

**МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ  
РЕСПУБЛИКИ**  
***АЗЕРБАЙДЖАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
УНИВЕРСИТЕТ***  
**ЦЕНР МАГИСТРАТУРЫ**

*На правах рукописи*

**Абдулалиева Замина Алям к.**

**МАГИСТРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ**

*на тему:*

**" Формирование глобальных логистических систем в  
Азербайджане"**

**Шифр и название специальности: 060408 - «Маркетинг»**

**Научный руководитель:**

**к.э.н., доц. Гулиев Э.Н.**

**Зав. кафедрой:**

**к.э.н., доц. Иманов Т.И.**

***Руководитель***

***магистерской программы:***

***к.э.н., доц. Л.А.Гаджиева.***

**Баку - 2015**

## О Г Л А В Л Е Н И Е

|                      |          |
|----------------------|----------|
| <b>Введение.....</b> | <b>3</b> |
|----------------------|----------|

### **Глава 1. Научно – теоретические основы развития логистических систем в условиях глобализации мировой экономики.**

|                                                                                                 |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.1. Социально-экономические аспекты глобализации мировой экономики в современных условиях..... | 9  |
| 1.2. Специфические особенности глобализации логистических систем.....                           | 17 |
| 1.3. Опыт формирования и развития глобальных логистических систем в ведущих странах мира.....   | 25 |

### **Глава 2: Экономика Азербайджана в условиях формирования глобальных логистических систем.**

|                                                                                       |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 2.1. Ретроспективный анализ направлений и уровня развития экономики Азербайджана..... | 40 |
| 2.2. Аналитическая оценка логистических систем национальной экономик...               | 52 |

### **Глава 3: Направления формирования глобальных логистических систем Азербайджана с учётом перспективных направлений глобализационных проектов стран Евразийского сообщества.**

|                                                                                                                                        |            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 3.1. Проблемы и перспективы развития экономики Евразийских стран в контексте глобализационных процессов стран мирового сообщества..... | 64         |
| 3.2. Настоящие и будущие глобальные логистические проекты Евразийских стран с участием Азербайджана.....                               | 81         |
| <b>Выводы и предложения. ....</b>                                                                                                      | <b>106</b> |
| <b>Список использованной литературы.....</b>                                                                                           | <b>112</b> |
| <b>Реферат.....</b>                                                                                                                    | <b>116</b> |
| <b>Xülasə.....</b>                                                                                                                     | <b>121</b> |
| <b>Summary.....</b>                                                                                                                    | <b>122</b> |

## **Введение**

**Актуальность темы.** В условиях глобализации мировой экономики необходимость логистики резко возрастает, ибо глобализация мировой экономики и современные межгосударственные глобальные логистические системы приводят не только к оптимизации общественного разделения труда и отраслевой структуры экономики отдельных стран, но и к сокращению производственных и сбытовых затрат на мировом уровне. От всего этого выигрывают как товаропроизводители, так и посредники с покупателями. В частности, активное экономическое сотрудничество между фирмами отдельных стран и континентов, в том числе обмен новейшими техническими достижениями и изобретениями способствует интеграции в различных областях деятельности и сближению уровней экономического развития отдельных стран. Например, известны примеры успешного формирования глобальных логистических систем в странах Европейского Союза, Юго-Восточной Азии, Северной Америки, благодаря которым страны, фирмы, а также товары из данных регионов стали более конкурентоспособными и востребованными. Опыт данных стран наглядно подтверждает естественное стремление стран к региональной интеграции. Этому способствуют сходство социально-экономических проблем, близость территорий, общность сырьевых и энергетических ресурсов, а также многих инфраструктурных коммуникаций, регулирование торговых и таможенных барьеров. Вместе с тем поиск новых резервов роста и обострение конкуренции подталкивают многие фирмы на поиск новых рынков сбыта, дешевых источников сырья и трудовых ресурсов за пределами национальных границ своих стран. Последние открывают возможности для новых витков глобализации мировой экономики и логистических систем.

Созданию глобальных международных логистических систем способствуют крупные международные транспортно - экспедиторские фирмы, страховые и посреднические компании, современные средства информатики, в том числе и

телекоммуникационные технологии, использующие такие глобальные сети связи, как «Интернет» и средства фиксации мест расположения различных движущихся объектов (транспортных средств, в том числе вагонов, контейнеров и т.д.) и недвижимостей, типа Американского GPS и Российского ГЛОНАСС (глобальная навигационная спутниковая система).

Значительное влияние на формирование системы глобальной логистики оказывают процедуры дерегулирования, проводимые многими странами для снятия торговых, таможенных, транспортных и финансовых барьеров на пути развития международных торговых, социально-политических и экономических взаимоотношений. Такие процедуры облегчают движение как товаров, так и информации и капитала через национальные границы различных стран, что для современной логистики и ее глобализации имеет решающее значение.

В современных условиях развитие экономики Азербайджанской республики требует поиска новых путей ускорения экономических реформ, позволяющих привлекать в страну самые передовые достижения науки, техники, технологии, а также организации управления производством и обращением. Одним из таких путей является формирование глобальных логистических систем в стране на макроэкономическом уровне. Исследования показывают, что подобные глобальные логистические системы позволяют создавать условия и механизмы не только для сокращения издержек в сфере обращения, но и дефицитных материальных, сырьевых, энергетических, финансовых, трудовых и прочих национальных ресурсов различных стран. Последнее же ассоциируется с созданием синергического эффекта в планетарных масштабах, что очень важно для общей экологии, а также для транснациональных корпораций, синдикатов, трестов и финансово-промышленных групп, действующих во всем мире. Наряду с отмеченными, актуальность данной темы для экономики нашей страны велика с практической точки зрения, т. к. Азербайджан является географически обусловленным и экономически оптимальным транспортно - стыковочным и перевалочным пунктом транспортной системы между государствами, расположенными как в Европе, так и в Азии. В связи с этим, после распада

Советского Союза роль известного «Шёлкового пути» для современного Азербайджана, как возобновленный глобальный транспортный проект, связывающий Европу с Азией, то есть Запад с Востоком и Север с Югом, значительно возрос. «Шёлковый путь» нашей стране необходим не только для собственного выхода на внешние рынки, но и для обеспечения перевозок грузов всех заинтересованных стран на коммерческой основе.

**Состояние изученности проблемы.** Различные проблемы совершенствования формирования региональных и глобальных логических систем и их организации рассмотрены в трудах зарубежных и отечественных ученых. К ним относятся труды Аникина Б.А., Гаджинского А.М., Голикова Е.А., Иманова Т.И., Самедзаде З.А., Смехова А.А., Сергеева В.И., Кизима А.А., Неруша Ю.М., Оруджева Ш.О., Чеботаева А.А., Шрайбфедера Дж., Эльяшевича П.А., и других. Каждый из этих и других ученых внес соответствующий вклад в развитие современной логистики, как науки об эффективном управлении материальными потоками, а в связи с ними информационными и финансовыми потоками. Между тем, как бы то не было, глубокие исследования приведенных и других ученых, они не могут охватить решение всех локальных и глобальных проблем логистики развивающейся и меняющейся региональной и мировой экономики. Поэтому каждое новое исследование, направленное на раскрытие той или иной проблемы логистики, в том числе предложенная магистерская диссертационная работа, должно найти свое научно-практическое понимание и достойную оценку.

**Цель и задачи исследования.** Целью данной магистерской диссертационной работы является исследование проблем и перспектив формирования мощных международных логистических систем в Азербайджане под воздействием глобализационных процессов в мировой экономике. Данной цели подчинено решение ниже приведенных задач:

- изучение нынешнего состояния и перспектив развития экономики Азербайджана в контексте его вовлечения в мировые глобализационные процессы;

- освещение достоинств географического расположения, природных и климатических условий, насыщенности ресурсного потенциала Азербайджана для раскрытия его скрытых возможностей участия в интеграционных процессах мировой экономики;

- исследование основных тенденций внешних экономических связей ведущих стран Азии и Европы, способных оказать влияние на эффективность формирования глобальных логистических систем в нашей стране;

- выявление научно – методического аппарата и последовательности процесса формирования глобальных логических систем;

- выявление базовых условий формирования глобальных логических систем в такой стране, как Азербайджан;

- экономическое обоснование или отвержение проекта формирования глобальных логистических систем в Азербайджане.

**Объект исследования данной работы** – это формирующиеся глобальные международные логические системы, их организационные возможности, а также составляющие элементы, способные повлиять на перспективы развития национальной экономики и экономические интересы Азербайджанской Республики.

**Предметом исследования** является совокупность условий и факторов, формирующих глобальные логические системы и организационные структуры их управления, в том числе с участием логистической сети Азербайджанской Республики.

**Методология и методика исследования.** Теоретической базой и методологической основой данного исследования являются фундаментальные труды ученых, заложивших основы экономической теории. Методика этой рабы

перенята от зарубежных и отечественных ученых, посвятивших свои исследования логистике и формированию глобальных логических систем в ряде стран мирового сообщества. В этой работе также учтены Законы принятые Национальным собранием Азербайджанской Республики, Указы Президента и программные документы правительства страны за последние годы по вопросам совершенствования глобальной логистической составляющей региональной и мировой экономики.

**Информационная база исследования.** При написании работы были использованы научные и научно-популярные публикации зарубежных и отечественных авторов по разрабатываемой тематике, открытые издания Комитета Статистики, а также сведения, собранные 14 мая 2015 года в г. Баку на XIV Международной выставке, посвященном транспорту, транзитным поставкам и логистике.

**Научная новизна** магистерской диссертационной работы состоит в том, что в ней впервые предпринята попытка комплексного рассмотрения вопросов формирования глобальных логических систем и их организации не только в отдельных странах мира, но именно в Азербайджанской Республике в условиях углубления и расширения процесса глобализации мировой экономики.

Новыми, в частности, являются следующие положения, выносимые на защиту:

- обоснованы и приведены базовые понятия, ключевые слова и определения, касающиеся тематики исследования;
- установлен системный и комплексный подход к формированию глобальных логических систем и их организации;
- самостоятельно разработаны ряд методических приемов исследования процесса формирования и развития глобальных логических систем и их организации;

- комплексно исследованы и учтены тенденции развития национальной экономики и прилегающих государств, на основе чего обоснованы базовые условия формирования и развития глобальных логических систем в такой стране, как Азербайджан.

**Практическая ценность работы.** Результаты настоящей данной исследовательской работы, в том числе выводы и предложения, могут быть учтены при рассмотрении проблемы усиления и глобализации логистической сети Азербайджана.

**Структура и объем исследования.** План данной работы и его содержание продиктованы логикой освещения разрабатываемой тематики. Данная диссертационная работа состоит из введения, трех глав, выводов и предложений, а также списка использованной литературы.

Выводы и предложения резюмируют исследования, освещенные в трех предыдущих главах.



# **Глава 1. Научно – теоретические основы развития логистических систем в условиях глобализации мировой экономики**

## **1.1. Социально-экономические аспекты глобализации мировой экономики в современных условиях**

Углубляясь в историческое прошлое стран и народов мира, становится очевидным на сколько мощную экономическую, социальную и политическую базу готовило человечество на путях к современной глобализации мировой экономики.

Действительно, смена общественно-экономических формаций, создание и разрушение огромных государственных образований в форме империй, новые географические открытия, интенсивное развитие рыночных отношений, неравномерное распределение между странами и народами природных богатств и борьба за их передел, интенсивное развитие транспорта, энергетики, связи и прочих отраслей, появление транснациональных компаний и прочее, являлись явными приметами грядущих глобализационных процессов. Глобализация мировой экономики это поистине примета и знамение нашего мирового времени, ведущая тенденция мирового развития, главный вектор современности, устремленный в грядущий век. Феномен глобализации затронул все стороны нашей жизни, оказал активное влияние не только экономики, но и на культурные, социальные и политические аспекты практически во всех странах мира. Глобализация в конечном итоге привели к международной интеграции и разделению труда, в результате чего покупая сегодня большинство товаров широкого потребления, мы могли бы сказать, что они сделаны не в такой-то стране, а в такой-то международной компании. Современная логистика, с одной стороны не могла остаться в стороне от этого процесса и с одной стороны, с другой стороны является приметой и фактором самой глобализации.

Под термином «международные логистические системы» понимается стратегия и тактика создания, как правило, устойчивых макрологистических

систем, связывающих бизнес - структуры различных стран мира на основе разделения труда, партнерства и кооперирования в форме договоров, соглашений, общих планов, поддерживаемых на межгосударственном уровне. Глобализация мировой экономики приводит к формированию глобальных логистических систем, отражающих в себе развивающуюся тенденцию мирового сообщества характеризующуюся движением предпринимательской деятельности от ее специализации по отдельным странам и регионам к мульти-организованному мировому рыночному хозяйству.

Одной из основных тенденций развития мировой экономики и макрологистических систем в мире является глобализация. Эта тенденция отражает, с одной стороны, глобализацию рынков сбыта готовой продукции (ГП), производства, снабжения материальными ресурсами (МР), рабочей силы, капитала, которые характерны для крупных транснациональных корпораций (ТНК) и финансово-промышленных групп (ФПГ), с другой — создание и развитие глобальных межгосударственных транспортно-логистических, телекоммуникационных, дистрибутивных и других макрологистических систем. В последние годы представители большинства крупных компаний осознали необходимость исследования возможностей, предоставляемых глобальным рынком. Например, многие фирмы обнаружили, что для эффективного применения логистики и организации управления МР необходимо производить оценку потенциала зарубежных источников сырья. В процессе экспорта ГП и эффективного проникновения на зарубежные рынки стала очевидной потребность организации глобальных логистических систем и сетей, развернутых во всем мире.

С другой стороны, крупные компании также географически расширили область проведения маркетинговых исследований потенциальных рынков сбыта своих товаров и источников сырья. Они все чаще стремятся к внедрению глобальных логистических концепций с целью обеспечения конкурентного

преимущества посредством повышения производительности, эффективности и дифференциации. При практическом рассмотрении данного вопроса

Таблица 1.1.

**Факторы, обуславливающие глобализацию мировой экономики\***

| <b>Фактор</b>                                   | <b>Краткая характеристика</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i><b>Экономический</b></i>                     | Огромная концентрация и централизация капитала, рост ТНК и ФПП, международная кооперация и разделение труда, международный маркетинг, электронная торговля, международная логистика                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <i><b>Политический</b></i>                      | Государственные границы постепенно становятся все более прозрачными, дают все больше возможностей для свободы передвижения людей, товаров и капитала                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <i><b>Международный</b></i>                     | Динамика глобализации связывается с датами крупных международных событий, стимулирующих процесс глобализации. Создание Европейского Союза (Конференция Европейских сообществ в Люксембурге в 1985 г., которая приняла Европейский акт (вступил в силу в 1987 г.), провозгласивший четыре свободы в международном движении товаров, людей, услуг и капитала). Конференция ГАТТ в Пунтадель Эсте в 1986 г., открывшая Уругвайский раунд переговоров (главным образом о снижении тарифов и других ограничений в торговле), который продолжался восемь лет. Воссоединение Германии, ликвидация СЭВ и Варшавского пакта, окончание «холодной войны» и т.д. |
| <i><b>Технический</b></i>                       | Развитие современных средств транспорта, информационных систем и технологий, связи и телекоммуникаций, гибких автоматизированных производств создают невиданные прежде возможности для быстрого распространения информации, технологий, товаров, финансовых ресурсов.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <i><b>Общественный</b></i>                      | Ослабление роли традиций, социальных связей и обычаев способствует мобильности людей в географическом, духовном и эмоциональном смысле.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <i><b>Либерализация<br/>дерегулирование</b></i> | Либерализация таможенного, торгового, налогового законодательства многих стран, дерегулирование транспорта усилили тенденцию к интернационализации экономической деятельности.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |

\* Сергеев В.И., Кизим А.А., Эльяшевич П.А. Глобальные логистические системы. Учебное пособие.- СПб.: Бизнес – пресс, 2001, с. 9.

логистические менеджеры сталкиваются с необходимостью выполнения большого объема работ, связанного с разработкой основополагающей концепции, планированием и реализацией логистических инициатив, эффективных в глобальном масштабе.

Кроме того, в условиях конкретной компании применение глобального логистического подхода требует обеспечения высокой степени координации отделов логистики, маркетинга и закупок.

На развитие мировой экономики в условиях ее глобализации оказывают влияние комплекс взаимосвязанных и взаимообуславливающих друг - друга факторов (табл.1.1).

Процесс глобализации имеет свою специфику как в плане географии распространения, так и в разрезе уровня экономики конкретных стран. Наряду с экспансией новых производственных и информационных систем и технологий глобализация приводит к усилению международной конкуренции. Во многих странах активно идут процессы слияния и поглощения или, напротив, разделения компаний с целью обеспечения более высокого уровня конкурентоспособности в той или иной отрасли экономики. В целом глобализация положительно влияет на эффективность экономики, но при этом отдельные отрасли испытывают возрастающее давление со стороны иностранных конкурентов.

