования. В ходе слушаний с участием инвесторов высказывалось мнение о том, что потенциал заимствования существует в тех случаях, когда проекты не являются простыми кредитами, а открывают возможности для получения новых технологий, которые могут быть использованы для устранения недостатков в сельском хозяйстве, малых и средних предприятиях и других областях экономики Азербайджана. Говоря более конкретно, координаторы АБР отметили, что предположительно правительство Азербайджана также проявляет интерес к тем проектам, которые предполагают передачу знаний в области интеграции транспорта, предотвращения стихийных бедствий и других областях, в которых Япония имеет превосходство. Согласно докладом, это свидетельствует о возможности принятия проектов, обещающих внести вклад в диверсификацию, совершенствование и устойчивость экономики Азербайджана.

Приоритетный порядок областей и других направлений описан в Стратегической дорожной карте на 2016-2020 гг. В дополнение к области модернизации инфраструктуры, упоминаются также сельское хозяйство, информационно-коммуникационные технологии (ИКТ), малые и средние предприятия (МСП) и туризм. Азербайджан особенно заинтересован в стартапах в сфере ИКТ. В сельскохозяйственном секторе, тем временем, есть ожидания выхода на рынки помимо России, посредством увеличения экспорт табака, риса (как длиннозернового, так и короткозернового), цитрусовых и чая. В сфере туризма была открыта Азербайджанская Организация Туризма (АТВ), занимающаяся вопросами развития кадровых ресурсов, управления гостиничным хозяйством и другими областями. Азербайджан также создал специализированную организацию для своего малого и среднего предпринимательства. В сфере логистики есть желание построить логистический узел с центром в Баку в транспортном коридоре Север-Юг и Восток-Запад. Поскольку Бакинский международный торговый порт является ключом к реализации этой идеи, большие надежды возлагаются на инвестиции частного сектора.

¹⁰

<http://www.maliyye.gov.az/scripts/pdfjs/web/viewer.html?file=/uploads/static-pages/files/5c8a474c24b49.pdf>

По словам координатора ПРООН, президентским указом установлен предел финансирования в размере 10 млн. долл. США. Возможно, будет легче получить одобрение на проведение проекта за сумму ниже этого предела.

4. Текущий статус работ в целевой области, предстоящего планирования и вопросов по работе в областях

4.1. Градостроительство и транспорт

4.1.1. Текущий статус модернизации инфраструктуры

4.1.1.1. Политика модернизации в области транспорта (в частности железнодорожного транспорта)

6 июля 2010 года Президент Азербайджанской Республики Ильхам Алиев утвердил государственную программу развития системы железнодорожного транспорта в Азербайджанской Республике на 2010-2014 годы. Эта программа была разработана для продвижения радикальных улучшений в железнодорожном секторе страны. Программа предполагает обновление пассажирских вагонов, грузовых вагонов и локомотивов, капитальный ремонт железнодорожных линий, повышение мощности электроснабжения, переход от временного к постоянному сигнально-коммуникационному оборудованию и обновление прочих объектов. Кроме того, приоритетное планирование развития инфраструктуры также является частью следующих двух программ социального развития.

- Государственная программа по сокращению масштабов нищеты и экономическому развитию (СПРЕД) на 2006-2015 годы

- Государственная программа социально-экономического развития регионов

В этих планах развития транспортной инфраструктуры учитываются географические особенности Азербайджана как эффективного узла транспортных путей «Восток-Запад» и «Север-Юг». Это побудило правительство Азербайджана рассматривать модернизацию железнодорожной инфраструктуры как приоритетную цель, и разработать комплексную программу её развития.

В дополнение к программам развития инфраструктуры, также были поставлены цели провести модернизацию следующих сфер обслуживания.

- обеспечение надлежащего обслуживания инфраструктуры, тяговой мощности локомотивов и других шагов для формирования прибыльного рынка грузовых перевозок, продвижение поиска способов закрепления достигнутых результатов и дальнейшего развития железнодорожного бизнеса.

- Достижение финансового самообеспечения Азербайджанских железных дорог, что позволит покрывать расходы на грузовые перевозки за счет доходов при одновременном сокращении расходов, необходимых для продвижения в этом направлении.

- Внедрение Международных стандартов финансовой отчетности (МСФО) в бухгалтерскую систему Азербайджанских железных дорог, внедрение независимого учета пассажирских, грузовых и других секторов доходов отдельных предприятий, а также подчёркивать факт независимого управления компанией и постепенно идти по пути повышения степени прозрачности управления.

Железнодорожный коридор Баку-Тбилиси-Карс соединяет Азербайджан и Турцию, соединяя Каспийское и Черное моря и служит транспортным маршрутом, соединяющим Центральную Азию, Кавказ и Европу. Одновременно будут улучшены и транспортные сети Север-Юг Яламы (на азербайджано-российской границе) и Астары (азербайджано-иранская граница). В настоящее время условия на границе с Ираном требуют строительства новых путей протяженностью 8,8 км в пределах Азербайджана и 150 км внутри Ирана.

Чтобы проведение реформ прошло успешно, правительство Азербайджана требует упорядочения в управлении со стороны Азербайджанских железных дорог, ожидая, что это приведет к финансовым реформам, внутренним административным изменениям и внедрению эффективной системы управления активами. Кроме того, при подготовке к внедрению в будущем скоростной транзитной железной дороги необходимо также перестроить существующую систему транспортных коммуникаций.

4.1.1.2. Стратегическая дорожная карта сектора логистики и торговли

Что касается сферы логистики, то поскольку Азербайджан находится на пересечении транспортных коридоров Север-Юг и Восток-Запад, страна имеет удобное географическое положение для решения вопросов транзитной торговли, импорта, экспорта и других. Для того чтобы воспользоваться этими преимуществами в области торговли, в настоящее время осуществляются инициативы по строительству новых портов, расширению железных дорог, связывающих север с югом и восток с западом, а также достижению других успехов.

В Азербайджане железные дороги чаще всего используются для международной торговли. Что касается железнодорожных грузов, то в настоящее время доля транзитных перевозок невелика, причем почти все импортно-экспортные перевозки либо отправляются из Азербайджана, либо прибывают в Азербайджан. Доля грузов, перевозимых с помощью железнодорожного транспорта, в общем объеме

транзитной торговли в 2015¹¹ году составила на 23%. Кроме того, огромная доля всех азербайджанских грузов приходится на уголь, нефть, сельскохозяйственную продукцию и другие виды сыпучих грузов, в то время как контейнеров для перевозки в наличии немного. В свете таких условий цели, изложенные в стратегической «дорожной карте», предусматривают инвестиции в инфраструктуру для содействия созданию регионального логистического узла и более совершенных моделей управления (направленных на внедрение передовых цифровых методов управления), временные рамки их достижения - 2025 год. Особое внимание будет уделено активизации логистических функций Бакинского международного морского порта и Бакинского международного аэропорта имени Гейдара Алиева.

По результатам интервью, для достижения этих целей потребуются инвестиции в размере 3,1 млрд AZN (3,1 млрд (205,4 млрд японских иен)¹², однако есть надежда, что фактические инвестиции будут осуществляться после реализации технико-экономических обоснований через механизмы финансирования государственно-частного партнерства.

Что касается инвестиций в логистический и торговый секторы до 2025 года, то правительство Азербайджана ожидает, что средства будут предоставлены предприятиями негосударственного сектора, а основные свои усилия правительство направит на роль государственного сектора и на содействие деятельности частных компаний и в работе в прочих сферах. В частности, возлагаются большие надежды на упаковку, хранение, переработку и другие отрасли как относящихся к логистическим услугам, при этом правительство стремится активизировать деятельность частных компаний посредством налоговых льгот, освобождения от таможенных пошлин и других мер. Наряду с этим предполагается, что частные компании возьмут на себя строительство и эксплуатацию логистических центров приграничного региона с целью повышения качества логистических услуг, предлагаемых государственными компаниями.

Исходя из вышеупомянутых результатов, касающихся торговли между Востоком и Западом, в настоящее время цель состоит в том, чтобы через Азербайджан проследовали 3% или более из 150 млн. тонн грузов из Восточной Азии и Европы (что эквивалентно 4,5 млн. тонн в год), а также провозилось 25% от общего объема грузов, перевозимых между Центральной Азией и Европой через Азербайджан

¹¹ За тот же период доля транзитных перевозок грузов, перевозимых по железным дорогам Грузии, причём пункты отправления и назначения находились вне Грузии, составила 71%.

¹² 1AZN = 66.2795JPY (по состоянию на 17 ноября 2018 года)

(25% - 14 млн. тонн/год в 2020 году).



Источник: CAREC (2017) Стратегическая дорожная карта развития логистики и торговли в
Азербайджанской Республике,
https://ereforms.org/store//media/ekspert_yazilari/islahat%20icmali/oktyabr/SYX_en.pdf

Рис. 5. Объем торговли между Восточной Азией, Центральной Азией и Европой, объем транзита Азербайджана

Что касается торговли между Севером и Югом, то, таким же образом, годовой объем грузов, перевезенный по маршруту Южная Азия-Россия транзитом через Азербайджан, составил 4 млн. тонн (2015 год), и планируется увеличить объем транзита до 40% к 2020 году; в то время как объем грузов, перевезенный по маршруту Иран-Черное море, составил 2,3 млн. тонн (2015 год), и есть соображения увеличить объем транзита до 25% к тому же 2020 году.

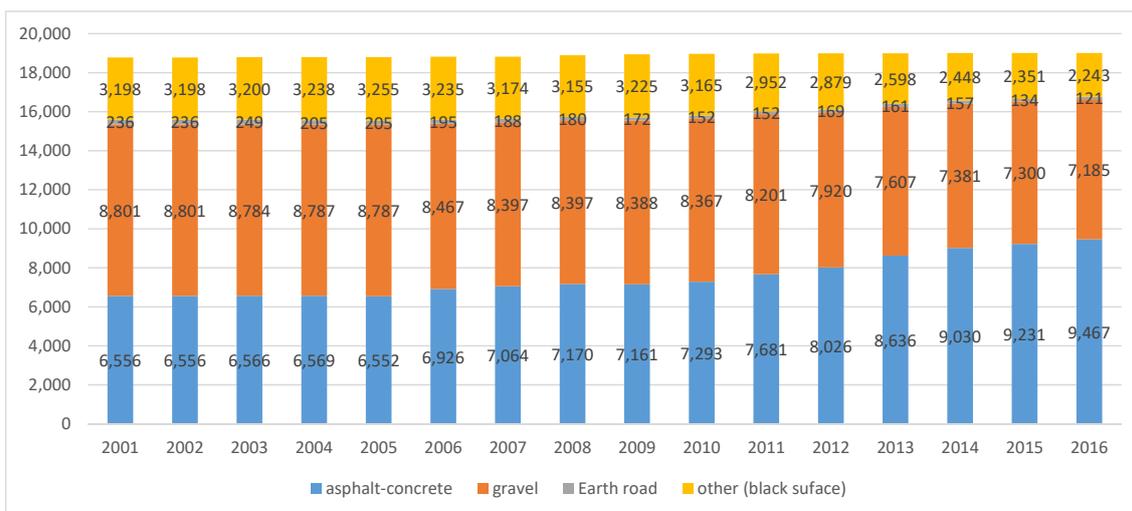


Источник: CAREC (2017) Стратегическая дорожная карта развития логистики и торговли в Азербайджанской Республике, https://ereforms.org/store//media/ekspert_yazilari/islahat%20icmali/oktyabr/SYX_en.pdf

Рис. 6. Объем торговли между Южной Азией и Россией транзитом через Черное море и Азербайджан

4.1.1.3. Дороги

Хотя протяженность автомобильных дорог составляет приблизительно 19 000 км, общая протяженность с 2000 года увеличилась незначительно. Протяженность асфальтированных дорог, напротив, увеличилась примерно на 3 000 км по сравнению с 2000 годом и достигла 9467 км, что привело к уменьшению площади гравийных дорог и других асфальтированных поверхностей. В целом завершена работа по укладке основных дорог, и можно сказать, что нынешняя ситуация в основном связана с инициативами по решению проблем качества.



Источник: Государственный статистический комитет Азербайджанской Республики

Рис. 7. Общая протяженность дорог (км, по типу дорожного покрытия)

4.1.1.4. Железные дороги

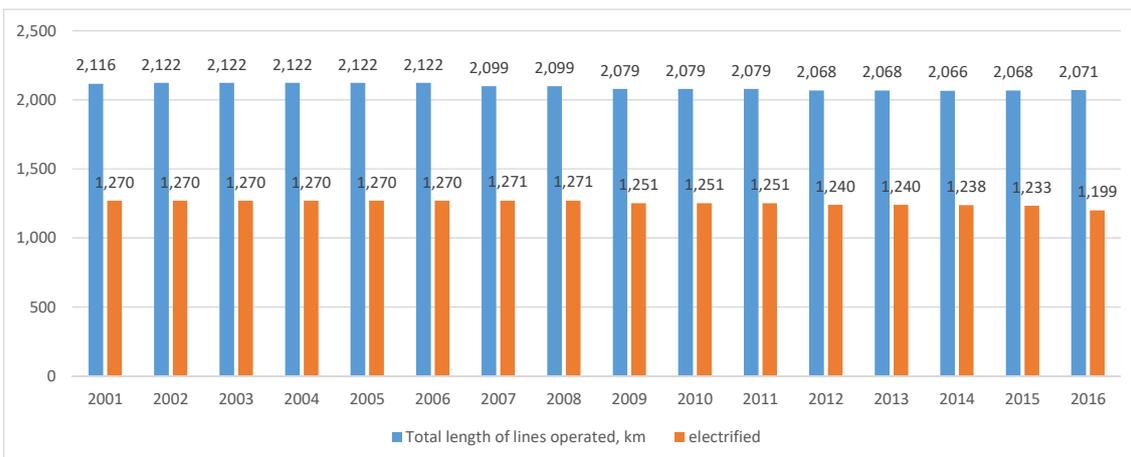
Протяженность железнодорожных перевозок составляет приблизительно 2100 км, однако с 2000 года этот показатель несколько сократился. Это отражает результат увеличения количества участков, временно не используемых ввиду проводимых модернизации, изменений маршрутов и других преобразований. Протяженность линий электропередач составляет около 1 200 км, при этом ЛЭП постоянного тока составляют чуть менее 60% от общей протяженности эксплуатируемых ЛЭП (иначе говоря, темпы электрификации не растут).

Двухпутные участки АЖД электрифицированы на постоянном токе напряжением 3 кВт. В настоящее время в АЖД обслуживается 204 электровоза, 96 из которых находятся в активной эксплуатации. Из них 46 - новые локомотивы, сроком эксплуатации до 15 лет. Остальные локомотивы типа VL-8 эксплуатируются в течение 35 лет и более в сильно изношенном состоянии, при этом одна и более поломок происходят ежемесячно. Необходимо незамедлительно принять меры по ремонту или обновлению этих электровозов. Использование постоянного тока напряжением 3 кВт редко встречается в мире. Кроме Азербайджана подобные ЛЭП эксплуатируются в некоторых районах Грузии, Армении и России. В связи с этим АЖД надеется перейти от электрификации на постоянном токе напряжением 3 кВт на 25 кВт, как в Европе. Однако затраты на рекуперацию чрезвычайно высоки, и по этой причине также проводятся исследования по возможному внедрению дизельных локомотивов вместо проведения электрификации.

Если проанализировать хронологию эксплуатации пассажирских вагонов АЖД, то 20% из них были введены в эксплуатацию 11-15 лет назад, 65% - 15-20 лет назад, остальные 15% - более 20 лет назад. Из 729 автомобилей, принадлежащих компании АЖД, 490 единиц эксплуатируются, а остальные либо ожидают ремонта, либо у них истёк назначенный срок службы. Учитывая то, что 40% от общего числа поездов используются на международных рейсах, в течение следующих шести лет потребуются проведение масштабных ремонтных работ. Еще 31% всех поездов будет нуждаться в мелком ремонте. АЖД способна взять на себя только мелкий ремонт, но не сможет справиться с масштабными ремонтными работами. На протяжении последних 15 лет в сфере ж/д постепенно сокращаются чрезмерные затраты, а отсрочка капитального ремонта повысила финансовые возможности АЖД. За этим стоит тот факт, что Азербайджан не владеет собственными железнодорожными ремонтными сооружениями. Исторически сложилось, что локомотивы отгружаются для проведения ремонтных работ в соседние страны. По сей день АЖД продолжает использовать стандартные технологии и стандарты безопасности Минтранса России.

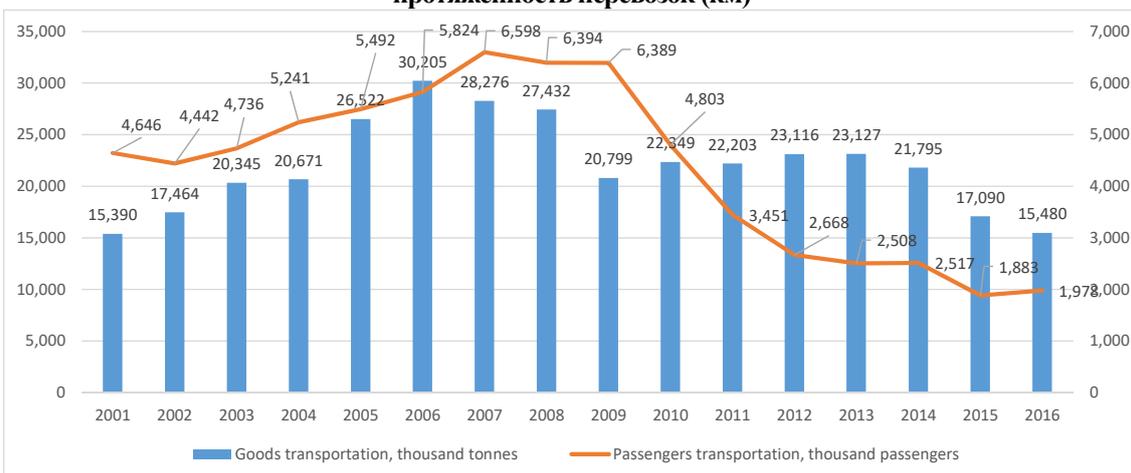
Что касается безопасности железнодорожных систем Азербайджана, то за последние 30 лет стандарты технического обслуживания не соблюдались в полной мере, что стало причиной возникновения опасных ситуаций. В результате из-за превышения срока эксплуатации железнодорожных путей возникли многочисленные участки, на которых были введены ограничения скорости до 20 км/ч.

Объем железнодорожных перевозок, тем временем, с момента своего пика, достигнутого в 2008 году, сократился. Объем грузов достиг пика в 2006 году - около 30 млн. тонн, а к 2016 году упал примерно в два раза - до 15 млн. тонн. В сфере ж/д перевозок в 2007 году был достигнут пик пассажирооборота — 6,6 млн. пассажиров, а к 2016 году он сократился примерно на треть - до 2 млн. пассажиров. К числу основных факторов относятся: сокращение экспорта природных ресурсов, переход к перевозкам автомобильным и грузовым транспортом, улучшение дорожной сети страны (диаграмма 11).



Источник: Государственный статистический комитет Азербайджанской Республики

Рис. 8. Общая протяженность железнодорожных перевозок и электрифицированная протяженность перевозок (км)



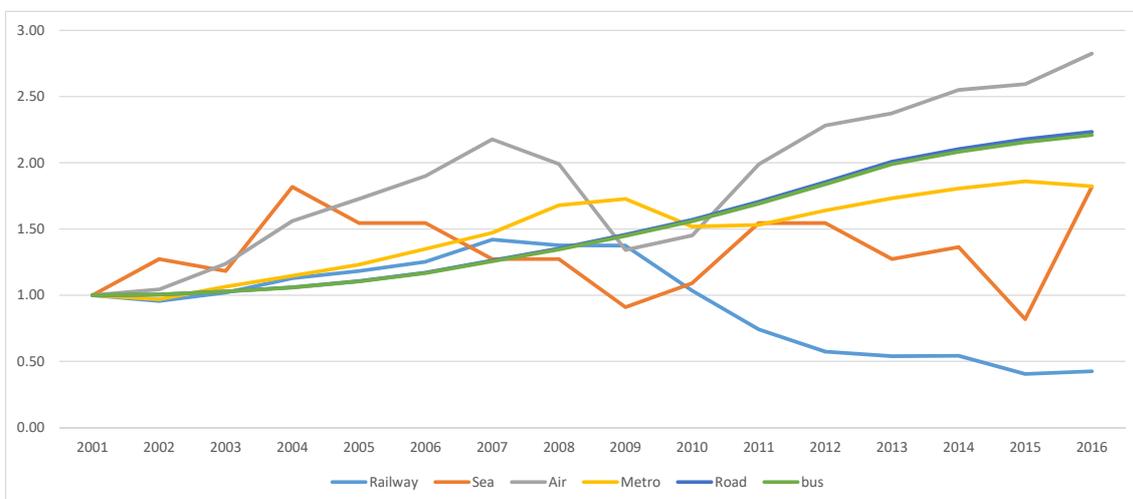
Источник: Государственный статистический комитет Азербайджанской Республики

Рис. 9. Объем железнодорожных грузовых перевозок (1 000 тонн: Голубая линия, левая ось) и объем пассажирских перевозок (1 000 человек: Пунктирная линия, правая ось)

4.1.1.5. Объем пассажироперевозок разными видами транспорта

В 2001 году было проведено сопоставление объёмов пассажироперевозок, осуществлённых каждым из видов транспорта. Хотя число участников дорожного движения увеличилось, число участников железнодорожных перевозок явно сократилось. В отличие от 2001 года, в то время как такие виды пассажирского общественного транспорта, как автомобили и автобусы, стали использоваться более чем в два раза, объём железнодорожных перевозок сократился почти наполовину. Это свидетельствует о том, что рост спроса на автомобильные перевозки отрицательно сказался на железнодорожном

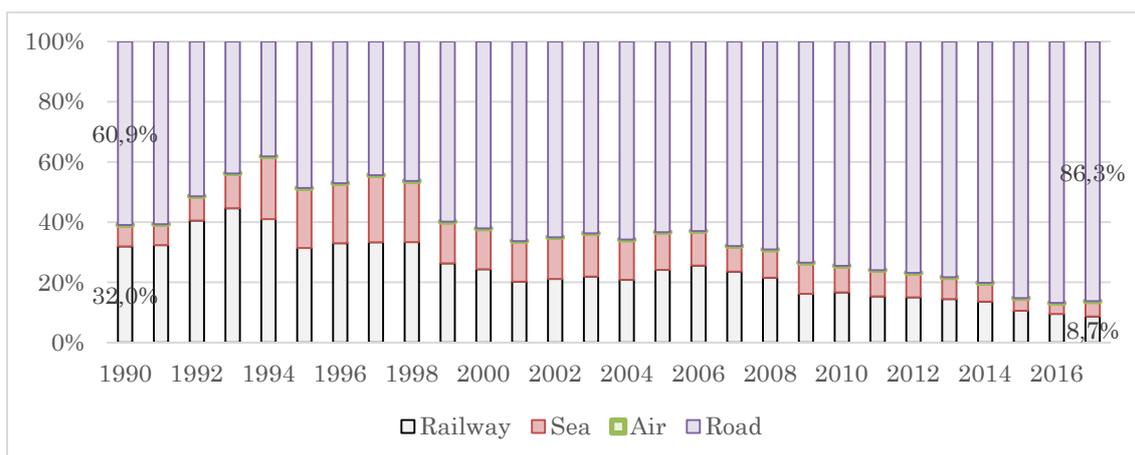
транспорте.



Государственный статистический комитет Азербайджанской Республики

Рис. 10. Объем пассажироперевозок различными видами транспорта (2001 = 100)

Что касается доли грузовых перевозок отдельно взятыми видами транспорта, то на 11 графике приводятся итоговые показатели по четырем видам наземного транспорта: железнодорожный, морской, воздушный и автомобильный. Наблюдается неуклонное снижение доли железнодорожного и морского транспорта, в то время как доля автомобильного транспорта растет.

