

УДК 33(479.24)

**МАМЕДОВ Рустам Гюндуз оглы,**  
диссертант Академии государственного управления  
при Президенте Азербайджанской Республики  
E-mail: rustammammadov@hotmail.com  
PASHA Holding LLC, г. Баку, Азербайджанская Республика

## УЧАСТИЕ АЗЕРБАЙДЖАНА В ФОРМИРОВАНИИ ТРАНСКАСПИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА

Транскаспийский международный транспортный маршрут имеет большой потенциал для развития торговых отношений между Европой и Азией. Азербайджан, который является важным пунктом на торговом пути Восток — Запад, чрезвычайно заинтересован в развитии этой дороги и расширении ее транзитных возможностей. Меры по развитию транспортной системы в республике также важны для развития Транскаспийского транспортного коридора. В связи с этим, в Азербайджане были предприняты значительные шаги по развитию автомобильного, железнодорожного и морского транспорта. Пассажирские и грузовые перевозки осуществляются на маршрутах Баку — Актау и Баку — Туркменбаши в Каспийском море. Тем не менее Транскаспийский транспортный маршрут пока не является одним из основных маршрутов. Это во многом связано с наличием бюрократических барьеров и незавершенностью модернизации транспортной инфраструктуры и логистических систем в странах Каспийского бассейна. Устранение этих проблем, упрощение процедур пересечения границ и создание современных логистических центров являются важными условиями для развития коридора.

**Ключевые слова:** Транскаспийский транспортный коридор, проект «Большой Шелковый путь», транзитные грузоперевозки, логистические центры, транспортная инфраструктура.

**Для цитирования:** Мамедов Р. Участие Азербайджана в формировании Транскаспийского транспортного коридора // Вестник БИСТ (Башкирского института социальных технологий). — 2021. — № 2 (51). — С. 37–45. DOI: 10.47598/2078-9025-2021-2-51-37-45

Процессы глобализации, приобретающие все более широкие масштабы в современном мире, непосредственно влияют на все сферы жизнедеятельности общества, углубляют международную интеграцию, усиливая взаимозависимость между странами как на мировом, так и региональном уровнях. В то же время все большее расширение международных торговых отношений обуславливает необходимость усиления грузотранзитных мощностей или создания новых транспортно-торговых коридоров. В связи с отмеченной необходимостью в последнее десятилетие одним из маршрутов, стоящих в центре внимания, является Транскаспийский транспортный коридор.

Восстановление проекта «Великий Шелковый путь» предусматривает интенсификацию

торгово-экономических отношений между странами на широкой географии от Китая до Европы, для чего предлагаются различные маршруты. Например, Россия ратует за использование Транссибирской магистрали в торговых отношениях в западно-восточном направлении, Иран же заявляет заинтересованность в маршруте бассейна Китай — Центральная Азия — Иран. В этом плане особый интерес вызвала стратегия «Один пояс — один путь», предложенная китайским лидером Си Дзинпином еще в 2013 году. Данная стратегия имеет в виду диверсификацию внешнеторговых маршрутов Китая в западном направлении. Следует отметить, что стратегия «Один пояс — один путь» вызвала одобрение государств-участников программы ТРАСЕКА, в том числе Азербайджана.

Современный уровень и прогнозируемый объем торговых отношений Китая, являющегося крупнейшим экспортером товаров в современном мире, служат основанием для положительного заключения относительно перспектив Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ). Если в 2014 году объем товарооборота по ТМТМ составил 800 млрд долларов, то в 2020 году ожидался его рост до 1,2 трлн долларов [10, с. 36]. В течение указанных лет прогнозировалось увеличение объема товарооборота Китая с Евро-союзом от 615 до 800 млрд, с Турцией от 24 до 100 млрд, с Украиной от 8,6 до 80 млрд, с Южным Кавказом от 2,2 до 3,5 млрд долларов [6]. Преимущество ТМТМ, охватывающего такие страны, как Китай, Казахстан, Азербайджан, Грузия, Турция и Европейские государства, связано не только неуклонным ростом объема грузов, транспортируемых по этому пути, но и его небольшой протяженностью по сравнению с другими маршрутами.