Глобализация требует осуществления продуманной внешней экономической политики, особенно применительно к ввозу-вывозу капитала. Опыт показывает, что поскольку глобализация обостряет конкуренцию, то вследствие этого с большей силой и в более короткие сроки проявляется негативное воздействие последней на отрасли, которые в техническом и технологическом отношении отстают от более эффективно действующих иностранных конкурентов.

Основными движущими силами глобализации в логистике являются:

- экономический рост и перспективы развития глобальных рынков;
- регионализация;
- глобальная конкуренция;
- экспансия технологий;
- дерегулирование транспорта и развитие логистической инфраструктуры.

Тенденция экономического роста и подъема — характерная черта послевоенного развития экономики многих стран. Отличительными признаками

ее являются: расширение рынков за пределы национальных границ, продуктовая экспансия, рост экспорта и импорта, рост ВВП, географическая иммиграционная экспансия, более эффективное производство и возрастающий уровень жизни населения большинства стран. Экономический рост в индустриально развитых странах приводит к увеличению логистической производительности и эффективности, особенно для экспорта товаров. Поиск новых резервов роста и обострение конкуренции вызывают стремление многих фирм искать новые рынки сбыта, дешевые источники сырья и трудовых ресурсов за пределами национальных границ своих стран.

Тенденция экономического роста и подъема — характерная черта послевоенного развития экономики многих стран. Отличительными признаками ее являются: расширение рынков за пределы национальных границ, продуктовая экспансия, рост экспорта и импорта, рост ВВП, географическая иммиграционная экспансия, более эффективное производство и возрастающий уровень жизни населения большинства стран. Экономический рост в индустриально развитых странах приводит к увеличению логистической производительности и эффективности, особенно для экспорта товаров. Поиск новых резервов роста и обострение конкуренции вызывают стремление многих фирм искать новые рынки сбыта, дешевые источники сырья и трудовых ресурсов за пределами национальных границ своих стран.

Расходы в области мировой торговли и логистики постоянно возрастают. Объем международной торговли увеличивается темпами, превышающими темпы роста мирового производства в два раза.

На стабильный, устойчивый рост международной торговли оказали влияние ряд факторов:

- 1) развитие международного разделения труда и интернационализация производства;
- 2) НТР, способствующая обновлению основного капитала, созданию новых отраслей экономики, ускоряющая реконструирование старых;

3) активная деятельность транснациональных корпораций на мировом рынке;

4) регулирование (либерализация) международной торговли посредством мероприятий Генерального соглашения о тарифах и торговле (ГАТТ);

5) либерализация международной торговли, переход многих стран к режиму, включающему отмену количественных ограничений импорта и существенное снижение таможенных пошлин – образование свободных экономических зон;

6) развитие процессов торгово-экономической интеграции: устранение региональных барьеров, формирование общих рынков, зон свободной торговли;

7) получение политической независимости бывших колониальных стран. Выделение из их числа «новых индустриальных стран» с моделью экономики, ориентированной на внешний рынок.

Со второй половины XX века заметно проявилась неравномерность динамики внешней торговли. Это повлияло на соотношение сил между странами на мировом рынке. Доминирующее положение США было поколеблено. Так, если в 1950 году на долю этой страны приходилась 1/3 всего мирового экспорта, то в 1990 году – только 1/8. В свою очередь, экспорт Германии приблизился к американскому, а в отдельные годы даже превосходил его. Помимо Германии заметными темпами рос экспорт и других западноевропейских стран. В 90-е годы Западная Европа была главным центром международной торговли. Ее экспорт почти в 4 раза превышал экспорт США.

Пока развивающиеся страны в основном остаются поставщиками сырья, продовольствия и сравнительно простых изделий готовой продукции на мировой рынок. Относительное снижение спроса на сырье и продовольствие на мировом рынке к началу 90-х гг. означало уменьшение возможностей развивающихся стран для расширения экспорта. К тому же промышленно развитые страны увеличили свою долю в мировом экспорте продовольствия и сырья (за исключением нефти). Доля развивающихся стран в мировом экспорте этих товаров (без нефти) сократилась с 40% (1980 год) до 28% (табл.1.2).

Таблица 1.2.

### Крупнейшие государства-экспортеры в 1999 году\*

| Страны         | Экспорт, млрд. дол | Доля в мировой торговле, % |
|----------------|--------------------|----------------------------|
| США            | 512                | 12,3                       |
| Германия       | 421                | 10,1                       |
| Япония         | 397                | 9,5                        |
| Франция        | 236                | 5,7                        |
| Великобритания | 205                | 4,9                        |
| Италия         | 189                | 4,5                        |
| Канада         | 165                | 4,0                        |
| Гонконг        | 152                | 3,7                        |
| Голландия      | 148                | 3,6                        |
| Бельгия        | 131                | 3,1                        |
| Люксембург     | 121                | 2,9                        |
| Китай          | 96                 | 2,3                        |
| Сингапур       | 96                 | 2,3                        |
| Южная Корея    | 93                 | 2,2                        |
| Тайвань        | 73                 | 1,7                        |

- *Сергеев В.И., Кизим А.А., Эльяшевич П.А. Глобальные логистические системы. Учебное пособие.- СПб.: Бизнес – пресс, 2001. Как показывают исследования, из-за всеобщего экономического кризиса до начала 2015 года в составе и структуре крупнейших государств-экспортеров серьезных изменений не произошло.*

Последняя четверть XX века свидетельствует о возрастании роли Азиатско-Тихоокеанского региона в системе международных экономических отношений, в том числе в области международного товарообмена. По оценке Всемирного банка, к 2010 года более 45% всего объема мировой торговли будет сосредоточено в бассейне Тихого океана.

Характеризуя основные тенденции в географической направленности международной торговли, следует подчеркнуть тот факт, что развитие и углубление международного разделения труда между промышленно развитыми странами ведет к увеличению их взаимной торговли и уменьшению доли развивающихся стран.

Основные товаропотоки протекают в рамках «большой триады»: США-Западная Европа-Япония и Китай. Ежегодный товарооборот между США и ЕС составляет около 2 млрд. долларов. В 1994 году 17,6% экспорта ЕС направлялось в США и 17,3% импорта поступало из США.

Заметной тенденцией современной международной торговли является увеличение объемов торговли между развивающимися странами. В особенности заметна экспортная экспансия «новых индустриальных стран» (табл. 1.3).

Таблица 1.3.

#### Объем международной торговли в 2000-2010 годы

|                                                      | 2000-<br>2005гг. | 2006 г | 2007 г | 2008 г | 2009 г | 2010 г |
|------------------------------------------------------|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Объем международной торговли,<br>млрд.долл.          | —                | 3650   | 3600   | 4050   | 4700   | 5020   |
| Прирост объема международной торговли,<br>%          | 11               | 6      | -1     | 12     | 16     | 1      |
| Изменение уровня цен в международной<br>торговле, %  | 5                | 1      | -5     | 2      | 6      | 0      |
| Прирост объема международной торговли,<br>%          | 6                | 5      | 4,0    | 9,5    | 8      | 7      |
| Прирост импорта в промышленно развитых<br>странах, % | 6                | 4      | 2      | 7      | 8      | 6      |
| Прирост импорта в нефте-экспортирующих<br>странах, % | 5, 11            | 13, 13 | -2, 14 | -1, 11 | 0      | 3, 10  |

Согласно данным международных организаций (ООН, МВФ), в период с 1999 по 2009 год международная торговля росла ежегодно в среднем по 5,2%. Однако, начиная с 2007 года, ее рост был весьма неравномерным, тенденцией к замедлению. Так, если в 1999 году он составил 8,2%, то в 1993 году снизился до 4%. Основной причиной спада явился экономический кризис в промышленно развитых



страдах. В то же время темпы роста внешней торговли азиатских «новых индустриальных стран» превышали 10-процентный рубеж.

В 2011 году объем международной торговли вырос на 9,5%, что, по мнению экспертов ВТО, свидетельствует о преодолении тенденции спада с начала 2007 года. По сведениям Европейского банка реконструкции и развития, очередной рост объема международной торговли к началу 2011 года подтвердил правильность этого вывода.

## **1.2. Специфические особенности глобализации логистических систем**

*Напомним, что логистическая система - это в экономическом плане завершенная структура, объединенная едиными внутренними целями и задачами, включающая в себя взаимосвязанные звенья, принимающие участие в общем процессе управления материальными, а также параллельно с ними информационными и финансовыми потоками. Глобальные логистические системы обычно формируются на основе слияния деятельности, т.е. экономических и организационных целей, задач и функций относительно разобщенных локальных логистических структур и систем. Под термином "глобальная логистика" многие специалисты понимают стратегию и тактику создания, как правило, устойчивых макрологистических систем, связывающих бизнес - структуры различных стран мира на основе разделения труда, партнерства и кооперирования в форме договоров, соглашений, общих планов, поддерживаемых на межгосударственном уровне. Для глобальной логистики характерна трансформация предпринимательства от его концентрации и специализации в отдельных странах к мультиорганизованной мировой рыночной экономике. Именно глобальные логистические подходы позволяют находить наиболее эффективные пути и формы товародвижения на мировом рынке.<sup>1</sup>*

Исходя из исследований ученых и наблюдений практических работников, занимающихся различными проблемами экономики, становится очевидным, что

---

<sup>1</sup> Сергеев В.И. и др. Глобальные логистические системы: Учебное пособие В.И. Сергеев, А.А. Кизим, П.А. Эльяшевич /Под общ. ред. В.И. Сергеева. –СПб.: Издательский дом «Бизнес-пресса», 2001. – С.240

каждая страна втягивалась в международные глобальные логистические проекты под воздействием множества объективных и субъективных факторов. Перечислим некоторые из них:

- Общественно- экономическая система;
- Уровень развития национальной экономики каждой из заинтересованных стран;
- Нерешенность экономических и социальных проблем внутри каждой из заинтересованных стран;
- Ограниченность природных богатств в одной стране, а также их наличие и изобилие в других странах;
- Неравномерность уровней экономического развития и социального обеспечения отдельных стран;
- Развитие науки, техники и технологии;
- Уровень транспортной и дорожной обеспеченности группы страны, через которые проходят глобальные логистические коридоры;
- Уровень развития производственной, социальной и рыночной инфраструктуры;
- Степень развития и внедрения в управление материальными потоками перспективных информационно - коммуникационных технологий;
- Экономическая и политическая зависимость от более мощных и развитых стран;
- Уровень развития международных торговых и экономических отношений и т.д.

Исходя из отмеченного, видно, что международные глобальные логистические проекты в основном реализуются исходя из проблем, связанных с реализацией экономических задач. Однако, в любом случае для их осуществления нужна политическая и экономическая стабильность в регионах, где они претворяются в жизнь, добрая воля руководителей заинтересованных в них государств, финансовое и технико- технологическое инженерное

обеспечение и пр. При всем этом, международные глобальные логистические проекты во многом зависят от процессов, протекающих в мировой торговле.

Анализируя данные процессы, становится очевидным, что либерализация является основной тенденцией процессов, протекающих в мировой торговле. В частности, в течение последних лет многие страны вступают в экономические союзы, приводящие к значительному снижению уровня таможенных пошлин, отменены многие ограничения, квоты и т. п. Однако, существует целый ряд проблем, ограничивающих возможности для глобализации логистических систем. Одна из основных - нарастание протекционистских тенденций на уровне экономических группировок, торгово - экономических блоков стран, во многом противостоящих друг - другу.

Первым шагом к образованию торгово-экономических блоков становится создание зон свободной торговли. Согласно оценке мирового банка, в 2000-2010 годы в рамках таких зон осуществлялось около 42% мировой торговли. Обеспечение такого громадного объема торгового обращения было немыслимо без формирования соответствующей глобальной логистической системы. Поэтому подобные высоко пропускные логистические структуры были действительно сформированы, их плодами будут пользоваться еще многие годы.

Среди наиболее известных зон - Европейская ассоциация свободной торговли (ЕАСТ), Европейский союз (ЕС), северная американская зона свободной торговли (НАФТА), Организация Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) и др.

Во время действия соглашения, ГАТТ (Генерального соглашения по тарифам и торговле) государства, снижая таможенные пошлины, компенсировали их т. н. нетарифными барьерами. К ним можно отнести дотации национальному производству, введение различных стандартов и норм, сертификацию товаров. На Уругвайском раунде ГАТТ были подняты вопросы об охране интеллектуальной собственности, санитарном и фитосанитарном контроле, которые также могут стать преградой на пути свободной торговли. Все

эти вопросы предстоит теперь решать Всемирной торговой организации.

Для Азербайджанской Республики очень важно, что расширяется сфера деятельности новой организации. Помимо традиционной торговли товарами она будет охватывать и сферу услуг, т. е. банковские, страховые, транспортные и другие операции, а также вопросы защиты торговых аспектов интеллектуальной собственности и инвестиций. Процесс присоединения к Всемирной торговой организации займет, видимо, длительное время. Как показывает практика, процесс присоединения к ГАТТ/ВТО для разных стран занимал от нескольких месяцев до нескольких лет.

Международное разделение труда и кооперация привели к созданию большого количества (транснациональных корпораций) ТНК, использующих в бизнесе глобальные логистические цепи и каналы\*, прежде всего в дистрибуции товаров. Перспективы развития глобальных логистических каналов связаны с увеличением отдачи на вложенный капитал, более низкими тарифами логистических посредников в других странах, лучшими финансовыми и другими условиями. Созданию межгосударственных логистических каналов способствуют крупные международные транспортно-экспедиторские фирмы, страховые компании, а также глобальные телекоммуникационные сети, о чем уже упоминалось ранее.

За последнее десятилетие произошли значительные изменения в области регулирования международной торговли. Многие торговые барьеры были упразднены либо существенно уменьшены. Это в первую очередь относится к странам ЕС, Юго-Восточной Азии, США и Канады и другим мировым регионам. В целом на мировом уровне наблюдается увеличение деловой активности. Благодаря развитию индустрии морских, железнодорожных и авиационных контейнерных перевозок четко разграниченные национальные и отдельные региональные рынки со временем постепенно трансформируются в глобальный рынок. Возникновение глобального рынка также обусловлено формированием

потребностей, общих для всех потребителей, независимо от страны или региона.

---

*\* **Логистическая цепь** – множество элементов – звеньев логистической системы, линейным образом упорядоченные по материальному и сопутствующим ему потокам с целью определения и проектирования необходимого перечня логистических операций, функций и издержек.*

***Полная логистическая цепь** – линейно упорядоченные звенья логистической системы, направленные от поставщика материальных ресурсов к потребителю готовой продукции.*

***Логистический канал** – упорядоченное множество взаимосвязанных звеньев логистической системы, состоящее из ряда полных логистических цепей ( или их участков).*

В результате развития средств коммуникации у людей во всем произошло формирование сходных потребительских предпочтений. Следствием этого стал отказ от традиционных товаров и выбор новых, более качественных и дешевых продуктов.

Данное предпочтение новым (глобальным) товарам является результатом воздействия культурных и экономических факторов. Высококачественный товар, предлагаемый по цене соответствующей местному уровню цен, является более привлекательным для людей во всем мире. Кроме того, использование продукта аналогичного тому, что предлагается на рынках более развитых и благополучных стран, создает иллюзию соответствия уровню жизни в этих странах.

Производитель, принимая решение о предложении своего товара в самых различных частях света, обычно предусматривает различия, как в политике продвижения товара, так и в самом товаре. Данная дифференциация производится в зависимости от выбранного рынка сбыта и, в конечном счете, приводит к формированию глобальной логистической системы.

Глобализация мировой экономики связана с экономическими, социальными и финансовыми интересами отдельных регионов, стран, континентов, а также фирм, корпораций, синдикатов, финансово- промышленных групп и т.д. При этом, страны, имеющие близкое географическое расположение, а также общие интересы могут близко сотрудничать, вступив в частности в логистические региональные союзы.

Конечно, глобализации присущи как положительные, так и отрицательные черты. Для осознания последствий глобализации необходимо проследить за процессом становления нынешней мировой системы и сопоставить её с текущим состоянием. Между ними можно заметить большую разницу. Причина в том, что мировая экономика изменчива. При этом большинство изменений не являются ни эволюционными, ни линейными.

Основным противоречием современной эпохи глобализации является противоречие между усиливающейся потребностью мира в единой экономике и господством национально - государственной формы хозяйствования. В этих условиях, региональные и международные организации и правительства должны взаимодействовать с множеством негосударственных факторов. Глобальная экономика дала корпорациям беспрецедентные ресурсы. В настоящее время агентами международных экономических изменений являются глобальные организации бизнеса. При этом, их успех зависит от того, в какой степени они способны осознать требования нового, крайне конкурентного окружения. Другие организации, индивиды и даже правительственные органы (включая военных) могут извлечь для себя преимущества, следуя по пути, указанному этими глобальными организациями бизнеса. Реакция ТНК на глобализацию является ключом для понимания того, какие силы, идеи и взгляды будут формировать общечеловеческое будущее.

