



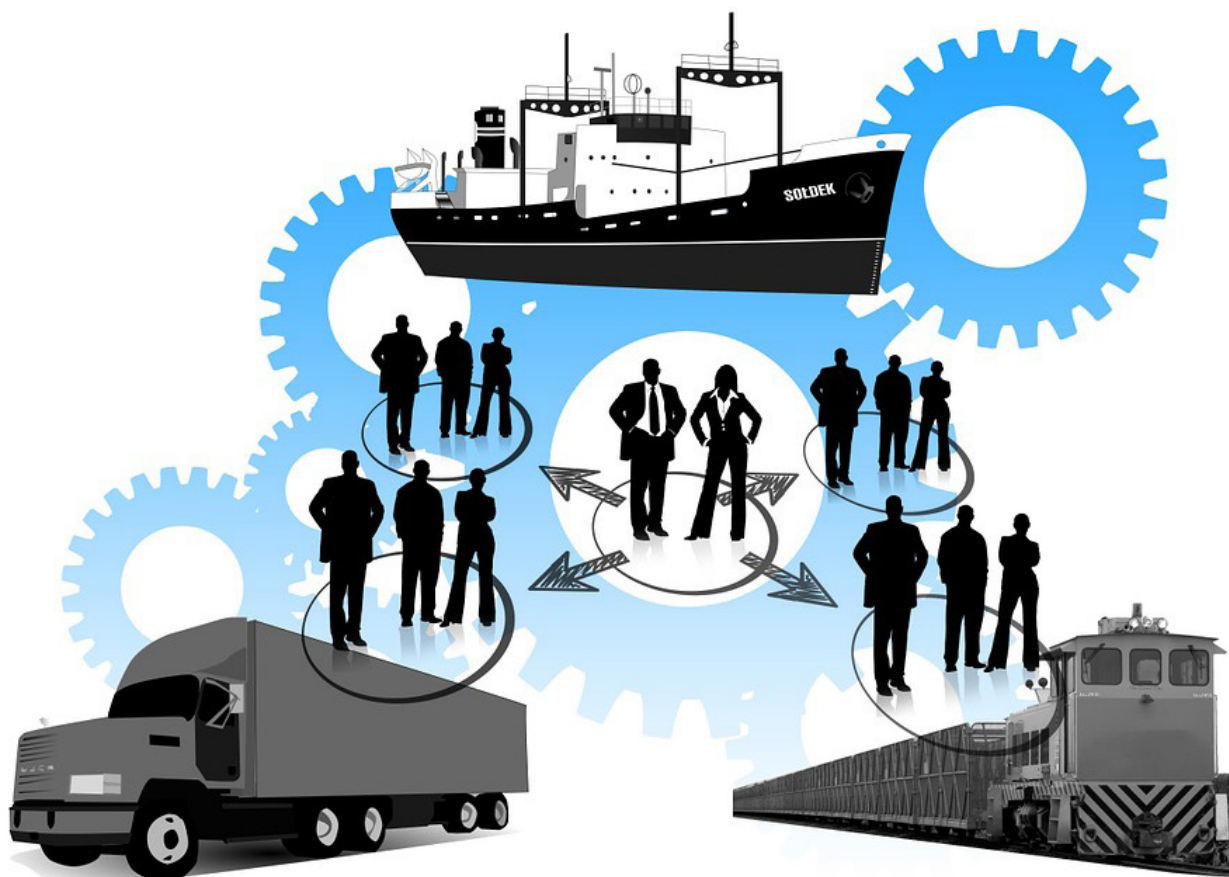
ЦЕНТР АНАЛИЗА
ЭКОНОМИЧЕСКИХ РЕФОРМ
И КОММУНИКАЦИЙ

Октябрь 2017

ОБЗОР
ЭКОНОМИЧЕСКИХ
РЕФОРМ
АЗЕРБАЙДЖАНА



Стратегическая дорожная карта по развитию логистики и торговли в Азербайджанской Республике



В Стратегической дорожной карте, наряду с целями и мишенями, отражающими перспективы развития на кратко-, средне- и долгосрочные периоды, указан также ряд приоритетов и мер для достижения указанных целей и мишеней, в том числе разработан детальный план мероприятий с отражением главных и иных исполнителей, сроков исполнения, индикаторов результата.