Формирование Транскаспийского транспортного коридора имеет исключительную значимость в реализации проекта «Большой Шелковой путь», а также в углублении интеграционных процессов между странами и регионами. В связи с этим Президент Азербайджанской Республики Ильхам Алиев отмечал: «За последние годы наше сотрудничество в крупномасштабных международных проектах, в особенности в восстановлении Великого Шелкового пути, создании транспортного коридора по маршруту Европа — Кавказ — Азия, приобретает очень большое значение. Это сотрудничество вносит свой достойный вклад в процессы интеграции стран прибалтийского, причерноморского и прикаспийского регионов, а также Евросоюза и Азербайджана» [13, с. 257].

Азербайджанская республика, являющаяся активным участником восстановления проекта «Великий Шелковый путь», уделяет особое внимание развитию Транскаспийского транспортного коридора как перспективного в экономическом плане сегмента данного проекта, реализации программы «ТРАСЕКА», в которой предусмотрено создание транспортного коридора Европа — Кавказ — Азия. Не случайно подписание многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию ко-

ридора «Европа — Кавказ — Азия» и его технических дополнений [15], предусматривавшего развитие транскаспийского транспортного коридора, состоялось 8–9 сентября 1998 г. в Баку во время проведения Международной конференции «ТРАСЕКА — восстановление Великого Шелкового пути».

Одна из основных целей при подписании данного соглашения, регулирующего в правовом аспекте правила перевозки пассажиров и грузов с использованием различных транспортных средств, а также правила использования контейнерных перевозок и трубопроводов, состояла в развитии экономических отношений, торговых и транспортных связей между европейскими, причерноморскими, кавказскими, прикаспийскими и азиатскими регионами.

В системе связей Азербайджана с Евро-союзом вопросы, связанные с развитием Транскаспийского транспортного коридора, всегда были в центре внимания. В подписанном в 1996 году в Люксембурге «Соглашении о Партнерстве и Сотрудничестве» [19] определенное место было уделено сотрудничеству в транспортной сфере. Это соглашение предусматривает перестройку, модернизацию транспортных систем в Азербайджане, приведение их в соответствие с глобальными транспортными системами, а также модернизацию трансъевропейских путей по транспортным средствам, относящимся к проекту ТРАСЕКА.

Вопросы транспорта были освещены и в подписанном 14 декабря 2006 г. в Брюсселе «Плане действий Евросоюза и Азербайджанской Республики». В этот план были включены такие вопросы, как транспограничные перевозки, мультимодальные службы, процессы ТРАСЕКИ, транспортное сотрудничество в Каспийско-Черноморском регионе и др.

Следующий шаг в области развития Транскаспийского транспортного коридора был сделан во время встречи в Баку 3 октября 2003 года министров транспорта стран Черноморского и Каспийского регионов. В принятой на данной встрече «Бакинской декларации о развитии сотрудничества в транспортной сфере Черноморского и Каспийского регионов» [16], одним из положений было «оказа-

ние содействия по развитию эффективной безопасной и стабильной транспортной системы, интегрированной в Черноморском и Каспийском регионах». В Декларации также было уделено внимание таким вопросам, как развитие мультимодальных транспортных систем и транспортных служб, приведение национального законодательства относительно транспорта в соответствие с законодательными положениями Евросоюза, международных соглашений и концепций, упрощение правил пересечения границ, устранение административного плана запретов в этой области и др.

В целях решения отмеченных задач Азербайджан сотрудничает с различными международными организациями, одной из которых является «Организация черноморского экономического сотрудничества» (ОЧЭС).

В совместной Декларации [18], принятой на встрече министров транспорта, состоявшейся 28 января 2005 г. в Салониках, по инициативе данной организации нашли отражение планы по развитию транспортного маршрута, охватывающего Средиземное, Черное, Каспийское моря, соединяющего Европу и Азию.