Мир глобальных корпораций заметно изменился в результате технологической революции. Глобальные многонациональные корпорации встречают новые вызовы и пытаются воспользоваться новыми возможностями, создаваемыми глобальными рынками. Это приводит к невиданной до сих пор консолидации (и слияниям). Глобальные компании имеют цели и интересы, которые распространяются за пределы национальных границ. ***Именно эти и подобные факторы формируют в себе основные особенности глобализации логистических систем в современный период.***

Индустриализация, модернизация, технологическое развитие имели место на протяжении последних двух столетий. Однако, все эти процессы так или

иначе приводит к глобализации не только мировой экономики, но и *системы организации и управления международными логистическими процессами*. История показывает, что глобализация кладет конец учету геополитических мотивов, поскольку страны могут добиться своих экономических целей рыночными методами, а безопасности путем многостороннего сотрудничества. Таким образом, глобализация не устраняет традиционные геополитические соображения. По-прежнему существуют конфликты из-за территории и границ, ресурсов, этнических и культурных различий. *Однако при этом экономическая целесообразность диктует необходимость взаимного сотрудничества посредством создания глобальных логистических систем, удовлетворяющих интересы каждой стороны.*

Формирование глобальных процессов и глобальных компаний на рынке требует глобализации логистики. Эти процессы идут параллельно друг другу. Глобальная логистика строится на основе современных информационных коммуникационных технологий (ИКТ). При этом, *такое новое явление, как виртуальный бизнес, требует формирования не абстрактной, а реальной логистической системы*. Структура организации подобной глобальной логистики в целом связана с усилением централизации. Однако такая стратегия не исключает принципов вертикально - горизонтальных построений.<sup>2</sup>

Основными движущими силами глобализации в логистике, согласно Д. Бауэрсоксу, являются:<sup>3</sup>

- экономический рост;
- перспективы развития глобальных логистических цепей (каналов);
- регионализация;
- экспансия технологий;
- дерегулирование.

---

<sup>2</sup>Назаренко В.М., Назаренко К.С. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности. -М.: Центр экономики и маркетинга, 2000 – С.512

<sup>3</sup>Сергеев В.И. и др. Глобальные логистические системы: Учебное пособие В.И. Сергеев, А.А. Кизим, П.А. Эльяшевич /Под общ. ред. В.И. Сергеева. –СПб.: Издательский дом «Бизнес-пресса», 2001. – С.46

На пути развития международной логистики продолжают оставаться множество барьеров. Глобализации логистики мешают не только политические, экономические и эмоциональные ограничения, но также торговые, финансовые, таможенные и других барьеры, обусловленные разными причинами, в том числе различиями политических систем, экономического и социального уровня развития стран, жизненного уровня и т.д. Такие барьеры имеются, например, между странами Закавказья, но и Европейскими и Азиатскими странами, между ЕС и Россией, США и Мексикой, странами ЕС и США и т.д.

**Выделяют три группы барьеров в развитии глобальной логистики:**

**1. Рыночные барьеры** отражают конкурентную борьбу за источники дешевых сырьевых ресурсов, энергии, рабочей силы, а также за рынки сбыта товаров. Эти барьеры устанавливаются и поддерживаются как крупными компаниями за счет ценовой политики, информационных барьеров и т.п., так и за счет протекционистской государственной политики и законодательства.

**2. Финансовые барьеры** связаны с налоговой, таможенной, торговой политикой государства, с ограничениями ввоза капитала, с нормой банковского процента и т.п.

**3. Барьеры в распределении товаров** фирм-конкурентов из других стран, из которых наиболее важными являются транспортные, таможенные и торговые барьеры.

Экспортно-импортные операции в глобальных логистических системах, как правило, связаны с большим, чем в обычном логистическом менеджменте, объемом информации, более сложным документооборотом и требуют правительственного регулирования и привлечения необходимых логистических посредников (рис. 1.2).

Роль правительственных организаций в этой сфере (в частности таможни) сводится к упорядочению и регулированию потоков экспортно-импортных грузов, защите потребителей, предотвращению контрабанды запрещенных к ввозу-вывозу товаров и протекционистской политике в отношении своих



производителей, транспортных, экспедиторских и других компаний, участвующих в глобальных логистических цепях.



*Рис. 1.1. Экспортно-импортные операции в глобальных логистических системах*

### **1.3. Опыт формирования и развития глобальных логистических систем в ведущих странах мира**

Формирование и развитие глобальных логистических систем в разных странах мира происходило под воздействием локальных внутренних факторов и масштабных международных обстоятельств, причем, в течение определенного исторического периода и на конкретном географическом пространстве. В частности, на развитие глобальной логистики оказывают влияние так называемые международные каналные посредники, к которым обычно относятся:

- международные экспедиторы;
- транспортные компании;
- компании по управлению экспортными операциями;
- внешнеторговые компании и представительства;
- брокерские и агентские фирмы;
- компании по упаковке товаров в экспортно-импортных операциях;
- порты и др.

Особая роль среди каналных посредников в глобальных логистических системах принадлежит международным транспортно-логистическим фирмам. Обычно они выполняют большое количество логистических функций в глобальных каналах и системах, к основным из которых относятся:

- квотирование грузовых отправок в международных перевозках;
- букование грузовых мест и грузоместимости транспортных средств;
- подготовка коммерческих и таможенных документов;
- получение экспортных лицензий;
- осуществление экспортного декларирования для грузоотправителей;
- подготовка сертификатов, ветеринарных и других свидетельств;
- подготовка и получение консульских инвойсов;
- подготовка товарно-транспортных документов, погрузка, разгрузка, проверка отгрузочных документов, взвешивание, упаковка и другие операции;
- страхование;

- оплата за перевозки, расчеты с клиентами;
- получение приходных документов;
- представление документов в банк или экспедирование их в заданный пункт назначения;
- предоставление складских услуг (букование) в порту, грузовом терминале;
- осуществление интермодальных перевозок;
- предоставление собственных транспортных средств, трейлеров, контейнеров и др.

Большинство крупных международных транспортно-экспедиторских фирм (Shenker, TNT EW, ASG AB, BTL, FederalExpress, Scansped и др.) сертифицировано стандартами ISO-9002, что говорит о высоком уровне качества оказываемых ими логистических услуг.

*На формирование и развитие* глобальных логистических систем регионализация также оказывает значительное влияние. Региональные аспекты логистики можно рассматривать на уровне нескольких стран, расположенных в определенной географической зоне с общими границами. Образование в ряде регионов земного шара интеграционных регионов, состоящих из государств данного региона, отражает закономерности мирового развития. Целью интеграции государств различных географических зон, а также кластеризации расположенных в них предприятий, является объединение усилий для создания оптимальной структуры производства, стимулирования его обновления на базе новейших достижений науки и техники, повышения конкурентоспособности продукции, обеспечения ее сбыта и обновления экономики в духе глобальной логистики.

Известны многочисленные примеры успешных макрологистических региональных систем, например, для стран Бенилюкса (экономический союз Бельгии, Нидерландов и Люксембурга), США, ЕС и Канады, Юго-Восточной Азии. Региональный фактор усиливает тенденцию глобализации за счет таких аспектов, как сходство политических систем и экономического уровня стран, входящих в регион; близость социального уклада жизни, традиций, исторических

корней; миграция населения; единые источники энергии, сырьевые ресурсы; единая транспортная система и дорожная инфраструктура; отсутствие таможенных и торговых барьеров и т.д.

Зона свободной торговли состоит из группы стран, в рамках которой торговля беспошлинная и не имеет каких-либо количественных ограничений. За странами—участницами зоны свободной торговли сохраняется право самостоятельно решать вопрос о применении торговых ограничений к странам, не входящим в зону свободной торговли.

В таможенном союзе страны обязаны воздерживаться от применения видимых торговых ограничений по отношению друг к другу. Кроме того, участники таможенного союза должны поддерживать общие внешнеторговые тарифы для тех стран, которые не входят в таможенный союз.

Существенное значение для глобальной логистики имеют процедуры дерегулирования, проводимые многими странами, в частности ЕС, США и Канадой, в части снятия торговых, таможенных, транспортных и финансовых барьеров на пути развития международных торговых, социально-политических и экономических взаимоотношений. Эти процедуры облегчают обмен и движение капитала, товаров, людей, информации через национальные границы.

Логистическая деятельность на международном рынке несет в себе большой объем операций, которые отличаются друг от друга спецификой регионального сотрудничества.

Североамериканский рынок представлен двумя высокоразвитыми государствами — США и Канадой. Обусловлено это прежде всего их географической принадлежностью к одному континенту, а также уровнем развития.

Для логистической системы данного региона характерны следующие черты:

- обширная территория;
- необходимость наземных средств транспортировки;
- облегчённые условия таможенной документации.

США расположены в Западном полушарии, занимают свыше трети континента Северная Америка (площадь около 9,4 млн кв. км). На севере США граничат с Канадой, на юге — с Мексикой, на востоке омываются Атлантическим океаном, на юге — Мексиканским заливом, на западе — Тихим океаном.

По площади суши Канада занимает второе место в мире, ее территория составляет около 10 млн кв. км. Занимает северную часть материка Северная Америка и многочисленные примыкающие к ней острова: вдоль западных берегов — Ванкувер, королевы Шарлотты и др., на севере — Канадский Арктический архипелаг, у восточных берегов — Ньюфаундленд, Кейп-Бретон, Антикости и Принс-Эдуард. Канада граничит на юге и на западе с США. Государственная граница очень выгодна, так как между США и Канадой существуют тесные, выгодные для Канады торговые отношения. На севере эта страна омывается водами Северного Ледовитого океана, на западе — Тихим океаном, на востоке Атлантическим, то есть Канада имеет очень выгодные возможности использования морского транспорта. Протяженность морского побережья — 243 791 км.

Рынки этих двух стран являются динамично развивающимися, вызывающими повышенный интерес иностранных экспортеров. Как США, так и Канада имеют свои национальные рынки, несколько отличающиеся друг от друга по структуре импорта, ценообразованию, системам налогообложения и некоторым другим моментам. Однако особые отношения между этими странами, их географическая близость, экономические структуры позволяют со многих точек зрения рассматривать рынки этих стран как единый североамериканский рынок.

Одна из основных особенностей этого региона — высокая степень зависимости стран от международной торговли, что обуславливает заинтересованность правительственных органов США и Канады в либерализации международной торговли и формировании эффективных институтов и инструментов ее регулирования.

Еще в 80-е годы обе страны подписали Соглашение о свободной торговле (ССТ), в соответствии с которым было принято обязательство отменить пошлины во взаимной торговле на импорт. Кроме того, Соглашение предусматривает либерализацию в области инвестиций, содействие развитию торговли услугами, гармонизацию технических стандартов и торгового законодательства, касающегося двухсторонних экономических отношений.

Что касается логистической системы данного региона, в целом можно сказать, что здесь имеет место отлаженная, успешно функционирующая схема взаимодействия всех звеньев логистической цепи. Консалтинговая фирма *Armstrong&AssociatesInc.* оценивает емкость рынка логистических услуг США, предоставляемых специализированными компаниями на условиях аутсорсинга, в 77 млрд USD (если к этому показателю приплюсовать оборот логистических подразделений компаний, для которых логистика не является профильной сферой деятельности, то цифра увеличится в несколько раз).<sup>4</sup>

Важную роль в экономической и социальной жизни США играет транспортный комплекс. К транспортному комплексу США относят транспорт общего пользования — железнодорожный, воздушный, автомобильный, морской, водный, и трубопроводный. Значительную часть грузовых и пассажирских перевозок выполняют транспорт промышленных предприятий, индивидуальные легковые автомобили, персональные самолеты и т.п.

Материально-техническая база транспортного комплекса в основном современная, характеризуется большой мощностью и высоким качеством. Начиная с 80-х годов транспортный комплекс США вступил в полосу качественно новых сдвигов в области техники и технологий перевозок, прежде всего за счет широкого внедрения автоматизированных систем управления перевозочными процессами с использованием ЭВМ, микропроцессоров, волоконной оптики, лазеров, искусственных спутников земли и т.д.

Важнейшим направлением повышения качества транспортных услуг становится внедрение системы перевозок just-in-time (JIT, точно в срок), с

---

<sup>4</sup>А.Н.Тулембаева «Логистика» 3-е изд., 2008г. С.304

подачей грузов подвижного состава с точностью до минуты. Это позволяет заказчику обходиться без устройства дорогостоящих складов и сократить потребность в оборотных средствах.

На долю железных дорог приходится большая часть внутренних грузоперевозок США. По ним с запада на восток следуют руды металлов, лес, зерно, а в обратном направлении — машины и другие промышленные товары. Протяженность сети железных дорог США составляет около 265 тыс. км. Железные дороги располагают более 21 тыс. локомотивов (почти исключительно тепловозов) и около 800 тыс. грузовых вагонов средней грузоподъемностью порядка 70 т. Перевозки промышленных и сельскохозяйственных грузов, а также пассажиров на короткие расстояния осуществляются преимущественно автомобилями. Численность парка легковых автомобилей превышает 117 млн единиц (преимущественно машины личного пользования), грузовых — 44,8 млн единиц, автобусов — 0,5 млн единиц. Страну покрывает густая сеть автодорог разного класса — около 6500 тыс. км. Некоторые автодороги находятся в частной собственности, и за проезд по ним взимается плата. Автомобильный и авиационный транспорт перетянули к себе почти всех пассажиров, ранее передвигающихся поездами.<sup>5</sup>

Хорошо развит трубопроводный транспорт. Общая длина нефте-, газо- и продуктопроводов превышает 600 тыс. км. Важнейшие из них связывают юго-западные штаты с городами Севера.

Речной транспорт сохраняется главным образом на Миссисипи. Часть флота составляют танкеры и наливные баржи. Флот Великих озер состоит из крупных самоходных судов, которые по грузоподъемности близки к морским. Большая часть этих судов специализирована. Значение самого старого — морского — транспорта растет с увеличением трансокеанской торговли США, но американский флот устарел и стал неэкономичным, что вместе с частными

---

<sup>5</sup> Джонсон Дж., Вуд Д., Вордлоу Д., Мерфи-мл. П. Современная логистика. — М.: И.Д. «Вильямс», 2002. — 624 с.

кризисными колебаниями хозяйства вынуждает постоянно держать на приколе значительную часть судов.

Большое значение имеет воздушный транспорт, который осуществляет регулярные рейсы между городами США, а также в другие государства.

Одним из решающих факторов благосостояния Канады также является эффективная транспортная система. Вся ее южная часть объединена цепью железных дорог, шоссе и авиалиний, в северной части страны автомобильных дорог очень мало, так как большинство населения проживает в южной части. Самой длинной магистралью, связывающей степные районы с западными и восточными частями, служит Трансканадская магистраль, которую с полным основанием называют «главной улицей Канады».

Достаточно развит морской транспорт, имеется несколько крупных морских портов с большим грузооборотом, например Ванкуверский порт (грузооборот 40 млн.т. в год). В Манитобе находится единственный порт в Северном Ледовитом океане, на южном берегу Гудзонова залива (грузооборот 1 млн.т. в год). Развит речной транспорт — глубоководный путь по реке Святой Лаврентий (3370 км), крупнейшая транспортная артерия Канады; почти все порты, расположенные на этом пути, озерные. А речных портов всего два — в Квебеке и Монреале. Совокупный оборот компаний Канады, занимающихся логистическими операциями, в 2003 году составил 38 млрд USD, причем 68% этой суммы пришлось на долю автомобильных грузоперевозок. Все больше канадских компаний переходит на организацию бизнеса на основе индивидуальных заказов, минимизации складских запасов и доставки грузов «точно в срок».<sup>6</sup>

На долю грузовых автомобильных перевозок приходится 90% совокупного грузооборота транспортной системы страны, суммарные продажи сектора в 2003 году составили 26 млрд. USD. Быстроразвивающейся подотраслью канадской логистической индустрии является курьерская доставка с оборотом 3,5 млрд. USD в 2003 году.

---

<sup>6</sup>Смирнов И.Г., Косарева Т.В. Транспортная логистика: Навч. посіб. – К.: ЦУЛ, 2008. – 224 с.



Оборот железнодорожного транспорта в 2003 году составил 5,6 млрд. USD, из них на долю двух крупнейших железнодорожных магистралей (CanadaNorth и Canada Pacific) пришлось около 90%. В товарной структуре перевозок лидировали уголь, железная руда, пшеница, контейнерные грузы и калийные удобрения (в общей сложности 48% совокупного грузооборота). Межрегиональные перевозки составили 44% оборота отрасли, международные — 29% и внутрирегиональные — 26%. На долю США пришлось 32% всех грузоотправлений и 32% перевозок транзитных грузов — в аэропорты и морские порты Канады.<sup>7</sup>

Авиационные грузовые перевозки активно сотрудничают с курьерскими компаниями; многие международные авиакомпании предоставляют грузоотправителям интегрированные логистические услуги, активно инвестируют средства в информационные системы и сокращают временные окна для отгрузок.