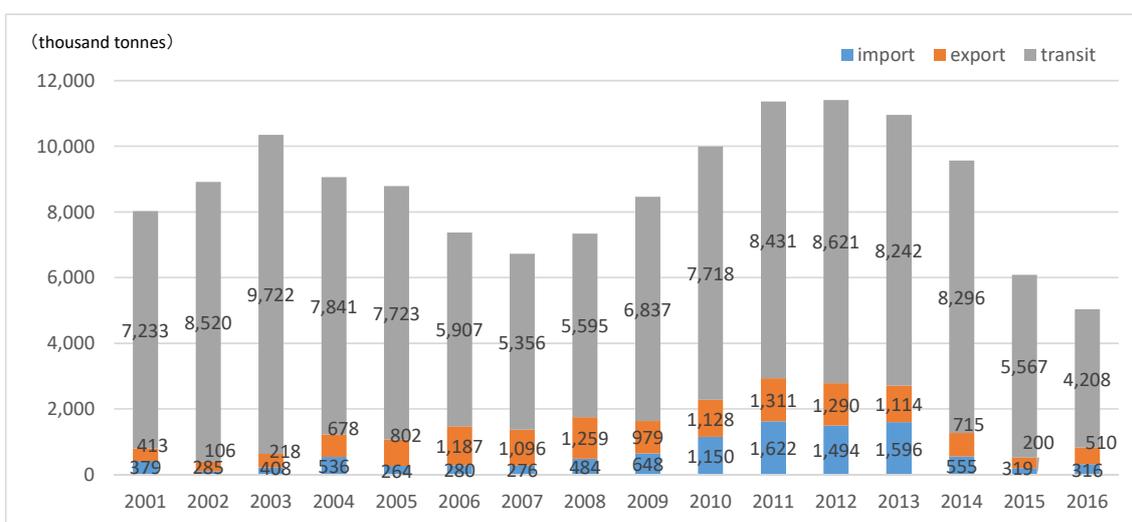


Источник: Транспорт в Азербайджане, <https://www.stat.gov.az/source/transport/?lang=en>

Рис. 11. Доли грузовых перевозок по способу

4.1.1.6. Грузовые порты

Подавляющее большинство объема обрабатываемых портовых грузов приходится на транзитные грузы. Хотя с 2001 года значение объема постоянно терпит значительные колебания, этот показатель, как правило, составляет от 8 до 12 млн. тонн в год. Из них импортные и экспортные грузы составляли от 500 000 до 3 млн. тонн, из которых 60 -90% составляют транзитные грузы. С давних пор транзитные грузы находились в центре внимания портовых функций в Азербайджане. Быстрое снижение объема перевалки грузов в порту с 2014 года предположительно отражает влияние услуг, предоставляемых по договору, в бывшем порту Баку, а также влияние строительства нового порта Алят.



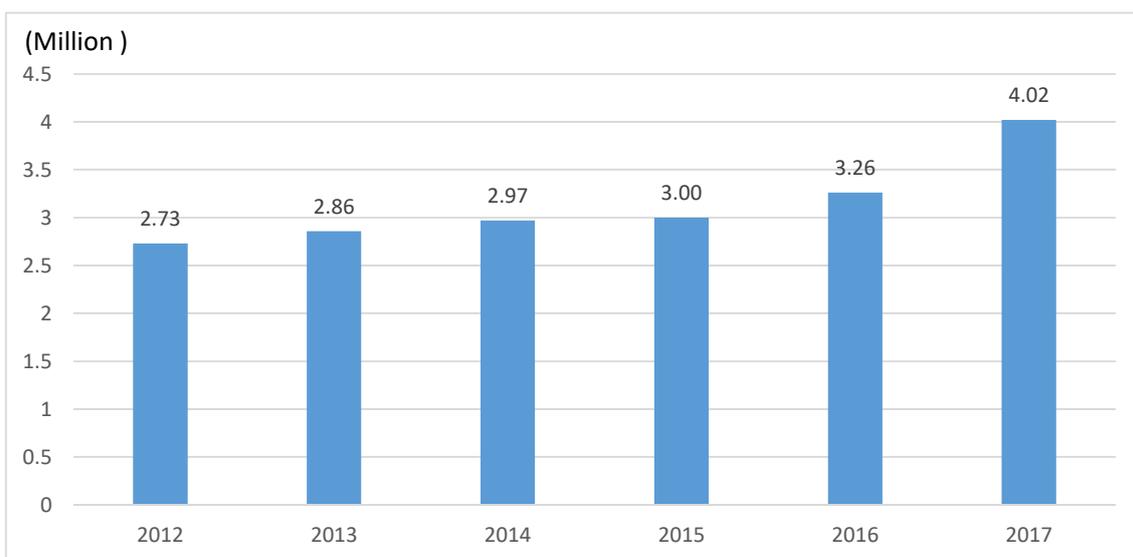
Государственный статистический комитет Азербайджанской Республики

Рис. 12. Объем погрузочно-разгрузочных работ в порту (1 000 тонн)

4.1.1.7. Авиапутешественники

Несмотря на то, что Бакинский международный аэропорт Гейдар Алиев не публикует статистических данных об объеме перевезённых пассажиров, изучение опубликованных данных свидетельствует о том, что в 2017 году он достиг 4 млн. человек, что свидетельствует о большом росте за год. Согласно прогнозам, в этом году этот показатель вырастет до 5 млн. человек, таким образом число пользователей за последние пять лет фактически удвоится. По прогнозам, в 2020 году количество пассажиров увеличится до 7-10 млн. человек. С учетом того, что пассажирский терминал аэропорта рассчитан на 7 миллионов человек, существует вероятность того, что пропускная способность объекта будет превышена. Компания «Азербайджанские Авиалинии», являющаяся владельцем действующего терминала аэропорта, в качестве ответной меры инициирует исследования по расширению

пассажирского терминала. Объекты в Бакинском международном аэропорту имени Гейдара Алиева принадлежат «Азербайджанским авиалиниям», которые таким образом самостоятельно несут ответственность за осуществление всех необходимых капитальных вложений. В связи с этим считается, что авиалинии будут напрямую собирать средства, необходимые для расширения, обращаясь при этом к правительству за внешними займами или иными нуждами в случае нехватки средств. По оценкам, объем грузов составит от 100 000 до 200 000 тонн, а пропускная способность составит от 500 000 до 1 млн. тонн.



Источник: Составлено на основе ежегодных данных, публикуемых в новостных отчетах на сайте Russian Aviation Insider и других сайтах.

Рис. 13. Пассажиропоток в Международном аэропорту имени Гейдара Алиева (млн. чел/год)

4.1.1.8. Результаты анализа сильных, слабых сторон, возможностей и опасностей (далее - SWOT-анализа) в области логистики и торговли Азербайджана

Как отмечается в разделе «Политика модернизации», Азербайджан разработал стратегическую дорожную карту для сектора логистики и торговли и в настоящее время продвигает меры, направленные на становление региональным центром логистики примерно к 2025 году. Суть идеи состоит в том, чтобы конкурировать с Транссибирским маршрутом и Транссибирским и Казахским сухопутно-морским и морским маршрутами, используя расположение страны в качестве транспортного узла на пути по маршруту с севера на юг Иран-Россия и маршрута из Ирана или Туркменистана и из Азербайджана или Грузии до Европы. Таким образом, снижение цен на нефть и укрепление позиций конкурирующих маршрутов обещают создать солидное структурное присутствие.

Таблица 5. Результаты SWOT-анализа области логистики и торговли Азербайджана

	Позитивные факторы	Негативные факторы
Внутренние элементы	<ul style="list-style-type: none"> ● Строительство новых портов, связь с железнодорожными сетями соседних стран, другие улучшения инфраструктуры ● Законодательство, регулирующее различные преференциальные системы 	<ul style="list-style-type: none"> ● Отсутствие бесперебойной логистики для связи между странами «Один пояс — один путь», потребность в мультимодальной логистике ● Нехватка квалифицированных кадров и других людских ресурсов с опытом работы в секторе логистики ● Низкая производительность труда ● Нехватка средств ● плохое состояние заводов и оборудования ● Низкий уровень маркетинга и морских перевозок ● Отсутствие модернизированных бизнес-моделей в частных компаниях ● Недостаточная пропускная способность судов в Каспийском море ● Частые сильные ветры, мелководье вокруг Каспийского моря

Внешние элементы	<ul style="list-style-type: none"> ● Создание в Бакинском международном морском торговом порту и Международном аэропорту имени Гейдара Алиева мощностей по переработке транзитных грузов на основе создания свободных экономических зон ● Правительственная поддержка в создании центра для работы в области логистов ● Прием инвестиций зарубежных компаний в запланированные проекты ● Выгодное расположение ● Увеличение объема грузов и повышение конкурентоспособности ● Расширение логистики между Севером и Югом (Индия, Пакистан-Россия) после отмены экономических санкций против Ирана 	<ul style="list-style-type: none"> ● Сокращение финансовых рынков ● Застой инвестиционной активности из-за снижения цен на нефть ● Стабильность валютных курсов ● Задержки в ходе осуществления проектов в области развития инфраструктуры ● Повышение конкурентоспособности Транссибирского маршрута через Россию и Казахстан
-------------------------	--	---

Источник: Подготовлен НИР из Стратегической дорожной карты ЦАРЭС (2017) по развитию логистики и торговли в Азербайджанской Республике, другие материалы.

https://ereforms.org/store//media/ekspert_vazilari/islahat%20icmali/oktyabr/SYX_en.pdf

4.1.2. Агентства по развитию инфраструктуры и кадровые структуры

Министерство транспорта, связи и высоких технологий (МТХТ)

МТХТ является крупным государственным учреждением, занимающимся не только транспортным сектором, но и вопросами регулирования области коммуникаций и развития информационных технологий. Основные функции министерства заключаются в разработке и осуществлении единой национальной политики в области транспорта, связи и информационных технологий. В частности, речь идет о регулировании деятельности в области транспорта, связи и информационных технологий; продвижении социально-экономической деятельности нового формата путем широкомасштабного использования информационных технологий и создания информационных рынков; использовании радиочастот и технического обслуживания, контроль за оборудованием наземной спутниковой связи; осуществление мер, необходимых для удовлетворения потребностей органов местного самоуправления, в физическом и правовом обеспечении услуг связи и информационных технологий и в других областях.

Благодаря объединению средств связи и высоких технологий растет также число вопросов экономической политики, в связи с которыми выдвигаются требования в отношении использования ИТ, перехода к полной автоматизации и других более передовых технологий.

- Закрытое акционерное общество «Азербайджанские железные дороги» (АЖД)

АЖД является государственной компанией, созданной в 2009 году путем реорганизации Азербайджанских железных дорог на основании Указа Президента Азербайджанской Республики, и существует как единственная железнодорожная управляющая компания в Азербайджанской Республике. Национальные агентства, осуществляющие надзор за активами АЖД (в том числе МТХТ, Комитет по вопросам государственного имущества, Государственный комитет по стандартизации, Постоянный комитет по патентам на право и другие), входят в состав аппарата президента, который выступает в качестве площадки для выдвижения предложений по вопросам, касающимся активов АЖД.

По данным государственной статистики, число лиц, вовлеченных в железнодорожные операции по всей стране, составило около 11 700 человек (по состоянию на 2016 год).

- Бакинский международный морской торговый порт (БИСТП)

БИСТП был создан как закрытое акционерное общество 18 марта 2015 года Президентом Азербайджанской Республики Ильхамом Алиевым. Первоначально функционировавший как агентство по управлению портами и гаванями, он играет важную роль в повседневном управлении и эксплуатации Бакинского порта и его терминала. После перехода агентства в корпоративный статус, развитие Бакинского порта стало ключевым морским порталом для Азербайджана, а также важной базой для мультимодальных перевозок и логистики, увязанной с древним Шелковым Путем. Таким образом, была выдвинута политика стратегического развития морской деятельности и функциональной портовой зоны для азербайджанского народа.

Согласно государственной статистике, количество лиц, вовлеченных в портовые операции по всей стране в Азербайджане, составило около 6 700 человек (в 2016 году). В последние годы число таких работников сократилось, и в 2014 году их число составило около 9 500 человек.

- Государственное Агентство автомобильных дорог Азербайджана Агентство является государственным учреждением, осуществляющим надзор за проектированием, строительством и обслуживанием всех дорог и тоннелей 19 000 км автомобильных дорог по всей стране. Из этого общего числа 4 500 км являются национальными автомагистралями, а остальные - дорогами местного значения. С 2008 года агентство управляет всеми дорогами в Баку, а с 2018 года также интегрирует функционал, связанный с дорожным строительством и ремонтом. Оно имеет 104 отделения по всей стране, и в этом году было создано семь организаций, занимающихся управлением дорогами.

- Бакинское Транспортное Агентство (БТА)

БТА было создано как агентство в декабре 2015 года Указом Президента Азербайджанской Республики, официальная деятельность которого началась в 2016 году. Агентство контролирует все виды транспорта в городе Баку, кроме метрополитена, эффективно интегрируя автобусы, такси, поезда, дороги, дорожные знаки, автостоянки и другие компоненты в качестве инструментов, направленных на поощрения пользования общественным транспортом. Среди целей БТА совершенствование систем транспортного контроля города, приведение качества услуг пассажироперевозок в соответствие с

международными стандартами, а также улучшение общего положения в области пассажирских перевозок и транспортного контроля. Ключевым вопросом, стоящим перед Баку, является реорганизация городских автостоянок и автобусной сети. Также БТА подведомственны Интеллектуальный центр дорожного движения и Центр подготовки водителей.

4.1.3. Вопросы трансграничного сотрудничества

- «Железная дорога Баку-Тбилиси-Карс» играет ключевую роль в Шелковом пути



Источник: Ежедневный Сабах Азия и Тихий океан
(<https://www.dailysabah.com/asia/2014/05/06/bakutbilisikars-rail-project-to-be-completed-in-2015>)

Рис. 15. Баку-Тбилиси-Карс

В октябре 2017 года было открыто новое железнодорожное сообщение, соединяющее три государства — Азербайджан, Грузию и Турцию. Протянувшись от столицы Азербайджана Баку до Карса в северо-восточном регионе Турции по маршруту Тбилиси, общая протяженность этого маршрута составляет 826 км (513 миль). Предполагается, что в будущем маршрут будет служить одной из частей ж/д пути, идущего в обход России для перевозки грузов и пассажиров из Центральной Азии в Европу. Хотя проект был начат в 2007 году, а строительство началось в 2008 году, работа была отложена из-за неоднократных перерывов, связанных с политическими потрясениями в Грузии и другими

факторами.¹³ Операционные расходы превышают 1 млрд. евро, основным источником капитальных вложений является Государственный нефтяной фонд Азербайджанской Республики. С точки зрения пропускной способности ежегодный объем перевозок составил 1 млн. пассажиров и 6,5 млн. тонн грузов, при этом прогнозируется, что к 2034 году эти цифры вырастут до 3 млн. пассажиров и 17 млн. тонн грузов.

4.1.4. Вопросы, связанные с развитием инфраструктуры

Несмотря на то, что после обретения независимости Азербайджан смог достичь экономического роста благодаря экспорту природных ресурсов, в настоящее время страна ставит перед собой цель уйти от промышленной зависимости от нефти. Одним из направлений на пути к этой цели является развитие сферы туризма, а другое направление связано с развитием логистики.

Большинство проектов, связанных с транспортом, направлены на инвестиции в инфраструктуру для развития логистической отрасли в будущем. Это включает строительство нового порта Алят, работы по созданию зоны свободной торговли (ЗСТ) за этим портом, укрепление авиационной логистики и строительство грузовых железных дорог и скоростных дорог, связывающих Азербайджан с Грузией. Поскольку эти проекты связаны с проектом «Один пояс - один путь», продвигаемый Китаем, руководящая концепция заключается в том, чтобы развивать логистическую отрасль таким образом, чтобы использовать географические преимущества превращения страны в транспортный узел, связывающий морские и наземные маршруты. Правительство Азербайджана, проведя в 1998 году новаторскую конференцию по Шелковому пути, последовательно высказывалось в поддержку инициативы «Один пояс — один путь». Одним из основных факторов, лежащих в основе такой поддержки, является географическое положение Азербайджана, которое позволяет ему стать логистическим узлом, связывающим Европу и Азию. По мере того, как инвестиции приносят плоды, масштабное возведение необходимой инфраструктуры по-прежнему продолжается, при этом спрос на дополнительные расходы на инфраструктуру будет ограничен. Вопросы развития связаны скорее с привлечением логистических предприятий, грузоотправителей и других субъектов, способных эффективно использовать инфраструктуру. Также считается, что серьезным препятствием является проблема отсутствия подготовки квалифицированного персонала, способного подстроиться под

¹³ Смена режима после победы коалиции «Грузинская мечта» на парламентских выборах в октябре 2012 года, другие события.

быстрое промышленное развитие.



Источник: Порт Баку

Рис. 16. Новый порт Алят как часть дорожного проекта «Один пояс — один путь»

Еще одной крупной политической инициативой является цифровизация. Азербайджанская сеть обслуживания и оценки (ASAN), единая служба по административным вопросам, представляет собой механизм, предназначенный для интеграции как национальных, так и региональных транспортных услуг, ориентированных на широкую общественность, и является уникальной в той мере, в какой она устраняет барьеры между отдельными административными организациями. Другие планы включают комплексное управление информационными системами дорожного движения с целью минимизации заторов, модернизацию автобусов, внедрение электронной оплаты и других мер. В целях дальнейшего ускорения этих шагов «Новый Порт-Алят» предложил концепцию «автоматизации портовых операций», а предложения в отношении технической помощи были представлены ЛСА.

Учреждения-исполнители предложили целый ряд проектов технического сотрудничества, исходя из убеждения в том, что Япония обладает передовым опытом в области цифровых и информационных технологий. Однако Япония отстает в этой области, поскольку южнокорейские компании уже поставляют транспортные информационные системы, стремительные шаги в развитии этой области предпринимаются Китаем и Южной Кореей, уже были приняты выгодные предложения от Европы и прочие шаги были предприняты конкурентами. Учитывая это, остается надеяться, что удастся как можно скорее добиться права проведения проектов, эффективно адаптированных к потребностям азербайджанской стороны.

В приводимой ниже таблице представлена степень заинтересованности правительств, а также конкретные вопросы и их масштабы по областям.

Таблица 6. Вопросы, требующие решения в области дорожного движения, транспорта и градостроительства (составлено на основе консультаций с агентствами)

Область	Степень заинтересованности	Конкретные вопросы/темы	Масштаб текущих вопросов
Порты	Высокая	<p>- Проводятся исследования по внедрению «цифровой платформы» для автоматизации 90% операций по управлению портами.</p> <p>- 1-й этап строительства нового порта Алят только что завершен, ввод в эксплуатацию, 2-й этап строительства и привлечение к этапу FTZ.</p> <p>В качестве конкретных требований были выдвинуты следующие два пункта: 1) Строительство учебного центра (программа изучения основ работы порта); и 2) создание контейнеров для смешанных автомобильно-водно-железнодорожных перевозок.</p> <p>- Предложения государственных учреждений по систематизации информации таможенной системы, указывающие на возможности совместного внедрения с правительством</p>	<p>Большой</p> <p>- Крупный государственный проект по развитию логистической отрасли.</p> <p>Целью является привлечение транзитных грузов с внедрением передовых технологий.</p> <p>- Тем не менее, кадров, владеющими основами работы в SCM или в торговле, крайне мало, поэтому едва ли можно рассчитывать на стремительное развитие промышленности в нынешних условиях.</p>

Область	Степень заинтересованности	Конкретные вопросы/темы	Масштаб текущих вопросов
		Грузии.	
Аэропорты	Высокая	<p>- В Азербайджане Азербайджанские Авиалинии владеют, развивают и эксплуатируют инфраструктуру аэропортов. Быстрый рост спрос на пассажироперевозки спровоцировал скорое проведение исследований с целью расширения старого терминала и создания возможностей для поддержания связей, наработанных в период проведения исследований.</p> <p>- Хотя идея состоит в том, чтобы создать FTZ в пределах грузового участка аэропорта и расширить складские помещения, целесообразность использования FTZ остается неясной.</p> <p>- Министерству транспорта и Агентству гражданской авиации не хватает финансовых ресурсов для непосредственного строительства инфраструктуры аэропортов, причем эти работы должны быть направлены на инвестиции операторов.</p>	<p>Большой</p> <p>- с ростом количества как туристических, так и деловых клиентов, существует серьезная необходимость в расширении инфраструктуры аэропортов. Поскольку страна стремится развивать свою логистическую отрасль, проблемы выходят за рамки простого расширения портов, а также реализации большего объема воздушных грузов.</p>
Железные дороги	Высокая	<p>- Азербайджанская железная дорога изучает проекты с точки зрения развития и модернизации логистической и туристической отраслей. В качестве конкретных предложений представлены следующие: 1) автоматизация технического обслуживания вагонов и системы контроля за внедрением в</p>	<p>Средний</p> <p>- с учетом того факта, что АЖД пока не занимается строительством современной инфраструктуры, в графике предусмотрено</p>

Область	Степень заинтересованности	Конкретные вопросы/темы	Масштаб текущих вопросов
		<p>эксплуатацию; 2) управление активами станций и депо, демонтаж и оптимизация депо;</p> <p>3) внедрение систем электрификации и сигнализации (10 миллиардов иен); 4) инвестиции в туристические железные дороги, соединяющие страну с иранской границей; и 5) пригородная ж/д линия, связывающая аэропорт с центром города.</p>	<p>продолжение активных инвестиций.</p>
Городской транспорт	Высокая	<p>- Бакинское Транспортное Агентство (БТА) управляет всеми видами транспорта Баку, кроме метрополитена. Оно было создано в 2015 году с целью повышения качества услуг. Были конкретно упомянуты многочисленные вопросы, перечисленные ниже.</p> <p>- 1) Интеграция автобусных компаний и депо; 2) консолидация автобусных маршрутов и сокращение расстояний между автобусными остановками; 3) введение автобусных маршрутных карт; 4) переустройство транспортно-пересадочных узлов (транспортных баз); 5) совершенствование системы уличного освещения во всех муниципальных районах; 6) внедрение системы лицензирования водителей такси и их обучение; и 7) меры безопасности дорожного движения рядом со школами.</p>	<p>Большой</p> <p>- По мере роста экономики отмечается увеличение в Баку числа владельцев автомобилей, что создает необходимость в поощрении использования автобусов, железных дорог и других видов общественного транспорта.</p> <p>- Организацией, созданной 3 года назад, предъявляются следующие требования к конкретным результатам.</p>
Дороги	Средняя	<p>- Азербайджанское автомобильное дорожное агентство контролирует все аспекты дорог от строительства до технического обслуживания.</p>	<p>Малый</p> <p>- Бюджет агентства составляет 230 миллионов</p>

Область	Степень заинтересованности	Конкретные вопросы/темы	Масштаб текущих вопросов
		<p>В целях снижения государственного долга сокращается строительство новых дорог за счет займов по линии ОПР, в то время как в сообщении между странами основное внимание уделяется платным дорогам.</p> <p>Несмотря на то, что в Баку ведется строительство эстакад и тоннелей, основными источниками доходов являются особые беспроцентные программы, налоги на бензин и государственное бюджетирование.</p> <p>- Техническое оборудование, полученное через ЛСА 10 лет назад, было успешно интегрировано, поэтому последовал запрос на второй этап поставок через ЛСА снегоуборочных и других ремонтных машин, а также строительства центров технического обслуживания на четырех основных дорогах.</p> <p>Всемирный банк уточнил необходимое оборудование и материалы.</p>	<p>манатов довольно большой и охватывает несколько источников дохода. Хотя ожидания поставок оборудования для технического обслуживания весьма высоки, эти потребности могут быть покрыты за счет имеющихся источников финансирования.</p>
Логистика	Высокая	- Многочисленные проекты осуществляются в рамках национальной стратегии развития логистической отрасли, причем конкретные инициативы указаны в данных о портах и аэропортах.	<p>Большой</p> <p>- с учетом того, что логистическая отрасль еще не развита, она является областью, требующей принятия мер на этапе развития кадровых ресурсов.</p>
Городское	Средняя	- Как отмечалось выше, несмотря на то, что	Малый

Область	Степень заинтересованности	Конкретные вопросы/темы	Масштаб текущих вопросов
развитие		<p>был проявлен интерес к модернизации FTZ за новым портом Алятом, транспортных узлов с участием нескольких видов транспорта и других областей, никаких других связанных с этим проектов городского развития не обсуждалось.</p> <p>- Снова привлеченное к работе Министерство транспорта, связи и высоких технологий по-видимому планирует развитие «умных городов» в нескольких населенных пунктах страны.</p>	<p>- С завершением строительства в Баку, теперь ожидается проведение подобных проектов в пригородных районах.</p>

4.1.5. Проекты развития инфраструктуры

С учетом того факта, что основная инфраструктура уже находится в стадии строительства, было упомянуто большое число проектов технического сотрудничества, касающихся интеграции операций с помощью информационных систем, внедрения систем управления, ноу-хау в области технического обслуживания и профессиональной подготовки, развитие кадровых ресурсов, направленное на содействие промышленному развитию и другие темы. Большие надежды возлагаются на японские передовые технологии и детально проработанные операционные ноу-хау, что также свидетельствует о необходимости в процессе, начиная с консультаций в области ИТ и других, и заканчивая технико-экономическим обоснованием и подготовкой генеральных планов, ведущих к разработке проектов.