Разумеется, несмотря на принятие важных документов разного уровня, связанных с развитием Транскаспийского транспортного коридора, на практике все еще не устранены определенные причины, препятствующие нормальной деятельности данного коридора. По заключению М. Т. Садуова, эксплуатируемые на Каспии суда хоть и способны удовлетворить насущные и потенциальные потребности железнодорожно-паромных и Ро-Ро перевоза, однако услуги, оказываемые в портах и пограничных участках, не вполне отвечают современным требованиям ввиду использования устаревших технологий, задержек в железнодорожных операциях и др. Для устранения негативных случаев необходимо ускорить, упростить таможенные операции на пограничных пунктах, привести их в соответствие с нормами международных конвенций, совершенствовать системы заблаговременного оповещения, электронной брони и авансных платежей для судов Ро-Ро и Ро-Рах, применять обобщенную транспортную документацию, обеспечить прозрачность тарифов перевозки [8, с. 67–68].

В 2013 году был создан Координационный комитет Транскаспийского международного транспортного маршрута. В состав этого комитета впервые вошли ЗАО «Азербайджанские железные дороги», ЗАО «Азербайджанское Каспийское морское пароходство», ЗАО «Бакинский международный морской торговый порт», АО «Грузинские железные дороги», АО «Батумский морской порт», Национальные компании: АО «Казахстанские железные дороги», «Актауский международный морской торговый порт» [4, с. 61–62], в 2016 году к ним присоединились украинские компании: АО «Укрзалізниця» и «Укрферри», молдавская компания «Транслогистик» [5] и польская железнодорожная компания «PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa» («PKP LHS») [7].

13 апреля 2016 г. в Баку был создан Транскаспийский международный транспортный консорциум, что стало очередным значительным шагом в направлении развития ТМТМ. Цель консорциума — привлечение дополнительных грузоперевозок по ТМТМ. В консорциум вошли от Азербайджана — ООО «ADY Express» и «ACSC Logistics», Грузии — ООО «Транс Кавказус терминал» и Казахстана — АО «KTZ Express» [9].

Эффективность деятельности любого торгового-транспортного маршрута во многом зависит от уровня применяемых тарифов. В этом смысле не является исключением и Транскаспийский транспортный путь, через который до 1 июня 2016 г. стоимость перевозок контейнера в 40 футов по маршруту Украина — Азербайджан — Казахстан — Китай составила 5559 долларов. В целях увеличения преимуществ и конкурентоспособности данного маршрута в отмеченный срок тарифы по перевозкам были снижены до 3980 долларов. Высокая стоимость цен на перевозки стала причиной уменьшения перевозки транзитных грузов через территорию Азербайджана. К примеру, в 2010–2014 годах в то время, как общий объем грузов, транспортируемых через территорию Азербайджана по маршруту ТРАСЕКА, в среднем возрос на 3%, объем транзитных грузоперевозок снизился на 5%. «Основные причины уменьшения объема транзитных грузоперевозок связаны с низким уровнем надежности выбора имеющихся транспортных

средств и в то же время высоким уровнем ожидаемых выгод и траты времени» [2].

Особо отметим роль Азербайджана в развитии Транскаспийского транспортного коридора, поскольку основная часть грузоперевозок по Каспийскому морю с Востока на Запад и в обратном направлении осуществляется через порты Баку и Алята. В целях приведения этой сферы деятельности в соответствие междунаро́дным стандартам Азербайджанская Республика присоединилась к ряду междунаро́дных соглашений и конвенций. В частности, Азербайджаном уже подписано 14 из 57 соглашений и конвенций Европейской экономической комиссии ООН в области транспорта, в 2006–2015 годах республика присоединилась к 29 междунаро́дным конвенциям и соглашениям по морским перевозкам и к 15 — по автомобильной транспортировке [17].

Наряду с присоединением к междунаро́дным конвенциям и соглашениям, со стороны самой Азербайджанской Республики сделаны важные шаги в направлении развития различных видов транспорта, транспортной инфраструктуры и логистических систем. В 2008 году был принят Закон Азербайджанской республики от 01.04.2008 № 556-IIIQ «Об автомобильном транспорте» [1]. В данном законе, регулирующем различные вопросы, связанные с автомобильным транспортом, уделено место и междунаро́дной транспортировке пассажиров и грузов, в том числе вопросам транзитных перевозок.