В структуре грузооборота морских портов страны 85% приходится на международные грузы. Основными экспортными грузами являются уголь (19,5%), железная руда (17,5%) и пшеница (10,5%), а импортными — нефть (32,3%), уголь (15,5%) и железная руда (8,5%). Совокупный оборот канадских судоходных компаний в 2003 году составил 1,6 млрд USD, из них 825 млн USD пришлось на перевозку сырьевых товаров.<sup>8</sup>

В Канаде насчитывается примерно 1,1 тыс. экспедиторских компаний с Основную часть доходов они получают от побочных видов деятельности, в частности таможенного брокерства и складских услуг. Спрос на экспедиторские услуги стимулируется стремлением к минимизации складских запасов, распространением практики поставок «точно в срок» и тенденцией к уменьшению единичного размера товарных партий.

По мнению канадских экспертов, в стране и в ближайшие годы спрос на логистические услуги, предоставляемые как традиционными транспортными,

---

<sup>7</sup>[www.ohlogistics.com](http://www.ohlogistics.com)

<sup>8</sup><http://strategic.ic.gs.ca>

складскими и экспедиторскими фирмами, так и аутсорсинговыми компаниями, по-прежнему будет повышаться. Основным стимулом роста будут усиление значимости управления товаропроводящей сетью в корпоративных деловых стратегиях и дальнейшее расширение использования практики аутсорсинга.

Особенности логистической системы Европейского региона обусловлены прежде всего спецификой взаимоотношений стран—участниц Европейского союза. С января 2007 года численность членов этого интернационального содружества приблизилась к 30. Такое масштабное по количеству участников объединение отдельных государств является ярким примером интеграции. Совместными усилиями члены ЕС решают актуальные проблемы, разрабатывают общую стратегию и тактику. Это достаточно сложная задача — учесть интересы почти трех десятков государств и объединить их.

Это касается и логистической системы содружества. По географическому масштабу она не является столь большой, как в североамериканском регионе, однако более сложна и многогранна: многообразие языков, культур, политических и экономических систем, которые создают комплекс определенных барьеров в формировании глобальной логистической сети и ситемы.

Для регулирования барьеров в рамках ЕС создан ряд институтов, всех сфер деятельности. С целью мониторинга общеевропейской логистики еще в 1984 году была создана Европейская логистическая ассоциация, ЕЛА (European Logistics Association, ELA), образованная в результате объединения Европейского логистического форума (Амстердам, Нидерланды) и группы логистических обществ ФРГ. Штаб-квартира ЕЛА находится в Брюсселе (Бельгия).

К задачам ЕЛА относят:

- создание общеевропейского банка данных по логистике;
- проведение логистических исследований и их координация;
- разработка программ подготовки и повышения квалификации специалистов в области логистики;

- подготовка рекомендаций по проблемам логистики для Европейской комиссии и для национальных правительств;
- разработка и ведение многоязычного терминологического словаря по логистике (в 1992 году опубликован двухтомник этого словаря на английском, немецком, французском, голландском и испанском языках).

Один раз в два года ЕЛА проводит международную конференцию по логистике. В 1996 году ЕЛА учредила Европейский аттестационный совет по логистике, присваивающий квалификации специалистам в области логистики. Эта организация разработала и опубликовала аналитические обзоры по проблемам логистических издержек в европейских странах, снабжения, сбыта, утилизации отходов и др. ЕЛА выпускает видеофильмы, освещающие передовой опыт логистики.

Среди европейских логистических организаций следует отметить Союз немецкой логистики (Bundesverband Logistik, BVL), который был создан в 1976 году как федеральное объединение логистических операторов. Решение о его создании было вызвано развитием экономики и необходимостью координации действий логистических компаний, их взаимодействия как с другими бизнес-структурами, так и с общественными организациями для формирования у участников рынка правильного представления о логистике и путях ее совершенствования. BVL призван служить своеобразным мостом между наукой, бизнесом и производством. BVL играет значительную роль в ЕЛА, учитывая многолетний опыт Германии и ее вклад в развитие логистических инноваций.

Эффективность логистической системы Европы, имеет высокие показатели. В условиях объединенного рынка придают первостепенное значение транспортной составляющей. В рамках транспортной политики стран Европейского экономического сообщества этот вид коммуникаций считают структурно-технологической частью экономики государств и ЕЭС в целом, а высококачественное и эффективное удовлетворение потребностей в перевозках, в частности доставка «точно в срок», выступает на первый план.

Азиатско-тихоокеанский регион — формирующийся мировой полюс экономической мощи (наряду с США и Западной Европой). Здесь расположено большинство государств мира, наиболее динамично развивавшихся до глобального финансового кризиса конца 90-х годов. Среди ведущих индустриально развитых стран региона выделяются Япония, Китай с Гонконгом, Южная Корея, Тайвань, Сингапур, Австралия и Новая Зеландия. Доля региона в суммарном мировом ВВП увеличилась с 4% в 1950 году до 25% в 1995 году, и, по прогнозам, к 2025 году этот показатель может составить 40—50%. Чтобы удвоить национальный доход на душу населения, США и Великобритании потребовалось 50—60 лет, тогда как Китаю и Южной Корее — 10.<sup>9</sup>

В большинстве стран Азиатско-тихоокеанского региона (АТР) экономика имеет экспортную специализацию и продуктивное сельскохозяйственное производство. Здесь созданы исключительно благоприятные условия для привлечения иностранных инвестиций, особенно в связи с низкой арендной платой за землю и дешевой рабочей силой. Ориентированная на малый и средний бизнес экономика наиболее приспособлена для нововведений. В АТР сформировался один из мировых финансовых центров, где концентрируется значительный инвестиционный и торговый капитал. На главных перекрестках этих потоков расположены процветающие коммуникационные полюса с преференциальным режимом — Гонконг и Сингапур. При этом особых успехов добились страны, оказавшиеся в политической изоляции (Тайвань), и поверженная во Второй мировой войне Япония.

Близкое географическое расположение, общие нити истории, культурный дух, тесное экономическое сотрудничество — все это объединяет АТР. Однако для каждой страны характерны свои устои, нормы и национальные особенности регулирования тех или иных вопросов. Это относится и к логистической системе. Общим для логистики данного региона является использование в большей мере морского и воздушного транспорта при организации грузоперевозок. Другие

---

<sup>9</sup>Дергачев В.А. Геоэкономика. Современная геополитика. — Киев: ВИРА-Р, 2002. С.103

элементы логистической цепи приобретают особое для определенной страны значение.

Республика Корея также является страной с высокоразвитой экономикой. Объем перевозок вызывает повышение общей суммы транспортно-логистических расходов. Для их уменьшения правительством Южной Кореи было принято решение реформировать существующую систему логистики в соответствии с планом развития транспортно-логистической структуры до 2020 года. Государством все силы направлены на развитие эффективной логистической сети. Согласно плану в Южной Корее предусматривается создание пяти крупных логистических центров, которые планируется сформировать в стратегически важных регионах страны — Сеульском, Центральном, Ёнамском, Хонамском и Пусанском.

Значительные средства инвестируются из государственного бюджета в строительство пяти новых контейнерных терминалов, а также на расширение действующих терминалов в портах Пусан и Кваньян, реконструкцию международного аэропорта Инчхан, его связи с железнодорожной магистралью города Сон-гдо, аэропортом Кимпо и Сеулом. В планах правительства — создание экономических зон свободной торговли.

В настоящее время морские порты Пусан, Кваньян, Пёнтек модернизируются, увеличиваются их территории и акватории.

Транспортно-логистическая инфраструктура страны в перспективе будет включать 48 крупных грузовых терминалов. Половина из них будет находиться в районе порта Пусан. Этот порт играет исключительную роль во внешней торговле страны, через него проходит 40% общего объема экспорта и более 80% контейнеропотоков. Его причалы могут принимать почти 170 морских судов одновременно.

Правительство поставило задачу превратить порт Пусан и совсем новый контейнерный порт Гуаньян, расположенный в 15 км западнее Пусана, в крупнейшие в этом регионе транзитные транспортные узлы.

Положительным фактором развития логистики Южной Кореи остаются низкие тарифы на переработку контейнеров, которые позволили в последние несколько лет переориентировать на Пусан немало грузов из портов Японии.

По исследованиям Корейского морского института ContainerisationInternational, если принять расходы на прохождение контейнера через порт Пусан за 100%, то в Гонконге они составят уже 322, в Шанхае — 106, Каошунге — 107, Кобе — 277, Иокогаме — 249%.<sup>10</sup>

Как и в Южной Корее, правительство КНР уделяет огромное внимание развитию национальной логистической сети. Такое стремление государства совершенствовать данную отрасль объясняется прежде всего тем, что на китайском рынке наблюдается повышенный спрос на перевалку грузов, непропорционально растущий по отношению к производственным мощностям транспортно-логистической инфраструктуры.

Согласно экспертным оценкам, доля транспортно-логистических затрат колеблется от 17 до 35% ВВП. Это свидетельствует об огромном спросе на логистические услуги. Но уровень транспортно-логистических издержек у китайских компаний в структуре себестоимости товара довольно низок, что обусловлено низким уровнем развития инфраструктуры, технологий и отрасли в целом. Для сравнения: логистические затраты в США по самым максимальным оценкам не превышают 10% ВВП, в Японии объем затрат на логистику составляет 11—12% ВВП, в Европе — 9—11%, в Индии — 20%, в Таиланде — 19%, в Сингапуре — 8—10%.<sup>11</sup>

По оценке Economist Intelligence Unit, себестоимость производства некоторых групп китайских товаров складывается на 90% из затрат на логистику при полном производственном цикле. В среднем издержки на логистику и транспорт в конечной себестоимости товара составляют 25—30%.

И все же динамика роста транспортно-логистических услуг Китая впечатляет. С приходом на китайский рынок международных компаний вырос

---

<sup>10</sup>ГЕОЭКОНОМИЧЕСКИЙ СЛОВАРЬ-СПРАВОЧНИК. — Одесса: ИПРЭЭИ НАНУ, 2004. — С.149

<sup>11</sup>ГЕОЭКОНОМИЧЕСКИЙ СЛОВАРЬ-СПРАВОЧНИК. — Одесса: ИПРЭЭИ НАНУ, 2004. — С.162

объем внешней торговли, растет и внутреннее потребление, расширяется производство, и Китай превращается в «мировую фабрику», требующую не только вывоза готовой продукции на глобальные рынки, но и завоза сырья и развития внутренней логистики в пределах страны.

Вступление Китая в ВТО и либерализация иностранного капитала заметно оживили логистический рынок страны. Китайские транспортные предприятия оказались втянутыми в процесс логистической глобализации. Практически все мировые транспортно-логистические гиганты вошли на рынок КНР и расширяют здесь свое влияние.

Но не все так просто. С одной стороны, КНР готова была полностью открыть большую часть национального транспортно-логистического рынка для иностранных компаний. Но, с другой стороны, ужесточилось нетарифное регулирование, в результате чего появилась дискриминация иностранных игроков на внутреннем транспортно-логистическом рынке КНР.

Итак, логистика достигает уровня глобальной, участвуя в международном разделении труда, интернационализируясь, интегрируя и ставя перед собой совершенно новые задачи, которые зарождаются в рамках глобализации.

Интеграция подразумевает объединение сил государств, в разрешении вопросов, затрагивающих общие проблемы, и, таким образом, рассматривается в качестве результата интернационализации. Правительства стран всегда заинтересованы в расширении рынков сбыта национальной продукции, и потому развитию логистической деятельности уделяется особое внимание. Совершенствование логистической системы в условиях глобализации предполагает приведение ее в соответствие с современными требованиями всемирного хозяйства. Предпринимательская деятельность субъектов мировой экономики не стоит на месте.

## **Глава II. ЭКОНОМИКА АЗЕРБАЙДЖАНА В УСЛОВИЯХ ФОРМИРОВАНИЯ ГЛОБАЛЬНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ.**

### **2.1. Ретроспективный анализ направлений и уровня развития экономики Азербайджана**

По известным причинам Азербайджан в течение многих лет пребывания в составе Российской царской и коммунистической империй оставался в стороне от процесса глобализации мировой экономики и логистических структур. При этом, не стоит сбрасывать со счетов и неудачный опыт рыночной экономики, связанный с приватизацией государственного имущества.

Исследования показывают, что нынешняя Азербайджанская республика в процесс глобализации была вовлечена как независимый участник современной системы международных отношений и полноправный субъект международного права. Отвечая в адекватном порядке требованиям экономической, политической и культурной тенденций процесса глобализации, наша страна в данном процессе концепцию национального развития и стратегию проведения взвешенной внешней политики. Следует также отметить, что, будучи вовлеченной в процесс экономической глобализации, Азербайджан усиливает тенденцию интеграции на международном уровне, укрепляет сотрудничество, основывающиеся на национальные интересы страны, и обеспечивает выполнение задач и обязательств, вытекающих из требований современной эпохи в указанных сферах. В Азербайджане можно выделить следующие тенденции развития экономики:

**1. *Общэкономические условия:*** Под воздействиями быстрого потока инвестиций, преобладания на конъюнктуре нефтяного рынка, увеличения мультипликативного эффекта реформ, развития в регионах экономической активности и предпринимательства. Так, с 2005 года Азербайджан перешел на новый к этапу относительно интенсивного развития экономически. Уже в первый год этого периода экономический рост в Азербайджане составил 26,4%, чем в 3,8 раз опередил 7%-ый среднегодовой экономический рост в странах СНГ. В следующем же 2006 году экономический рост достиг 34,5%, что в 4,6 раза



опережает 7,5%-ый показатель в прочих СНГ.

Объем внутреннего валового продукта зависит от уровня экономического роста и количества населения. Несмотря на то, что в 2014 году рост ВВП в Азербайджане составил порядка 5,0 процентов, то общий темп экономического развития в 2005-2014 годы продолжал оставаться на высоком уровне. В этом годовом интервале средний темп экономического роста составлял более 18 %. Если в 2014 году по сравнению с 2000 годом ВВП России увеличилась в 6,4 раза, Беларуси – в 5,3 раза, Таджикистана – в 5,1 раза, Киргизистана – в 3,6 раза, то в Азербайджане ВВП увеличилась в 8,2 раза.

В последние 5 лет, среднегодовой темп ВВП, опережая среднегодовой показатель 2000-2005 годов в 4,2 раза, смог опередить среднегодовую динамику СНГ в 2 раза.

В результате этого быстрого роста, объем ВВП на каждого человека в 1995-2005 года составлял 10388,7 манат, а в последние 5 лет 29052,2 манат или же в 3,32 раза больше. Впервые в 2014 году, ВВП на душу населения составлял 4653,3 манат, а среднемесячная зарплата 325,0 манат, и эти показатели при сравнении с показателями 2005 года, в 3,1 и 2,6 раз больше. Если Азербайджан среди стран СНГ по объему ВВП в 2004 году занимал 8-ое место, то в 2014 году смог подняться на 4-ое место.

Стоит подчеркнуть, что развитые страны мира, чтобы вдвое увеличить объем ВВП тратили около 35-37 лет, тогда как на это Азербайджан потратил почти в 2 раза меньше времени (табл. 2.1).

В приведенной таблице за базовый период сравнения принят 1995 год. К тому периоду в результате распада бывших хозяйственно – экономических связей советских времен, войны в Нагорном Карабахе и внутренних распрей все основные показатели экономического и социального развития Азербайджана опустились до предельно критического уровня. Однако, неимоверные усилия, предпринятые высшим руководством страны во главе с Алиевым Г.А., в том числе, приостановление военных действий в Нагорном Карабахе, подписание ведущими странами мира в 1994 году соглашения, известного как Контракт века,

политическая и экономическая ситуация в Азербайджане стала меняться в лучшую сторону.

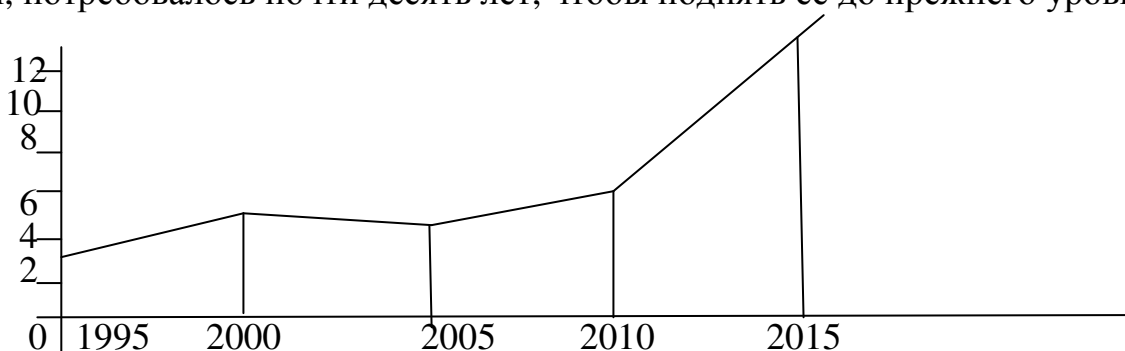
Таблица 2.1.