«Стратегическая дорожная карта по развитию логистики и торговли в Азербайджанской Республике» разработана как составная часть инициатив по формированию конкурентоспособной, диверсифицированной, инклюзивной и устойчивой экономики. Данная стратегическая дорожная карта определяет кратко-, средне- и долгосрочные перспективные направления экономического развития Азербайджана в сфере логистики и торговли на период до 2020 года, 2025 года и после 2025 года.

В приоритетах, установленных в рамках Стратегической дорожной карты, указана необходимость инвестиционных вложений в государственно-частное партнерство и проведены предварительные расчеты по последствиям влияния этих приоритетов. Наряду с этим, необходимым представляется также координация и продолжение в соответствующие сроки деятельности соответствующих ведомств, установленных в качестве исполнителей мер, подлежащих реализации по приоритетам.

ГЛОБАЛЬНЫЕ ТРЕНДЫ

В сфере торговли существуют три важных тренда, которые дают толчок глобальным направлениям. Для получения высокой добавленной ценности (стоимости) необходимо уделять этим трендам особое внимание.

- Во-первых, макроэкономические факторы положительно влияют на увеличение объема торговли между странами. За последние двадцать лет модель развития, базирующаяся на открытых рынках и либеральной торговле, стала главной моделью экономического роста. Глобальные соглашения, упрощающие торговые процедуры в рамках поддерживаемых Всемирной торговой организацией (ВТО) реформ, способствовали последующему ускорению этих направлений. В принципе,

торговля в настоящее время развивается, опережая темпы роста глобального ВВП.

- Во-вторых, факторы на уровне секторов и компаний также улучшают географическое распределение производственных сегментов. Так, с одной стороны, компании для того, чтобы воспользоваться возможностями роста на новых и развивающихся рынках, строят свою деятельность в новых географических ареалах, а с другой стороны, расширяют объемы производственных операций для использования возможностей низкозатратного производства. Развитие глобальных цепочек стоимости и углубление (расширение) вертикальной специализации еще более усиливают вышеуказанные тенденции.

- В-третьих, развитие некоторых эффективных механизмов развития поддерживает факторы на уровне макро- и микроэкономики. В этом плане развитие информационных и телекоммуникационных технологий, безусловно, рассматривается как один из основных факторов. Развитие в сфере финансирования торговли и разработка новых инструментов финансирования также способствовало росту объемов торговли.

Многие страны мира стремятся к извлечению экономической выгоды путем создания добавленной ценности (стоимости) через свои логистические центры, создаваемые на морских, сухопутных и железнодорожных грузоперевозках. Самая передовая мировая практика демонстрирует три главных фактора успеха при создании добавленной стоимости (ценности) через логистические центры:

- Первый фактор: для создания ценности необходимо обеспечивать равномерное развитие инфраструктуры и услуг с учетом высокой эффективности равномерного развития в выбранных цепочках поставки.

- Второй фактор: наличие ясной стратегии и продуманного планирования по инвестиционным вложениям в логистические центры является одним из важнейших факторов. С учетом того, что строительство высокопотенциальных центров требует объемных инвестиций, следует отметить необходимость проведения предварительных оценок рисков.

- Третий фактор: в процессе строительства логистических центров, как правило, не участвует частный сектор в позиции, способной обеспечивать в целом оптимизацию цепочки поставки. Кроме того, в общих чертах наблюдается отсутствие (нехватка) сильных логистических компаний, выступающих в качестве третьей стороны и осведомленных об эффективной оптимизации логистики в плане организации цепочек поставки. Наличие компонентов цепочки поставки под контролем государства, в том числе базы таможенных данных и прямых иностранных инвестиций рассматривается в качестве одного из важнейших факторов, влияющих на создание и развитие логистической системы.