Таблица 7. Проекты развития инфраструктуры (составлено на основе консультаций с агентствами)

Категория	Название проекта	Предполагаемая схема сотрудничества	Организация исследования	Интерес правительств	Масштаб вопроса	Потенциал участия Японии	Общая оценка
Порты	(1) Разработка «цифровой платформы» для автоматизации 90% операций по управлению портами, среднесрочные стратегии	Техническое взаимодействие	Порт Баку	Высокий	Большой	Средний	◎
	(2) Бакинский морской региональный учебный центр (PBMRTC)	Техническое взаимодействие	Порт Баку	Высокий	Большой	Высокий	◎

Категория	Название проекта	Предполагаемая схема сотрудничества	Организация исследования	Интерес правительства	Масштаб вопросов	Потенциал участия Японии	Общая оценка
	3) Создание межтранспортных автоматизированных контейнеров в новом порту Алят	Кредит в иенах, Инвестиции	Порт Баку	Средний	Большой	Средний	○
	(4) Система обмена информацией между торговыми и таможенными службами «Цифровой маршрут»	Техническое взаимодействие	Порт Баку	Средний	Большой	Высокий	○
	5) Укрепление безопасности на море в территориальных водах	Бесплатно, кредиты в иенах	Порт Баку	Средний	Средний	Средний	○
	6) Строительство зернового терминала	Инвестиции, ГЧП	Порт Баку	Высокий	Средний	Средний	○
Аэропорты	(1) Расширенный аэропорт на территории FTZ,	Кредиты в иенах, инвестиции	Министерство транспортной	Средний	Малый	Возможный	○

Категория	Название проекта	Предполагаемая схема сотрудничества	Организация исследования	Интерес правительства	Масштаб вопросов	Потенциал участия Японии	Общая оценка
	грузовые склады	инициатива	связи и высокими технологиями, группа "Шелковый путь"				
	(2) Расширение пассажирского терминала	Техническое взаимодействие	Азербайджанские Авиалинии	Высокий	Большой	Высокий	◎
Железные дороги	(1) Системы автоматизации технического обслуживания вагонов и контроля интеграции операций	Техническое взаимодействие	Азербайджанские железные дороги (АЖД)	Высокий	Большой	Высокий	◎
	2) Управление активами станций и депо, демонтаж и оптимизация работы депо	Техническое взаимодействие	Азербайджанские железные дороги (АЖД)	Высокий	Нормальный	Высокий	◎
	3) Внедрение систем электрификации	Кредиты в иенах	Азербайджанские железные	Нормальный	Нормальный	Возможный	△

Категория	Название проекта	Предполагаемая схема сотрудничества	Организация исследования	Интерес правительства	Масштаб вопросов	Потенциал участия Японии	Общая оценка
	и сигнализации (10 млрд. иен)		дороги (АЖД)				
	4) Инвестиции в туристические железные дороги, соединяющие иранскую границу	Кредиты в иенах	Азербайджанские железные дороги (АЖД)	Нормальный	Нормальный	Возможный	△
	(5) Пригородная линия, соединяющая аэропорт с центром города	Техническое взаимодействие	Азербайджанские железные дороги (АЖД)	Нормальный	Нормальный	Возможный	○
Городской транспорт	(1) Консолидация автобусов и внедрение информационных технологий (интеграция автобусных компаний и депо, консолидация автобусных маршрутов и сокращение расстояний между	Техническое взаимодействие	Бакинское Транспортное Агентство	Высокий	Большой	Средний	○

Категория	Название проекта	Предполагаемая схема сотрудничества	Организация исследования	Интерес правительства	Масштаб вопросов	Потенциал участия Японии	Общая оценка
	автобусными остановками, введение автобусных карт)						
	2) Переработка узла смешанного транспорта (транспортных баз)	Техническое взаимодействие	Бакинское Транспортное Агентство	Высокий	Большой	Возможный	○
	3) Совершенствование системы работы на улице, охватывающей все муниципальные округа	Кредиты в иенах	Бакинское Транспортное Агентство	Высокий	Большой	Средний	△
Дороги	(1) Создание центров технического обслуживания, второй этап технического обслуживания транспортных средств	Оказание значительной помощи	Азеравтоюл	Средний	Малый	Средний	○

Категория	Название проекта	Предполагаемая схема сотрудничества	Организация исследования	Интерес правительства	Масштаб вопросов	Потенциал участия Японии	Общая оценка
Градостроительство	(1) Разработка концепции «Умный город»	Техническое взаимодействие	Министерство транспортной связи и высоких технологий	Средний	Малый	Средний	○

Поскольку правительство возлагает большие надежды на развитие логистики и других неэнергетических отраслей, которые вряд ли будут затронуты ценами на природные ресурсы, появился интерес к проектам, связанным с транспортом в портах, аэропортах, на железных дорогах и в городе. Конкретные концепции изложены в таблице 13. Порты являются областью особого значения для Азербайджана, поэтому ввиду повышенного спроса на технологии в этой области, Японии легче вносить в ее развитие свой вклад. В развитии аэропортов ожидается поддержка со стороны сотрудничающих японских компаний. В области развития железных дорог был предложен длинный перечень различных проектов, однако желательно уделять первоочередное внимание тем, которые требуют привлечения опыта, накопленного Японией за рубежом в центрах технического обслуживания, транзитных перевозок и других областях. План городского транспорта города Баку включает в себя уникальную и прогрессивную концепцию развития, поэтому возлагаются большие надежды на реализацию инновационных инициатив, а также на уделение особого внимания проектам, предполагающим привлечение железнодорожных и автобусных компаний.

Вышеупомянутое краткое описание включает содержание проекта, изложенное в программе проекта. Кроме того, АЖД заявила о своем желании оказать поддержку в следующих областях железнодорожного сектора в качестве долгосрочных проектов.

- Строительство учебного центра
- Инновации железнодорожного транспорта

- Внедрение скоростных магистралей
- Экспорт электроэнергии

В то же время правительство выступает решительно против увеличения внешнего долга страны, при этом приоритет отдается проектам по развитию инфраструктуры, финансируемым за счет безвозмездной помощи или государственно-частного партнерства (ГЧП).

Что касается расположения аэропортов и портов, железнодорожных линий и крупных автодорог, то несмотря на то, что правительство еще не обнародовало никаких материалов по этим проектам, в таблице на следующей странице вы можете ознакомиться с этой информацией, предоставленной третьей стороной.



Источник: Трасека (<http://www.traceca-org.org/en/countries/azerbaijan/azerbaijan-in-traceca/>)

Рис. 17. Схема инфраструктурного проекта 1 (расположение портов и аэропортов)



Источник: azerb.com

Рис. 18. Карта инфраструктурного проекта 2 (основные сети автомобильных дорог)

4.1.6. Ситуация в инвестиционной деятельности

Всемирный банк направляет активные усилия на развитие железнодорожного сектора. В 2008 году в целях повышения конкурентоспособности, бюджетно-финансовой устойчивости, эффективности эксплуатации, рентабельности и потенциала Азербайджанских железных дорог (АЖД), а также дальнейшего повышения качества железнодорожного сообщения, банк выделил средства на проект, направленный на развитие железнодорожной торговли и транспорта, посодействовав тем самым расширению транспортного коридора с Грузией.

Кроме того, начался второй этап проекта по модернизации железных дорог, в рамках которого осуществляется сотрудничество с международными банками. Например, в рамках мобилизации капитала для реализации проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры, её управления и развития, президент страны дополнительно получил 4,5 млн. австралийских долларов у Международного банка реконструкции и развития (МБРР) на поддержку развития железнодорожного транспорта, реорганизацию АЖД и другие цели.

В рамках национальных программ эти средства будут направлены на ремонт локомотивов, реорганизацию маршрутов, замену источников энергии, сигнального оборудования и средств связи,

приобретение новых локомотивов и внедрение Международных стандартов финансовой отчетности. В настоящее время ведутся ремонтные работы на 317 км железнодорожной дороги до Касика, причем около 250 км новых путей уже проложено.

Эти совершенствования создадут новую железнодорожную сеть, связывающую Европу и Азию, по которой будут осуществляться бесперебойные грузовые перевозки из Лондона в Китай.

В то время как Азиатский банк развития выделяет средства на совершенствование системы городского транспорта, целевые показатели этих расходов были ограничены областью энергетики, при этом никаких исследований по вопросам поддержки области транспорта не проводилось (по результатам собеседований).

4.2. Энергетика

4.2.1. Текущий статус модернизации инфраструктуры

Азербайджан - страна, которая имеет богатую историю добычи нефти и газа. В последние годы добыча нефти и газа проходила на вновь открытых нефтяных и газовых месторождениях, что подкрепляло прогнозы относительно дальнейшей роли нефтегазового сектора как крупной экономической отрасли. В результате более 90% производства электроэнергии в Азербайджане производится за счет использования природного газа (в 14 местах), при этом на нефтяные электростанции приходится менее одного процента от общего объема производства. Остальные шесть процентов приходятся на гидроэлектростанции (10 мест).

Энергетический сектор страны основан на нескольких национальных программах, резолюциях и правительственных постановлениях. Эти подходы используются в поддержку более широкого использования возобновляемых источников энергии. Основные действующие стратегии перечислены ниже.

Государственная стратегия использования альтернативных и возобновляемых источников энергии (2012-2020 годы), утвержденная Указом Президента Азербайджанской Республики № 1958 от 29 декабря 2011 года.

Азербайджан 2020: Ознакомьтесь с Концепцией развития, утвержденной Указом Президента Азербайджанской Республики от 29 декабря 2012 года.

Государственная программа социально-экономического развития регионов Азербайджанской Республики на 2014-2018 годы, утвержденная Указом Президента Азербайджанской Республики № 118 от 27 февраля 2014 года.

Стратегическая дорожная карта развития коммунальных услуг (электричество, тепло, вода, газ) в Азербайджане, включенная в «Основные направления Стратегической дорожной карты национальной экономики и основных отраслей экономики», утвержденную Указом Президента Азербайджанской Республики от 6 декабря 2016 года.

Распоряжение Президента Азербайджанской Республики № 745 «О дополнительных мерах по стимулированию инвестиций» от 18 января 2016 года.

По состоянию на 2016 год потенциал генерации энергии в Азербайджане с помощью возобновляемых источников энергии составил 25 350 МВт, а потенциал ветроэнергетики — 15 ГВт. Для сравнения использование солнечной энергии составляет около 8 ГВт, биомассы - 900 МВт, геотермальной энергии - 800 МВт и малой гидроэнергетики - 650 МВт. Правительство Азербайджана намерено к 2020 году достигнуть показателя в 420 МВт энергии, генерируемой установками по производству энергии из возобновляемых источников, из них энергия ветра - 350 МВт, солнечная энергия - 50 МВт и энергия, получаемая на основе биомассы - 20 МВт. Планы предусматривают освобождение от таможенных пошлин на импорт оборудования из возобновляемых источников энергии с этой целью, а проектным компаниям будут выданы утвержденные лицензии Государственным агентством по альтернативным и возобновляемым источникам энергии. Согласно отчету ЦАРЭС, показатель прогресса по 12 месторождениям коммунального хозяйства по состоянию на 2017 год составил 68% от поставленной цели. Основные направления политики, как сообщается, были разработаны Агентством по регулированию энергетических вопросов (ЭРА) при Министерстве энергетики. Благодаря этому механизму была создана основа для координации между государственными компаниями, работающих на электроэнергетических и газовых месторождениях. ЭРА выполняет функции регулирования рынков электроэнергетики и газа.

В энергетическом секторе предпринимаются усилия по диверсификации источников энергии и внедрению экологически чистых источников энергии (альтернативных источников энергии), при этом показатель прогресса составляет 56% от поставленной цели. Что касается оставшейся работы, есть частичный прогресс в отношении 36% целей, однако остальные 18% запланированных работ не выполняются. Прогнозы потребления электроэнергии в стране и за рубежом составляются параллельно с работой по диверсификации источников энергии и внедрению экологически чистых

источников энергии (альтернативных источников энергии). Наряду с этим, государственная энергетическая компания «Азеренерджи» также провела оценку экспортного потенциала Азербайджана, расходов на топливо и других расходов, связанных с производством электроэнергии, таможенных пошлин, расходов на передачу электроэнергии и других затрат на выход на рынок. Ввиду этих факторов, Закон об энергетике Азербайджана был принят с учетом международного опыта, отличительных особенностей экономики страны и других аспектов.

Вопросы, с которыми сталкивается Азербайджан в процессе развития инфраструктуры возобновляемых источников энергии, заключаются в следующем.

- ① Большие расстояния между электростанциями и зонами потребления, в результате чего общенациональная сеть передачи электроэнергии громоздкая.
- ② Низкие платежеспособность энергопотребителей, при этом инвесторы не могут вкладывать средства в возобновляемые источники энергии.
- ③ Широкие пробелы в правовой базе, препятствующие притоку инвестиций в сектор возобновляемых источников энергии. В настоящее время существуют следующие виды правовых систем.

Таблица 8. Законодательство в области энергетики Азербайджана

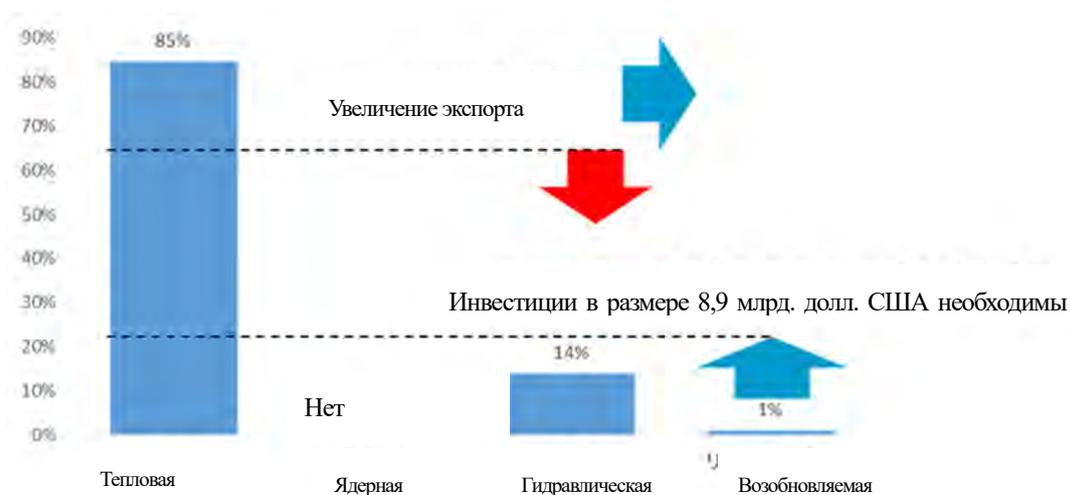
	Название закона	Обзор
1	(Закон Азербайджанской Республики об использовании возобновляемых и альтернативных источников энергии/5 источников)	Построение основных направлений правовой, экономической и социальной инфраструктуры и механизмов реализации национальной политики сектора энергопользования с регулированием отношений между правительством, группами компаний и компаниями в этой области
2	(Руководство по осуществлению государственного кадастра)	Администрирование регистрации земли, государственной регистрации лесов, прав на водопользование, регистрации городского строительства, регистрации городской земли и другие виды регистрации прав на недвижимость
3	(Рекомендации по совершенствованию и корректировке законов и нормативных актов, связанных с	Государственные налоговые гарантии Распределение и распределение трубопроводов Специальные экономические зоны, специальные экспортные зоны

	Название закона	Обзор
	землепользованием и налогообложением в Азербайджане)	
4	(Разработка нормативной базы по возобновляемым источникам энергии и энергоэффективности в частных и государственных строительных проектах)	Содействие использованию энергоэффективных материалов в строительном секторе Азербайджана
5	(Разработка механизмов стимулирования использования возобновляемых источников энергии и повышения энергоэффективности (освобождение от налогов и пошлин, подключение к сети, тарифные стимулы и т.д.))	Работа правительства по сохранению государственного контроля над стратегическими электростанциями при одновременном увеличении числа независимых производителей электроэнергии (ПИС) Инвестиции и субсидии для внедрения альтернативной энергетики за счет увеличения экспорта природного газа
6	Закон Азербайджанской Республики «О водоснабжении и канализации»	Водоснабжение и канализация Экономичные поставки питьевой и бытовой воды Промышленное водоснабжение Санитарно-защитные зоны Нехватка воды

На территории Азербайджана в настоящее время строится несколько ветряных электростанций. Среди ведущих проектов в этой категории — сооружаемая в Апшероне станция мощностью 80 МВт, станция мощностью 50 МВт в Ени, станция мощностью 52,8 МВт в Шуабаде и другие. Со своей стороны, правительство изменило порядок приоритетности с морской нефтебуровой платформы на проект острова Пираллахи мощностью 200 МВт. Целью является поставка энергии с этой ветряной электростанции нефтедобывающим компаниям в Каспийском море, для чего ведется разработка между двумя нефтедобывающими площадками вблизи острова Пираллахи.

Несмотря на то, что за последние 10 лет электросети Азербайджана расширились на 40%, эти улучшения были ограничены использованием экспорта и не ориентированы на внутреннее предложение. В рамках Государственной программы развития топливно-энергетического сектора

Азербайджана (2005-2015 гг.) правительство Азербайджана планирует строительство линии электропередачи 330 кВТ между Яшмой и Дербентом. Экспорт электроэнергии в Россию осуществляется исключительно с целью стабилизации системы¹⁴. В рамках этой программы также планируется модернизация линии электропередачи между Имишли и Парсабадом с целью экспорта электроэнергии мощностью 700 МВт на линиях электропередачи мощностью 220 - 330 кВТ



Источник: Агентство по альтернативным и возобновляемым источникам энергии, оценки NRI.

Рис. 19. План энергетического смешивания правительства Азербайджана

4.2.2. Агентства по модернизации инфраструктуры и структуры персонала

Министерство энергетики осуществляет надзор за практикой регулирования производства энергии и энергетических смесей. Эта деятельность охватывает добычу, освоение, эксплуатацию нефтеперерабатывающих заводов, производство электроэнергии, теплоснабжение, передачу и распределение электроэнергии и все другие соответствующие сектора. Среди компаний, осуществляющих эту деятельность в качестве дочерних компаний, являются Государственная нефтяная компания Азербайджана (SOCAR), Государственная компания «Азерхимия», Компания «Азеригаз», АО «Азеренержи», АО «Азнефткимямаш» и другие. В электроэнергетике под руководством министра энергетики действуют две государственные компании — ОАО «Азеренержи»

14

<https://eadaaily.com/ru/news/2018/09/24/v-baku-nazvali-prioritetom-elektrokoridor-azerbaydzhan-iran-gruziya>

и ОАО «Азеришиг».

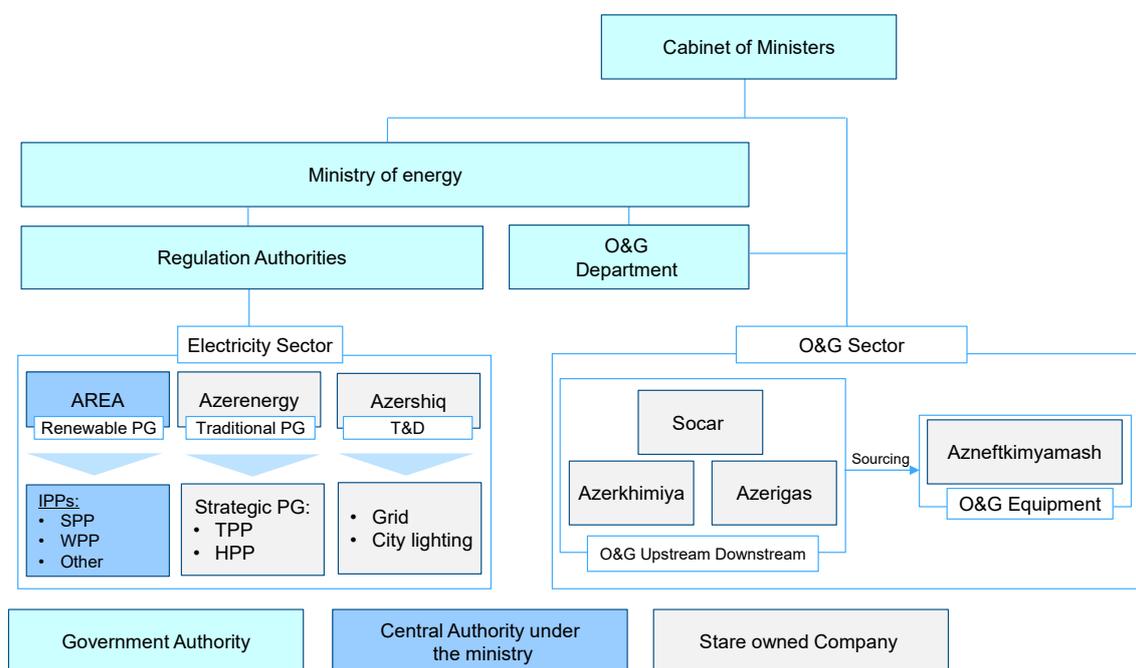


Рис. 20. Структура ключевых игроков в энергетическом секторе Азербайджана

Государственное агентство по альтернативным и возобновляемым источникам энергии Азербайджана (SAARES) было создано правительством в 2009 году. В декабре 2018 года, согласно указу Президента, изданному в 2016 году, ¹⁵SAARES¹⁶ была эффективно интегрирована в состав государственных органов, действующих под контролем Министерства промышленности.

Целью правительства Азербайджана является сокращение потребления природного газа в электроэнергетике путем развития возобновляемых источников энергии, тем самым способствуя расширению возможностей экспорта большего объема природного газа. Однако после проведения правительством Азербайджана технико-экономических обоснований проектов в области производства электроэнергии на основе возобновляемых источников энергии накопленные технологические предпосылки оказались недостаточными. В связи с этим планируется позиционировать SAARES в

¹⁵ Указ Президента № 1125 от 24.11.2016 г. «О мерах по совершенствованию государственного управления»

¹⁶ Штаб-квартира Государственного агентства по альтернативным и возобновляемым источникам энергии Азербайджана в настоящее время находится в городе Баку, в состав которого входят директор и два заместителя директора. При Агентстве, между тем, действуют 11 подразделений, 100 сотрудников и дочерняя компания ООО «Азоальтернативенержи». В этом филиале работают 200 сотрудников.

качестве ключевого органа в продвижении возобновляемой энергетики со стороны Азербайджана. Это включает в себя создание новых НПЗ и других организаций для обеспечения инвестиций в размере 9 миллиардов долларов, необходимых для преобразования 20% энергетического состава страны в альтернативную энергию, и обеспечение SAARES надзора за деятельностью этих новых предприятий после их запуска.

4.2.3. Вопросы трансграничного сотрудничества

В сфере производства электроэнергии Азербайджан обладает экспортной мощностью в несколько миллиардов кВт/ч. С января по июнь 2018 года страна экспортировала 1,156 млн кВт/ч электроэнергии на \$54.6 млн. По данным Таможенного отдела, доля электроэнергии в общем объеме экспорта страны составляет 0,63%. В настоящее время Азербайджан планирует несколько проектов в стремлении экспортировать свои запасы электроэнергии. Например, проект строительства энергомоста Азербайджан-Грузия-Турция¹⁷. Исходя из мощи этой энергосистемы, Азербайджан сможет ежегодно экспортировать в Европу 700 МВт электроэнергии. Кроме того, экспорт электроэнергии в Муган, Астра и другие регионы Ирана начался с июня 2018 года, что позволяет прогнозировать, что ежегодный экспорт достигнет 80 МВт.

После распада Советского Союза Азербайджан интегрировал свою систему передачи энергии с системой передачи энергии Ирана. В результате в настоящее время ведутся переговоры между Россией, Азербайджаном и Ираном о возможной интеграции энергосистем этих трех стран.