**Динамика социальных и экономических показателей Азербайджана**

| Годы | ВВП<br>(млн.<br>ман) | Годовой<br>прирост<br>ВВП, % | ВВП на<br>душу<br>населения | Инвестиции,<br>приобретенные<br>за счет<br>финансов<br>(млн. ман) | Годовой<br>прирост<br>инвестици<br>и, % | Соотноше-<br>ние<br>инвестиции<br>к ВВП, % | Прирост<br>среднеме-<br>сячной<br>зарплаты, % |
|------|----------------------|------------------------------|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|--------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| 1995 | 2133,8               | 88,2                         | 282,1                       | 480,7                                                             | 3,1                                     | 22,6                                       | 4,10                                          |
| 2000 | 4718,1               | 111,1                        | 593,2                       | 1289,8                                                            | 99,7                                    | 27,3                                       | 120,2                                         |
| 2005 | 12522,5              | 126,4                        | 1494,3                      | 6733,4                                                            | 115,7                                   | 53,7                                       | 124,2                                         |
| 2006 | 18746,2              | 134,5                        | 2208,2                      | 7415,6                                                            | 110,1                                   | 39,6                                       | 120,6                                         |
| 2007 | 28360,5              | 125,0                        | 3351,8                      | 10353,9                                                           | 139,6                                   | 36,5                                       | 144,8                                         |
| 2008 | 40137,2              | 110,8                        | 4603,7                      | 13328,0                                                           | 128,7                                   | 33,2                                       | 127,2                                         |
| 2009 | 35601,5              | 109,3                        | 4033,2                      | 10475,0                                                           | 78,6                                    | 29,4                                       | 108,6                                         |
| 2010 | 41574,7              | 105,0                        | 4653,3                      | 13929,0                                                           | 132,9                                   | 33,5                                       | 109,1                                         |

*Источник: Составлено на основе статистических данных ГКС*

Из приведенной таблицы видно, что в результате спада ВВП в 1991-1995 годы, потребовалось почти десять лет, чтобы поднять ее до прежнего уровня.



**График 2.1. Структура инфляции по факторам, в процентах(%)**

В результате проведенных руководством страны мероприятий к 2015 году удельный вес не нефтяного сектора в ВВП стал заметно расти. Так, реальный прирост ВВП в Азербайджанской Республике, в 2008 году составлял 15,7%, в 2009 году, в условиях экономического кризиса – 3,2%, а в 2010 году – 5,0 %. В результате эконометрических вычислений, проведенных Центральным Банком,

выяснилось, что 47% инфляции сформировались под воздействиями монетарных факторов, а 53% под воздействиями немонетарных факторов.

Среднегодовая инфляция составляла 3,5%, а в начале 2015 года в результате принятых правительством не популярных мер, она резко подскочила (график 2.1).

В сопоставлении с предыдущим годом, в 2010 году доход государственного бюджета увеличился на 17,7 % . При этом расходная часть бюджета возросла на 24,3 %. В 2014 же году доход государственного бюджета, в сравнении с планом был выполнен на 99,1%, а расходы – на 95,9%. В 2014 году дефицит государственного бюджета в стране равнялся 27,7%, который был восполнен за счет трансфертов из Нефтяного Фонда (табл. 2.2).

Таблица 2.2.

### **Главные показатели Государственного бюджета Азербайджанской Республики**

| Годы | Доходы бюджета, млн. ман | Годовой прирост бюджетных доходов, % | Вес в ВВП, % | Бюджетные расходы, млн. ман | Годовой прирост бюджетных расходов, % | Вес в ВВП, % | Бюджетные срезы, млн. ман | Вес в ВВП, % |
|------|--------------------------|--------------------------------------|--------------|-----------------------------|---------------------------------------|--------------|---------------------------|--------------|
| 2005 | 2055.2                   | 136.2                                | 17.3         | 2140.7                      | 142,5                                 | 18.1         | -85.5                     | 0.7          |
| 2006 | 3881.2                   | 188.2                                | 21.9         | 3789.1                      | 177.0                                 | 21.4         | 91.5                      | 0.5          |
| 2007 | 6006.6                   | 155.3                                | 23.8         | 6059.5                      | 159.8                                 | 24.0         | -52.9                     | 0.2          |
| 2008 | 10762.7                  | 179.2                                | 26.8         | 10680.0                     | 176.2                                 | 26.6         | 82.0                      | 0.2          |
| 2009 | 10325.9                  | 95.9                                 | 29.9         | 10567.9                     | 98.9                                  | 30.6         | -242.0                    | 0.7          |
| 2010 | 11402.5                  | 110.4                                | 27.7         | 11766.0                     | 111.3                                 | 28.3         | -363.5                    | 0.9          |

*Источник: Составлено на основе статистических данных ГКС*

Характерными особенностями экономического развития Азербайджана в 1995 -2015 гг. являются высокие темпы роста, превышение бюджетного расхода в вдвое над ростом ВВП (11,3 %), быстрые темпы увеличения государственных инвестиций, защита устойчивости национальной валюты и др.

В этот период темпы экономического развития, а также темпы развития валютных запасов намного опередили темпы роста иностранных долгов страны (график 2.2).

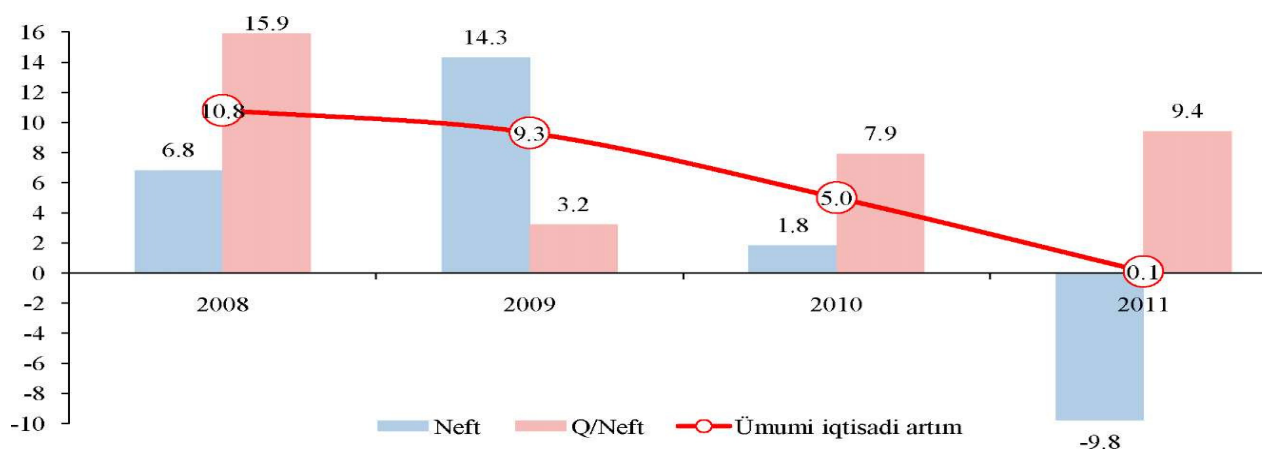


График 2.2. Экономический рост, в процентах (%)

Стратегические запасы валюты к 2014 году, по сравнению с 2001 годом, возросли примерно в 34,1 раза, и составили порядка 48 миллиардов долларов. Это в 10,8 раз больше по сравнению с иностранными долгами. Мировая практика показывает, что если иностранные долги в ВВП превышают 40 и более процентов, то экономика страны попадает в опасную зависимую ситуацию. В настоящее же время иностранные долги нашей страны составляют почти 9 % от ВВП.

В Азербайджане, кредиты, привлекаемые со стороны государства, связаны с обеспечением реализации инвестиционных проектов. Объем кредитов в 2013 году составил 88,5 % от иностранных долгов, а в 2014 году – 90,5 %. Темпы развития экономики страны в последние годы способствовали росту притока инвестиций.

Привлечение иностранного капитала играет важную роль в формировании экономики страны. Только в 2010 году во все сферы экономики были вложены инвестиции на сумму 17354,8 миллион долларов. С начала 1995 года приток иностранной инвестиции в экономику Азербайджана неустанно возрастали, Только в течение 2005-2010 годов их общая сумма составило 74095,3 миллион долларов. Из этой суммы 53,6 %, или 37184,1 миллион долларов были

выделены на развитие нефтяного сектора, а 46,4 % - на развитие не нефтяного сектора (таблица 2.3).

Таблица 2.3.

**Структура объема инвестиций, направленных в экономику (млн.  
долларов)**

| Годы | Все инвестиции, направленные в экономику | Внешний капитал | Внутренний капитал | Финансовые кредиты | Нефтяная промышленность | Предприятия совместными внешними капиталами |
|------|------------------------------------------|-----------------|--------------------|--------------------|-------------------------|---------------------------------------------|
| 2000 | 1441,4                                   | 927,0           | 514,4              | 262,9              | 546,1                   | 118,0                                       |
| 2003 | 4326,2                                   | 3371,0          | 955,2              | 238,3              | 2972,4                  | 45,4                                        |
| 2005 | 7118,5                                   | 4893,2          | 2225,3             | 698,4              | 3799,9                  | 230,5                                       |
| 2006 | 8300,4                                   | 5052,8          | 3247,6             | 983,5              | 3422,3                  | 368,4                                       |
| 2007 | 12066,1                                  | 6674,3          | 5391,8             | 1576,6             | 4003,3                  | 439,1                                       |
| 2008 | 16222,0                                  | 6847,4          | 9374,6             | 2357,9             | 3350,7                  | 494,1                                       |
| 2009 | 13033,5                                  | 5488,6          | 7564,9             | 1438,3             | 2412,7                  | 624,4                                       |
| 2010 | 17354,8                                  | 8247,8          | 9107,0             | 3405,9             | 2955,3                  | 659,6                                       |

*Источник: Составлено на основе статистических данных ГКС*

Инвестиции также способны обеспечивать финансовую безопасность страны. В 2014 году в Азербайджане доля инвестиций в ВВП составлял 52,1%, 7,4% которых являются внутренними, 24,7% - внешними инвестициями. Одним из основных задач Азербайджана является то, что если раньше большая доля внутренних инвестиций направлялся на нефтяной сектор, то в последние годы более 95% внутренних инвестиций направляется на не нефтяной сектор.

В целях привлечения инвестиций на не нефтяной сектор, государство создало Государственную Республиканскую Инвестиционную Компанию с капиталом 100 миллион долларов, и эта компания в период своей деятельности направила около 55 миллион долларов на не нефтяной сектор.

Статистические данные показывают, что экономический рост в Азербайджане в основном зависит от внешних факторов, и поэтому в экономической стратегии главными задачами считаются развитие экономических

отношений с другими странами, расширение инвестиции и внешней торговли.

2. *Финансовая стабилизация.* С переходом Азербайджана к рыночной экономике, финансовый рынок также перешел на новый качественный этап. При проведении государством финансовой политики, финансовые ресурсы законодательно распределяются между экономическими секторами. Как инструменты финансовой политики бюджет, налоги и кредиты являются важными факторами, обеспечивающими непрерывность стабилизационного процесса. При всем этом, мировая хозяйственно - финансовая система, а также «эмиссия» нефтяного доллара усиливают инфляцию. Среднегодовой рост суммы денег, находящихся в обращении из года в год увеличивался более чем на 10 процентов. В результате, финансовое обеспечение не нефтяного сектора возросло почти до 54,8%, к началу же 2015 года по сравнению с 2005 годом, денежный объем возрос в 6,9 раз и составил около 11102,1 млн. манат (график 2.3).

В 2014 году в Азербайджане банковские активы, по сравнению с 2013 годом, стали в 1,13 раз больше, и составили 11665,17 млн. манат.

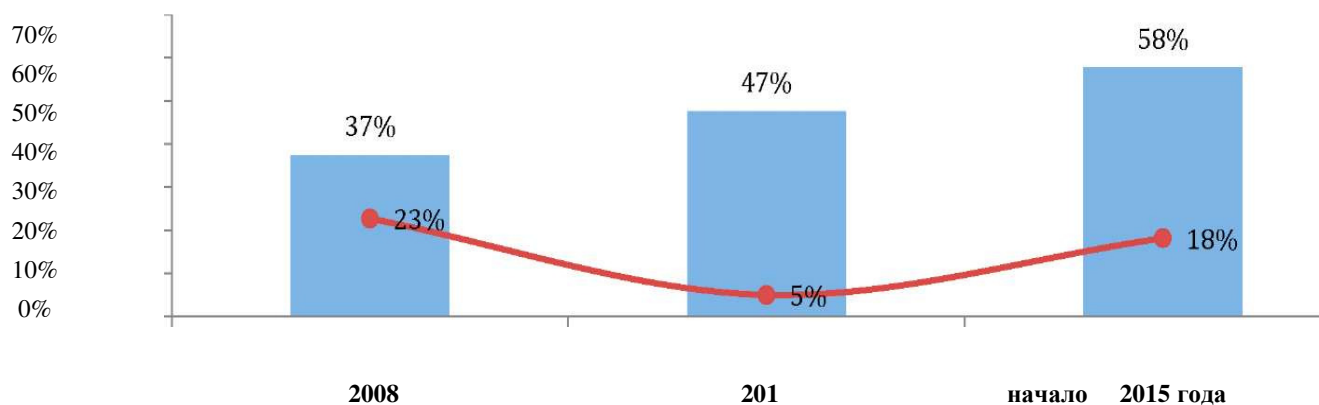


График 2.3. Соотношение стратегических валютных запасов к ВВП

В условиях спада мировой экономики и усиления инфляции, многие страны для поддержки ликвидных источников, в том числе Федеральная Система Запасов США, Европейский Центральный Банк, Центральный Банк России, а

также Центральный Банк Азербайджана предприняли непопулярные среди населения жесткие меры по спасению своих экономических систем.

Таблица 2.4.

**Отраслевая структура промышленного производства в Азербайджане  
за 2005- 2013 годы** (в процентах)

| <b>Показатели</b>                              | <b>2005</b> | <b>2006</b> | <b>2007</b> | <b>2008</b> | <b>2009</b> | <b>2013</b> |
|------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Вся промышленность</b>                      | <b>100</b>  | <b>100</b>  | <b>100</b>  | <b>100</b>  | <b>100</b>  | <b>100</b>  |
| <b>Горнодобывающая промышленность</b>          | <b>67,4</b> | <b>73,6</b> | <b>77,6</b> | <b>77,3</b> | <b>80,7</b> | <b>79,6</b> |
| Добыча нефти и природного газа                 | 63,8        | 69,7        | 73,8        | 76,7        | 74,5        | 76,4        |
| Добыча руды                                    | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,01        | 0,03        | 0,2         |
| Другие отделы горнодобывающей промышленности   | 0,3         | 0,2         | 0,2         | 0,2         | 0,2         | 0,2         |
| <b>Обрабатывающая промышленность</b>           | <b>25,9</b> | <b>20,9</b> | <b>18,9</b> | <b>18,5</b> | <b>15,9</b> | <b>16,7</b> |
| Производство бумаги, картона                   | 0,04        | 0,04        | 0,04        | 0,04        | 0,1         | 0,1         |
| Производство нефтяных продуктов                | 9,9         | 7,7         | 6,8         | 6,9         | 5,8         | 6,0         |
| Химическая промышленность                      | 2,4         | 2,0         | 1,1         | 1,3         | 0,8         | 1,0         |
| Металлургическая промышленность                | 3,2         | 2,8         | 1,5         | 1,7         | 0,5         | 0,7         |
| Ткацкая промышленность                         | 0,4         | 0,36        | 0,1         | 0,1         | 0,1         | 0,16        |
| Производство готовых металлических изделий     | 0,7         | 0,4         | 0,7         | 0,9         | 0,4         | 0,4         |
| Производство электрических оборудования        | 0,2         | 0,3         | 0,3         | 0,1         | 0,1         | 0,2         |
| Производство машин и оборудования              | 0,4         | 0,5         | 0,6         | 0,6         | 0,5         | 0,9         |
| Производство автомобилей                       | 0,1         | 1,0         | 1,3         | 1,4         | 0,3         | 0,4         |
| Производство других видов транспорта           | 0,2         | 0,1         | 0,1         | 0,2         | 0,1         | 0,1         |
| Производство резиновых и пластмассовых изделий | 0,3         | 0,2         | 0,2         | 0,2         | 0,1         | 0,1         |
| Производство ткацких изделий                   | 1,6         | 1,2         | 1,3         | 1,1         | 0,9         | 0,7         |

*Источник: Составлено на основе статистических данных ГКС*

### 3. Структурный фактор. Структурная политика, в системе рыночных

отношений, с одной стороны имеет в виду формирование правовых и институциональных основ деятельности экономических агентов, то с другой стороны она имеет в виду совокупность мероприятий направленных на рост объема производства.