Важное значение для развития Транскаспийского транспортного пути имеет подписанный Президентом Азербайджанской Республики Ильхамом Алиевым 21 октября 2015 года Указ о создании Координационного Совета Азербайджана по транзитным грузоперевозкам. В Указе отмечается, что наряду с реализацией проектов в транспортном секторе страны, необходимо повышение качества грузоперевозок, уменьшение сроков доставки грузов и транспортных расходов» [3].

В Стратегической дорожной карте по развитию логистики и торговли в Азербайджанской Республике [3], утвержденной Президентом Азербайджанской Республики Ильхамом Алиевым 6 декабря 2016 г., обозначены три стратегические задачи по развитию транс-

портной инфраструктуры в республике до 2022 года. Первая задача состоит в создании благоприятных условий для увеличения объема трансфера торговли через Азербайджан, вторая — в получении более высоких доходов от транзитной торговли, третья — в применении новейших продвинутых механизмов (технологий) для реализации целей в области торговли.

Для достижения указанных задач необходимо: оптимально использовать новый Бакинский портовый комплекс, расположенный в поселке Алят; ввести в эксплуатацию железную дорогу Баку — Тбилиси — Карс; совершенствовать систему логистических операций; превратить Баку в торговый узел регионального значения; создать в Баку и различных районах страны логистические и торговые центры; повысить уровень участия частного сектора в области логистики и др.

В Стратегической дорожной карте один из важных вопросов связан с расширением транзитных возможностей Азербайджана. Основная причина повышения внимания к данной области, как было отмечено выше, связана с уменьшением транзитных перевозок в условиях повышения общего объема грузоперевозок коридора ТРАСЕКА в части, проходящей через территорию Азербайджана. Соответственно статистике, в 2010 году по маршруту ТРАСЕКА через территорию Азербайджана общий объем грузоперевозок составил 51,7 млн т, в 2011 году — 53,9 млн т, в 2012 — 56,9 млн т, в 2013 году — 59,0 млн т, в 2014 году — 58,2 млн т, тогда как по отмеченному маршруту соответственно указанным годам вес транзитных грузоперевозок составил — 15,9 млн т, 16,3 млн т, 15,7 млн т, 14,7 млн т, 12,8 млн тонн. В 2015 году железнодорожным транспортом было осуществлено 17,1 млн т грузоперевозок, в составе которых вес транзитных грузов равнялся всего 3,9 млн т, то есть 23%. В том же году из всего объема грузоперевозок по железной дороге Грузии транзитные грузы составили 71%.

Указанные выше статистические показатели свидетельствуют о наличии в Азербайджане определенных проблем с транзитными перевозками. Именно по данной причине в Стратегической дорожной карте в качестве одной из

задач определено «привлечение транзитных грузов к транспортным коридорам, пересекающим территорию страны». Для достижения этой цели «необходимо оптимизировать сроки и средства, выделяемые на импортно-экспортные операции и транзитные грузоперевозки, упростить процедуру пересечения границ и другие шаги в этой области, расширить инфраструктуру на международных транспортных коридорах, завершить работы по перестройке и по строительным проектам и привести весь процесс в соответствие с международными стандартами» [3].

В последние годы в республике делаются важные практические шаги для совершенствования транспортной инфраструктуры, расширения транспортных коридоров, в том числе ТМТМ, развития и доведения до международных стандартов пассажирских и грузоперевозок.

В настоящее время в республике используется автоматизированная система таможенного контроля и регистрации, с 2010 года на контрольно-пропускных пунктах государственных границ для железнодорожного и автомобильного транспорта введен принцип «единого окна», с 2015 года применяется упрощенная система выдачи лицензий водителям транспортных средств, занимающихся международными TIR-перевозками, используется спутниковая система «Галилео», а также повсеместно введена цифровая система для осуществления электронного документооборота [17].

Наряду с этим, в целях повышения объема перевозок по Каспийскому морю внедряются инфраструктурные проекты и укрепляется материально-техническая база Азербайджанского Каспийского морского пароходства.

В развитии Транскаспийского транспортного пути важная роль принадлежит сотрудничеству Азербайджан — Казахстан и Азербайджан — Туркменистан, поскольку в рамках отмеченного маршрута пассажирские и грузоперевозки осуществляются в основном посредством азербайджанских портов Баку и Алят, казахстанского Актау и туркменского Туркменбаши. Наряду с Азербайджаном, в этих республиках делаются конкретные шаги для развития международной торговли.