4.2.4. Вопросы, связанные с развитием инфраструктуры

Согласно прогнозам, к 2022 году энергетический рынок Азербайджана будет децентрализован. Правительство стремится к переходу от комбинированного цикла к электроэнергетическим объектам, одновременно диверсифицируя региональное теплоснабжение страны. Что касается тарифов на электроэнергию, то обсуждаются планы на повышение платы, которая сейчас представляется

¹⁷ USAID (2013) Проект энергомоста Азербайджан-Грузия-Турция (AGT): РУКОВОДСТВО ПО ПРОЦЕССУ ДЛЯ МОДЕЛИРОВАНИЯ МОДЕЛЕЙ СЕТЕЙ И РАСЧЕТА NTC (https://www.usea.org/sites/default/files/AGT_BPM_Complete_Istanbul%20Jun13_eng_AFTERMEETING%20FINAL%20for%20Upload.pdf)

правительству низкой. Считается, что внедрение "умных" счетчиков повысит эффективность взимания платы и повысит рентабельность региональных энергетических компаний.

Министерство энергетики заинтересовано в электрификации сельских общин в горных районах региона, не снабженных газом. От одной до трех таких деревень имеют спрос на электроэнергию в размере около 1 МВт. В случае успешного осуществления пилотного проекта имеются возможности для оказания помощи в целях развития. Были также сделаны заявления о заинтересованности в производстве пеллет из биомассы с использованием отходов хлопчатобумажных заводов.

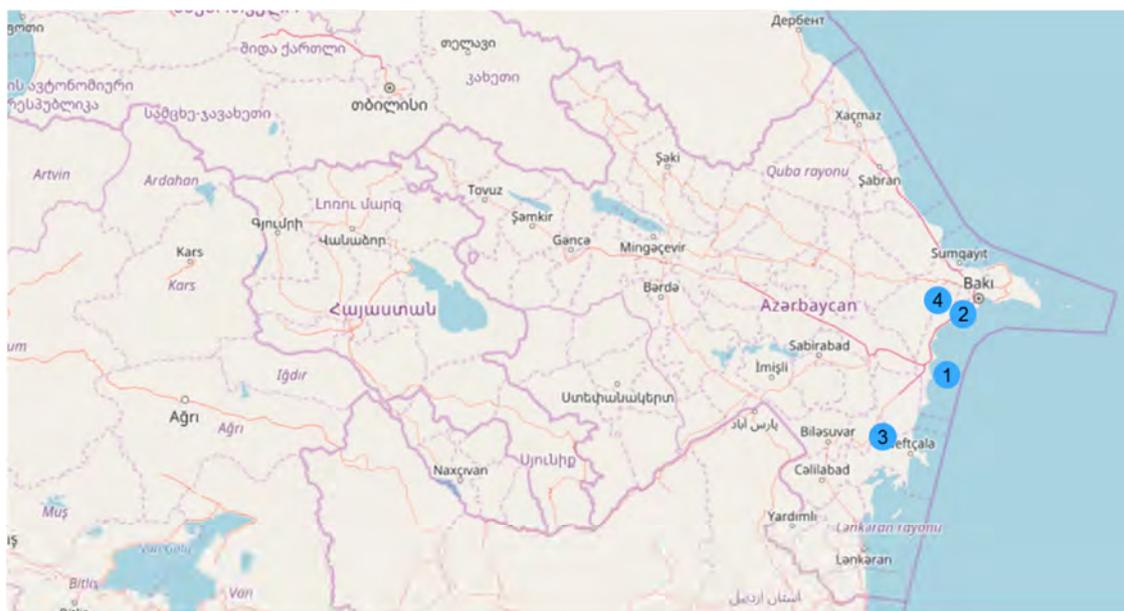
4.2.5. Проекты развития инфраструктуры

На следующей карте (Рис. 21) показано расположение мест проведения проектов, предложенных государственными органами Азербайджана.

Таблица 9. Потенциальные области проведения проекта энергетического сектора Азербайджана

Категория	Название проекта	Предполагаемая схема	Организация исследований	Оценочная стоимость проекта (US \$)	Интерес правительства	Масштаб вопроса	Потенциал участия Японии	Общая оценка
Возобновляемые источники энергии	1) Локбатаанская ветроэнергетическая станция (этап технико-экономического обоснования)	Проект технического сотрудничества	СААРЕС (Министерство энергетик и)	\$35 ММ	Высокий	Нормальный	Возможный	○
Возобновляемые источники энергии	(2) Завод Azgunteх по производству солнечной энергии, оборудованный светодиодными уличными фонарями	Проект технического сотрудничества	СААРЕС (Министерство энергетик и)	10ММ	Высокий	Нормальный	Возможный	○

Возобновляемые источники энергии	3) Строительство завода по производству пеллет	Проект технического сотрудничества	СААРЕС (Министерство энергетики)		Нормальный	Нормальный	Возможный	
нефтяной газ.	(4) Строительство японского сада на бывшем нефтяном буровом участке (в рамках программы развития парка)	Сотрудничество в рамках оказания безвозмездной помощи	Экопарк SOCAR	нет данных	Нормальный	Нормальный	Возможный	△



- 1 Локбатаанская ветровая электростанция
 - 2 Солнечные панели оборудованы светодиодным
 - 3 Освещением на солнечных панелях
 - 4 Завод по производству пеллет
- Проект по улучшению состояния окружающей среды

Рис. 21. Карта потенциального проекта в энергетическом секторе Азербайджана

4.2.6. Ситуация в инвестиционной деятельности

Правительство Азербайджана поддерживает отношения сотрудничества со значительным числом инвесторов. Например, в 2009 году Азербайджан вступил в Международное агентство по возобновляемым источникам энергии (МАВИЭ), где он состоит в качестве постоянного члена с 2014 года. Государственное агентство по альтернативным и возобновляемым источникам энергии поддерживает рабочие отношения с Европейской экономической комиссией ООН, Программой развития Организации Объединенных Наций (ПРООН), Европейской комиссией, Всемирным банком, АБР, KfW, AFD, USAID, Организацией экономического сотрудничества (ОЭС), Черноморским экономическим сотрудничеством (ОЧЭС), ЯАМС, КОИКА, Межгосударственной Транспортировкой нефти и газа в Европу (INOGATE), ГУАМ и другими организациями по оказанию помощи. Между тем, Государственное агентство по альтернативным и возобновляемым источникам энергии Азербайджана (SAARES) подписало меморандумы о взаимопонимании (МОВ) с Министерством энергетики Ирана в 2014 году и Национальным энергетическим управлением Китая в 2015 году.

4.2.6.1. Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР)

ЕБРР поддерживает Трансанатолийский газопровод (TANAP) — газотранспортный трубопровод, строящийся от границы Турции — Грузии до границы Турции — Греции и проходящий через Турцию для поставок природного газа в Европу. Этот проект финансируется совместно с ЕБРР и Всемирным банком (800 млн. долл. США) и Азиатским банком инфраструктурных инвестиций (АБИИ) (600 млн. долл. США), общая стоимость которого составляет 8,6 млрд. долл. США. Европейский инвестиционный банк также изучает возможность поддержки проекта TANAP.

4.2.6.2. Азиатский банк развития (АБР)

В энергетическом секторе АБР продвигает проект обновления сети распределения электроэнергии, в то время как в электроэнергетическом секторе банк активно участвует в проекте поддержки планирования финансовой реформы.

Проект распределения электроэнергии осуществляется с 2016 года, и 1,4 миллиона человек должны получить выгоду от высоконадежного энергоснабжения. Эта схема разработана для преодоления помех в энергоснабжении регионов, малых и средних городов регионального значения и других пунктов в течение 24 часов. Стоимость проекта составляет 1 млрд. долл. США, из которых 750 млн. долл. США

приходится на финансирование АБР.

Проект поддержки планирования финансовой реформы электроэнергетического сектора также был запущен в 2016 году. Он включает в себя учет фактических затрат на электроснабжение (производство, передача и распределение); перепроектирование систем тарифов с учетом характеристик потребителей в отношении выработки, передачи и распределения электроэнергии; реформирование систем внутренней поддержки между потребителями путем приведения размеров тарифов на электроэнергию в соответствие с используемыми различными источниками энергии (солнечная, ветровая, вода и газ); разработка дорожной карты с целью постепенного увеличения доходов от сборов для осуществления реформы финансовой структуры и полного возмещения затрат к 2022 году; принятие мер по повышению осведомленности пользователей о тарифной реформе с использованием передовых практик других стран в качестве справочных материалов и другие этапы.

4.3. Окружающая среда

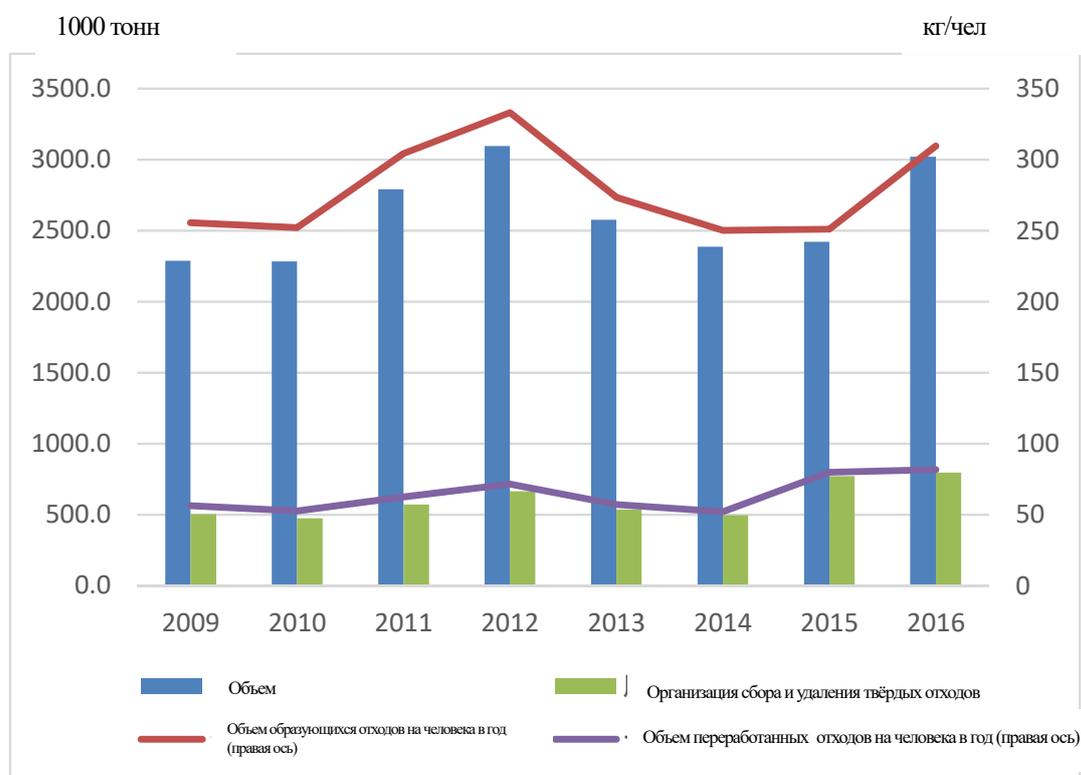
4.3.1. Текущий статус модернизации инфраструктуры

Для правительства Азербайджана сфера охраны окружающей среды является приоритетным направлением политики. С этой целью были приняты следующие соответствующие законы: закон "Об охране атмосферного воздуха", закон "Об охране окружающей среды", закон "Об охране зеленых насаждений" и закон «Об отходах производства и потребления».

В 2006 году был обнародован Указ Президента Азербайджанской Республики «План комплексных мер по улучшению экологической ситуации в Азербайджанской Республике на 2006-2010 годы», направленный на улучшение состояния окружающей среды (в частности, в области обращения с отходами и их переработки). Положения этого плана направлены на урегулирование деятельности в 65 странах, а также 30 агентств при правительстве. В 2011 году было издано дополнение к Президентскому указу, направленное на содействие переработке отходов в масштабах всей страны. Положения указа также распространяются на обязательства правительства и содействие восстановлению работы установок по сжиганию отходов с целью выработки тепловой энергии, работы сортировочных станций, промышленных парков и крупных объектов окончательного удаления отходов. Хотя центральные государственные агентства предоставили полномочия на переработку отходов и начинают предпринимать прочие меры, работа местных органов власти по передаче прав и обязанностей, а также по возможностям исполнения, по-прежнему ведётся ненадлежащим образом.

4.3.1.1. Отходы

Объем общегородских отходов, образующихся по всей стране, достиг своего пика в 2012 году и составил 3,1 млн. т/год (333 кг/чел/год), однако в последующие годы наметилась тенденция к его сокращению. Объем отходов вновь начал увеличиваться с 2015 года, ¹⁸а в 2016 году был зафиксирован на уровне 3,02 млн т/год (309 кг/чел/год). В 2012 году объем обработанных и утилизированных общегородских отходов сократился по достижении 670 000 тонн в год (72 кг/чел/год), однако с 2015 года он вновь начал расти. В 2016 году общий объем отходов составил 800 000 тонн/год (82 кг/чел/год).



Источник: Подготовлено НИРИ из «Окружающая среда в Азербайджане (2017)».

Рис. 22. Хронология изменения объемов образующихся, перерабатываемых и утилизируемых отходов в Азербайджане

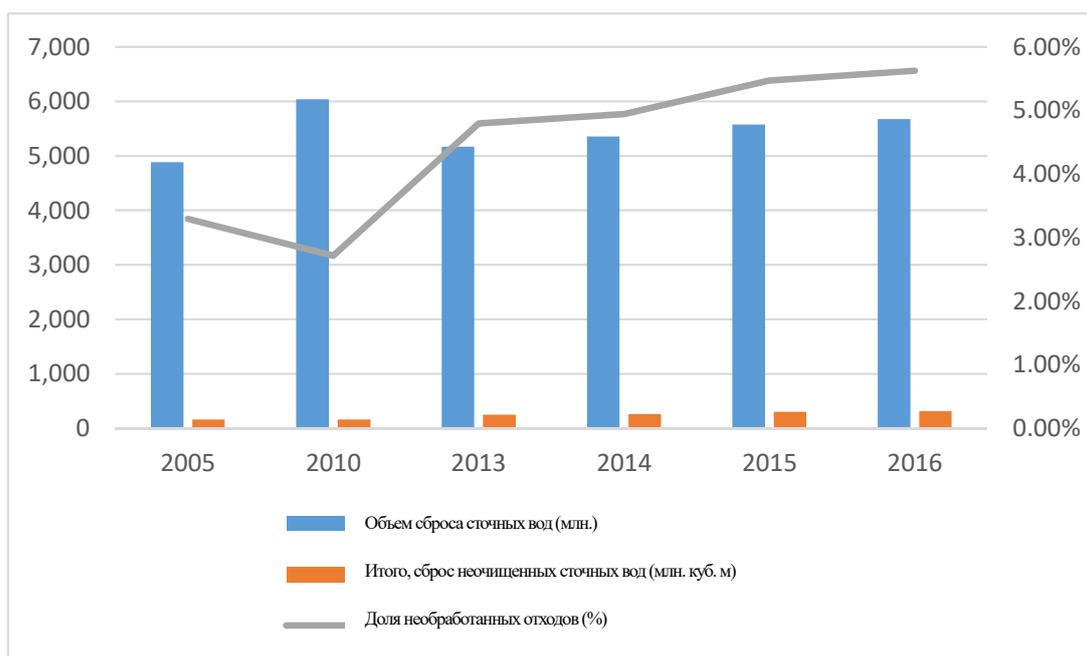
По данным Министерства экологии и природных ресурсов Азербайджана, места окончательного захоронения находятся в восьми точках, а объекты по сбору отходов - в 38 точках по всей стране. В

¹⁸ Объем отходов незначительно сократился в течение 2015 года, но в 2016 году снова увеличился, после чего было проведено сравнение по таким показателям, как расходы домохозяйств, ВВП и другие, однако четкой связи выявлено не было.

пяти городах, в которых расположены местные органы власти или крупные по размеру (Сумгаит, Гянджа, Мингечевир, Ширван и Нахчыван) осуществляется сбор общегородских отходов и установлены станции сбора отходов в местах в пешей доступности. Однако за пределами Баку, в пригородах крупных городов и районов, масштаб предоставления услуг по сбору и организации отходов невелик, поэтому отходы просто накапливаются в местах сбора. Такая практика создает серьезную опасность как для здоровья человека, так и для окружающей среды.

4.3.1.2. Водоснабжение и канализация

Объем сброса сточных вод в Азербайджане в последние годы увеличился в среднем на 1,5%, с 4,9 млрд. м³ в 2005 году до 5,7 млрд. м³ в 2016 году. Для сравнения объем сбрасываемых неочищенных сточных вод вырос в среднем на 7,1% с 160 млн. м³ в 2005 году до 320 млн. м³ в 2016 году. Эта статистика наглядно демонстрирует, что в последние годы наблюдается увеличение объема сбрасываемых в Азербайджане неочищенных сточных вод.



Источник: Подготовлено НИРИ из «Окружающая среда в Азербайджане (2017)».

Рис. 23. Динамика изменения общего объема сброса сточных вод и доли сброса неочищенных сточных вод в Азербайджане

Система сбора сточных вод в Азербайджане недостаточно развита, и основная причина этого кроется в неудовлетворительном техническом обслуживании. Например, в небольших городах отсутствуют канализационные системы, в результате чего сточные воды сбрасываются непосредственно в

близлежащие озера и пруды. В результате сточные воды и шламы беспрепятственно просачиваются в окружающие районы. Кроме того, из-за отсутствия сети дождевой канализации, даже небольшие осадки могут стать причиной затопления дорог, вызвать заторы дорожного движения и другие проблемы. Хотя станции очистки сточных вод автоматизированы и производят биоочистку, большинство из них были построены 30-40 лет назад. В результате, проектные концепции потребления энергии, связанные с сушкой шламов и другими этапами, устарели.

4.3.2. Агентства по модернизации инфраструктуры и структуры персонала

4.3.2.1. Агентства, работающие в области переработки отходов

Министерство экономики

Министерство экономики Азербайджана выступает в качестве центрального правительственного учреждения, отвечающего за составление бюджетов предприятий по переработке отходов и за должное осуществление проводимой ими работы. Министерство включает в себя Тямиз Шехер и другие государственные компании, которые осуществляют работу по переработке отходов и принимают меры по охране окружающей среды.

Министерство экологии и природных ресурсов

Данное министерство заведует экологической политикой Азербайджана, осуществляет надзор за сохранением окружающей среды и природных ресурсов страны. Однако министерство не отвечает за работу по утилизации отходов, борьбу с загрязнением воды или прочее. Обязанности министерства заключаются скорее в разработке и мониторинге планирования экологического развития страны. Оно осуществляет надзор за воздействием на окружающую среду, оказываемым при строительстве объектов по переработке отходов, транспортировке отходов и в других случаях. Первоочередные задачи направлены на расширение «зеленых зон», сохранение рыболовства и водных ресурсов, совершенствованию систем мониторинга и других областей.

Министерство здравоохранения

Министерство здравоохранения осуществляет контроль за соблюдением национальных стандартов в

области здравоохранения и санитарии, работая над обеспечением удовлетворительных санитарно-гигиенических условий. Министерство также проводит проверки санитарных условий, а также осуществляет надзор за управлением государственными и частными больничными учреждениями, процессом утилизации медицинских отходов и другими аспектами.

Тямиз Шехер

Тямиз Шехер является государственной организацией, работающей под эгидой Министерства экономики. Она эффективно занимается переработкой отходов и осуществляет прочие экологические мероприятия в городе Баку. Проводимая ей работа включает сбор, транспортировку, утилизацию отходов (захоронение на свалках и сжигание = 2 линии × 250 000 тонн в год) и их переработку (отработанное моторное масло, пластиковые бутылки, переработанная бумага, картонная бумага, выброшенные пластмассы, губки и т.д.). Компания также продвигает проекты по восстановлению окружающей среды вокруг восьми озер и болот города Баку, а также занимается развитием технопарка мусороперерабатывающей промышленности. В дальнейшем Тямиз Шехер будет организовывать проекты по утилизации, нейтрализации и иным методам решения проблемы устранения нефтесодержащих шламов, оседающих в озерах и болотах. В сотрудничестве со Всемирным банком предпринимаются усилия по эффективному обслуживанию и совершенствованию работы регулируемой свалки отходов. Будут приняты меры по предотвращению просачивания сточных вод и сбору метана с целью выработки электроэнергии для нужд самой компании.

Местные органы власти и муниципалитеты

Органы местного самоуправления Азербайджана осуществляют собственную политику в области утилизации твердых бытовых отходов. Государственный орган, известный как Исполнительная власть (REP/CEP) префектуры («района») и «города», проводит уборку, сбор и обработку мусора и прочую работу в общественных местах. Этот орган также занимается выделением участков земли для утилизации на них твердых отходов. В рамках REP/CEP Департамент жилищного и коммунального обслуживания особенно активно выполняет обязанности по сбору мусора.

Порт Баку

В Бакинском порту проводится проект «Зеленый порт», направленный на внедрение возобновляемых источников энергии и системы сбора и переработки отходов, а также на очищение морской воды. Данный проект направлен на обеспечение рабочих районов Бакинского порта энергией, вырабатываемой с использованием возобновляемых источников (внедрение солнечной и ветровой энергии), развитие системы обращения с твердыми отходами, усиление борьбы с загрязнением вод Каспийского моря (рекуперация отработанного масла с судов и т.д.) и поощрение других мероприятий, направленных на улучшение состояния окружающей среды в зоне портов тех, кто им пользуется (снижение степени загрязнения воды и атмосферы парниковыми газами и другими источниками).

4.3.2.2. Агентства по водоснабжению и канализации

В Азербайджане есть четыре главных агентства, отвечающих за сохранение, управление и использование водных ресурсов страны. В частности, вышеупомянутое Министерство экологии и природных ресурсов, Министерство здравоохранения (МЗ), Министерство по чрезвычайным ситуациям (МЧС) и две государственные компании по управлению водными ресурсами (АЗЕРСУ по столичному региону и САУМА по регионам).

Таблица 10. Агентства и их роль в управлении водными ресурсами Азербайджана

Агентства	Основные роли
Министерство экологии и природных ресурсов	Не эффективно осуществляет работу по обращению с отходами, борьбе с загрязнением воды и т.д. Его основные обязанности заключаются в разработке и мониторинге экологического планирования.
Министерство здравоохранения	Заведует всем комплексом национальных санитарно-гигиенических услуг. Основными задачами заключаются в улучшении санитарных условий, установлении эпидемиологических и санитарно-гигиенических норм. Установление стандартов качества воды также входит в компетенцию этого министерства.
Министерство по чрезвычайным ситуациям	Установление норм и стандартов, связанных с обеспечением безопасности. К числу основных обязанностей ведомства относятся обеспечение контроля с целью предотвращения протечек сточных труб и канализационных систем, безопасный дренаж очистных сооружений, безопасная эксплуатация и контроль работы станций очистки сточных вод и водопроводных очистных сооружений.

<p>Открытое акционерное общество «Азерсу» (AZERSU) и Государственное агентство по мелиорации и водопользованию (SAWMA)</p>	<p>Контроль столичных и региональных объектов водоснабжения и канализации, распределение воды и сбор сточных вод. Очистка воды и организация сточных вод. Строительство объектов для распределения безопасной для употребления воды и улучшения санитарных условий в соответствующих подведомственных регионах.</p>
---	---

Источник: Отчет за 2011 финансовый год о проекте открытия и формирования партнерских связей между государственным и частным секторами в области водоснабжения за рубежом (азиатские страны), составленный компанией «Синеи живи индастриз Ко., лтд.».

4.3.3. Вопросы трансграничного сотрудничества

Азербайджан обеспечивает 70% своих потребностей в воде из реки Кура (международной реки). Особенно остро стоят проблемы загрязнения воды в верховьях реки Кура в Грузии, что свидетельствует о необходимости принятия мер по обеспечению безопасности водных ресурсов.

4.3.4. Вопросы, связанные с развитием инфраструктуры

4.3.4.1. Общее состояние

Под влиянием снижения стоимости азербайджанского маната коэффициент непогашенного государственного внешнего долга Азербайджана в октябре 2018 года составил 21,5% ВВП¹⁹. Это побудило правительство уделить особое внимание сокращению этих внешних долговых обязательств, а нынешняя ситуация усугубляет положение, в котором сложно проводить разработку новых кредитных проектов. Что касается финансовой поддержки частного сектора, то при проведении политики ужесточения денежно-кредитной политики центрального банка, отсутствии финансовой прозрачности со стороны частных компаний и высокой степени рыночного контроля со стороны финансовых конгломератов, принадлежащих лицам с государственными связями, дальнейшее работа над такими проектами представляется весьма сложной задачей. В связи с этим возникает необходимость в

¹⁹

<http://www.maliyye.gov.az/scripts/pdfs/web/viewer.html?file=/uploads/static-pages/files/5c8a474c24b49.pdf>

привлечении независимых экспертов, ноу-хау и технологий, что привело бы к разработке видов кредитных проектов, способных внести вклад в диверсификацию, структурную выверенность и устойчивость азербайджанской экономики.