В новых условиях формирование экономики Азербайджана на основе условий и принципов рыночных отношений потребовало внесения изменений структурную политику. В частности, структурные изменения в экономике нашей страны в первую очередь направляются на увеличение объема спроса и потенциального объема производства (табл. 2.4).

В 2000 году темп развития горнодобывающей промышленности была на 22,2% больше по сравнению с обрабатывающей промышленностью, а в 2010 году - на 62,9%. В 2005-2013 годы объем произведенных товаров в обрабатывающей промышленности увеличилась на 1,7 раз, а в горнодобывающей промышленности - в 3,7 раз.

В настоящее время правительство Азербайджана прикладывает все усилия на то, чтобы добыча нефти в стране стабилизировалось и в промышленном производстве удельный вес обрабатывающей промышленности возросло почти в 3 раза.

Заметим, что подобные меры серьезно скажутся на формировании глобальной системы логистике в нашем регионе.

4. *Импортно-экспортные операции.* В современный период, перед странами, попавшими под воздействие глобализации, в особенности перед Азербайджаном стоит проблема защитить внутренний рынок и усилить основы свободной - либеральной внешней торговли. Протекционизм является процессом защиты внутреннего рынка от инвестиций и иностранных предпринимателей, а фритредерство, наоборот, основывается на удалении барьеров на пути свободной международной торговли. Страны с сильной экономикой, товары и услуги которых являются высоко-конкурентными, проявляют заинтересованность в устранении барьеров, стоящих перед свободной международной торговле. Страны же, в экспорте которых преобладают природные ресурсы, при



устранении барьеров свободной торговли, рискуют остаться в проигрыше. В настоящее время до 50-60% объема промышленных товаров, произведенных в индустриальных странах, поставляются на международные рынки. В процессе глобальной интеграции, внешние экономические отношения играют важную роль. Одним из главных традиций в развитии хозяйственных отношений является диверсификация. Наряду с этой формой, в последние годы смогли развиваться такие формы, как научно-техническое сотрудничество, промышленная кооперация, военно-техническое сотрудничество и др. В общем можно прийти к выводу, что глобализация мировой экономики проводится на основе развития международных отношений, либерализации торговли, образовании норм современной коммуникации и информационной системы. Наряду с этими процессами, в мире ускоряется процесс развития отношений между странами на региональном уровне.

Таблица 2.5.

**Динамика внешнеторгового оборота Азербайджана за 2000-2012 годы  
(млн. долларов)**

|                                            | <b>2000</b> | <b>2005</b> | <b>2006</b> | <b>2007</b> | <b>2008</b> | <b>2009</b> | <b>2014</b> |
|--------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 1.Внешнеторговый оборот                    | 2971,3      | 8558,8      | 11638,9     | 11771,7     | 54919,7     | 20826,9     | 27924       |
| Экспорт                                    | 1745,2      | 4347,1      | 6372,2      | 6058,2      | 47756,2     | 14699,9     | 21324,7     |
| Вес, %                                     | 58,7        | 50,8        | 54,7        | 51,5        | 86,9        | 70,6        | 76,4        |
| Импорт                                     | 1172,0      | 4211,3      | 5266,7      | 5713,5      | 7163,5      | 6127,0      | 6599,3      |
| Вес, %                                     | 39,4        | 49,2        | 45,3        | 48,5        | 13,1        | 29,4        | 23,6        |
| 2. Сальдо (+; -)                           | 573,2       | 135         | 1105,5      | 344,7       | 40592,8     | 8572,9      | 14725,4     |
| 2. Внешнеторговый оборот на душу населения | 0,369       | 1013        | 1360        | 1358        | 6255,1      | 2340,8      | 3103,5      |
| Экспорт                                    | 0,217       | 0,515       | 0,745       | 0,699       | 5439,2      | 1652,2      | 2370,0      |
| Импорт                                     | 0,145       | 0,498       | 0,615       | 0,659       | 815,9       | 688,6       | 733,5       |

*Источник: Составлено на основе статистических данных ГКС*

Для создания независимого центра мировой хозяйственной системы, образуются

структуры региональной интеграции в сфере производства и логистики.

Анализ внешней торговли Азербайджана за последние годы показывает, что динамика импорта и экспорта, их структура и география подверглись значительным структурным изменениям. Так, в 2014 году внешнеторговый оборот по сравнению с 2000 годом увеличилась в 9,4 раза, по сравнению же с 2005 годом – в 3,3 раза (табл. 2.5).

В этот период в стране товарная структура внешней торговли, а также список товаров, обеспечивающих приток валюты, остались неизменными.

Таблица 2.6.

**Внешнеторговый оборот по группам товаров за 2013 год**

| Названия групп                                                     | Импорт, тыс<br>долларов | Вес в<br>импорте, % | Экспорт, тыс<br>долларов | Вес в<br>экспорте, % |
|--------------------------------------------------------------------|-------------------------|---------------------|--------------------------|----------------------|
| <b>В общем</b>                                                     | <b>6599354,7</b>        | <b>100</b>          | <b>21324777,7</b>        | <b>100,0</b>         |
| Машины, механизмы,<br>электротехнические оборудования              | 1902650,0               | 28,8                | 39530,9                  | 0,2                  |
| Малоценные металлы                                                 | 925153,1                | 14,0                | 126221,4                 | 0,6                  |
| Сухопутные, воздушные, водные<br>транспорты                        | 796718,3                | 12,1                | 181123,2                 | 0,8                  |
| Продукты химической<br>промышленности                              | 437786,0                | 6,6                 | 47886,7                  | 0,2                  |
| Пластиковые изделия                                                | 225434,5                | 3,4                 | 84662,4                  | 0,4                  |
| Минеральные продукты                                               | 20159,5                 | 3,2                 | 20083591,0               | 94,2                 |
| Камень, гипс, цемент, асбест,<br>керамика и стеклянные изделия     | 201714,5                | 3,1                 | 1386,6                   | 0,0                  |
| Бумага, картон, и<br>продукты изготовленные<br>из бумаги и картона | 126916,3                | 1,9                 | 4073,9                   | 0,0                  |
| Тканевые материалы                                                 | 60850,1                 | 0,9                 | 42785,2                  | 0,2                  |

*Источник: Составлено на основе статистических данных ГКС*

В общем, в состав экспорта включаются 97 видов местных товаров. Но к

товарам, обеспечивающим приток иностранной валюты, относятся нефть и нефтяные продукты, газ и металлы (таблица 2.6).

Как видно из таблицы, в результате либерализации внешней экономической деятельности, значительно повысился товарный оборот. Если в 2000 году Азербайджан поддерживал внешнеэкономические отношения со 103 странами, то в 2013 году – со 140 странами, с товарным оборотом в сумму 27924,0 млн. долларов. В 2013 году 28,8% от импорта составляли машины и механизмы, 14,0% - воздушные транспорты, 12,1% - водные транспорты. За последние 3 года импорт машин и механизмов понизилась на 1,4%, а водных транспортов – на 3,4%, а малоценные металлы повысились на 1,7%.

Если обратить внимание на товарную структуру внешней торговли, то заметим, что среди всех товаров нефть и нефтяные продукты продолжают доминировать в поставках за границу.

*5. Ускорение интеграции в мировую экономическую систему, создание торговых домов за границей.* В настоящее время практически все страны мира вовлечены в процесс интеграции в мировую экономическую систему. Азербайджанская Республика выступает на сегодняшний день в роли только принимающей стороны, что означает, что глобальные компании открывают свои филиалы и производственные комплексы в нашей стране. Появлению глобальных компаний в Азербайджане воспрепятствовали экономические трудности, Относительная стабилизация экономической ситуации в Азербайджане после 1994 года дала надежду на то, что международный бизнес сможет активно развиваться и процесс глобализации станет в ближайшее время актуальным для азербайджанских компаний. Однако страна не успела достичь устойчивых стабильных результатов. Для выявления ошибок, допущенных в экономической политике и практике в стране, необходимо провести анализ имеющегося опыта западных глобальных корпораций, определение позитивных и негативных методов глобализации. Особую роль во внешнеэкономической деятельности азербайджанских организаций играют торгово-посреднические фирмы или дома. Торговый дом - это тип внешнеторговой организации,

осуществляющий экспортно-импортные операции по широкой номенклатуре товаров и услуг.

## **2.2. Аналитическая оценка логистических систем национальной экономики**

В современное время, в условиях ускорения и усложнения процесса глобализации мировой экономики исследование влияния конкуренции и рыночных неопределённостей на глобальную, т.е. международную логистику, становится одним из основных задач экономической науки.

Современная мировая экономика испытывает глубокие и ускоряющиеся изменения. В частности глобализация рынка, в которых Азербайджанская республика вынуждена принимать участие, развитие многомерной конкуренции, трансформация хозяйственных процессов и прочие глубинные процессы обнаружили устаревание традиционных принципов и ориентиров структурирования и развития субъектов мирового и национальных хозяйств. Если до 70-х годов XX века конкуренция особенно не проявлялась во многих отраслях и странах, то сегодня масштабы ее роста и расширения выходят за границы отдельных регионов мира, обостряя вопросы конкурентоспособности национальных предприятий и учреждений. Недооценка проблем конкурентоспособности дорого обходится каждому товаропроизводителю, включая товаропроизводителей в США и Великобритании, в других Европейских государствах или станах Азиатского континента. Сравнительные оценки конкурентоспособности, с выявлением сильных сторон успешных конкурентов в разных странах мира, позволяют нашим ученым – экономистам определять слабости национальных субъектов мирового хозяйства, уточнять ориентиры экономического и социального развития всего мирового сообщества с участием нашей страны.

Кроме того, в рыночных условиях любая предпринимательская деятельность, как в Азербайджане, так и в других странах сопряжена с рисками. Рыночная неопределенность создает условие для принятия экономических решений.

Основной проблемой рыночной неопределенности является то, что экономические субъекты вынуждены принимать решения в условиях, изменение которых трудно предугадать, а вероятность нельзя оценить. Поскольку изменчивость рыночной ситуации неполнота информации существуют всегда, то рыночная неопределенность в принципе неустранима. Ее можно уменьшить, но отнюдь не исключить.

В логистике, как и во всей экономике, наличие рыночных неопределенностей обязательно влекут за собой те или иные последствия. Во-первых, они препятствуют принимать оптимальные управленческие решения. Во-вторых, они порождают дополнительные транзакционные издержки. В-третьих, из-за рыночных неопределенностей экономические субъекты оказываются в неравных условиях при принятии решений. В-четвертых, они влияют на характер поведения фирм: чем выше рыночная неопределенность, тем больше склонность фирм к применению кооперативных поведенческих стратегий, способных распределять и уменьшать степень логистических и прочих рисков.

Значительное влияние на развитие логистики во всем мире и у нас в стране оказал переход от рынка продавца к рынку покупателя, сопровождавшийся существенными изменениями в стратегии производства и системах товародвижения. Если в допереходный период решение о выпуске продукции предшествовало разработка сбытовой политики (стратегии), что фактически предполагало «подстраивание» организации сбыта под производство, то в условиях перенасыщения рынка первостепенную важность приобрело формирование производственных программ в зависимости от объемов и структуры рыночного спроса. В основном указанным фактором объясняется совершенствование и дальнейшее развитие логистической инфраструктуры не только столицы Азербайджана г. Баку, но и всех регионов страны.

Приспособление к интересам клиентуры в условиях острой конкуренции потребовало от фирм-изготовителей продукции адекватной реакции на эти условия, и результатом стало повышение качества обслуживания, и, прежде всего, сокращение времени выполнения заказов и безусловное соблюдение

согласованного графика поставок. Тем самым фактор времени наряду с ценой и качеством продукции стал определять успех функционирования каждого логистического предприятия на современном рынке.

Информационная система при организации глобальной транспортной логистики в Азербайджане является основой, на которое базируется все действия участников и принимаемые ими решения. Она объединяет все логистические подсистемы связанные с движением материальных потоков в единое целое, становясь самостоятельной силой в деле расширения возможностей при повышении конкурентоспособности компании. Качественно организованная логистическая информационная система на международном уровне даёт возможность без погрешностей, с необходимой базой обработки своевременно получить достоверную информацию о наименовании, местонахождении груза, его количестве, объёме, весе и т.д. В результате у логистического менеджера появляются дополнительные возможности по улучшению управления данным материальным потоком, совершенствованию системы управления запасами в о всей сфере обращения. Таким образом, информационная система служит связующим звеном не только внешней и внутренней информации, но и её разнонаправленных потоков. Сегодня, информация, накапливаемая в глобальной логистической системе Азербайджана, даёт возможность оценить эффективность работы единой глобальной логистической системы, пролегающей через нашу страну, и предложить пути её дальнейшего улучшения.

Основными условиями при организации глобальной логистической системы в современном Азербайджане являются:

- разработка предложений по оптимизации грузоперевозок с учетом времени и сроков доставки;
- улучшение ситуации на предприятии за счет разработки сменно-суточного плана перевозки;
- составление рационального маршрута движения транспортных средств;
- разработка предложений, позволяющих улучшить координацию работы как транспортных, так и логистических предприятия и грузоотправителей;

- снижение транспортных, складских, погрузочно - разгрузочных и прочих издержек;

- внедрение способов и приемов рационального глобального логистического планирования грузопотоков, а также сопутствующих им информационных и финансовых потоков между заинтересованными в том странами и т.д.

Большое влияние на развитие глобальных логистических систем Азербайджана оказывают такие факторы, как реструктуризация и углубление специализации в экономике. Сбалансированная структурная политика, широкое участие в международном разделении труда при условии защиты отечественных производителей от интервенции импортных товаров, усиление индикативного управления внешнеэкономической деятельностью, рациональная таможенная, тарифная и налоговая политика, лицензионная и сертификационная деятельность требуют принципиально новых подходов, которые (как показывает зарубежный опыт) во многом связаны с формированием глобальных логистических систем.

Тенденция развития мировой экономики отражает мировые интеграционные процессы, проявляющиеся в создании и развитии глобальных региональных, государственных и международных торговых, транспортных, дистрибутивных, телекоммуникационных и других макрологистических систем. Западный опыт показывает, что наряду с широкой экспансией интегральной концепции логистики на корпоративном уровне интенсивно формируются различные глобальные логистические системы (городские, региональные, межрегиональные) в торговле, коммунальном хозяйстве, на транспорте и т.п. В этом отношении особенно важным для развития экономики Азербайджана является опыт формирования глобальных торговых, транспортных и телекоммуникационных логистических систем разрабатываемых в странах ЕС в рамках различных программ и проектов, например «Шелковый путь», «Traseca», TACIS и др. Конечной целью большинства этих проектов является повышение

эффективности и качества сервиса при управлении товародвижением, улучшение экологии, снижение логистических издержек (в частности, на транспортировку и управление запасами) за счет снятия таможенных, тарифных, налоговых и других барьеров, рационализации грузопотоков, создания сети распределительных логистических центров, формирование торговой, транспортной и телекоммуникационной инфраструктуры.

Формирование и развитие глобальных торговых, транспортных и информационных логистических систем в Азербайджане имеет первостепенное значение, так как позволит ускорить интеграцию нашей страны в мировое экономическое и информационное пространство. Уже имеется определенный положительный опыт в этом направлении. В частности, наша страна активно участвует в международных проектах по созданию региональных транспортно-логистических и телекоммуникационных систем, сети логистических центров в торговле и на транспорте. Разработан и внедряется ряд государственных и региональных программ и проектов, элементами которых являются глобальные логистические системы.

Среди предпосылок организационно-экономического плана, влияющих на формирование глобальных логистических систем в Азербайджане необходимо выделить приватизацию; усиление, с одной стороны, конкуренции, с другой - интеграционных процессов организационных структур бизнеса; увеличение количества и изменение отношения между производителями продукции (услуг) и посредниками в бизнесе.

В Азербайджане приватизация привела к появлению огромного количества предприятий частной и смешанной форм собственности, организаций среднего и мелкого бизнеса, индивидуальных предпринимателей, причем большая часть их функционирует в сфере обращения. Результатом явилось усиление конкуренции в торговле (на средне-, мелкооптовом и розничном уровне), на транспорте, в банковской и транспортно-экспедиционной деятельности, вообще — в сфере услуг. Постепенно меняется характер конкуренции — от конкуренции фирм-



одинок до конкуренции союзов, альянсов, групп посредников в дистрибуции и межотраслевой конкуренции. Внедрение глобальных логистических систем позволит оптимизировать прибыль партнеров по бизнесу и межотраслевой эффект. Появление большого числа коммерческо-торговых, транспортных, экспедиторских, складских, информационных и других фирм-посредников (особенно в операциях физического распределения продукции) неизбежно повлекло за собой усложнение рыночных взаимоотношений, как между ними, так и между производителями, посредниками и потребителями товаров и услуг. Это, в свою очередь, требует поиска новых форм менеджмента, маркетинга, отношений координации и интеграции партнеров по бизнесу, что успешно может быть реализовано в глобальных логистических системах различного уровня. Актуальными задачами в связи с этим являются установление рациональных связей между посредниками, разработка методов оценки эффективности таких связей, минимизация количества транзакционных операций и соответствующих им логистических издержек.