АНАЛИЗ ТЕКУЩЕГО ПОЛОЖЕНИЯ

Географическое положение Азербайджана позволяет регулярно увеличивать объемы торговых операций. Стабильное развитие логистических активов страны будет способствовать повышению роли Азербайджана в региональной и международной торговле. Так, благодаря удобному географическому расположению Азербайджана на перечени транспортных коридоров Восток-Запад и Север-Юг наша страна имеет возможность извлекать выгоду как от транзитной торговли, так и от экспортно-импортных операций. Завершается реализация ряда инфраструктурных проектов, связанных со строительством нового морского порта и проведением железных дорог. С учетом данных активов и преимуществ, намечается реализация ряда инициатив

с целью увеличения торгового объема, получения более высокой стоимости (ценности) от транзитной торговли и повышения уровня участия частного сектора в сфере логистики путем создания на территории Азербайджана интермодальной и мультимодальной логистической инфраструктуры (перевозка груза несколькими видами транспорта).

Текущее состояние торгово-транспортных активов Азербайджана

Международные грузоперевозки по территории Азербайджана осуществляются в основном железнодорожным транспортом. Объемы импортных и экспортных операций в этих грузоперевозках довольно высоки, а объем транзитных грузов, перевозимых (доставляемых) в промежуточный пункт до их поставки в конечный пункт назначения, сравнительно низкий. Доля транзитных грузов в общем объеме грузов, перевозимых по территории Азербайджана железнодорожным транспортом в 2015 году, составила 23 процентов. Для сравнения следует отметить, что объем транзитных грузоперевозок по территории Грузии железнодорожным транспортом в аналогичный период составил 71 процент.

При этом преобладающая часть транзитных грузоперевозок осуществляется через Азербайджанские порты. Значительную часть перевозимых грузов составляют уголь, нефтепродукты, нефтяной кокс, минеральная продукция, сельскохозяйственные продукты, жидкие грузы в виде сырой нефти. Наряду с этим, ограниченные объемы контейнерных грузоперевозок прослеживаются как в железнодорожном транспорте, так и в портах.

С учетом существующих сильных сторон и возможностей страны, главная мишень Азербайджана в сфере логистики и торговли на период после 2025 года заключается в превращении страны в ведущий логистический и торговый

узел регионального значения путем создания эффективно функционирующих логистических центров с параллельным наличием стабильных связей с другими странами. Для выполнения поставленной задачи в Азербайджане будут формированы логистические и торговые центры, имеющие устойчивые связи с международными рынками. Для обеспечения эффективности проводимых в данных центрах операций будут внедрены передовые цифровые операционные модели, а в целях ускорения переходного процесса будет обеспечено последующее стимулирование участия в данной сфере частного сектора с одновременным поощрением прямых иностранных инвестиций.

SWOT-анализ сферы логистики и торговли

Сильные стороны

- реализация в стране ряда важнейших инфраструктурных проектов таких, как строительство нового портового комплекса и налаживание железнодорожного сообщения с соседними странами;
- законодательное закрепление различных льготных механизмов.

Слабые стороны

- слабое обеспечение логистической сферы квалифицированными кадрами;
- невысокий уровень производительности труда;
- нехватка финансов, неудовлетворительное состояние оборудования;
- неудовлетворительный уровень услуг маркетинга, сбыта и распределения;
- отсутствие в предприятиях современной модели бизнеса;
- низкие показатели потенциальной грузоподъемности (вместимости) судов, плавающих в бассейне Каспийского моря; преобладание ветряных дней на Каспийском море и малая глубина моря.

Возможности

- возможности создания добавленной стоимости (ценности) по транзитным грузам за счет создания свободной экономической зоны на территории Бакинского Международного Морского Торгового Порто и логистического узла ("hub") на территории Международного аэропорта имени Гейдара Алиева;
- государственная поддержка развития в стране логистики и торговли;
- наличие возможностей привлечения иностранных инвесторов к реализации намеченных проектов;
- благоприятное географическое положение страны и потенциал превращения ее в логистический и торговый узел регионального значения;
- увеличение объемов торговых операций и повышение конкуренции в регионе и мире;
- близость к крупнейшим региональным рынкам;
- запуск после снятия экономических санкций с Ирана транспортного коридора Север – Юг, соединяющего Иран с Россией и Европой, наличие возможностей перевозки в Европу через территорию Азербайджана иранских, индийских и пакистанских товаров.