4.3.4.2. Утилизация твердых отходов

Что касается районов, расположенных на побережье Каспийского моря, а также нескольких внутренних озер и болот, загрязненных в результате нефтедобычи, то трансграничная утилизация мазута и очистка воды стали насущной проблемой. В настоящее время в Азербайджане ведутся работы по восстановлению окружающей среды на восьми озерах и болотах. Самым крупным из них является проект по восстановлению озера Бёюк-шор (Большая соленая вода) в северной части города Баку. Одной из основных причин загрязнения озера Бёюк-шор являются сточные трубы для нефти, которые были построены во времена бума добычи нефти в 1930-х годах. Первый резервуар для хранения нефти был построен рядом с озером в 1866 году. Это район, в котором приток сточных вод встречается со скоплениями нефти и шлама, что вызывает значительное загрязнение окружающей среды. В настоящее время приток нефти и сточных вод в озеро Бёюк-шор был остановлен, и были закуплены насосы для сбора осадков в озере. На берегу озера были построены дороги, вдоль которых высадили деревья, а также были построены оросительные каналы для обеспечения притока чистой воды. Однако в настоящее время работа находится на стадии устранения процесса загрязнения озера в целом и сбора осадков, также предпринимаются усилия, направленные на очищение и обеззараживание воды. Объем переработанного масла для дальнейшей перепродажи составляет менее 10% от общего объема выбрасываемого масла. Эти условия также создают проблемы для проведения других работ по очистке озера.

Тямиз Шехер владеет мусоросжигательным заводом в городе Баку (2 линии \times 250 000 тонн в год), хотя нынешние условия позволяют обходиться без запуска новых мусоросжигательных установок. Что касается транзитных и перерабатывающих предприятий по сбору отходов, то в связи с тем, что Азербайджан уже наладил контакты с Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР), Всемирным банком и другими инвесторами, в адрес Японии запросов об инвестировании не поступало. В настоящее время более актуальной проблемой является не переработка бытовых отходов, а удаление мазута и очистка воды в районах Каспийского моря и нескольких внутренних озер и болот, загрязненных в результате нефтедобычи.

4.3.4.3. Водоснабжение и канализация

Одним из важнейших трансграничных вопросов для Азербайджана заключается в том, что 70% потребности страны в воде удовлетворяются за счет закупок за ее пределами. Проблемы загрязнения из-за воды из Армении и Грузии особенно серьезны, и в связи с этим особое внимание уделяется обеспечению безопасности поступающих из-за границы водных ресурсов.

В городах регионального значения строительство инфраструктуры водоснабжения и канализации проходит в соответствии с нормами. Для решения проблемы поступления загрязненной воды из-за границы в ряде городов (район Загатала, деревня Курдмаши в районе Исамаили, деревня Чайгарагоюнлу в районе Шеки и другие) ведется работа по строительству объектов водоснабжения в рамках грантовой программы сотрудничества Grant Aid for Grassroots Human Security («Корни травы и человеческая безопасность»), разработанной в Японии.

Как отмечалось выше, уровень развития инфраструктуры водоснабжения и канализации в городах областного значения недостаточный, и в ряде регионов (Загатальский район, село Курдмаши в Исамаилийском районе, село Чайгарагоюнлу в Шеки Регион и другие) ведется строительство объектов водоснабжения в рамках вышеупомянутой грантовой программы безвозмездной помощи. Что касается очистки сточных вод, как указано в разделе «Текущий статус модернизации инфраструктуры», то наблюдаемая в последние годы тенденция к увеличению объема сбросов неочищенных сточных вод подчеркивает острую необходимость принятия эффективных контрмер.

Таблица 11. Вопросы и уроки по продвижению модернизации инфраструктуры

Область	Степень заинтересованности	Конкретные вопросы /темы	Масштаб вопросов
Общее	Высокая	С падением азербайджанского маната непогашенный внешний долг достиг 20% ВВП	(Большой) Ограничивает способность адекватно объяснить необходимость и значимость разработки новых займов.
Отходы	Низкая	Внедрение новых установок по сжиганию отходов	(Малый)
	Высокая	Удаление мазута, выбрасываемого в	(Большой) Несмотря на то, что в настоящее

		<p>результате добычи нефти, и очистка воды</p>	<p>время ведутся работы по удалению загрязнений и очистке воды в районах, расположенных вдоль Каспийского моря, которые загрязнены мазутом, а также нескольких внутренних озер и болот, на данном этапе речь идет главным образом о прекращении поступления загрязнений и переработке мазута. При переработке использованного масла объем масла для дальнейшей перепродажи составляет менее 10% от общего объема. Удаление мазута и очистка воды ставит серьезные задачи как с технологической, так и с экономической точки зрения (рентабельность проекта).</p>
<p>Водоснабжение и канализация</p>	<p>Высокая</p>	<p>Недостаточно развитая инфраструктура водоснабжения и канализации. В частности, такая инфраструктура не была надлежащим образом обеспечена в городах регионального значения.</p>	<p>(Большой) Что касается водоснабжения и канализации, то тенденция к увеличению объема сброса неочищенных сточных вод требует принятия оперативных мер.</p>

4.3.5. Проекты развития инфраструктуры

4.3.5.1. Утилизация твердых отходов

Самым насущным вопросом в области утилизации твердых отходов является удаление мазута и очистка воды в портах, внутриматериковых озерах и болотах, что требует принятия срочных мер. В настоящее время, несмотря на предотвращение новых притоков мазута, никаких предложений по его удалению, нейтрализации и иной очистке от нефтепродуктов в концентрированном шламе разработано не было. Из девяти озер в пригородах Баку, в которых планируется проведение работ, в настоящее время очистительные работы ведутся только в озерах Бёюк-шор, Зых и Ходжа-Хасан, в то время как никаких мер в отношении остальных шести озер не предусмотрено.

Что касается сортировки собираемых отходов, то Министерство экологии и природных ресурсов обратилось с просьбой предоставить так называемую «Токийскую модель (модель сортировки отходов бытового назначения)», разработанную Управлением по чистоте Токио.

4.3.5.2. Водоснабжение и канализация

От Министерства экологии и природных ресурсов получены требования о техническом сотрудничестве в области экологического планирования, мониторинга и в других областях, программах развития людских ресурсов, технологиях освоения водных ресурсов, технологиях сохранения прибрежных районов, по обмену информацией о мониторинге окружающей среды и другой поддержке.

Таблица 12. Потенциальные проекты в области охраны окружающей среды Азербайджана (составлено на основе консультаций с агентствами)

Область	Название проекта	Предполагаемая схема	Организация исследований	Интерес правительства	Масштаб вопросы	Потенциал участия Японии	Общая оценка
Утилизация твердых отходов	(1) Очистка воды и удаление мазута, скапливающегося в портах и внутриматериковых озерах и болотах	Кредиты в иенах	Тямиз Шехер	Высокий	Большой	Средний	○
	(2) Сбор и сортировка отходов	Техническое сотрудничество	Министерство экологии и	Средний	Средний	Большой	○

Область	Название проекта	Предполагаемая схема	Организация исследований	Интерес правительства	Масштаб вопросы	Потенциал участия Японии	Общая оценка
		ество	природных ресурсов				
Водоснабжение и канализация	(1) Меры по обеспечению сохранности водных ресурсов (техническое сотрудничество в области экологического планирования, мониторинга и в смежных областях, программы развития кадровых ресурсов, технологии освоения водных источников, технологии сохранения прибрежных районов, информационные системы экологического мониторинга)	Техническое сотрудничество	Министерство экологии и природных ресурсов	Высокий	Большой	Средний	○

4.3.6. Ситуация в инвестиционной деятельности

Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Всемирный банк и другие международные агентства по оказанию помощи уже разрабатывают проекты по строительству ряда объектов по обращению с твердыми отходами в городе Баку и других населенных пунктах Азербайджана.

4.3.6.1. Всемирный банк

Всемирный банк готовит технико-экономическое обоснование программы очистки озер и болот для решения проблемы притока мазута с нефтебуровых площадок через фонд Korean Green Growth Trust Fund (KGGTF). Данное технико-экономическое обоснование охватывает следующие две области.

- Нарращивание национального организационного потенциала по экологизации загрязненных СААРЭС (как земельных, так и водных объектов)
- Технико-экономическое обоснование очистки и восстановления озера Ходжасан СААРЕС

Согласно прогнозам, для проведения этого технико-экономического обоснования потребуется примерно два года с момента его начала, что позволит подготовить проект на основе сотрудничества в области капитального строительства на последующем этапе очистки.

4.3.6.2. Международная финансовая корпорация (МФК; Группа Всемирного банка)

Центральный банк Азербайджана проводит политику ужесточения денежно-кредитной политики в связи с падением стоимости азербайджанского маната, вызванным снижением цен на нефть, при этом МФК оказывает поддержку реконструкции банковского сектора. Однако при наличии проблем прозрачности бухгалтерского учета в Азербайджане для частных компаний разработка таких проектов не осуществлялась так, как это предусматривалось. В соответствии с внутренними правилами МФК, финансирование не может быть распространено на компании, в которых связанные с правительством стороны сохраняют право собственности или право участия. Почти весь частный сектор Азербайджана контролируется финансовыми конгломератами, в которых работают лица, имеющие государственные связи, поэтому проведение таких проектов затруднено. В качестве альтернативы остаются инвестиции из-за рубежа, при этом допускается финансовая помощь, которая задействует прямые иностранные инвестиции, связанные с развитием Бакинского порта и другими проектами развития, выдвинутыми правительством. Однако в действительности объем финансовой помощи, предоставляемой компаниям,

чтобы они могли стать арендаторами в разрабатываемом правительством индустриальном парке (Сумгаитский технопарк), невелик. Хотя координаторы МФК ссылаются на возможность сотрудничества с ЛСА в случае проведения проектов, в настоящее время таких проектов нет.

4.3.6.3. Азиатский банк развития (АБР)

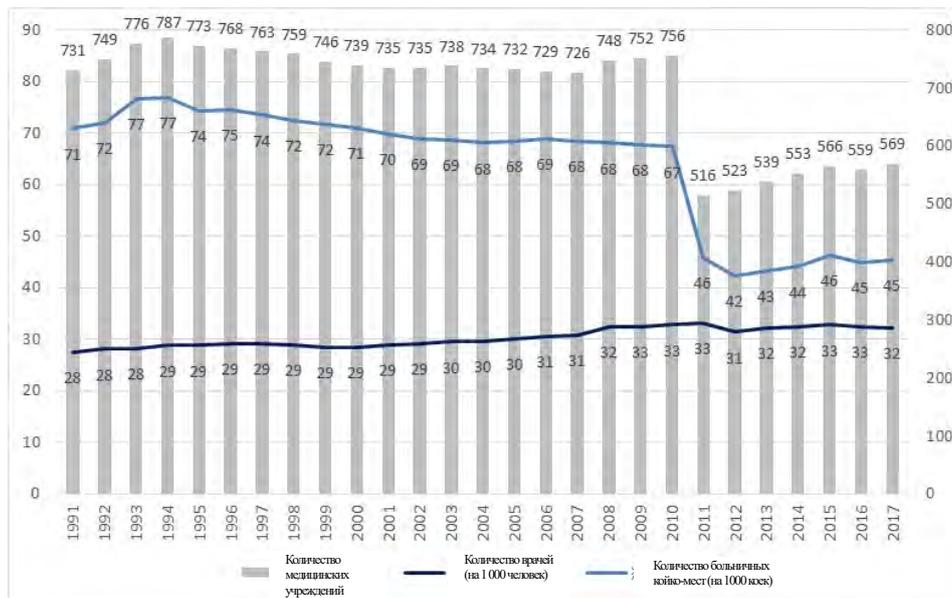
Со своей стороны, АБР выступает за активное сотрудничество с ЛСА. Что касается кредитных проектов, разрабатываемых в настоящее время АБР, то это, в частности, касается сотрудничества с ЛСА в проектах, которые отложены из-за осторожного подхода правительства Азербайджана к государственным кредитам. В области защиты окружающей среды потребность в подобном сотрудничестве высока в таких областях, как водоснабжение, канализация и утилизация отходов. В частности, был упомянут проект по удалению мочи и утилизации твердых отходов в Нахичеванской области.

4.4. Здравоохранение

4.4.1. Текущий статус модернизации инфраструктуры

В Азербайджане около 50% населения проживает в столице страны Баку. В стране имеется в общей сложности 2 327 медицинских учреждений, в которых насчитывается 45 296 мест и в которых работают 32 189 врачей. По данным Министерства здравоохранения, за последние 10 лет были проведены реформы, в том числе были созданы 700 новых медицинских учреждений (в том числе больницы и другие медицинские учреждения за пределами Баку), отремонтированы разрушенные учреждения и приняты другие меры, сопровождающиеся одновременным сокращением фактического числа больниц (см. рис. 23). Хотя это привело к резкому сокращению числа больничных коек (см. диаграмму 24), Министерство здравоохранения считает, что в этих условиях количество медицинских учреждений в Баку является достаточным²⁰. Министерство также отмечает, что в настоящее время число медицинских учреждений и врачей, находится на уровне постсоветского периода, хотя число больничных коек сокращается. В связи с этим количество больничных коек для населения страны, составляющего примерно 10 млн. человек, является недостаточным.

²⁰ Что касается понимания Министерства здравоохранения, то в ходе встреч и в других форматах общения не было представлено никаких конкретных подтверждающих доказательств.



- 1) Сокращение числа медицинских учреждений и койко-мест в больницах связано с реформами и проведением централизации (2011)
- 2) Сокращение числа койко-мест в больницах и медицинского персонала связано с реформами (2012 год)

Источник: Государственный статистический комитет Азербайджана

Рис. 24. Количество медицинских учреждений, врачей и койко-мест в больницах



Источник: Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ)

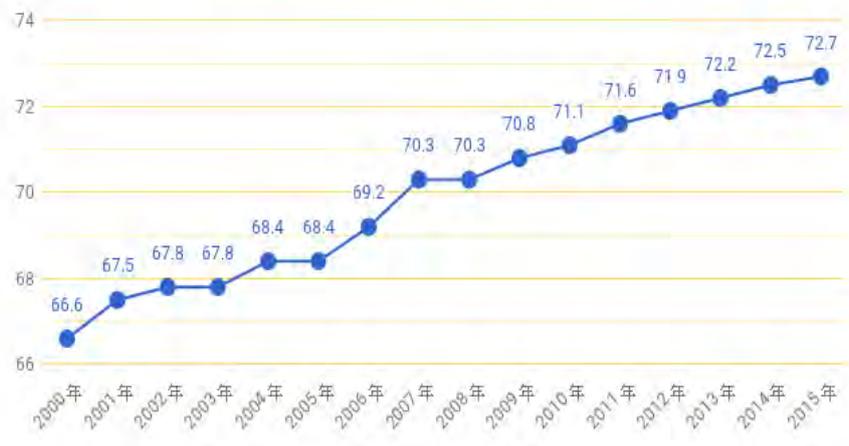
Рис. 25. Динамика изменения количества больничных коек на 10 000 человек

В Азербайджане имеются как государственные, так и частные больницы. В государственных больницах обследование и лечение, как правило, проводятся бесплатно, в то время как частные больницы взимают плату за такие услуги. Среди частных больниц существуют также учреждения, работа которых организуется с состоятельными слоями общества в качестве инвесторов. Такие учреждения располагают медицинским оборудованием и врачей с опытом работы за рубежом, превосходя по своим масштабам, государственные больницы. В результате эти больницы также находятся под покровительством иностранцев, которые приезжают из соседних стран с целью получения медицинских услуг. Для таких иностранных пациентов плата за обследование устанавливается выше, чем для граждан Азербайджана. Кроме того, несмотря на то, что частные больницы не сталкиваются с проблемой закупки лекарственных средств и предлагают относительно современное медицинское оборудование, в случае государственных больниц, несмотря на наличие соответствующих зданий, они нуждаются в диагностическом оборудовании и других медицинских аппаратах. Кроме того, существует также острая потребность в техническом сотрудничестве для поддержки процесса подготовки кадров по работе на новейшем медицинском оборудовании и другим областям, при этом врачи также сталкиваются с проблемами, связанными с владением иностранными языками. В отсутствие устойчивых программ, направленных на приглашение иностранных врачей и проведение тренингов в формате мероприятий, важное значение имеет также совершенствование медицинских технологий за счет обучения азербайджанских врачей за рубежом.

В государственных больницах Азербайджана низкий доход врачей также является фактором, поощряющим взяточничество, хотя обследование и лечение пациентов проводятся бесплатно. Таким образом, в действительности существуют определенные виды компенсации за услуги, оказываемые в таких учреждениях. Такая ситуация указывает на необходимость ужесточения контроля за взяточничеством и создания соответствующей системы оплаты медицинских услуг.

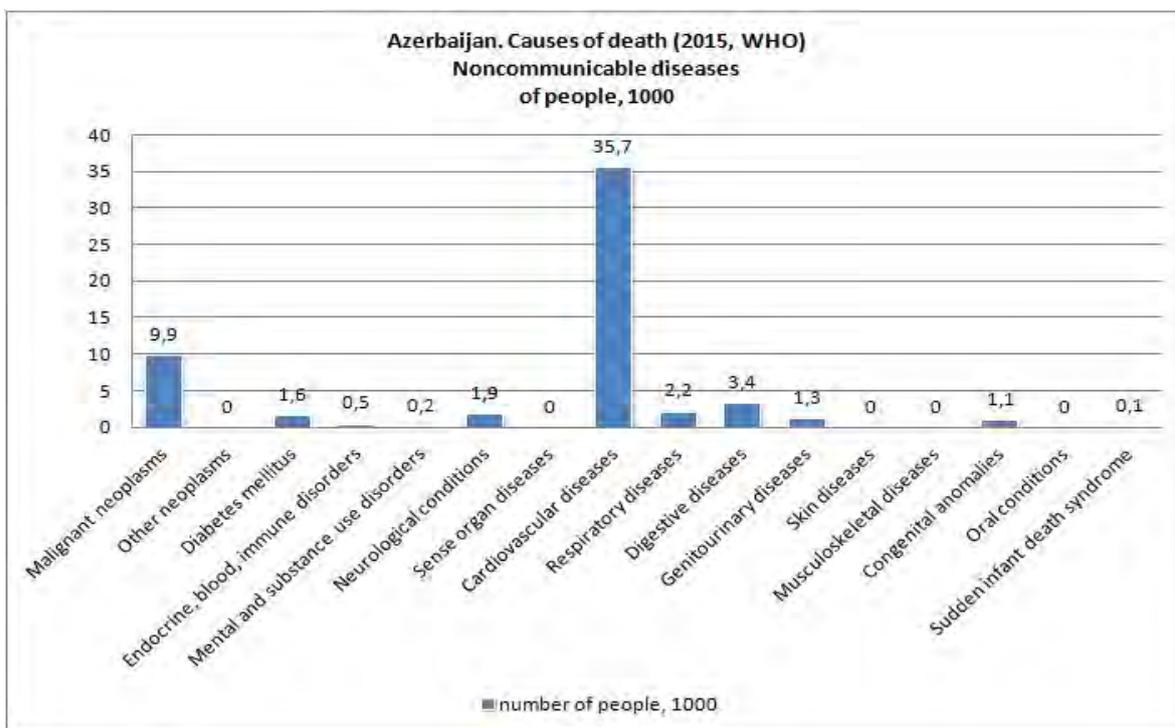
Тенденции заболеваемости населения и другие показатели в регионах рассматриваются с точки зрения питания и других аспектов, которые демонстрируют, что подавляющее число смертей является результатом заболеваний органов кровообращения. Отметим, что после распада Советского Союза средняя продолжительность жизни по стране увеличилась. Сообщается также, что в силу ограничений на передвижение в районах проживания, неоднократных браков в рамках ограниченных общин и других факторов существует вероятность того, что значительное число людей страдают латентными заболеваниями крови. В последние годы правительства активизировали инициативы в этих областях.

Средняя ожидаемая продолжительность жизни при рождении в
Азербайджане



Источник: ВОЗ

Рис. 26. Динамика средней продолжительности жизни при рождении



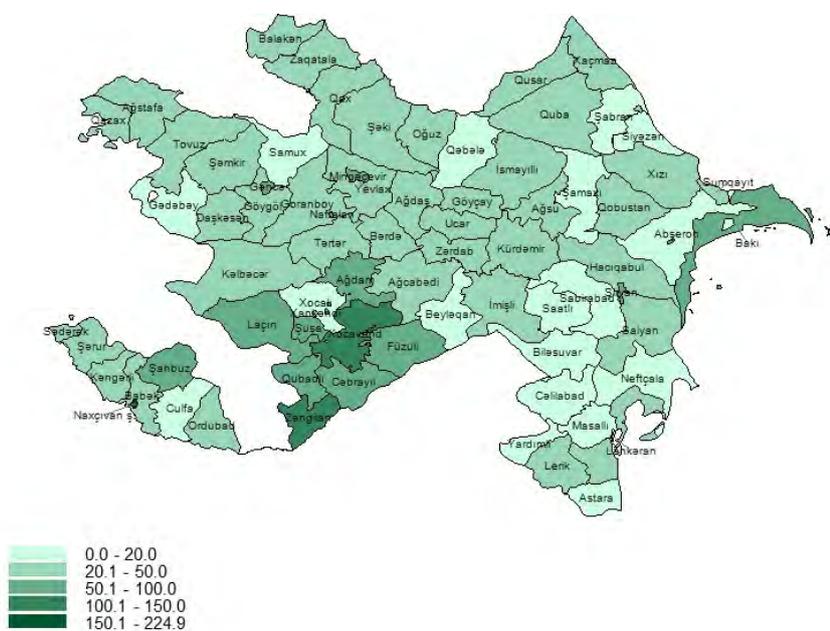
Источник: ВОЗ

Рис. 27. Смертность от инфекционных заболеваний на 1 000 человек

С учетом того, что около половины населения Азербайджана сосредоточено в Баку, в этом городе

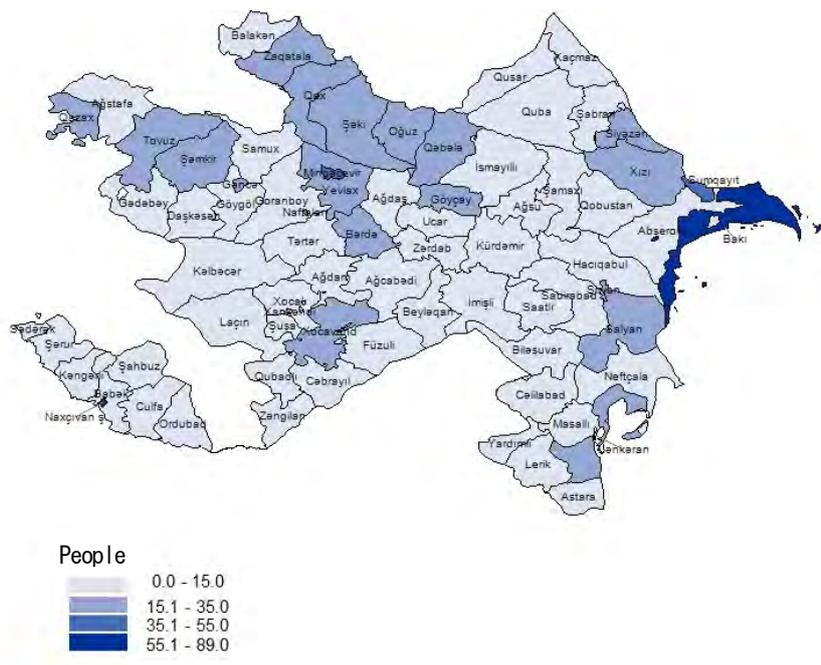
достигнут прогресс в развитии медицинских учреждений. Однако положение таких объектов в регионах отстает от столицы.