Отличительной чертой работы глобальной логистической сети в условиях рыночной конкуренции является разработка политики комплексного решения транспортных и сопряженных с ним проблем на качественно высоком уровне. Такая политика приносит успех, если она достаточно дифференцирована и базируется на таких основных компонентах, как предоставление нетрадиционных новых дополнительных услуг, включая области коммуникаций и заключения контрактов.

В настоящее время главной задачей формирующейся глобальной логистической системы нашей страны является разработка тщательно взвешенного и обоснованного предложения, которое способствовало бы достижению наибольшей эффективности работы каждой заинтересованной фирмы, повышению ее рыночной доли и получению преимуществ над конкурентами.

Одной из задач создаваемой глобальной логистики системы, проходящей через Азербайджан, является создание интегрированной системы регулирования

и контроля материальных и информационных потоков.

В соответствии с современными задачами логистики различают два вида ее функций: оперативные и координационные.

Оперативный характер функции связан с непосредственным управлением движением материальных ценностей в сфере снабжения, производства и распределения (т.е. традиционное материально-техническое снабжение).

Функции управления распределением продукции охватывают оперативную организацию потоков конечной продукции от предприятия-производителя к потребителям.

Приспособление к интересам клиентов в условиях острой рыночной конкуренции и рыночной неопределённости потребовало от глобальных логистических структур нашей страны адекватной реакции на качество обслуживания, прежде всего на сокращение времени выполнения заказов и безусловное соблюдение графика поставок.

В международной практике для синхронизации работы транспорта и производства в хозяйственной деятельности фирм широко применяются системы «канбан» и «точно в срок» (just in time). Необходимость их применения в глобальной логистике Азербайджана является требованием времени. Это следует из того, что в настоящее время, в основном производстве используется технология «строго по графику». Подобная технология ограничивает информации о содержании существенных объемов запасов необходимых материалов, сырья, полуфабрикатов и комплектующих изделий. Поэтому, в закупочной и сбытовой логистике перевозки осуществляются соответственно через короткие интервалы (система «канбан») и в строго определенное время (система «точно в срок»). Такая технология позволяет обходиться без громоздкого и дорогостоящего складского хозяйства, что позволяет ускорять оборачиваемость капитала. В результате нормативы запасов материальных ценностей резко сокращаются. Например, в Японии они составляют 2- и 5-суточную потребность, а на автосборочном заводе «Ниссан» запас комплектующих деталей рассчитан всего на 2 часа работы главного конвейера.

При переходе на работу по системе «точно в срок» время реализации товара сокращается до двух раз.

Для повышения конкурентоспособности глобальной логистической системы Азербайджана необходимо:

- наличие хорошо отлаженной учетно-информационной системы;
- проведение комплексного анализа расходов и доходов логистической цепи, основанного на применении принципа «миссии» и единичной методологии исчисления издержек;
- определение доли прибыли от логистической деятельности в общей доле прибыли и т.д.

При этом становится необходимым и выполнение следующих требований, предъявляемых к глобальной логистике при организации управления международных материальных потоков:

1. Обязательное использование логистических принципов гибкости, синхронизации, оптимизации, интеграции потоков процессов;
2. Обеспечение ритмичности грузоперевозок;
3. Обеспечение максимальной непрерывности транспортных процессов;
4. Обеспечение маневренности подвижного состава;
5. Обеспечение непрерывности планового руководства;
6. Обеспечение оперативного управления грузовыми потоками.

В целях формирования общепризнанной эффективной глобальной логистической системы в нашей стране необходимо создавать транспортные отделы со специалистами в таких областях, как выбор перевозчиков и маршрута, определение фрахта и ставок, отслеживание перевозок и обработка претензий в случае порчи или утери товара при перевозке.

В Азербайджане создаются все условия для успешного развития собственных логистических систем, постепенно трансформирующихся в глобальные логистические сети Европы и Азии, интегрируясь в глобальную инфраструктурную систему. Немаловажным фактором, как отмечалось выше, является географическое расположение. Этот фактор помогает Азербайджану

развивать свои внешнеторговые и транспортные отношения с зарубежными странами, принимать участие в важнейших региональных альянсах.

Весьма важной вехой вхождения страны в процессы глобализации является вывод в 2013 г. на космическую орбиту первого национального телекоммуникационного спутника Azer Space-1, который может обеспечивать услугами связи, как Азербайджан, так и страны, расположенные на так называемом Шелковом пути.<sup>12</sup> В настоящее время перед соответствующими структурами Азербайджана ставится задача проведения работ по подготовке всех условий для пуска на земную орбиту второго национального телекоммуникационного спутника AzerSpace-2. Претворение в жизнь данных космических проектов ориентируется не только на устранение зависимости нашей страны от иностранного телекоммуникационного рынка, но и обеспечение эффективного информационного обслуживания логистических бизнес – проектов в перспективе.

Исследования показывают, что внешнеторговый оборот Азербайджана имеет тенденцию к возрастанию (табл. 2.7)<sup>13</sup>. В частности, в январе – ноябре 2014 года внешнеторговый оборот Азербайджана со 147 странами мира составил 28,8 млрд. долл. США и снизился на 6,6 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, в т.ч. экспорт – 20,7 млрд. долл. США (-2,0%), импорт – 8,1 млрд. долл. США (-17,0%). Положительное сальдо внешней торговли Азербайджана составило 12,6 млрд.долл. США.

Из приведенных данных следует, что для обеспечения реализации экспертно – импортных операций Азербайджанских предприятий и организаций в перспективе необходимо сформировать такую глобальную международную логистическую систему, которая могла бы удовлетворить корпоративные потребности всех заинтересованных производственно – коммерческих фирм и организаций, расположенных в разных государствах.

*Таблица 2.7.*

---

<sup>12</sup>Электронный ресурс - Первый телекоммуникационный спутник Азербайджана запущен на орбиту [1news.az<http://1news.az/economy/tech/20130208124524727.html>](http://1news.az/economy/tech/20130208124524727.html).

<sup>13</sup> Электронный ресурс - <http://www.stat.gov.az/>

### **Внешнеторговый оборот Азербайджана**

|                     | <b>2008 г.</b>    | <b>2009 г.</b> | <b>2010 г.</b> | <b>2011 г.</b> | <b>2012 г.</b> | <b>2013 г.</b> | <b>2014 г.<br/>январь-ноябрь</b> |
|---------------------|-------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------------------------|
| <b>Товарооборот</b> | <b>54922,8</b>    | <b>20818,2</b> | <b>27924,1</b> | <b>36326,9</b> | <b>33560,8</b> | <b>34687,9</b> | <b>28825,6</b>                   |
| <i>Динамика в %</i> | <i>в 4,7 раза</i> | <i>37,9</i>    | <i>134,1</i>   | <i>129,9</i>   | <i>92,4</i>    | <i>103,4</i>   | <i>93,4</i>                      |
| <b>Экспорт</b>      | <b>47756,2</b>    | <b>14698,5</b> | <b>21324,8</b> | <b>26570,9</b> | <b>23908,0</b> | <b>23975,4</b> | <b>20713,5</b>                   |
| <i>Динамика в %</i> | <i>в 7,9 раза</i> | <i>30,8</i>    | <i>145,1</i>   | <i>124,4</i>   | <i>90,0</i>    | <i>100,3</i>   | <i>98,0</i>                      |
| <b>Импорт</b>       | <b>7166,6</b>     | <b>6119,7</b>  | <b>6599,3</b>  | <b>9756,0</b>  | <b>9652,8</b>  | <b>10712,5</b> | <b>8112,1</b>                    |
| <i>Динамика в %</i> | <i>125,4</i>      | <i>85,4</i>    | <i>107,8</i>   | <i>147,8</i>   | <i>99,0</i>    | <i>110,9</i>   | <i>83,0</i>                      |
| <b>Сальдо</b>       | <b>40589,6</b>    | <b>8578,8</b>  | <b>14725,5</b> | <b>16814,9</b> | <b>14255,2</b> | <b>13262,9</b> | <b>12601,4</b>                   |

В Азербайджане ведутся активные работы по строительству и реконструкции автомобильных дорог внутри страны. В 2010 году были реализованы проекты: «Морской мост Бакинская бухта», система «Интеллектуального управления транспортными операциями», реконструкция автомагистрали Евлах - Гянджа, строительство автодороги Губа - Шамаха, закупка новых локомотивов и др. Транспортная логистика является одним из приоритетных направлений развития азербайджанской экономики, и эта сфера особо контролируется на государственном уровне. Глобализация торгово-экономических связей вызывает необходимость ускорения процесса интеграции национальной транспортной системы Азербайджана в международную транспортную систему, где главной целью является развитие международных транспортных коридоров, гармонизация законодательной базы, усовершенствование транспортных связей государств региона, обеспечение безопасности на транспорте. Создание эффективно действующих международных транспортных коридоров является главным приоритетом транспортной политики Азербайджана, поскольку расширяет возможности страны оптимально использовать разные направления транспортных потоков (западное, северное, южное) и уменьшает транспортные издержки во время перевозок.

На сегодняшний день Азербайджан имеет сложившуюся транспортную систему, которая включает в себя железно-автомобильный, морской, воздушный и трубопроводный транспорт. Проводятся работы по развитию железных дорог, закупки новых вагонов и локомотивов, строительство новых дорог в соответствии с международными стандартами, реконструкции дорог, а также о работы в области пассажироперевозок грузоперевозок

В настоящее время осуществляется строительство железной дороги Баку—Тбилиси—Карс, который которая сыграет важную роль в развитии региона и всей Европы и станет новым связующим транспортным звеном в Евразии. протяженность дороги составляет 98 км. Однако затраты на строительство этой магистрали в целом могут превысить \$1 млрд. (на строительство и реконструкцию грузинского участка железной дороги БТК Азербайджан выделил Грузии льготный кредит на общую сумму в \$775 млн.). Эксплуатация дороги начнется со второй половины 2015 года. Обновится и железнодорожный парк. В частности, планируется осуществить переход с 3,3-киловольтных систем на 25-киловольтное 50-герцевое энергетическое оборудование, а системы сигнализации и телекоммуникации модернизировать. Также планируется закупка 50 грузовых и 12 пассажирских локомотивов, работающих на переменном токе. Важность данного проекта подтверждает его включение в итоговый доклад генерального плана Трансъевропейской магистрали железных дорог (март 2005 г.) Европейской экономической комиссии при ООН как проекта первостепенной приоритетности.<sup>14</sup>

За 2013 год в стране был предпринят ряд мер, направленных на дальнейшее развитие транспортного сектора. В частности, в марте 2013 года состоялось открытие судостроительного завода. В настоящее время в поселке Алят в окрестностях Баку строится самый большой и современный международный торговый порт на Каспии. Строительство порта сейчас ведется на суше. Проектирование дорожной инфраструктуры, связывающей порт с шоссе, а также

---

<sup>14</sup>Электронный ресурс - Проект железной дороги Баку-Тбилиси-Карс находится на завершающем этапе <http://regnum.ru/news/1481743.html>

строительство железнодорожной линии до порта практически завершены. Завершение указанных работ на этом участке транспортного коридора «Восток-Запад» превратит Азербайджан в крупнейший транзитный и логистический центр.

### **Глава III. НАПРАВЛЕНИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ГЛОБАЛЬНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ АЗЕРБАЙДЖАНА С УЧЁТОМ ПЕРСПЕКТИВНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ, ГЛОБАЛИЗАЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ СТРАН ЕВРАЗИЙСКОГО СООБЩЕСТВА.**

#### **3.1. Проблемы и перспективы развития экономики Евразийских стран в контексте глобализационных процессов стран мирового сообщества.**

Рассмотрение проблем и перспектив развития экономики Евразийских стран в контексте глобализационных процессов стран мирового сообщества, сопоставление их экономических показателей и статистических данных, выявление общих тенденций и проблем в экономике для независимого Азербайджана имеет судьбаносное значение. На основе подобной аналитической работы можно найти варианты совместного решения общих экономических и социальных проблем путем интеграции имеющихся возможностей.

Для современного этапа экономического развития многих стран мира характерно возрастание роли логистики, который из материальной базы процесса обращения превращается в межотраслевой комплекс, определяющий состояние всей экономики, образ жизни населения, возможность достижения государствами внешнеэкономических и политических целей.

В 2014 г. мировой транспортно-логистический рынок увеличился на 35% по сравнению с показателем 2010 г. Такой высокий рост объясняется бурным развитием азиатского рынка, в частности Китая, а также ряда других стран, таких, как Россия, Индия, Бразилия. Наиболее динамично развивается сегмент управленческой логистики и комплексных услуг при умеренном росте грузоперевозок и экспедиторских услуг. В результате в общей структуре мирового логистического рынка отмечается сокращение доли транспортно-экспедиторских услуг (с 68% в 2013 г. до 62% в 2014 г.), а доли управленческой логистики и комплексных логистических услуг увеличиваются (с 12% в 2013 г. до 15% в 2014 г. и с 20% в 2013 г. до 23% в 2014 г., соответственно).(15)



Рассмотрим на примере некоторых стран земного шара современное состояние глобальной логистической системы..

Наиболее развитым и зрелым является транспортно- логистический рынок США (€795млрд).(15). В настоящее время в США существует высокоразвитая и разветвленная транспортная система, включающая такие многообразные виды транспорта как автомобильный, воздушный, железнодорожный и т.д. В США общественный транспорт вне крупных городов, развит относительно слабее, чем в Европе, хотя практически в любом городе США имеется та или иная форма общественного транспорта. Кроме того, в ряде городов существуют паромные сообщения через водные массивы.

В глобальной логистической ситеме США и Европейских стран автомобильному транспорту отводится доминирующее место. США в отношении наземных транспортных средств — самая автомобильная держава в мире. Подавляющая часть американских городов и пригородов создаётся и развивается с расчётом на автомобили и с учётом нужд автодорожного транспорта. С развитием автомобилей в Северной Америке популярность железных дорог начала падать, а с построением всеохватной сети автомобильных дорог и скоростных автотрасс в 50-60-е годы XX века, железнодорожный транспорт утратил некогда первостепенные экономические позиции, и если продолжает приносить прибыль, то только в грузовых перевозках. В отличие от европейских государств, вкладывающих деньги в железнодорожный транспорт наравне с другими видами, власти США сделали упор на автомобильный и воздушный транспорт, оставив железную дорогу в стороне.

Отличительной чертой глобальной логистической системы Японии, по сравнению с другими странами, является большая степень зависимости от железных дорог. Железнодорожным транспортом осуществляется более 52 % грузовых перевозок. Кроме того, сегодня железнодорожный транспорт находится в начале качественно нового этапа развития. Последовательно проводятся расширение и модернизация дорожной сети, увеличиваются объемы использования поездов на магнитной подушке, быстрыми темпами растет

компьютеризация подвижного состава, удалось добиться сокращения времени перевозок за счет разветвления сети сверхскоростных магистралей..

Несмотря на то, что железнодорожный транспорт в глобальной логистической системе Японии продолжает сохранять высокие темпы развития, в последние годы наметился постепенный переход от железнодорожного к автомобильному и даже воздушному видам транспорта.

Длина дорог в пересчете на квадратный километр площади Японии (3,0 км) сравнима с аналогичным показателем для США (0,7 км) и Германии (2,0 км), обладающей самой разветвленной в Западной Европе сетью автомобильных дорог.(16)

Развитие сети скоростных автодорог в Японии продвигается ускоренными темпами: за последнее десятилетие она увеличилась почти вдвое. Ежегодные капиталовложения Японии в систему автодорог составляют 60% от расходов на эти же цели в США и в несколько раз превосходят затраты западноевропейских стран.(16)

В настоящее время значительное внимание при формировании глобальных логистических систем уделяется созданию постоянных маршрутов грузовых и пассажирских морских перевозок, осуществляемых высокоскоростным транспортом — более 65 км/ч. Благодаря принятым мерам общая тенденция роста тоннажа перевозок сохранилась, и, по данным на начало 2015 г., эта цифра составляла 190 млн/т.(16)

В системе глобальной сети воздушный транспорт Японии развивался в приемлемых условиях спроса и предложения. В Японии этот вид транспорта используется не только для поездок за рубеж, но и для сообщения внутри страны. Особенно возрос спрос на логистические услуги авиации в сфере бизнеса: сокращение транзитного времени может стать причиной увеличения коммерческой прибыли или даже способствовать заключению выгодной сделки. Еще одним фактором в пользу развития воздушных путешествий внутри страны стало снижение расценок на услуги воздушного транспорта.