Если в 2013 году из казахстанского порта Актау в Баку было транспортировано 42 грузовых автомобиля, то в 2014 году этот показатель вырос до 120, а в 2015 году — до 422. В обратном направлении, из Баку в Актау, в 2013 году перевезено — 101, в 2014 году — 265, в 2015 году — 1058 грузовых автомобилей. Кроме того, между указанными портами осуществляется транспортировка железнодорожных вагонов. Так, из Актау в Баку в 2013 году доставлено 15 362, в 2014 году — 15 897, в 2015 году — 2870 экземпляров. В обратном направлении эти цифры составили: в 2013 году — 13 282, в 2014 году — 12 281, в 2015 году — 4183 экземпляра [12]. Как видно, в сравнении с 2013 годом в 2015 году наблюдалось заметное снижение перевозок железнодорожных вагонов.

В то же время между портами Баку и Туркменбаши наблюдалась прогрессивная динамика в транспортировке как грузовых автомобилей, так и железнодорожных вагонов. Из порта Туркменбаши в Бакинский порт в 2013 году было доставлено 174, в 2014 году — 297, а в 2015 — 4415 грузовых автомобилей, в обратном направлении в те же годы соответственно: 131, 162 и 2861 вагон. Что касается перевозок железнодорожных вагонов, в Баку было доставлено: в 2013 году — 688, в 2014 — 864, в 2015 — 1674 вагона, а в обратном направлении, соответственно, — 7750, 8447, 8850 вагонов [12].

Необходимо отметить, что объем перевозок как между Баку и Актау, так и Баку и Туркменбаши неизмеримо ниже их потенциальных возможностей. Среди причин, препятствующих использованию имеющегося потенциала, следует указать сохранение бюрократических препятствий в области грузовых и пассажирских перевозок, несоответствие друг другу погранпропускных правил и процедур в республиках. Задержки в транспортировке также связаны с субъективными факторами и как следствие — с ростом материальных издержек. Устранение этих препятствий, создание современных транспортно-логических центров обусловят увеличение интенсивности грузоперевозок по Транскаспийскому транспортному коридору.

В марте 2020 г. Всемирная организация здравоохранения объявила COVID-19 пандемией во всех странах мира. Пандемия коронавируса существенно подорвала и «парализовала» экономики всех крупнейших стран мира одновременно. Объявление особого карантинного режима во всех странах мира коснулось многих секторов экономики. Особенно это заметно в сфере транспорта и грузоперевозок. Несмотря на сложности периода пандемии, создание необходимых условий для транспортировки из Азии в Европу через транспортный коридор со стороны стран-участников ТМТМ имеет особое значение. Страны, расположенные вдоль ТМТМ, еще раз подтвердили необходимость принятия новых мер для обеспечения бесперебойной поставки основных товаров (продуктов питания, медикаментов и предметов медицинского назначения) во время пандемии [14].

В результате инициативы Президента Ильхама Алиева Азербайджан обеспечил беспрепятственное перемещение грузов во время пандемии. Именно активная внешняя политика, заложившая важную основу для укрепления сотрудничества и надежного партнерства в глобальном масштабе, получила высокую оценку международных организаций, а также крупных держав. Г-н Ильхам Алиев не раз подчеркивал, что, несмотря на негативные последствия пандемии, Азербайджан принимает дополнительные меры по транспортировке транзитных грузов. Грузоперевозки по Международному транспортному коридору «Восток — Запад» осуществляются без перебоев [11].

Следует отметить, что во время пандемии наблюдается снижение инвестиций в реализацию китайского проекта «Один пояс — один путь». Однако ожидается, что деятельность по

проекту будет возобновлена в 2021–2022 годах, что будет способствовать реализации среднесрочных и долгосрочных планов по превращению Азербайджана в транзитный центр.

Основная задача Азербайджана состоит в упрощении процедуры предоставления высокоскоростного транспорта, приведении тарифов в соответствие с международными стандартами и т. д.