В регионах основной подход заключается в том, чтобы проводить только обследования, а пациенты приезжают в Баку в случае необходимости лечения, хирургического вмешательства и других последующих процедур. Что касается трансплантации, специализированного лечения и других подобных случаев, то необходимо, чтобы пациенты в регионах дожидались контактов из Баку по поводу наличия доноров, стадия организации приема у врача и другой информации. В настоящее время ведутся исследования по созданию сети для этой цели.



Источник: Государственный статистический комитет Азербайджана

Рис. 28. Количество больниц в регионах на 10 000 человек (2017)

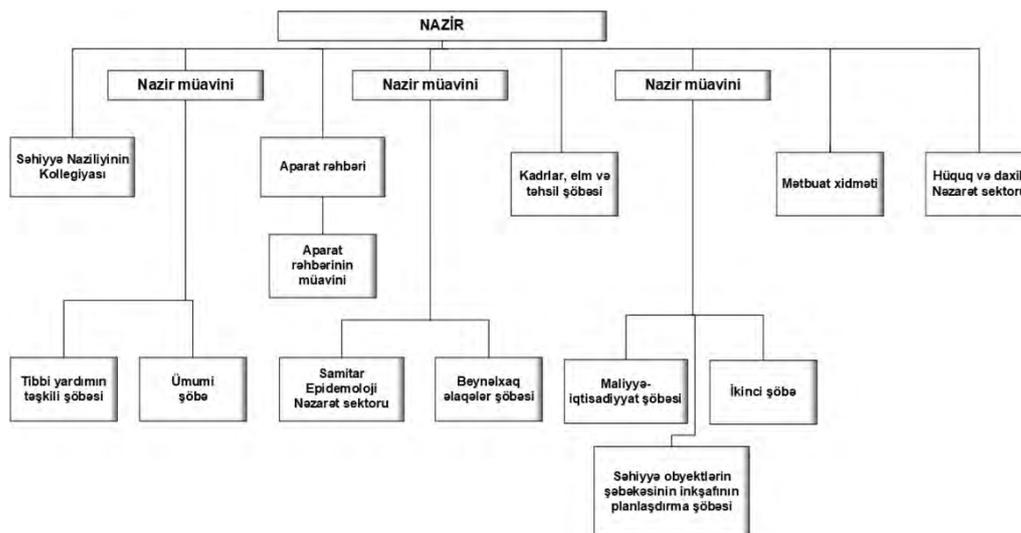


Источник: Государственный статистический комитет Азербайджана

Рис. 29. Количество врачей в регионах на 10 000 человек (2017)

4.4.2. Агентства по модернизации инфраструктуры

Министерство здравоохранения заведует сферой здравоохранения.



Источник: <http://health.gov.az/files/stuktur.jpg>

Рис. 30. Организационная структура Министерства здравоохранения

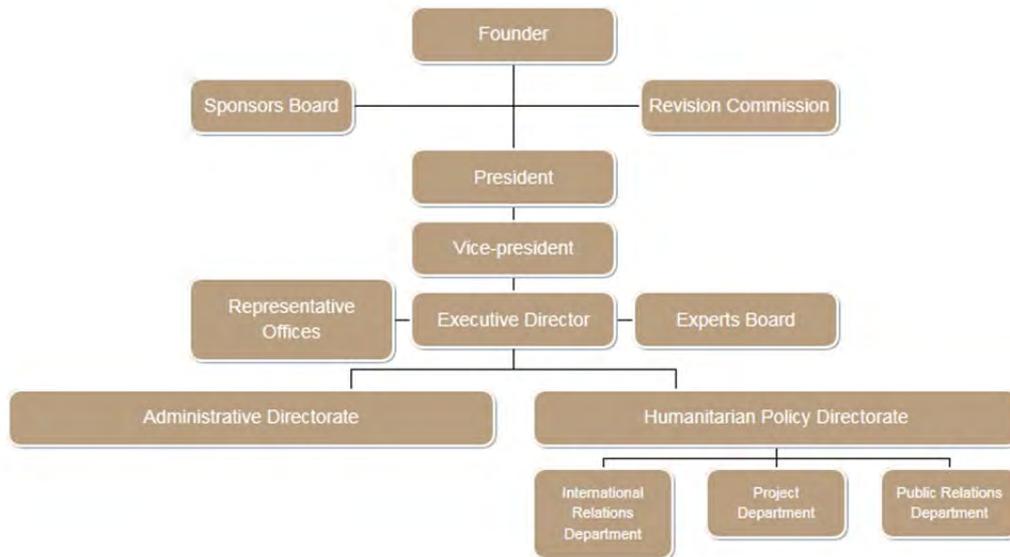
Министерство здравоохранения Азербайджана было создано в 1918 году и продолжало функционировать и в советское время. После обретения Азербайджаном независимости от Советского Союза работа Министерства была возобновлена по согласованию с президентом Гейдаром Алиевым. После распада Советского Союза экономика страны получила тяжёлый удар, качество здравоохранения также ухудшилось. Фонд Гейдара Алиева, созданный в 2004 году для решения этой проблемы, также оказал поддержку медицинским услугам, и сегодня Фонд продолжает играть важную роль в сфере здравоохранения Азербайджана.

В то же время Фонд Гейдара Алиева предоставляет пожертвования на развитие инфраструктуры, объектов здравоохранения и другие цели, выступая в качестве канала для усиления поддержки сектора здравоохранения. Несмотря на то, что на сайте Фонда четко указано, что он является неправительственным фондом, его президентом является нынешний президент и аналогичным образом в нем работает жена президента (которая также является вице-президентом страны), поэтому большое число проектов формулируется по усмотрению президента.

Фонд Гейдара Алиева был основан в 2004 году как некоммерческий фонд, выражающий уважение к бывшему президенту Гейдару Алиеву, носящий его имя, чтобы он оставался в сердцах и умах азербайджанцев.

Фонд начал свою работу в 2004 году и стремится в рамках различных проектов в области образования, здравоохранения, культуры, спорта, науки и техники, экологии, общества и т.д. к смелому продвижению вперед и выступает с инициативами построения нового общества и внесения вклада в социально-экономическое развитие страны.

В качестве ролей различных позиций, отмеченных в организационной структуре Фонда Гейдара Алиева, президент Фонда выступает официальным юридическим представителем. Президент является исполнительным органом Фонда и принимает на себя ответственность за утверждение и реализацию проекта, определение приоритетов финансирования, определение структуры и персонала, а также другие вопросы, определенные уставом Фонда. В то же время исполнительный директор является агентом, отвечающим за непосредственное управление, контроль за деятельностью фондов и утверждение финансирования в рамках этих полномочий. Экспертный совет является консультативным органом, состоящим из экспертов различной квалификации, который работает над обеспечением обоснованности решений, подготавливая соответствующие заключения, доклады и письменные доклады, направляемые Президенту.



Источник: Фонд Гейдара Алиева

Рис. 31. Организационная структура Фонда Гейдара Алиева

4.4.3. Вопросы трансграничного сотрудничества

В связи с тем, что системы медицинского обслуживания, страхования и других целей имеют различия в разных странах, нет примеров межсекторального сотрудничества между Азербайджаном и соседними странами.

Как и в соседних странах, обеспеченные слои населения в Азербайджане имеют широкий доступ к медицинской помощи и лечению. Вместе с тем бедные слои населения в силу необходимости давать взятки, и того факта, что большинство из них проживает в регионах с небольшим количеством медицинских учреждений и по прочим причинам, страдают от недостатков системы здравоохранения с точки зрения доступности медицинского обслуживания. Ограниченный доступ к здравоохранению для бедных слоев населения является проблемой, которая также существует в России, странах бывшего Советского Союза и других государствах.

4.4.4. Вопросы, связанные с развитием инфраструктуры

В различных отраслях экономики Азербайджана, в которых приоритетное внимание уделяется ИТ, транспортной инфраструктуре и другим экономически эффективным секторам, сфере здравоохранения

придаётся меньшее значение. В результате доля федерального бюджета, выделяемая на здравоохранение, ограничена, и даже в рамках реформ здравоохранения 2011 года урезание бюджетные сопровождалось сокращением количества медицинских учреждений, больничных коек и прочего. Согласно имеющимся статистическим данным, бюджет на здравоохранение составил примерно 700 млн. манатов как в 2015 финансовом, так и в 2016 финансовом году, что составляет всего 4% от общего национального бюджета, составляющего 17 800 млн. манатов.

Что касается займов в иенах и сотрудничества в рамках безвозмездной помощи, то право выбора реализуемых проектов принадлежит президенту и канцелярии кабинета министров, а не министерству здравоохранения, причем каждое предложение изучается канцелярией кабинета министров. Большие надежды возлагаются на сотрудничество в рамках безвозмездной помощи, что обуславливает необходимость, как и в случае проектного финансирования, в разработке схем с целью получения поддержки, связанной с конкретными мероприятиями. Однако для того, чтобы фактически связать сотрудничество в рамках безвозмездной помощи с конкретными проектами, необходим интерес со стороны президента. Кроме того, поскольку в государственных больницах проводятся бесплатные обследования и лечение, а сами больницы не имеют возможности погашать ссуды, в случаях предоставления платной кредитной помощи все договоры будут заключаться с правительством.

Таблица 13. Вопросы в области здравоохранения резюмирует степень заинтересованности правительства, конкретные вопросы и их масштабы в каждой области.

Таблица 13. Вопросы в области здравоохранения

Категория	Интерес правительства	Конкретные вопросы/темы	Масштаб вопросов
Расширение сети центров транссеми	Высокий	<ul style="list-style-type: none"> - Усиление мер реагирования на талассемию, одной из характерных региональных заболеваний крови. - В связи с увеличением числа пациентов, принятием пациентов в регионах и другими факторами наблюдается тенденция к дальнейшему увеличению числа пациентов. 	<p>Большой</p> <ul style="list-style-type: none"> - Хотя меры реагирования на талассемию на национальном уровне были усилены, большое число пациентов, потребности в профилактике и другие факторы обуславливают необходимость дальнейшего совершенствования и устойчивого реагирования. - Несмотря на то, что финансовые

Категория	Интерес правительства	Конкретные вопросы/темы	Масштаб вопросов
		<p>- Контроль качества и стабильные поставки через собственное производство продуктов крови, потребности для бизнеса крови, бизнеса банка костного мозга и других областях, чтобы увеличить трансплантацию костного мозга в качестве эффективного метода лечения.</p>	<p>масштабы необходимого медицинского оборудования невелики, бесплатное лечение талассемией требует сотрудничества в рамках безвозмездной помощи.</p>
<p>Медицинское лечение Интеграция и техническое сотрудничество</p>	<p>Высокий</p>	<p>В условиях отсутствия технического сотрудничества со стороны доноров в других странах (сектор, в котором существуют большие потребности в техническом сотрудничестве в области подготовки медицинского оборудования и в других областях) подготовка кадров считается необходимой для содействия техническому сотрудничеству врачей, знаний и методов применения новейших медицинских методов оборудования и других достижений.</p>	<p>Большой</p> <p>- Для государственных больниц существует высокая потребность в укреплении медицинского оборудования для скрининга (маммография, рентгеновское излучение и т.д.), лучевой терапии для лечения рака, лечение с помощью протонов тяжелозаряженных частиц и других методов лечения.</p> <p>- Потребности в техническом сотрудничестве в области подготовки кадров даже выше, чем потребности в медицинском оборудовании.</p>
<p>Реконструкция и укрепление региональных государственных</p>	<p>Средний</p>	<p>- Существуют потребности в ремонте региональных государственных больниц, укреплении медицинского</p>	<p>Средний</p> <p>- с учетом того, что около половины населения страны сосредоточено в Баку, значение,</p>

Категория	Интерес правительства	Конкретные вопросы/темы	Масштаб вопросов
больниц		оборудования и других усовершенствованиях.	<p>придаваемое строительству медицинских учреждений в Баку, привело к тому, что региональные районы стали менее приоритетными.</p> <p>- Хотя улучшения отстают с точки зрения количества пациентов, низкий уровень заинтересованности правительства задерживает принятие ответных мер.</p>
Укрепление онкологического центра	Средний	<p>- Система бесплатного лечения, существовавшая в бывшем Советском Союзе, препятствовала проведению скрининга, снижая осведомленность общественности о профилактической медицине и здоровье.</p> <p>- Необходимо активизировать скрининг и другие первичные области, при этом особенно требуется более строгий скрининг на онкологические заболевания ввиду неуклонного роста заболеваемости этим заболеванием среди азербайджанцев в 40 лет и старше.</p> <p>- В связи с неадекватностью диагностического оборудования и отставанием в реагировании,</p>	<p>- При раковых заболеваниях необходимо медицинское оборудование как для скрининга, так и для лечения.</p> <p>- Несмотря на то, что объекты онкологического центра уже построены, в диагностической области не достигнут прогресс. Это привело к нехватке маммографии, оборудования для ультразвуковой диагностики и других областей.</p>

Категория	Интерес правительства	Конкретные вопросы/темы	Масштаб вопросов
		потребности в таком оборудовании высоки.	
Реформы системы здравоохранения и системы социального страхования	Низкий	<p>- Несмотря на то, что у правительства есть осознание имеющихся проблем, реформа области здравоохранения имеет более низкий приоритет, чем другие области. Неспособность правительства занять непредвзятую позицию в этой области также привела к тому, что немногие инвесторы предложили взять обязательства на себя .</p> <p>- Хотя есть инвесторы, способные оказать помощь на этапе внедрения системы, как представляется, никто из них не желает продолжать свою работу на заключительном этапе.</p>	<p>Средний</p> <p>- Правительство уделяет мало внимания реформе.</p>

4.4.5. Проекты развития инфраструктуры

В последнее время не было реализовано или запланировано ни одного проекта, предусматривающего кредиты в иенах, инвестиции и финансовые вливания. Что касается проектов в области здравоохранения, то основной план заключается в организации сотрудничества в рамках безвозмездной помощи. Ярким примером такого сотрудничества является строительство Центра талассемии в Баку. Число больных талассемией увеличивается, среди них множество детей, страдающих от этого заболевания крови.

По состоянию на 2016 год около 85% всех больных талассемией составляли дети. Талассемия —

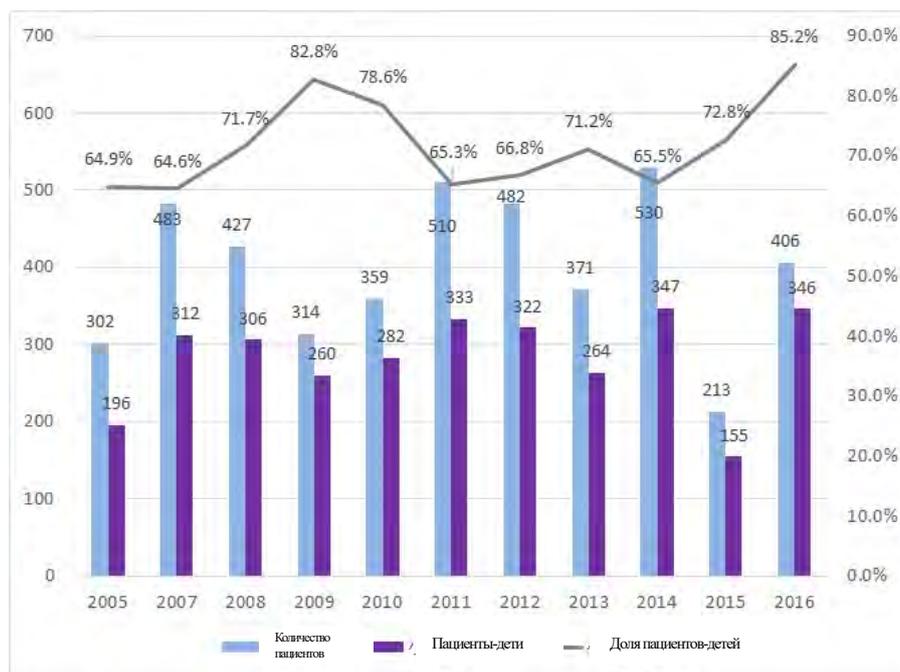
заболевание, характеризующееся генетической неспособностью к созданию гемоглобина, сопровождающееся такими симптомами, как анемия и другие осложнения. Обычным методом лечения является переливание крови, с пересадкой костного мозга, используемого для лечения более серьезных случаев. В Азербайджане, и в частности в северном округе страны, имеют место случаи неоднократных браков в рамках ограниченных общин, что является одним из факторов, усугубляющих развитие наследственной талассемии. При лечении в детстве состояние большинства больных талассемией улучшается, что побуждает центры талассемии активизировать переливание крови и трансплантацию костного мозга у детей, страдающих этим заболеванием. Для достижения этой цели необходимо развивать банки крови, банки костного мозга и другие институты.

Таблица 14. Проекты в области здравоохранения, предусмотренные в Азербайджане (составлено на основе консультаций с учреждениями)

Область	Название проекта	Предполагаемая схема	Организация исследований	Интерес правительства	Масштаб вопросов	Потенциал участия Японии	Общая оценка
Закупка медицинского оборудования	Усовершенствованное медицинское оборудование для собственного производства продуктов крови в Центре талассемии (MIRASOL)	Сотрудничество в рамках оказания безвозмездной помощи и распространение технологий в частном секторе Грантовая программа Grant Aid for Grassroots Human Security	Фонд Гейдара Алиева, Центр талассемии	Высокий	Большой	Низкий	△
	Закупка медицинского оборудования для создания банков костного мозга в центрах талассемии (медицинское оборудование для культур костного	Сотрудничество в рамках оказания помощи (Проведение грантовой программы Grant Aid for Grassroots Human Security и продвижение частного сектора сталкиваются с трудностями	Фонд Гейдара Алиева, Центр талассемии	Средний	Средний	Низкий	△

Область	Название проекта	Предполагаемая схема	Организация исследований	Интерес правительства	Масштаб вопросов	Потенциал участия Японии	Общая оценка
		мозга)					
Закупка медицинского оборудования, системное строительство	Содействие строительству Центров талассемии в отдаленных районах (в 7-8 местах), совершенствование систем контактов с донорами, приемов на обследование и контактов с пациентами	Сотрудничество в рамках оказания безвозмездной помощи Кредиты в иенах	Фонд Гейдара Алиева, Центр талассемии	Средний	Средний	Низкий	△

Источник: Подготовлен по итогам слушаний в центрах талассемии и в Фонде Гейдара Алиева.



1) Дети в возрасте 0-14 лет до 2007 года. После 2007 года 0-17 лет.

2) За исключением носителей рецессивного гена 2015

Источник: Государственный статистический комитет Азербайджана

Рис. 32. Диаграмма тенденции изменения количества людей, больных талассемией, доля среди них детей

4.4.6. Ситуация в инвестиционной деятельности

Деятельность доноров, связанная с сектором здравоохранения, в основном сосредоточена на проектах сотрудничества в области безвозмездной помощи, причем значительная доля приходится на проекты с малой стоимостью. Основная направленность такого сотрудничества в рамках грантовой помощи направлена Фонду Гейдара Алиева при поддержке Турецкого агентства по сотрудничеству и координации (TiKA) и других близлежащих стран.

Строительство центров талассемии было также реализовано в рамках грантовой поддержки Фонда Гейдара Алиева. Что касается предстоящих усилий по укреплению и расширению центров талассемии, то в настоящее время ведутся исследования для налаживания системы производства продуктов крови в стране, банка костного мозга и других секторов. Большие надежды возлагаются на поставку медицинского оборудования и расширения сети центров талассемии в регионах. Фонд ведет поиск инвесторов для реализации таких проектов.

Таблица 15. Проекты грантового сотрудничества с Фондом Гейдара Алиева (проекты в области здравоохранения в Азербайджане с 2010 года)

Дата	Название проекта	Краткое описание
2 ноября 2018 г.	Тестирование зрения внутренних беженцев в Гарадагском районе	Больница Дунягоз в Турции получила помощь от Государственного комитета по делам беженцев и внутренних беженцев для проведения бесплатных обследований зрения у около 300 внутренних беженцев.
3 августа 2015 г.	Операции 3 детей с сердечной недостаточностью	Проведены обследования и лечение детей, страдающих врожденным пороком сердца, посредством проведения операций в Израиле. Совместный проект с Израилем «Спасем сердце ребенка».
6 октября 2015 г.	Создание центральной больницы в Уджалском районе	Центральная больница в Уджале, построенная под руководством Фонда Гейдара Алиева, была построена 6 октября 2015 года. Из 4,4 га земли, отведенной для больницы, на 1,2 га площади был возведен двухэтажный комплекс, состоящий из четырех зданий. Этот комплекс включает в себя отделы хирургии, лечения, педиатрии, реанимации, гинекологии, реанимации, диагностики, физиотерапии, процедур приема, комплексные клиники, перинатальный центр, научно-исследовательские лаборатории, отделение неотложной помощи и административное крыло, с возможностью размещения 118 пациентов. Все подразделения были оснащены современным медицинским оборудованием.
16 апреля 2015 г.	Центр талассемии и донорства	В Сумгайтском химическом индустриальном парке и Азербайджанской инвестиционной компании прошли акции по сдаче крови.
25 сентября 2013 г.	Тюркан жилой район поликлиника	Поликлиника, расположенная в поселке Туркан Хазарского района, открылась 25 сентября 2013 года, оснащена современным медицинским оборудованием.
Реконструкция завершена в 2011 г.	Восстановление педиатрической реабилитационной	В 1973 году в поселке Мердекан Хазарского района была создана педиатрическая реабилитационная больница. Ремонт был произведен в 2009 году, а все работы по реконструкции

Дата	Название проекта	Краткое описание
	больницы в поселке Мердекан	завершены в 2011 году. Эта больница занимает общую площадь 16 700 м ² и предлагает 40 процедурных кабинетов, оздоровительную гимнастику, услуги психологов, проведение электрокардиограмм, ЭЭГ, спа-терапии, процедур в гальванической ванне, подводных массажных ванн, кабинетов физиотерапии и столовой, оснащенной новыми и современными удобствами.
Работает с 2011 г.	Реконструкция центра для проведения операций по пересадке органов Центральной больницы Нефтчилар	В 2011 году был отремонтирован центр хирургии и пересадке органов при Центральной больнице нефтяника. Этот центр оснащён новейшим медицинским оборудованием, в нем были интегрированы функции ультразвука и аспиратора, чтобы облегчить состояние пациентов во время операций по пересадке органов, предотвратить повреждение тканей и обеспечить другие преимущества. После завершения его строительства в 2011 году он вошел в число первых подобных центров на Кавказе в Центральной Азии.

Источник: Фонд Гейдара Алиева <https://Haydar-aliyev-foundation.org/>

5. Статус деятельности японских предприятий в регионе

5.1. Городское развитие, транспорт и движение

5.1.1. Статус деятельности японской компании

Характерной чертой всего кавказского региона является недостаточное развития в области транспорта и городского пространства. В то же время компании PwC и ITOCHU Corporation проводят исследование по заказу Министерства экономики, торговли и промышленности Японии.²¹ При этом, Alstom Франции и ТМН России уже занимаются совместной поставкой подвижного состава для нужд Бакинского метрополитена, можно предположить, что при открытии новых линий возникнет возможность для внедрения подвижного состава других производителей.

В других секторах, ITOCHU и INPEX Corporation участвуют в проектах по нефтяным месторождениям Азери-Чираг-Гюнешли (ACG) в Каспийском море, а также нефтепроводу из Баку в Турцию (трубопровод ВТС). Вместе с тем, помимо этих проектов, никакого участия в других проектах в области инфраструктуры не наблюдается.

В то же время японская логистическая компания CONNET Group расширяет свой торговый и логистический бизнес между Азербайджаном и Японией через компанию Silkway (Азербайджанский авиаперевозчик) и проводит маркетинговые мероприятия по широкому ассортименту товаров с целью поставок в обе страны. В качестве одного из этапов данной деятельности, в 2017 и 2018 годах были организованы выставочные мероприятия, направленные на увеличение торговли с обеими странами, в которых приняли участие японские компании. Со своей стороны, CONNET также изучает возможность инвестиции в дата-центр, выращивание табака и другие проекты, а также открытие аутентичного японского ресторана. С учетом того, что потенциал расширения японских компаний в Азербайджан продвигается по линии CONNET Group, данное предприятие обладает значительным потенциалом для дальнейшего роста на рынке двусторонней торговли.