Угрозы

- стагнация финансовых рынков;
- прогнозируемое снижение инвестиционной активности вследствие резкого падения цен на нефть;
- проблема стабильности курса валюты, являющаяся одним из главных факторов для иностранных инвесторов;
- задержки в завершении инфраструктурных проектов;
- сильная конкуренция с существующими транспортными маршрутами (Транссибирский, Транссиб-Казахстанский маршрут и морские перевозки), являющимися альтернативой транспортному коридору Восток-Запад, объединяющему Европу со Средней Азией

и Китаем, в частности после объединения железных дорог Ирана и Туркменистана.

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ВЗГЛЯД

Стратегический взгляд до 2020 года

Стратегический взгляд Азербайджана в сфере логистики и торговли на период до 2020 года, наряду с привлечением региональных транзитных грузов, заключается в создании добавленной стоимости (ценности) по данным видам грузов.

Комментарии к стратегическому взгляду

Согласно установленным стратегическим целям (мишеням), предусмотрено осуществление семи приоритетов, охватывающих нижеследующие вопросы, путем использования сильных сторон и возможностей страны:

- приведение в долгосрочной перспективе проходящих через территорию страны транзитных коридоров в конкурентоспособное состояние с целью превращения Азербайджана в логистический и торговый узел регионального значения и усиление в связи с этим соответствующих мер;
- организация деятельности свободной торговой зоны, включая территорию Бакинского Международного Морского Торгового Порта, и разработка технико-экономического обоснования для планируемых свободных торговых зон;
- получение более высокой добавленной стоимости (ценности) от транзитной торговли для повышения объемов торговли и последующей диверсификации экономики Азербайджана.

Для исполнения мер, предусмотренных Стратегической дорожной картой, прогнозируется привлечение инвестиционных средств в размере

примерно 3160 миллионов манат, что будет обеспечено, в свою очередь, после проведения соответствующих технико-экономических обоснований за счет источников государственно-частного финансирования.

Долгосрочный взгляд до 2025 года

Долгосрочный взгляд Азербайджана до 2025 года нацелен на значительное совершенствование логистической и торговой инфраструктуры, а также на последующее обеспечение привлекательности страны в данном секторе и превращение ее в важный торговый и логистический узел.

Комментарии к долгосрочному взгляду

В целях превращения страны в логистический и торговый узел регионального значения до 2025 года будет проделана работа по созданию в Азербайджане баз компаний, действующих на региональном уровне, а также обеспечена благоприятность бизнес-среды для поощрения инвестиционных вложений и будут выдвинуты оптимизированные предложения и инициативы относительно данной сферы. Благодаря обеспечению целенаправленного развития в сфере логистики и торговли Азербайджан станет для региональных компаний логистическим и торговым центром.

В первую очередь, с целью оперативной интеграции Бакинского Международного Морского Торгового Порта в логистическую систему Международного аэропорта имени Гейдара Алиева и внутреннюю торговую сеть страны будет усилено автомобильное и железнодорожное сообщение. Для улучшения межрайонного сообщения основным приоритетом станет строительство и ремонт автомобильных дорог, а после доведения объема грузоперевозок до уровня, обеспечивающего экономическую эффективность, будет налажено и железнодорожное сообщение.

Будучи приоритетной задачей, за период до 2025 года посредством логистического и торгового центра будет обеспечено превосходство Азербайджана в таких областях, как обработка первичной и промежуточной продовольственной продукции, фармацевтика, производство пластиковых материалов и удобрений.

Логистическая и торговая сфера в Азербайджане до 2025 года будет развиваться в частности за счет инвестиций частного сектора. В данном направлении будут определены приоритеты государственных учреждений с параллельным осуществлением мер по обеспечению активного участия в данном процессе частного сектора.

Целевой взгляд на период после 2025 года

Целевой взгляд Азербайджана в долгосрочной перспективе заключается в эффективном управлении логистическими и торговыми центрами, имеющими стабильные связи с другими странами, с последующим превращением их в важный региональный узел.

Комментарии к целевому взгляду

Главной целью, поставленной на период после 2025 года, является создание на территории Международного аэропорта имени Гейдара Алиева логистического узла и мощного логистического и торгового центра, входящего в комплекс Бакинского Международного Морского Торгового Порта, а также свободной торговой зоны, где наряду с главными транспортными компаниями, будут располагаться центры и компании, специализирующиеся на оказании дополнительных логистических услуг, таких как упаковка, хранение и переработка. Данные компании будут пользоваться налоговыми льготами и освобождены от уплаты таможенных платежей, что даст толчок к повышению конкурентоспособности этих компаний

и развитию образа мышления, ориентированного на производство.