Азербайджан внес важный вклад в логистический и транспортный сектор Евразии. Сданная в эксплуатацию 30 октября 2017 г. железная дорога Баку — Тбилиси — Карс соединила континенты. В первом полугодии 2020 года по данному маршруту было перевезено в 3,7 раза больше грузов по сравнению с аналогичным периодом 2019 года.

10 ноября 2020 г. президентами Азербайджана и России и премьер-министром Армении было подписано заявление, в котором объявлено о полном прекращении огня и всех военных действий в зоне нагорно-карабахского конфликта. Открытие Нахичеванского коридора, отраженное в трехстороннем заявлении, несомненно, даст толчок экономическому развитию не только Азербайджана и братской Турции, но и стран региона. С открытием наземных маршрутов все страны региона смогут извлечь выгоду из полной экономической интеграции. В частности, Зангезурский коридор будет играть важную роль в грузоперевозках между Азербайджаном, Ираном и Арменией. Открытие транспортного сообщения в регионе повлияет на расширение транспортных коридоров Север — Юг и Восток — Запад. Создание транспортно-коммуникационной системы с Нахичеванью также имеет большое значение с точки зрения сокращения расстояния и ускорения доставки товаров.

### Литература

- [1] Закон Азербайджанской Республики от 01.04.2008 № 556-IIIQ «Об автомобильном транспорте» [Электронный ресурс]. — URL: <http://e-transport.gov.az/>
- [2] Стратегическая дорожная карта по развитию логистики и торговли в Азербайджанской Республике [Электронный ресурс]. — URL: <https://mida.gov.az/>
- [3] Указ Президента Азербайджанской Республики о создании Координационного совета Азербайджана по транзитным грузоперевозкам [Электронный ресурс]. — URL: <http://e-qanun.az/>
- [4] *Альмагамбетов К. Е.* Основные аспекты повышения конкурентоспособности сухопутных маршрутов Евразии // Транспортные коридоры Евразии: новые пути сотрудничества : мат-лы Междунар. конф. (Астана, 20 апреля 2015 г.). — Астана : Казахстанский ин-т стратегических исследований при Президенте Республики Казахстан, 2015. — С. 61–63.

- [5] В Тбилиси состоялось заседание Координационного комитета Транскаспийского международного транспортного маршрута [Электронный ресурс]. — URL: <https://report.az>
- [6] Перспективы развития Транскаспийского международного транспортного маршрута. Бангкок, август 2016 г. [Электронный ресурс]. — URL: <http://www.unescap.org>
- [7] Польша присоединилась к Транскаспийскому международному транспортному маршруту [Электронный ресурс]. — URL: <https://az.trend.az>
- [8] Садуов М. Т. Геостратегические и экономические возможности коридора TRACECA // Транспортные коридоры Евразии: новые пути сотрудничества : мат-лы Междунар. конф. (Астана, 20 апреля 2015 г.). — Астана : Казахстанский ин-т стратегических исследований при Президенте Республики Казахстан, 2015. — С. 64–69.
- [9] Создан Транскаспийский международный транспортный консорциум [Электронный ресурс]. — URL: <https://az.trend.az/>
- [10] Урынбасаров Б. П. Шелковый путь: новые возможности сотрудничества // Транспортные коридоры Евразии: новые пути сотрудничества : мат-лы Междунар. конф. (Астана, 20 апреля 2015 г.). — Астана : Казахстанский ин-т стратегических исследований при Президенте Республики Казахстан, 2015. — С. 36–41.
- [11] Avrasiyanın ən effektiv logistik məkanı [Elektron resurs]. — URL: <https://www.azerbaijan-news.az/view-192822/avrasiyanin-en-effektiv-logistik-mekani>
- [12] “Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC. Statistik İcmal 2015. Bakı, 2016. — 16 s. [Elektron resurs]. — URL: <http://portofbaku.com/>
- [13] Əliyev İlham. İnkişaf məqsədimizdir. Otuzuncu kitab. — Bakı : Azər nəşr, 2016. — 408 s.
- [14] All news in one address [Electronic resource]. — URL: <https://aqreqator.az/en/iqtisadiyyat/760555>
- [15] Basic Multilateral Agreement on International Transport for Development of the Europe-the Caucasus-Asia corridor [Electronic resource]. — URL: <http://www.traceca-org>
- [16] Baku declaration on the development of transport cooperation in the Black and Caspian seas region [Electronic resource]. — URL: <http://www.bsec-organization.org>
- [17] Information on the Implementation of the Strategy of the Intergovernmental Commission TRACECA for Development of the International Transport Corridor “Europe-the Caucasus-Asia” for the period up to 2015 [Electronic resource]. — URL: <http://www.traceca-org>
- [18] Joint declaration on the connection of the Black Sea transport network with the trans-european transport network within the framework of the Euro-Asian transport links [Electronic resource]. — URL: <http://www.bsec-organization.org/>
- [19] Partnership and Cooperation Agreement between the European Communities and their Member States, of the one part, and the Republic of Azerbaijan, of the other part [Electronic resource]. — URL: <https://eeas.europa.eu>