²¹ https://www.meti.go.jp/meti_lib/report/H29FY/000915.pdf



Источник: Корпорация CONNECT (Материалы, опубликованные в Интернете)

Рис. 33. Торговые и логистические цепочки CONNECT Airfreight

Следует также отметить, что бизнес, связанный с авиационным сегментом является одним из факторов, способствующих обеспечению участия японских компаний в сфере торговых отношений с Азербайджаном. Одним из таких примеров является объявление авиакомпании JAL (Japan Airlines) о сотрудничестве в области авиационной логистики с азербайджанским авиаперевозчиком Silkway.

В то же время Японский институт развития прибрежных районов зарубежных территорий (ОЦДИ) проявил большой интерес к портовым проектам, ориентированным на техническое сотрудничество. Существует вероятность того, что ОЦДИ сможет использовать свои возможности, в области подготовки кадров и в других сферах деятельности, тем самым обеспечив возможность реализации концепции учебного центра порта Баку на основе технического сотрудничества. Что касается автоматизации работы портов, то имеются также возможности для налаживания технического сотрудничества с использованием японских информационно-коммуникационных технологий.

5.1.2. Анализ SWOT-услуг японских компаний и улучшенные подсектора

5.1.2.1. Риски и слабые места

В основном проекты по оказанию помощи в целях развития за рубежом (ОПР) требуют проведения

конкурентных торгов. Поскольку японские компании не накопили такого опыта в Азербайджане, они не имеют достаточно знаний о статусе местных партнеров или поставщиков. Трудно также определить элементы, которые выгодно отличались бы от компаний Турции, Китая и других стран, стремящихся продвинуться в Азербайджан. Между тем японские компании в целом знакомы с трудностями, связанными с открытием возможностей для успешного участия в проектах ГЧП, в которых сравнительно легко конкурировать, проектах международных финансовых институтов и других форматах.

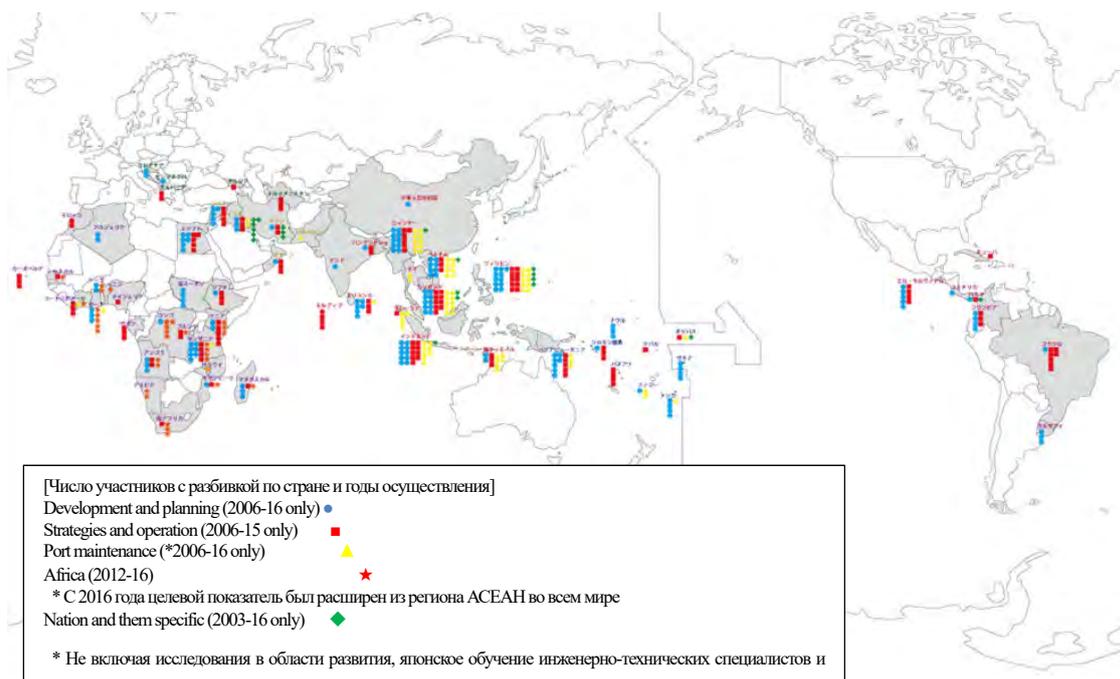
5.1.2.2. Возможности и сильные стороны

С другой стороны, что касается проектов, характеризующихся разработкой инвестиций после технического сотрудничества или подготовкой стратегических планов, то в этом аспекте проще устанавливать конструктивные связи с учреждениями-исполнителями. В Азербайджане, в частности, японские технологии, ноу-хау и другие активы заслужили высокую оценку, с точки зрения качества, по сравнению с продукцией, произведенной в других странах. При расширении пассажирских терминалов, проектов учебных центров и других потенциальных начинаний, по которым ведутся исследования, японские сильные стороны будут относительно легко удовлетворять требуемым запросам на этапе планирования.

В данном случае речь идет о том, что вместо железных дорог, автомобильных дорог или других крупномасштабных проектов, для которых невозможно привлечь необходимый капитал от одного донора, легче продемонстрировать превосходство посредством мелкомасштабных проектов, участие в которых происходит на этапе концептуального планирования или через техническое сотрудничество.

В том числе вышеупомянутые примеры, типы проектов, в которых японские компании должны быть в состоянии продемонстрировать свои сильные стороны, можно суммировать в следующих категориях:

Первый пример заключается в техническом сотрудничестве для портов. В частности, для учебных центров можно было бы использовать учебные и другие мероприятия, проводимые ЛСА для администраторов портов. Цифровая платформа также является проектом, предлагающим возможности для совместной реализации с несколькими странами от Казахстана до Грузии. Это мероприятие открывает возможности для мобилизации опыта Японии в создании таможенной информационной системы, ориентированной на потребности ряда стран Юго-Восточной Азии.



Источник: OCDF поставила материалы.

Рис. 34. Подготовка портового персонала по линии JICA по регионам

Сбор и консолидация последних отечественных и зарубежных данных для следующих целей:

- ИКТ технологии, применимые к загрузке/выгрузке в портах
- ИКТ технологии, применимые к внутренним перевозкам морских контейнеров

Демонстрационные испытания колонны (Япония)

Автоматы козловых кранов/дистанционное управление (Роттердам)

Управление движением (Гамбург)

Автоматизированные носители (Брисбен)

Inland depot installation

Установка эксклюзивных дорог AGV (искусственных фундаментов)

Предложения по установке в ночное время дружественного внутреннего депо (беспилотная эксплуатация) (порт Нагоя)

Источник: Материалы, поставляемые OCDF

Рис. 35. Примеры передовых технологий портовой логистики с применением ИКТ

Вторая категория касается грузовых терминалов аэропортов. CONNECT постоянно расширяет логистику воздушных перевозок с Азербайджаном, привлекая к этой работе несколько японских производителей, логистических компаний и других концернов. Silkway, тем временем, идет еще на один шаг вперед в использовании Азербайджана в качестве хаба транспортной сети, которая позволяет соединить несколько аэропортов Восточной Азии и Европы. Одним из узких мест в этом проекте, становится возможность использования холодильного оборудования в действующем грузовом терминале Бакинского аэропорта, которое в значительной степени изношено и пребывает в непригодном для использования состоянии. Если грузовые терминалы будут модернизированы и расширены, то можно будет осуществлять погрузку и выгрузку, а также обеспечивать временное хранение и заниматься логистической переработкой в условиях холодильной цепи, ориентированной на свежие продукты, открывая возможности к импорту и экспорту товаров с высокой добавленной стоимостью. Это поможет продемонстрировать сильные стороны японских компаний, способных предоставлять высококачественные услуги по перевозке грузов по воздуху.

Третьим проектом является расширение пассажирского терминала. В связи с растущим спросом на низкобюджетные перевозчики (LCC) в последние годы японские операторы аэропортов много работали над оптимизацией и улучшением работы пассажирских терминалов, с тем, чтобы увеличить объем пассажиров, посещающих близлежащие азиатские страны. Ноу-хау по проектированию объектов, используя опыт в эффективной эксплуатации и обслуживании терминалов, является ключевым преимуществом японских компаний. Кавказский регион предлагает возможность доступа для туристов из Европы, России и Ближнего Востока, а перспектива развития низкобюджетных перевозчиков является ключом к быстрому росту спроса на авиаперевозки.

Четвертая категория — обслуживание железнодорожного депо и подвижного состава. Для национальных железных дорог Индии японское правительство имеет опыт технического сотрудничества в области технического обслуживания и контроля эксплуатации подвижного состава, что послужило основой для комплексного сотрудничества в области строительства центра технического обслуживания. Тщательное техническое обслуживание и контроль эксплуатации в Японии занимает лидирующие позиции на мировом уровне, а эффективное продвижение технического сотрудничества обещает создать благоприятную для японских компаний бизнес-среду.

Соседняя Грузия также обременена проблемами и проектами, аналогичными описанным выше. Если проекты технического сотрудничества, охватывающие одни и те же темы, могут быть рассчитаны на несколько различных стран, то станет возможным продвижение эффективных программы поддержки.

Предложения по таким проектам также были представлены японскими компаниями.

Таблица 16. Возможности для японских предприятий в области Транспорта и городского хозяйства.

Область	Общие тенденции	Деятельность в Азербайджане	Проблемы Азербайджана и совместимость японских компаний
Порты	<p>- Интерес предприятий кораблестроения и металлургических предприятий к проектам строительства портов; торговых компаний и т.д. к проектам эксплуатации портов.</p> <p>- Интерес, проявленный Центром НАККС к таможенным информационным системам.</p>	<p>- Отсутствие действий в настоящее время</p>	<p>○: 1) Возможно продвижение Центров подготовки персонала портов с использованием знаний в области логистики, для администрации портов по линии JICA.</p> <p>2) Наличие вероятности того, что производители и торговые компании заинтересованы в автоматизированных кранах. Интерес к информационным системам таможенного контроля по линии Министерства транспорта, земель и инфраструктуры Японии</p>
Аэропорты	<p>- Интерес торговых компаний, компаний, занимающихся эксплуатацией недвижимости и аэропортов, к проектам эксплуатации аэропортов на основе опыта приватизации аэропортов в Японии.</p>	<p>- Многие торговые компании могут проявить интерес к расширению пассажирских терминалов.</p> <p>- CONNECT Corp., как ожидается, будет заинтересован в магазинах беспоплинной торговли внутри терминалов.</p>	<p>◎: Прогнозы в отношении схем строительства или концессий с использованием инвестиций и финансирования JICA.</p> <p>○ : Что касается авиационной логистики, то состояние холодильного оборудования в аэропортах является узким местом для торговли свежими продуктами, что возлагает на японские компании и авиаперевозчиков высокие ожидания</p>
Железные дороги	<p>- Интерес к техническому сотрудничеству со стороны производителей подвижного состава и сигнального</p>	<p>- Отсутствие подвижек со стороны японских компаний в области изучения возможности</p>	<p>○ : Потенциал высокий для всех предложений, представленных в настоящее время. 1) Техническое обслуживание подвижного состава и</p>

Область	Общие тенденции	Деятельность в Азербайджане	Проблемы Азербайджана и совместимость японских компаний
	<p>оборудования, а также торговых компаний (проекты строительства железных дорог), предприятий метрополитена (консультационные услуги по эксплуатации железных дорог), других примеров.</p>	<p>поставок подвижного состава для метро Баку</p>	<p>системы мониторинга: производители (JICA также имеет опыт в Индии); 2) станция и депо управление активами: компании недвижимости, Токийское метро и т.д.; 3) электрификация и внедрение сигнальной системы: производители сигнального оборудования; 5) пригородные линии: частные железные дороги.</p>
Городской транспорт	<p>- поставщики ИТ и производители сигнального оборудования, проявляющие интерес к управлению сигналами, ИКТ и т.д. - Интерес застройщика к строительству автостоянки.</p>	<p>- Отсутствие действий в настоящее время</p>	<p>△: Для автобусного сектора, необходимо ускорить выход производителей автобусов на внешние рынки 4) Ускорить работу железнодорожных компаний и компаний по недвижимости для развития ТПУ</p>
Дороги	<p>- строительство мостов и стальных каркасов, а также генеральные подрядчики, заинтересованные в подвесных мостах, дорогах и тоннелях в горных районах. - Интерес NEXCO к проектам эксплуатации дорог.</p>	<p>- Отсутствие действий в настоящее время</p>	<p>△: Потенциальный интерес производителей транспортных средств, поставляющих оборудование и материалы. Министерство земель, инфраструктуры, транспорта и туризма запустило исследовательскую группу по ремонту дорог.</p>
Логистика	<p>- Интерес торговой компании к строительству</p>	<p>- Отсутствие действий в настоящее время</p>	<p>△: Возможности для участия логистических компаний в развитии</p>

Область	Общие тенденции	Деятельность в Азербайджане	Проблемы Азербайджана и совместимость японских компаний
	логистических объектов с японскими компаниями.		зарубежных портовых активов
Градостроительство	<p>- Торговые компании и девелоперы, заинтересованные в проектах градостроительства, направленных на привлечение японских компаний.</p> <p>- IT-компании, интересующихся умными городами и другими проектами.</p> <p>• Продемонстрирован интерес в развитии принципов TOD (транзитно-ориентированное развитие) с привлечением Министерства земель, транспорта, инфраструктуры и туризма Японии, Urban Renaissance Agency, других организаций</p>	- Никаких передвижений в настоящее время	△: Потенциал для участия компаний, заинтересованных в инвестициях в недвижимость, развития и управление транспортными узлами, железнодорожными вокзалами и другими проектами. Первым шагом является достижение соглашения с местным правительством относительно концепции развития TOD.

5.2. Энергетика

5.2.1. Статус деятельности японской компании

За исключением строительства японской компанией электростанции ПГУ Шимал (второй блок) и проекта нефтегазового месторождения, осуществляемого корпорацией Itochu и INPEX в зоне добычи полезных ископаемых в территориальных водах Каспийского моря, никаких проектов не осуществляется.

Таблица 17. Деятельность японских компаний в Азербайджане.

Проект/холдинги	Японская компания	Обзор деятельности
Зона добычи АСГ	ITOCHU Oil Exploration (Азербайджан) Inc.	В 1996 году дочерняя компания ITOCHU приобрела 3,9205% акций в рамках этого проекта, при этом дополнительные проценты, полученные в 2010 году, подняли этот уровень до 4,2986%. В соответствии с соглашением от января 2018 года до 2049 года, доля дочерней компании была скорректирована до 3,6489%. Проект АСГ состоит из трех нефтяных месторождений (Азери, Чирга и Гюнешли) с текущими ежедневными объемами добычи около 590000 баррелей. Собственный капитал INPEX в этом проекте составляет 9,31%.
Трубопровод ВТС	ITOCHU Oil Exploration (ВТС) Inc.	Нефтепровод общей протяженностью 1 768 км, проложенный из Баку через Тбилиси в Грузии в Джейхан в Турецкой Республике (на Средиземном море). Ежедневная пропускная способность трубопровода 1,2 млн баррелей. ITOCHU владеет 3,4% собственным капиталом в первичном подрядчике строительства и эксплуатации, ВТС Со.
Тепловая электростанция Shimal	MHPS, TEPCO и Toyo Engineering	Внедрение газовой турбины «M701F», построенной МГЭС с 2005 по 2013 год.

Яшмская тепловая электростанция	ТЕПСКО	Проведено технико-экономическое обоснование

Источник: Respective company websites (<https://www.itochu.co.jp/ja/>, <https://www.jica.go.jp/>, <https://www.itochu.co.jp/ja/business/chemical/project/01.html>)



Маршрут трубопровода BTC

Источник: Материалы корпорации ИТОЧУ

Рис. 36. Маршрут трубопровода BTC

5.2.2. Анализ SWOT-услуг японских компаний и улучшенные подсектора

5.2.2.1. Угрозы и слабые места

Услуги в области производства, передачи и распределения электроэнергии, а также освоения возобновляемых источников энергии, нефтяных ресурсов и других усилий, должны осуществляться в соответствии со стандартам ГОСТа, действовавшим в постсоветское время, а также стандартам безопасности, принятыми Правительством Российской Федерации. В связи с тем, что японская продукция не соответствует существующим стандартам, неизбежно возникнут дополнительные расходы, связанные с приведением их в соответствие с упомянутыми стандартами, подтверждением уровней безопасности и другими процедурами. Кроме того, в условиях отсутствия сети послепродажного обслуживания, в случае возникновения проблем с оборудованием инженеры должны будут направляться из Японии, или оборудование будет отправлено обратно в Японию для ремонта и т.д. С учетом таких потребностей часто принимаются решения о том, чтобы не выходить на рынок, главным образом из-за вышеупомянутого отсутствия бесперебойного механизма послепродажного обслуживания.

В отличие от этого, такие компании, как General Electric, Siemens и Alstom выпускают продукцию в

России в соответствии со стандартами ГОСТ, что позволяет развивать рынки для этой продукции в Азербайджане. Более того, учитывая хорошо сформировавшиеся исторические связи между Азербайджаном и Турцией, турецкие компании развивают на азербайджанском рынке активную деятельность.

В условиях падения цен на нефть, вызвавшего обесценивание азербайджанской валюты (маната), также ослабевают платежные возможности азербайджанской стороны. Эти условия затрудняют проведение реальных исследований в рамках новых проектов развития инфраструктуры.

5.2.2.2. Возможности и сильные стороны

Для Азербайджана является актуальным проведение диверсификации производства электроэнергии и внедрение экологически чистых генерирующих мощностей. Правительство также возлагает большие надежды на экспорт электроэнергии из страны. Это способствует мысли о том, что внедрение возобновляемых источников энергии (в частности, ветроэнергетика, продвигаемая в настоящее время правительством Азербайджана), укрепление ориентированных на экспорт высоковольтных линий электропередач и строительство новых газогенерационных установок обещают возможности для бизнеса.

Вместе с тем верно и то, что вышеупомянутые проекты связаны с присутствием многочисленных конкурентов (о чем говорилось в предыдущем разделе), что неизбежно ограничивает те виды проектов, в которых японские компании могут участвовать. При наличии заинтересованности со стороны торговых компаний и других фирм, имеющих связи с регионом, японские компании, как представляется, могут также принимать участие в проектах по развитию ветроэнергетики и в других проектах по производству возобновляемых источников энергии. В этой связи ЛСА уже завершило технико-экономическое обоснование объектов Яшмской газовой комбинированной электростанции, и предпринимаются шаги по реализации такого проекта. Такой проект не включен в следующий обзор потенциала участия японской компании.

Таблица 18. Возможности для японских компаний в энергетическом секторе

Сфера	Общие тенденции	Деятельность в Азербайджане	Проблемы Азербайджана и совместимость японских компаний
Производство электроэнергии	Генерация энергии ветра и других возобновляемых источников энергии	В настоящее время осуществляется несколько проектов в области ветроэнергетики.	△: Потенциал для повышения интереса, вызванный внедрением интеллектуальных счетчиков и других механизмов взимания платы.
Энергосбережение	Интерес к улучшению уличного освещения в городе	В настоящее время никаких передвижений нет.	△: Приоритеты городских властей отдают предпочтение качеству издержкам на обслуживание по сравнению с первоначальными затратами, что может привести к добавлению таких факторов в условия закупок.

5.3. Окружающая среда

5.3.1. Статус деятельности японской компании

5.3.1.1. Утилизация твердых отходов

Существует японская компания, изучающая деловые возможности, связанные с третьей мусоросжигательной установкой, которую продвигает Тямиз Шехер хар. Более конкретно, с той же компанией, которая предлагает богатый послужной список работы мусоросжигательными электростанциями в Европе, которая заинтересована в случае расширения работы на третьей линии. Однако, по словам Тамиза Шахара, внедрение третьей мусоросжигательной установки в ближайшее время не планируется. В то же время министерство экономики заявляет, что никаких планов строительства установок по сжиганию в региональных районах не существует. Причиной такой позиции является то, что отходы, достаточные для эксплуатации мусоросжигательных установок, не могут быть собраны.

Между тем, среди японских компаний, владеющих технологией удаления и очистки шлама мазута, некоторые представили оптимистичные комментарии о том, что они хотели бы провести исследования, если об этом попросят.

5.3.1.2. Водоснабжение и канализация

В настоящее время японские компании не выражают конкретных намерений в отношении расширения деятельности по улучшению водоснабжения и канализации. Оказывается, содействия строительству объектов водоснабжения в региональных городах (Загагальский район, деревня Курдмаши в районе Исамаили, деревня Чайгарагоюнлу в районе Шеки и другие районы) в рамках программы сотрудничества в области гуманитарной безопасности (Grant Aid for Grassroots Human Security).

5.3.2. Анализ SWOT-услуг японских компаний и улучшенные подсектора

5.3.2.1. Утилизация твердых отходов

(Угрозы и слабости)

Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Всемирный банк и другие международные агентства по оказанию помощи уже разрабатывают проекты по строительству ряда

мусоросжигательных установок (мусорных полигонов) в городе Баку и других населенных пунктах Азербайджана. По данным министерства экономики, было объявлено о том, что не существует никаких планов по созданию установок для сжигания (с CNIN Франции в качестве подрядчика по ЕРС) в региональных районах, что свидетельствует о том, что потенциал проектов по внедрению новых мусоросжигательных установок невелик.

(Возможности и сильные стороны)

Считается, что существуют возможности для субсидирования проектов и программ развития людских ресурсов с участием ДОВА ЭКО-СИСТЕМ Ко., Лтд., а также других японских компаний, обладающих технологией удаления и очистки мазута.

Можно предположить, что «Токийская модель», расширяющее осведомленности, внедрение программного обеспечения для отсортированного сбора по принципу 3R (Уменьшение, Повторное использование, Переработка), организуемое Экологическим управлением Токио, могут быть внедрены в рамках схемы «технического сотрудничества» ЛСА.

5.3.2.2. Водоснабжение и канализация

(Риски и слабые стороны)

Можно предположить, что политика правительства по сокращению суверенных кредитов затруднит осуществление крупномасштабных проектов в области водоснабжения и канализации.

(Возможности и сильные стороны)

Скорее ожидается, что компании, которые смогут заниматься вопросами технического сотрудничества в области экологического планирования и мониторинга, продолжения осуществления программ по выращиванию людских ресурсов, разработки технологий освоения водных источников, технологий сохранения прибрежных районов и информации о мониторинге окружающей среды. системы.

В свете вышеизложенного ниже кратко излагаются проекты, в которых японские компании должны быть в состоянии продемонстрировать свои сильные стороны.

Таблица 19. Потенциал для японских компаний в области охраны окружающей среды

Область	Общие тенденции	Деятельность в Азербайджане	Проблемы Азербайджана и совместимость японских компаний
Утилизация твердых отходов	<p>- Существует необходимость трансграничного удаления и очистки осадка мазута в районах Каспийского моря и нескольких внутренних озер и болот, загрязненных нефтедобычей.</p> <p>- Среди японских компаний, предлагающих технологию удаления шлама мазута и очистки, некоторые из них, по всей вероятности, представят конструктивные ответы о своей готовности провести исследования по запросу.</p>	<p>- Представительство ГТОСНУ в Баку заинтересовано в проведении работ по расширению линии №3 электростанции сжигания отходов, продвигаемой Тамизом Шахаром.</p> <p>- Никаких конкретных изменений в отношении удаления и очистки шлама мазута не происходит.</p>	<p>- По данным Министерства экономики, было объявлено о том, что не существует планов по созданию установок для сжигания (с CNIN Франции в качестве подрядчика по ЕРС) в региональных районах, что свидетельствует о том, что потенциал проектов по внедрению новых мусоросжигательных установок невелик.</p> <p>- Можно предположить, что субсидируемые проекты и схемы развития людских ресурсов могут разрабатываться в сотрудничестве с японскими компаниями, предлагающими технологию удаления шлама мазута и очистки.</p>
Отходы и сточные воды	<p>- Существует необходимость в техническом сотрудничестве в области экологического планирования и мониторинга, продолжения осуществления программ по развитию людских ресурсов, технологии освоения источников воды, технологии сохранения прибрежных районов и информационных систем экологического мониторинга.</p>	<p>- Никаких конкретных движений не происходит.</p>	<p>- Считается, что политика правительства по сокращению суверенных кредитов затрудняет осуществление крупномасштабных проектов в области водоснабжения и канализации.</p> <p>- Существуют потенциальные возможности для предпринимательской деятельности в рамках оказания технической помощи в области экологического планирования и мониторинга, продолжения осуществления программ по развитию людских ресурсов, технологий освоения источников воды, технологий сохранения прибрежных районов и информационных систем</p>

Область	Общие тенденции	Деятельность в Азербайджане	Проблемы Азербайджана и совместимость японских компаний
			экологического мониторинга.