В пределах данного центра планируется расширить деятельность различных успешно действующих компаний, в частности, расширить производство трудоемкой продукции (к примеру, текстильной продукции) и инновационной (высоко технологической) продукции (например, фармацевтического и машинного оборудования).

Еще одной задачей, поставленной в перспективе на период после 2025 года, является расширение налаженной в стране логистической сети и в других регионах. К указанному периоду уже будет завершена вторая фаза строительства логистических и торговых центров вдоль границ Азербайджана, а деятельность функционирующих в регионах логистических и торговых предприятий будет держаться в центре внимания.

В целом, повышение уровня участия частного сектора в сфере логистики Азербайджана рассматривается как одна из основных задач. Планируется повысить долю участия частного сектора в процессе управления с сохранением инфраструктуры в собственности государства, а также повысить вследствие этого эффективность и добавленную стоимость (ценность) логистической сферы в экономике страны и совершенствовать операции, проводимые в цепочке поставок.

В сфере управления логистическими операциями будет создана и внедрена передовая технологическая инфраструктура. Различные операции по грузоперевозкам будут эффективно и рационально оценены и анализированы с обеспечением более эффективного управления посредством интеллектуальной системы, базирующейся на единой базе данных, куда будут включены поступающие от различных источников сведения касательно специальных видов товаров и особенностей транспортных

маршрутов.

ЦЕЛЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ

Несмотря на осуществление за 2015 год транзитных грузоперевозок по коридору Восток-Запад в объеме 150 миллионов тонн, доля Азербайджана в грузоперевозках остается малой. Объем торгового оборота между Средней Азией и Европой составляет примерно 40 миллионов тонн, а до 2020 года прогнозируется рост данного показателя свыше 56 миллионов тонн. По данному коридору через территорию Азербайджана за 2015 год было перевезено 9,5 миллионов тонн груза. Кроме этого, годовой торговый оборот между Россией и Ираном по коридору Север-Юг составил 4 миллиона тонн, а торговый оборот между Ираном и странами Черноморского бассейна – 2,3 миллиона тонн. Прогнозируется рост до 2020 года объема привлекаемых в Азербайджан транзитных грузов.

Вследствие максимального использования потенциала вышеуказанных транспортных коридоров, а также реконструкции или оптимизации инфраструктуры и других работ в сфере логистики:

- ожидается рост до 2020 года реального ВВП Азербайджана на 400 миллионов манат напрямую и 205 миллионов манат косвенно, в целом – 605 миллионов манат;
- будут созданы в целом 18900 новых рабочих мест, из них 10900 рабочих мест в данном секторе.

Для достижения поставленных задач до 2020 года определены следующие промежуточные цели (мишени):

- заполучить долю в грузоперевозках в соответствии с нижеуказанными показателями путем роста объема региональной транзитной торговли:
 - о По Среднеазиатскому и Черноморскому маршруту - 40 процентов;

- о По Среднеазиатскому и Европейскому маршруту – 25 процентов;
- о По Китайскому и Европейскому маршруту – 3 процентов;
- о По Российскому и Иранскому маршруту – 40 процентов;
- о По Иранскому и Черноморскому маршруту - 25 процентов.
- организация деятельности свободной торговой зоны, включая логистические и портовые услуги;
- создание в Азербайджане 5 или 6 логистических и торговых центров (создание четырех таких центров подлежит завершению до 2020 года). Прямое соотношение влияния логистического и торгового центра должно приравниваться к 20 процентам общего влияния логистического и торгового узла;
- рост доходов, полученных от операций воздушным транспортом, на 5 процентов.