---

**MAMMADOV Rustam,**

*Dissertation Candidate of the Academy of Public Administration  
under the President of the Republic of Azerbaijan  
E-mail: [rustammammadov@hotmail.com](mailto:rustammammadov@hotmail.com)  
PASHA Holding LLC, Baku, Republic of Azerbaijan*

## **THE ROLE OF AZERBAIJAN PARTICIPATION IN THE FORMATION OF THE TRANS-CASPIAN TRANSPORT CORRIDOR**

*The Trans-Caspian International Transport Route has great potential for the development of trade relations between Europe and Asia. Azerbaijan, which is considered to be an important point on the East-West trade route, is extremely interested in the development of this road and the expansion of its transit opportunities. Measures to develop the transport system in the republic are also important for the development of the Trans-Caspian Transport Corridor. Significant steps have been taken in Azerbaijan to develop road, rail and sea transport. Passenger and cargo transportation is carried out on the routes Baku — Aktau and Baku — Turkmenbashi in the Caspian Sea. Nevertheless, the Trans-Caspian transport route is not yet one of the main routes. This is largely due to the presence of bureaucratic barriers and the lack of completion of the modernization of transport infrastructure and logistics systems in the Caspian basin countries. Elimination of these problems, simplification of border crossing*

procedures and creation of modern logistics centers are important conditions for the development of the Trans-Caspian Transport Corridor.

**Key words:** Trans-Caspian transport corridor, Great Silk Road, transit transport, logistics centers, transport infrastructure.

**For citation:** Mamedov R. The role of Azerbaijan participation in the formation of the Trans-Caspian Transport Corridor // *Bulletin of the BIST (Bashkir Institute of Social Technologies)*. — 2021. — No. 2 (51). — Pp. 37–45. DOI: 10.47598/2078-9025-2021-2-51-37-45

## References

[1] Zakon Azerbajdzhanskoj Respubliki ot 01.04.2008 № 556-IIIQ "Ob avtomobil`nom transporte" [Law of the Republic of Azerbaijan on Motor Transport dated April 01, 2008 No. 556-IIIQ] [Electronic resource]. — URL: <http://e-transport.gov.az>

[2] Strategicheskaya dorozhnaya karta po razvitiyu logistiki i trgovli v Azerbajdzhanskoj Respublike [Strategic Road Map for the Development of Logistics and Trade in the Azerbaijan Republic] [Electronic resource]. — URL: <https://mida.gov.az>

[3] Ukaz Prezidenta Azerbajdzhanskoj Respubliki o sozdanii Koordinacionnogo soveta Azerbajdzhana po tranzitny`m gruzoperevozkam [Decree of the President of the Azerbaijan Republic on the Establishment of the Coordination Council of the Azerbaijan for Transit Cargo Transportation] [Electronic resource]. — URL: <http://e-qanun.az>

[4] *Almagambetov K. E. Al`magambetov K. E. Osnovny`e aspekty` pov`sheniya konkurentosposobnosti suxoputny`x marshrutov Evrazii* [Main Aspects of Increasing the Competitiveness of Land Routes in Eurasia] // *Transportny`e koridory` Evrazii: novy`e puti sotrudnichestva : mat-ly` Mezhdunar. konf. (Astana, 20 aprelya 2015 g.)* [Transport Corridors of Eurasia: New Ways of Cooperation: materials of International Conference (Astana, April 20, 2015)]. — Astana : Kazakhstan Institute for Strategic Studies under the President of the Republic of Kazakhstan, 2015. — Pp. 61–63.