5.4. Здоровоохранение

5.4.1. Статус деятельности японской компании

Уровень интереса японских компаний в Азербайджане характерно невысок, и заметный прогресс в секторе здравоохранения там не наблюдается. Все компании испытывают нехватку достоверной информации, а экспертные интервью, проведенные в японских компаниях, показывают, что исследования в нынешних условиях невозможны. Азербайджан, с населением страны в 9,86 млн. человек (цифры за 2017 год) является менее привлекательным рынком с западными странами, что затрудняет для крупных производителей медицинского оборудования и других потенциальных участников поиск привлекательности в качестве коммерческого рынка. Азербайджан также имеет мало связей с Японией, резко контрастирует с заметными подходами, установленными со стороны Турции.

Азербайджан опирается на импорт более 95% своих фармацевтических препаратов, в то время как из-за его небольшого размера рынок считается непривлекательным для иностранных компаний. С другой стороны, Азербайджан предоставляет преференциальный налоговый режим для импорта лекарственных препаратов и имеет потенциал стать отличной отправной площадкой для усилий по достижению крупных соседних рынков, таких как Иран и Ирак. Азербайджан не является членом Евразийского экономического союза (ЕЕЭС-22), и не имеет преимуществ в осуществлении сделок через третьи страны (Россия, Турция и т.д.). Например, было бы нецелесообразно ориентироваться оттуда на особо крупный рынок России.

5.4.2. Анализ SWOT-услуг японских компаний и улучшенные подсектора

Первым направлением, в котором японские компании предлагают высокий потенциал для местной сферы здравоохранения в Азербайджане, является укрепление центров талассемии. Для достижения собственного производства препаратов крови в таких центрах потребуются «МИРАСОЛ», тип медицинского оборудования, оснащенного дезинфекционными функциями. Существуют также потребности в системах культуры костного мозга, и если перспективы будут укрепляться с точки зрения масштабов рынка и коммерческой осуществимости, то это сектор, в котором Япония должна продемонстрировать свое превосходство.

Вторая потенциальная область участия заключается в сочетании медицинского оборудования и технического сотрудничества, осуществляемого за счет финансовой помощи. Это относится к сектору,

в котором Япония может использовать опыт, накопленный в других регионах, что позволяет ей продемонстрировать присущие ей преимущества. В связи с этим в Азербайджане остро ощущается потребность в техническом руководстве по использованию медицинского оборудования — в основном в рентгеновском оборудовании и других аппаратных средствах, используемых для скрининга рака.

Третья такая область укрепления может быть охарактеризована как реконструкция больниц в региональных районах. Помимо укрепления инфраструктуры, можно было бы также продвинуться в исследованиях по диагностике изображений, дистанционному медицинскому обслуживанию и другим услугам, обеспечивающим связь между региональными больницами и удаленными районами. Например, на Дальнем Востоке России реализуется проект российско-японского сотрудничества в области здравоохранения, направленный на развитие дистанционной медицинской помощи для диагностики изображений, реабилитационных центров и других этапов. Действия азербайджанской стороны по мобилизации усиленной ИТ в целях содействия созданию сетей в региональных регионах могли бы заложить основу для исследований в области технического сотрудничества и других планов. На Дальнем Востоке с точки зрения упрощения доступа к здравоохранению продвигаются инициативы по выдвигению рекомендаций по внедрению дистанционного медицинского обслуживания; передаче рентгеновских и других изображений для получения суждений по конкретным заболеваниям и другим аспектам у врачей с узкоспециализированными знаниями, расположенных в крупных городах; инициативы пациентов по проведению консультаций с врачами с использованием смартфонов и другие достижения.

В приведенной ниже таблице приводится сводная информация, приведенная выше.

Таблица 20. Потенциал для японских компаний в области здравоохранения

Область	Существующий статус	SWOT-анализ	Проекты прочности для японских компаний
Укрепление центра талассемии	- В области крови существуют потребности в MIRASOL — системе, используемой при генерации продуктов крови. Это аппаратное обеспечение, производимое японскими производителями здравоохранения.	- Продажа медицинского оборудования осуществляется через дистрибьюторов в Европе, Москве и	©: «MIRASOL» — это ведущая система, поставляемая японскими производителями медицинского оборудования. Помощь ЛСА в этой области включает опыт внедрения МИРАСОЛ в Гане, Мексике и других странах. При использовании оборудования для культуры костного мозга исследования представляются

Область	Существующий статус	SWOT-анализ	Проекты прочности для японских компаний
	<p>- Оборудование для культуры костного мозга также является областью, в которой активно работают японские производители систем.</p> <p>- В этой области насущные потребности в подготовке медицинского оборудования, расходных материалах и т.д., а также острые потребности развивающихся стран привели к тенденциям в плане оказания поддержки в рамках программы Партнерства и других подходов.</p>	<p>других местах, при этом никаких планов в отношении продвижения таких операций в Азербайджан не сообщается.</p>	<p>целесообразными с учетом скрытого числа пациентов. Однако на данном этапе никакой заинтересованности в продвижении вперед в этом регионе не было.</p>
Медицинское оборудование и техническое сотрудничество	<p>- Сопоставительные меры по укреплению первичного поля, включая оборудование для проведения экспертизы в качестве целевых показателей, приведут к увеличению числа целевых компаний.</p>	<p>- Никаких передвижений в настоящее время</p>	<p>☉: Желательно разработать медицинское оборудование+ техническое руководство в комплекте.</p>
Реконструкция и укрепление региональных государственных больниц	<p>- В условиях внедрения медицинского оборудования единственным подходом, принятым в Азербайджане, является закупка у компаний, осуществляющих дистрибьюторы медицинского оборудования в Москве, при этом ни одна компания не</p>	<p>-Никаких передвижений в настоящее время</p>	<p>○: В ремонте региональных больниц, несмотря на то, что они зависят от масштаба, существуют возможности для участия японских генеральных подрядчиков. Если внедрение медицинского оборудования и другие шаги будут осуществляться через сотрудничество, сфера проектов будет расширяться, поддерживая потенциал для</p>

Область	Существующий статус	SWOT-анализ	Проекты прочности для японских компаний
	проявляет особого интереса.		формирования проектов по иеновым кредитам (государство является единственным контрагентом).
Укрепление онкологического центра	- Что касается внедрения медицинского оборудования, то возможно надеяться, что проекты могут быть основаны на опыте, накопленном японскими компаниями в рамках проектов по закупке медицинского оборудования в Узбекистане ЛСА.	- Никаких передвижений в настоящее время	© : Желательно разработать пакет медицинское оборудование+ техническое руководство в комплекте. Кроме того, ввиду высоких потребностей в МРТ, КТ, маммографии, ультразвуковой диагностике и других экспертных знаниях, потенциал участия японских производителей медицинского оборудования высок.

6. Приложение

6.1. Задачи литературы и настольного обучения

Для исследования используются следующие литературы и URL-адреса.

Таблица 21. Список литературы для изучения

Область	Литературы и URL
<p>Политика в области развития</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Президент Азербайджанской Республики (2016) В Азербайджанской Республике национальная экономика, перспективы стратегического плана дорожной карты • Центр анализа экономических реформ и коммуникаций (2017) Стратегическая дорожная карта развития логистики и торговли в Азербайджанской Республике, https://ereforms.org/store//media/ekspert_yazilari/islahat%20icmali/oktyabr/SYX_en.pdf • Центр анализа экономических реформ и связи (2018) Обзор экономических реформ в Азербайджане, специальное издание фискальных реформ, https://ereforms.org/store//media/ekspert_yazilari/islahat%20icmali/2018/iyul/islahat_iyul_ENG_opt.pdf
<p>ГЧП</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Керимов, А. и Бабаев А. (2019) Государственно-частное партнерство: Возможности и перспективы банковского финансирования, 37-я Международная научная конференция по экономическому и социальному развитию - «Социально-экономические проблемы устойчивого развития», Баку, https://www.researchgate.net/profile/Lukasz_Sulkowski/publication/331321002_Organizational_Identity_of_University_in_Merger_Process_w_37th_International_Scientific_Conference_on_Economic_and_Social_Development_-_Socio_Economic_Problems_of_Sustainable_Development_-_Baku_14-15_/links/5c7512bf458515831f702381/Organizational-Идентичность_университета_в_слиянии_процесс-w-37-я_Международная_научная_конференция_по_экономическим_и_социальным_развитию-социально-экономическим_проблемам_устойчивого_развития_Баку-14-1.pdf#page=1205
<p>Транспорт</p>	<ul style="list-style-type: none"> • МЕТИ “Feasibility Study for Export of High-quality Energy Infrastructure (Survey of Entry into the Urban Transportation Market for Azerbaijan Republic) Survey Report on 2017 : disclosure version” dated on 28th Feb. 2018 (http://www.meti.go.jp/meti_lib/report/H29FY/000915.pdf) • Порт Баку «Обзор статистики 2015»

Область	Литературы и URL
	<p>http://portofbaku.com/uploads/fayllar/2016%20Statistics%20Overview.pdf</p> <ul style="list-style-type: none"> • Государственный статистический комитет Азербайджанской Республики «ТРАНСПОРТ В АЗЕРБАЙДЖАНЕ» • АБР «Отчет Консультанта по технической помощи - Обзор Стратегии развития Транспортной Системы и Транспортного Сектора Азербайджана» • www.ady.az • http://e-qanun.az/framework/18123 • http://e-qanun.az/framework/19253 • https://www.adb.org/documents/azerbaijan-country-operations-business-plan-2018-2020 • http://www.worldbank.org/en/news/press-release/2015/07/21/new-country-partnership-framework-to-support-azerbaijans-sustainable-inclusive-and-resilient-growth
Энергетика	<ul style="list-style-type: none"> • Распоряжение Президента Азербайджанской Республики от 16 марта 2016 года № 1897. [цитируется 2018 января 5]; Доступно: http://www.president.az/articles/21953; http://iqtisadiislahat.org/store/media/documents/38542.pdf. • Министерство энергетики Азербайджанской Республики. 2016. Стратегическая дорожная карта развития коммунальных услуг (электричество, тепло, вода, газ) в Азербайджане. Утвержден Распоряжение Президента Республики Казахстан от 6 декабря 2016 года. Имеется по адресу: http://minenergy.gov.az/upload/files/Dovlet_proqramlari/strateji_yol_xeriteleri/Kommunal_xidm%C9%99tl%C9%99rin_inki%C5%9Faf%C4%B1na_dair_SYX.pdf. • REN21 ОТЧЕТ О СОСТОЯНИИ ВОЗОБНОВЛЯЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ ЭНЕРГИИ 2017. [цитируется 2018 января 5]; Имеется по адресу: http://www.unecce.org/fileadmin/DAM/energy/se/pp/renew/Renewable_energy_report_2017_web.pdf. • Воротников В. 21 апреля 2015. Азербайджан уделяет особое внимание развитию альтернативных источников энергии для увеличения экспорта ископаемого топлива. [цитируется 2018 января 7]; Имеется по адресу: http://www.renewableenergyworld.com/articles/2015/04/azerbaijan-focuses-on-alternative-energy-development-to-increase-fossil-fuel-exports.html. • Постановление Тарифного Совета Азербайджанской Республики. № 17 О регулировании тарифов на электроэнергию в Азербайджане. 28 ноября 2016 г.

Область	Литературы и URL
	<p>[цитируется 2017 24 декабря]; Доступно по адресу: http://www.tariffcouncil.gov.az/documents/N17-EE.pdf.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Кабинет Министров. Закон Азербайджанской Республики «О таможенных тарифах». Приказ № 91 «О применении таможенных пошлин при импортно-экспортных операциях». Пункт 4.22. [цитируется 2018 января 14]; Имеется по адресу: http://customs.gov.az/modules/pdf/pdffolder/42/FILE_AC6E82-1DF8DB-B583E7-81B414-F6007D-A175E9.pdf. • Азиатский банк развития. 2016. Инвестиционная программа по улучшению распределения электроэнергии (RRP AZE 42401-014). Имеется по адресу: https://http://www.adb.org/sites/default/files/linked-documents/42401-014-ssa.pdf. • Всемирный банк. 2012 год. Идентификатор проекта. P083341. ЗАВЕРШЕНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ И ОТЧЕТ О РЕЗУЛЬТАТАХ (IBRD-72940) ПО ЗАЙМУ НА СУММУ \$48 МЛН ДЛЯ AZERENERJI OJSC С ГАРАНТИЕЙ РЕСПУБЛИКИ AZERBAIJAN НА ПРОЕКТ ПЕРЕДАЧИ ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ. Отчет №: ICR1140. [цитируется 27 декабря 2017 года]; Имеется по адресу: http://documents.worldbank.org/curated/en/965571468219011886/pdf/ICR11400P083340C0disclosed020180150.pdf • Маликов, Дж. Государственное агентство по альтернативным и возобновляемым источникам энергии Азербайджанской Республики. Возможности и вызовы для развития возобновляемых источников энергии в Азербайджане. Презентация на VII Международном форуме по энергетике для устойчивого развития, Баку, Азербайджан, 20 октября 2016 года. [цитируется 2018 года 6 января]; Имеется по адресу: https://http://www.unecce.org/fileadmin/DAM/energy/se/pp/gere/gere.3_Baku.Oct.2016/20_IRENA_CIS/J.Malikov.pdf. • Проект Закона об оценке воздействия на окружающую среду и экологической экспертизе. [цитируется 2018 января 15]; Имеется по адресу: http://www.icazeler.gov.az/az/draft-laws/etraf-muhite-tesirin-qiymetlendirilmesi-haqinda-azerbaycan-respublikasinin-qanunu/ • УНИЦЕ. Экологическая политика. Азербайджан. 2017 [цитируется 2018 января 14]; Доступно по адресу:

Область	Литературы и URL
	<p>https://http://www.unece.org/environmental-policy/conventions/environmental-assessment/about-us/protocol-on-sea/enveiaaboutear-green/azerbajjan.html</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ministry of Energy http://minenergy.gov.az/upload/files/Dovlet_programlari/strateji_yol_xeriteleri/Kommunal_xidm%C9%99tl%C9%99rin_inki%C5%9Faf%C4%B1na_dair_SYX.pdf • UNCE http://www.unece.org/fileadmin/DAM/energy/se/pp/renew/Renewable_energy_report_2017_web.pdf. • Renewable energy world http://www.renewableenergyworld.com/articles/2015/04/azerbajjan-focuses-on-alternative-energy-development-to-increase-fossil-fuel-exports.html. • Тарриф (ценовой) совет Азербайджанской Республики http://www.tariffcouncil.gov.az/documents/N17-EE.pdf. • Государственные таможенные органы Азербайджанской Республики http://customs.gov.az/modules/pdf/pdffolder/42/FILE_AC6E82-1DF8DB-B583E7-81B414-F6007D-A175E9.pdf. • ADB http://www.adb.org/sites/default/files/linked-documents/42401-014-ssa.pdf. • World Bank http://documents.worldbank.org/curated/en/965571468219011886/pdf/ICR11400P083340C0disclosed020180150.pdf. • UNECE http://www.unece.org/fileadmin/DAM/energy/se/pp/gere/gere.3_Baku.Oct.2016/20_IREN_A_CIS/J.Malikov.pdf. • Электронный информационный портал о разрешениях http://www.icazeler.gov.az/az/draft-laws/etraf-muhite-tesirin-qiyetlendirilmesi-haqqinda-azerbaycan-respublikasinin-qanunu/. • UNECE http://www.unece.org/environmental-policy/conventions/environmental-assessment/about-us/protocol-on-sea/enveiaaboutear-green/azerbajjan.html
Окружающая среда	<ul style="list-style-type: none"> • Отчет о проекте государственного и частного партнерства в сфере водного бизнеса за рубежом (страны Азии) в области водоснабжения (2011 финансовый

Область	Литературы и URL
	<p>год).https://www.mhlw.go.jp/topics/bukyoku/kenkou/suido/jouhou/other/dl/o4_121113f.pdf</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Предварительный отчет об исследовании плана экологического менеджмента в городе Баку, Азербайджан. http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/11550266_01.PDF ▪ Обзор планов управления окружающей средой в городе Баку, Азербайджан. http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/11635836_01.pdf ▪ «Waste Management in Baku city, capital of Azerbaijan» (Tamiz Shahar) http://www.icc-cr.cz/files/tamiz_shahar_baku_waste_management_pptx.pdf ▪ Сайт Министерства экономики Азербайджана. (http://economy.gov.az/uploads/fm/files/struktur-translation.jpg) ▪ Сайт Министерства экологии и природных ресурсов Азербайджана. (http://eco.gov.az/en) ▪ Сайт Тямиз Шехер. (http://tamizshahar.az/en/organization-structure/) ▪ «Токийская модель» (Ведомство по поддержанию чистоты г. Токио) http://www.union.tokyo23-seisou.lg.jp/seiso/documents/tokyo-model_japanese.pdf ▪ http://tamizshahar.az ▪ http://www.ebrd.com/work-with-us/projects/psd/clean-city-project.html ▪ http://www.ebrd.com/cs/Satellite?c=Content&cid=1395249617583&d=Mobile&pagename=EBRD%2FContent%2FContentLayout ▪ http://documents.worldbank.org/curated/en/537741510647993017/pdf/IL-RESDATA-EXT-P110679-11-14-2017-1510647979389.pdf ▪ http://www.bsp.az ▪ http://www.e-qanun.az/framework/23701 ▪ http://www.e-qanun.az/framework/15230
Здравоохранение	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Указ Президента № 1680 от 13 ноября 2017 года «О создании Центра талассемии при Министерстве здравоохранения» ▪ «Государственная программа по борьбе с талассемией на 2015-2020 годы», принятая Указом Президента № 1044 от 10 февраля 2015 года ▪ Обзор МГП Всемирного банка http://documents.worldbank.org/curated/en/135141474940671441/pdf/000180307-20141203061623.pdf

Область	Литературы и URL
	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="416 331 1410 472"> <p>• Heydar Aliyev Foundation (The life without Thalassemia) https://heydar-aliyev-foundation.org/az/content/index/134/Talassemiyas%C4%B1z-h%C9%99yat-namin%C9%99</p> <li data-bbox="416 495 911 577"> <p>• Данные карты меднет Азербайджана http://mednet.az/azmap/maps2.php?id=5-2</p> <li data-bbox="416 600 1150 629"> <p>• Политика Страновой Помощи Азербайджанской Республики</p> <li data-bbox="416 651 1342 680"> <p>• Официальная помощь Японии в целях развития Азербайджанской Республики</p> <li data-bbox="416 703 1410 842"> <p>• ГОСУДАРСТВЕННОЕ ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО Рекомендации по азиатским перспективам для Азербайджана http://sam.az/uploads/PDF/SAM%20Review%20PPP.pdf</p> <li data-bbox="416 864 1102 947"> <p>Данные по Азербайджану (Создание Центра талассемии) http://e-qanun.az/</p> <li data-bbox="416 969 1321 999"> <p>• ЯпонияРЛИНК "http://www.az.emb-japan.go.jp/upload/pdf/ODA_October_2015</p>

6.2. Список участников интервью

Ниже приводится список участников интервью, на чьи слова есть ссылки в докладе.

Таблица 22. Список опрошенных для сбора информации в области транспорта

Организация	Опрошенные
Азербайджанские Железные Дороги	Джавид Гурбанов, директор АЖД
Закрытое Акционерное Общество (АДЖ)	Хиджран Валехов, заместитель директора АЖД
Azərbaycan Dəmir Yolları Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti: АДИ)	Тогрул Гулиев, заместитель начальника инвестиционного департамента
	Расул Мамедов, начальник управления недвижимости АЖД
	Азад Гусейнов, директор по управлению институциональными реформами
	Рамин Нурулла, советник по институциональным реформам
Сервисный центр ASAN	Хосров Аждаров
Автомобильное дорожное агентство	Хидаят Рустамов Заместитель начальника управления дорожной эксплуатации
АЗАЛ	Теймур Гасанов, директор Международного аэропорта имени Гейдара Алиева
	Эльнур Зулфугаров, менеджер Терминала 1
АЗПРОМО	Махмуд Алиев, менеджер по маркетингу
Бакинский морской порт	Акбар Каримов, заместитель генерального директора
	Евгений Сиа Эве Джин, начальник отдела операций
	Рустам Азимов,
	Эльчин А.Хагвердиев
Бакинское Транспортное Агентство	Тарлан Сафаров, начальник управления дорожного движения
	Орхан Казимов, начальник управления стратегического планирования
	Мубариз Аббасов, советник генерального директора
Агентство гражданской авиации	Гаджиага Гаджиев,
	Фарид Эфендиев,
	Самир Багиров
Министерство транспорта, связи и	Шахин Исмаилов, заместитель начальника Департамента международного сотрудничества

высоких технологий	Айсель Гарибзаде, старший советник
	Азер Алиев, начальник управления транспортной политики и другие
Обработка грунта Шелковой дороги	Ильгар Алекперов, исполнительный директор
	Теймур Мамедов, первый вице-президент
	Вугар Зейналов

Таблица 23. Список опрошенных для сбора информации в области энергетики

Организация	Опрошенные
Государственное агентство по альтернативным возобновляемым источникам энергии	Назир Рамазанов
	Исмаил Талыбов
	Фаган Абдурахманов
	Джамиль Маликов

Таблица 24. Список опрошенных для сбора информации в области охраны окружающей среды

Организация	Опрошенные
ЕБРР Азербайджан	Санджар Османов, старший банкир
Тямиз Шехер	Шакир Сафаров, координатор проекта
	Орхан Гусейнов, руководитель сектора управления проектами
	Орхан Гусейнов,
Министерство экономики	Гусейн Гулиев, начальник отдела по сотрудничеству с международными донорами
	Туркан Вусат гызы, ведущий советник
Министерство экологии	Адиль Зейналов, начальник управления охраны окружающей среды

Таблица 25. Список опрошенных для сбора информации в области здравоохранения

Организация	Опрошенные
Центр талассемии	Шахин Тагизаде Заместитель по экономическим вопросам
	Валех Гусейнов, исполнительный директор
Фонд Гейдара Алиева	Шахин Тагизаде, заместитель по экономическим вопросам
	Валех Гусейнов Исполнительный директор
	Солтан Мамедов

Министерство здравоохранения	Самир Абдуллаев, начальник отдела международных отношений Министерства
Министерство труда	Фарид Гараев
Ортопедический реабилитационный центр	Асиф Маджидов, директор Центра

Таблица 26. Список опрошенных для сбора информации об иностранных инвесторах

Организация	Опрошенные
Делегация Европейского Союза в Азербайджанской Республике	Г-н Рза Зульфугарзаде, руководитель проекта
Международная финансовая корпорация	Г-жа Алия Азимова, Представитель страны в Азербайджане
Азиатский банк развития	Г-жа Ягут И. Эртенлихе, сотрудник по проектам, резидент Азербайджана,
Программа развития Организации Объединенных Наций	Г-н Алессандро Фракассетти, заместитель представителя-резидента
Всемирный банк	Г-жа Гулана Гаджиева, старший специалист по окружающей среде
ЕБРР Азербайджан	Г-н Санджар Османов, старший банкир

6.3. Статистические данные

В отчете используются следующие статистические данные.

Таблица 27. Список источников статистических данных и информации в области транспорта

	Источник информации	Сайт
1	Статистическая служба Азербайджана	http://www.stat.gov.az
2	Министерство транспорта, Связь и высокие технологии	http://www.mincom.gov.az/en/
3	Инсайдер российской авиации	http://www.rusaviainsider.com/azerbaijan-cat/
4	Всемирный банк Глобальная исследовательская карта	http://maps.worldbank.org/p2e/mcmap/map.html?org=ibrd&level=country&code=AZ&title=Azerbaijan

Таблица 28. Список источников статистических данных и информации в области энергетики

	Источник информации	Сайт
1	Государственный статистический комитет Азербайджана	http://www.stat.gov.az
2	Министерство энергетики	http://www.minenergy.gov.az/
3	Межгосударственный статистический комитет СНГ	http://www.cisstat.com/
4	Мир фактов ЦРУ	https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/`

Таблица 29. Список источников статистических данных и информации в области охраны окружающей среды

	Источник информации	Сайт
1	Государственный статистический комитет Азербайджана	http://www.stat.gov.az

Таблица 30. Список источников статистических данных и информации в области здравоохранения

	Источник информации	Сайт
1	Государственный статистический	http://www.stat.gov.az

	комитет Азербайджана	
2	ВОЗ	http://www.who.int/