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЦЕЛИ

- Логистика, как одна из приоритетных направлений развития ненефтяного сектора, выступает в качестве важнейшего фактора при координации всех остальных секторов экономики и играет роль катализатора в развитии (продвижении) этих секторов.
- Привлечение транзитных грузов к транспортным коридорам, проходящим по территории Азербайджана, создание в регионах логистических и торговых центров, повышение привлекательности страны путем детальной оценки потенциала производственных и инвестиционных центров, в том числе условий бизнеса, занятости и возможностей получения добавленной стоимости (ценности) с целью превращения страны в важнейший логистический и торговый узел региона.
- Для обеспечения конкурентоспособности Азербайджана на транспортных коридорах Восток-Запад и Север-Юг необходимо оптимизировать время и затраты на экспортно-импортные операции и перевозку транзитных грузов,

упростить погранично-пропускные процедуры и расширять дорожную инфраструктуру вдоль международных коридоров с приведением их в соответствие с международными стандартами.

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ МИШЕНИ

В Стратегической Дорожной Карте по развитию логистики и торговли в Азербайджанской Республике определены в целом 4 стратегические цели, а также соответствующие приоритеты по каждой стратегической цели, которые могут быть классифицированы в нижеследующем порядке.

Стратегическая мишень 1

- Создание благоприятной среды для роста торгового объема через территорию Азербайджана
- Усиление передовых позиций Азербайджана, как логистического и торгового узла регионального значения
- Завершение строительства Бакинского Портового Комплекса, железной дороги Баку-Тбилиси-Карс и железной дороги Астара-Астара
- Совершенствование операций в сфере логистики

Стратегическая мишень 2

- Получение более высокой стоимости (ценности) от транзитной торговли
- Превращение Баку в торговый узел регионального значения
- Создание центра обработки, ориентированного на торговлю
- Создание в Баку и различных регионах страны логистических и торговых центров.

Стратегическая мишень 3

- Применение эффективно действующих механизмов для реализации целей в сфере логистики и торговли
- Повышение уровня участия частного сектора в сфере логистики
- Разработка программы для

повышения уровня участия частного сектора в сфере логистики

МЕХАНИЗМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ

Для достижения намеченных стратегических целей требуется инвестиция в размере 3 миллиарда манат. Предусматривается осуществление финансирования исполнения мер, предусмотренных в Стратегической дорожной карте, за счет:

- средств государственного бюджета;
- средств внебюджетных фондов;
- средств Национального Фонда Поддержки Предпринимательства;
- местных бюджетов;
- средств местных учреждений, предприятий и организаций, вне зависимости от формы собственности;
- прямых иностранных инвестиций;
- кредитов банковской системы страны;
- кредитов, грантов, технической и финансовой помощи международных организаций и иностранных государств;
- иных источников, не запрещенных законодательством.

С целью обеспечения наиболее эффективного израсходования финансовых средств по установленным приоритетным целям бюджеты будут составлены в рамках процесса составления бюджета с учетом соответствующих показателей.

ИСПОЛНЕНИЕ, МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА

Мониторинг и оценка Стратегической дорожной карты

С целью успешной реализации Стратегической дорожной карты посредством необходимых инструментов, процессов и т.д. будут проведены мониторинг и оценка дорожной карты. В ходе мониторинга и оценки будет уделено внимание исполнению мероприятий по существу, индикаторам и конкретным показателям, достигнутым

по соответствующим приоритетам, а также соответствие к срокам исполнения. Мониторинг и оценка будут проведены на основе правил, разработанных на основе международной методологии.

Годовые рабочие программы рабочих групп будут согласованы с координационным ведомством с последующим утверждением главной исполнительной организацией. Ежеквартальные заседания рабочих групп будут проводиться с участием представителей координационного ведомства.

Отчет о выполненных в течение квартала работах будет представлен главной исполнительной организацией координационному ведомству не менее чем за 10 (десять) дней до предполагаемого ежеквартального заседания рабочей группы. Координационное ведомство представит главной исполнительной организации итоги квартального мониторинга и свои рекомендации на следующий период в течение 10 (десяти) дней с даты проведения заседания с учетом всестороннего анализа и оценки указанного отчета, а также обсуждений, состоявшихся на ежеквартальном заседании рабочей группы. Координационным ведомством и главной исполнительной организацией будут осуществлены меры для учета итогов мониторинга и рекомендаций в ежедневной деятельности рабочей группы.



www.iqtisadiislahat.org

www.ereforms.org

www.ecoreform.az



Баку, Ясамалский регион,
улица Ландау 16, AZ 1073



info@ereforms.org



(+994)12 5213318



/ iqtisadiislahat