[5] V Tbilisi sostoyalos` zasedanie Koordinacionnogo komiteta Mezhdunarodnogo Transkaspiskogo transportnogo marshruta [A Meeting of the Coordination Committee of the International Trans-Caspian Transport Route Took Place in Tbilisi] [Electronic resource]. — URL: <https://report.az>

[6] Perspektivy` razvitiya Transkaspiskogo mezhdunarodnogo transportnogo marshruta. Bangkok, avgust 2016 g. [Prospects for the Development of the Trans-Caspian International Transport Route. Bangkok, August 2016] [Electronic resource]. — URL: <http://www.unescap.org>

[7] Pol`sha prisoedinilas` k Transkaspiskomu mezhdunarodnomu transportnomu marshrutu [Poland Joined the Trans-Caspian International Transport Route] [Electronic resource]. — URL: <https://az.trend.az>

[8] *Saduov M. T. Geostrategicheskie i e`konomicheskie vozmozhnosti koridora TRASEKA* [Geostrategic and Economic Opportunities of the TRACECA Corridor] // *Transportny`e koridory` Evrazii: novy`e puti sotrudnichestva : mat-ly` Mezhdunar. konf. (Astana, 20 aprelya 2015 g.)* [Transport Corridors of Eurasia: New Ways of Cooperation: materials of International Conference (Astana, April 20, 2015)]. — Astana : Kazakhstan Institute for Strategic Studies under the President of the Republic of Kazakhstan, 2015. — Pp. 64–69.

[9] Sozdan Transkaspiskij mezhdunarodny`j transportny`j konsorcium [The Trans-Caspian International Transport Consortium was Created] [Electronic resource]. — URL: <https://az.trend.az>

[10] *Urynbasarov B. P. Shelkovy`j put` : novy`e vozmozhnosti sotrudnichestva* [Silk Road: New Opportunities for Cooperation] // *Transportny`e koridory` Evrazii: novy`e puti sotrudnichestva : mat-ly` Mezhdunar. konf. (Astana, 20 aprelya 2015 g.)* [Transport Corridors of Eurasia: New Ways of Cooperation: materials of International Conference (Astana, April 20, 2015)]. — Astana : Kazakhstan Institute for Strategic Studies under the President of the Republic of Kazakhstan, 2015. — P. 36–41.

[11] Avrasiyanın ən effektiv logistik məkanı [Elektron resurs]. — URL: <https://www.azerbaijan-news.az/view-192822/avrasiyanin-en-effektiv-logistik-mekani>

[12] "Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı" QSC. Statistik icmal 2015. Bakı, 2016. — 16 s. [Elektron resurs]. — URL: <http://portofbaku.com/>

[13] Əliyev İlham. İnkişaf məqsədimizdir. Otuzuncu kitab. — Bakı : Azərənşr, 2016. — 408 s.

[14] All news in one address [Electronic resource]. — URL: <https://aqreqator.az/en/iqtisadiyyat/760555>

[15] Basic Multilateral Agreement on International Transport for Development of the Europe-the Caucasus-Asia corridor [Electronic resource]. — URL: <http://www.traceca-org>

[16] Baku declaration on the development of transport cooperation in the Black and Caspian seas region [Electronic resource]. — URL: <http://www.bsec-organization.org>

[17] Information on the Implementation of the Strategy of the Intergovernmental Commission TRACECA for Development of the International Transport Corridor “Europe-the Caucasus-Asia” for the period up to 2015 [Electronic resource]. — URL: <http://www.traceca-org>

[18] Joint declaration on the connection of the Black Sea transport network with the trans-european transport network within the framework of the Euro-Asian transport links [Electronic resource]. — URL: <http://www.bsec-organization.org/>

[19] Partnership and Cooperation Agreement between the European Communities and their Member States, of the one part, and the Republic of Azerbaijan, of the other part [Electronic resource]. — URL: <https://eeas.europa.eu>