Вторым по значимости и емкости идет западно-европейский глобальный транспортно-логистический рынок (€630млрд).(15) Западная Европа — это более 20 государств, отличающихся историческим, этническим, природным, экономическим, социальным и культурным своеобразием. Западноевропейский регион — один из мощных центров мировой экономики с развитой глобальной логистической системой. В этом экономическом пространстве имеется густая сеть автомобильных дорог. Здесь велика роль морского транспорта (Роттердам, Марсель, Гавр, Антверпен, Гамбург — крупнейшие порты). Растет значение трубопроводного и воздушного транспорта. Большое значение имеет тоннель под Ла-Маншем.

Интенсивность перевозок на железнодорожном транспорте глобальной логистической системы стран Западной Европы - членов Европейского союза (ЕС) и Европейской ассоциации свободной торговли (ЕАСТ) в настоящее время самая высокая в истории.

Глобализационные процессы в международной логистике стран — членов ЕС и ЕАСТ привели к многократному повышению грузовых перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом. В частности, железными дорогами данных стран в 2010 г. было перевезено 351 млрд. т/км грузов, что является наивысшим показателем за последние 68 лет. Это явление имело место во всех рассматриваемых странах, кроме Великобритании. Однако, вследствие замедления экономического роста, к 2014 году глобальная логистика в Западной Европе несколько снизила темпы своего развития, но есть все предпосылки для его дальнейшего увеличения по мере оживления экономики.(17)

Доля международных грузовых сообщений во всех грузовых перевозках железных дорог за последние 30 лет возросла почти до 50 %. Увеличивающиеся объемы перевозок в настоящее время осваиваются сетями железных дорог, общая протяженность которых примерно на 22 % меньше, чем ранее (17).

На развитие глобальной логистической системы России существенное влияние оказало динамичное развитие всей ее экономики, в том числе промышленности, внутренней и внешней торговли. Это стало основой для

роста объемов транспортировки грузов (как внутри страны, так и для обслуживания внешнеторговых потоков) и повышения спроса на весь комплекс услуг в системе глобальной логистики. Немалую роль в этом сыграл активно идущий процесс глобализации рынка, сопровождающийся приходом в Россию западных компаний, в технологические цепочки, которых вовлечены интенсивные грузопотоки. Темпы роста российского рынка логистического аутсорсинга (грузоперевозки транспортными организациями, экспедирование, складская и управленческая логистика) в 2014 г. составили 29%. Наибольшую динамику демонстрировал сегмент логистических услуг, связанных с хранением и дистрибуцией товаров (76,6% в год).(16)

На ускоренное развитие международной торговли в России серьезно повлияли технический прогресс на транспорте и совершенствование организации управления глобальной логистической системой, в том числе внешней торговлей с использованием всех видов транспорта.

С начала контейнерной революции в 1960-1970 гг. мировой флот судов-контейнеровозов возрос в 26 раз и достиг к началу 2015 года почти 29 тыс. ед. общей вместимостью 4,8 млн. ДФЭ (единица объема, равная объему 20-футового контейнера). К 2015 г. количество контейнеровозов превысило 3,7 тыс. ед.(16)

В современной международной глобальной логистической системе преобладают широтные связи «Восток-Запад», они в 2,5 раза превышают потоки в направлении «Север-Юг». Наиболее интенсивны потоки «Восток-Запад» - между Северной Америкой и странами Восточной Азии, прежде всего Китаем, Японией, Кореей. В направлении «Север-Юг» наиболее значительные связи отмечаются между странами Северо-Восточной и Юго-Восточной Азии.

Из 20-ти крупнейших мировых контейнерных портов 13 находится в Азии (в том числе 7 - в Китае), В Европе и США - четыре и три, соответственно. Наиболее интенсивно развиваются порты Китая, что связано с общими высокими темпами развития экономики страны, преобладанием в товарной структуре экспорта готовой продукции (более 2/3 экспорта).

Пик наращивания контейнерных перевозок в глобальной логистической системе Европы пришелся на 1970-1990-е годы, сейчас темпы их роста значительно снизились. В 2006 г. доля обработки контейнеров в порту Гонконга составила 5,4% общемирового объема, а в портах Роттердама и Гамбурга примерно по 2%.(15)

В России низкий уровень контейнеризации связан с более поздним вхождением экономики страны в русло мировой глобальной логистической системы, сырьевой направленностью экспорта и соответственно низкой долей готовой продукции, перевозимой в контейнерах. Доля перерабатываемых контейнерных грузов в общемировом объеме в порту Санкт-Петербурга на порядок ниже, чем в ведущих европейских портах - менее 0,3%. Кроме того, в отличие от преимущественно морских перевозок, характерных для большинства развитых стран в международном товарообмене, основу российской транспортной системы составляют перевозки железнодорожным транспортом. Современная глобальная логистическая стратегия России стремится учитывать урон, который понесла страна от отчуждения основных морских портов при распаде российской социалистической империи, и последствия приватизации на транспорте.

В сложившейся системе глобальной логистики мира России отводится роль связующего звена между странами путем интеграции их транспортных систем. Для должного выполнения данной роли России предстоит комплексно развивать крупные транспортные коридоры, создавать единую логистическую сеть, объединяющую морские порты, железнодорожный, автомобильный, речной, воздушный транспорт.

Вместе с тем вследствие значительных расстояний в России имеет место высокая доля логистических издержек в конечной цене продукции. В среднем доля транспортных издержек в стоимости продукции находится в мире на уровне 15-25%. Для высокотехнологичной продукции транспортная составляющая равна 1-4%, для продукции машиностроения - 10-15%, для сырьевых товаров - 50-80%. Поскольку в структуре экспорта России основную долю составляет продукция добывающих отраслей, величина транспортных издержек в цене товара в

среднем заметно выше аналогичного показателя ведущих стран. В этих условиях существенно снижается конкурентоспособность российской продукции на внутреннем и внешнем рынках. (16).

К настоящему времени в России построены и реконструированы многие перегрузочные комплексы, что позволило значительно увеличить объем перевалки грузов. За последнее десятилетие общая пропускная способность российских портов увеличилась в 2,6 раза. Кроме того, в морских портах этой страны введены в эксплуатацию перегрузочные комплексы суммарной мощностью 144,4 млн. т/год. (16)

Важное значение в развитии глобальной логистической системы мира имеет создание логистических центров. В логистических центрах концентрируются все виды деятельности, относящиеся к транспортировке грузов и логистике с целью оптимизации и распределения транспортных потоков. Создание эффективных транспортных цепочек возможно на национальном и международном уровнях. Логистические центры интегрируют различные виды транспортировки грузов, транспортные и логистические компании и осуществляют согласование функций между участниками транспортировки - перевозчиками, экспедиторами, агентами, стивидорными компаниями, портовыми службами, т. е. они обладают свойствами мультимодальности и многофункциональности и открыты для государственных и частных компаний. В логистических центрах ответственность распределяется между всеми участниками перевозочного процесса. Главной целью при создании логистических центров является решение проблемы экономической увязки интересов участников транспортировки.

Таким образом, исследование проблем и перспектив развития экономики Евразийских стран в контексте глобализационных процессов стран мирового сообщества указывает на перспективность интеграции логистической сети Азербайджана в глобальную логистическую систему всего мира, и в особенности Евразийского географического пространства. Это также поможет Азербайджану

реализовать современные бизнес - проекты, расширить международные экономические связи всех стран от Европы до Дальнего Востока.

Интеграция как явление современного развития мирового сообщества находит свое отражение на европейском и азиатском направлениях в самых разнообразных формах и уровнях. Происходит становление крупных социально-экономических систем, определяющих будущую евразийскую экономику. Эти системы формируются в Европе на базе экономики ЕС, в Азии - вокруг Японии, Китая и Южной Кореи, на постсоветском пространстве под влиянием экономики России.

Евразия – один из богатейших регионов мира по запасам природных ресурсов. В Евразии сосредоточено 31% мировых разведанных запасов природного газа, 17% нефти, 23% железной руды, 14% золота и 7% меди. Обладая такими богатствами, регион имеет возможность получать огромную выгоду от экспорта природных ресурсов, особенно в периоды высоких цен на сырье. Большие запасы нефти, газа и минерального сырья в регионе приходится на долю таких стран как Россия, Азербайджан, Казахстан, Туркменистан, Украина и Узбекистан. В то время как Армения, Беларусь, Грузия, Кыргызстан, Молдова и Таджикистан значительными природными ресурсами не располагают.<sup>15</sup>

Природные богатства, несомненно, сослужили Евразии хорошую службу, однако сегодня регион должен принять меры к тому, чтобы «благословение» не стало «проклятием» - как это иногда происходило в странах Африки и Латинской Америки. Несмотря на экономические достижения последних лет, страны Евразии по-прежнему сталкиваются с серьезными проблемами в области развития, а долгосрочные перспективы региона вызывают все большую тревогу. Руководители многих стран Евразии обеспокоены тем, что чрезмерная зависимость от природных ресурсов сделала экономики их стран уязвимыми перед будущими колебаниями рынка, что ведет к риску возникновения нестабильности. Особенно сильно это касается крупнейших экспортеров

---

<sup>15</sup> ФОРМИРОВАНИЕ ЕВРАЗИЙСКОГО СОЮЗА В КОНТЕКСТЕ ГЛОБАЛЬНОЙ РЕГИОНАЛИЗАЦИИ  
Н.А. Васильева, М.Л. Лагутина С. 96

углеводородов в регионе – Азербайджана, Казахстана, России, Туркменистана, Украины и Узбекистана.

В результате, призывы к диверсификации экономики, как средству снижения зависимости стран Евразии от природных ресурсов и улучшения долгосрочных перспектив развития региона, стали все чаще звучать на всех уровнях власти. Однако в рассуждениях о возможных стратегиях зачастую наблюдается перекокс в сторону диверсификации экспорта и производства, а вопросы диверсификации национального капитала за счет инвестиций в образование, инфраструктуру и государственные институты остаются в стороне.

В связи с этим, правительствам стран региона нужно в меньшей степени беспокоиться о структуре своего экспорта, а больше задумываться о составляющих национального богатства. Сбалансированный портфель национальных активов – это то, что отличает все успешные развитые страны, обладающие богатыми природными ресурсами.

В этом отношении страны Евразии могут многому научиться у таких стран, как Австралия, Канада, Чили и Норвегия, которые накопили огромный опыт управления своими природными богатствами. Эти страны достигли успехов в своем экономическом развитии во многом благодаря инвестициям в широкий спектр активов национального капитала, в том числе в «неосязаемый» капитал – институты, образование, частное предпринимательство.

Особое положение в создании глобальных транспортных коридоров, способных соединить Восток с Западом, занимает Казахстан, прежде всего, в силу своего выгодного геополитического значения. По территории Казахстана проходят как автомобильные, так и железнодорожные трассы, а сам он является участником основных международных транспортных коридоров (ТРАСЕКА, Север–Юг, Среднеазиатский коридор, Трансазиатская железнодорожная магистраль) и ведет активную работу по интеграции в трансевропейские и азиатские транспортные сети.

В контексте создания глобальных транспортных коридоров, способных соединить Восток с Западом, используется и выгодное географическое



положение Узбекистан. Строительство шоссе Самарканд–Термез станет составной частью трансафганского коридора, о чем уже договорились правительства Узбекистана, Ирана и Афганистана. Стоимость дороги – 45 млн. долл. Из них 10 млн. долл. предоставит в виде гранта правительство Японии.

В рамках ТРАСЕКА поддержана и реконструкция участка Кунград–Бейнеу–Актау, и строительство через территорию Киргизии железной дороги Андижан–Кашгар. Значение железной дороги Кунград–Бейнеу–Актау, ведущей к казахскому порту Актау и через Россию в страны ЕС, трудно переоценить – это самый прямой путь из Центральной Азии в Европу. Для Таджикистана строительство трансконтинентальной автомагистрали Ташкент–Душанбе или Термез–Душанбе и далее по территории Горного Бадахшана через перевал Кульма с выходом на Каракорумское шоссе дает возможность, с одной стороны, выйти на Китай и дальше – к Японии и странам Азиатско-Тихоокеанского региона, с другой – к Пакистану, Индии и обеспечивает выход к океану.

Отношение Туркмении к ТРАСЕКА до недавнего времени из-за самоизоляции страны носило формальный характер. Однако провозглашенная новыми властями политика открытости, многовекторности и диверсификации энергетических поставок радикально изменило отношение Ашхабада к этому проекту.

На бухарестском саммите НАТО, состоявшемся в апреле 2008 г., президентам стран Центральной Азии, принявшим в нем участие, был предложен проект железной дороги, призванной соединить Европу со странами региона. Инициатором и главным инвестором проекта являются США.

Железная дорога Linescommunication должна пройти через территории стран Восточной Европы и Центральной Азии: Украины, Белоруссии, России, Казахстана, Узбекистана, Туркмении и Таджикистана. Представитель генерального секретаря НАТО на Кавказе и в Центральной Азии Роберт Симмонс заявил, что «альянс предлагает странам региона организовать доставку «несмертоносных грузов» в Афганистан, где НАТО будет руководить военными операциями до 2011–2012 гг. После чего, очевидно, сохранит свое присутствие

еще на шесть–семь лет для проведения подготовки и обучения национальной армии Афганистана, а также налаживания администрирования».<sup>16</sup>

Нет сомнений в том, что проект Linescommunication напрямую вписывается в другой проект – «Великого шелкового пути», важными направлениями которого станут торговля хлопком, энергоносителями, минеральными ресурсами. Характерно, что в его реализации заинтересованы все страны Центрально-Азиатского региона – вот почему каждая из них предложила свое частичное финансирование. При этом, представляется, что основное финансовое бремя ляжет на инициатора проекта – США.

Реализуя проект Linescommunication, Вашингтон сможет укрепить свое присутствие в Центральной Азии. Более того, если новая коммуникационная артерия будет сооружена, то, таким образом, она закономерно сможет вписаться в концепцию другого проекта – «Большая Центральная Азия». Речь идет о намерениях США «привязать» Афганистан к Центральной Азии в основном экономически, при условии гарантий стабильности в Афганистане. По мнению известного российского исследователя Ирины Звягельской, « в железнодорожном проекте экономически заинтересованы все страны Центральноазиатского региона. Однако, если в Афганистане сохранится нынешняя ситуация, то реализация проекта при всем своем позитиве может добавить региону проблем – ведь это страна с массой радикальных религиозных течений и группировок, наркопроблемами и т.д.»

Интеграция в мировые рынки – еще один ключевой фактор успеха, достигнутого развитыми странами. Такие регионы, как Восточная Азия и Центральная Европа, тесно интегрировались в мировые рынки за счет эффективного использования своих сравнительных преимуществ: экспорта трудоемкой продукции в первом случае и экспорта капиталоемкой продукции – во втором. Благодаря экспорту своих природных ресурсов Евразия уже в определенной степени интегрировалась в мировые рынки, однако она может

---

<sup>16</sup>Электронный ресурс - [www.Kazhastan.ru/](http://www.Kazhastan.ru/) март, 2007.

достичь гораздо большего за счет расширения торговли с Восточной Азией и увеличения товарооборота с Западной Европой.

Наиболее активно интеграционные процессы на постсоветском пространстве развиваются сегодня в формате Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС), основанного 10 октября 2000 г. по инициативе Президента Казахстана Н.Назарбаева. Впрочем, термин интеграция в данном случае не совсем точный - ведь участники этих процессов в прошлом являлись частью единого государства, СССР. Возникшее на его месте Содружество независимых государств (СНГ), несмотря на неоднозначную оценку экономических перспектив, объективно может сравниваться с такими региональными блоками, как ЕС, НАФТА, МЕРКОСУР, АСЕАН и др.

Тем не менее, сотрудничество стран внутри СНГ развивается крайне неравномерно, а потому самые активные сторонники интеграции создают новые союзы, наиболее перспективным из которых стал ЕврАзЭС. Здесь сотрудничество от простой торговли давно перешло к более сложным формам, а потому стало реально создание в рамках ЕврАзЭС общего таможенного пространства на базе стран-участниц (Беларуси, Казахстан, России) с последующим преобразованием таможенного союза в экономический и валютный союз.

Для этого уже предпринят ряд мер: в 2006г учрежден Евразийский банк развития (ЕАБР); в 2009 года достигнута договоренность по созданию в рамках ЕврАзЭС Таможенного союза между Беларусью, Казахстаном и Россией, в том же году принято решение о согласованном вступлении в ВТО стран Таможенного союза; сформирован Антикризисный фонд.

Надо признать, что инициативы интеграционного характера среди постсоветских стран до последнего периода находили свое понимание лишь на уровне двустороннего экономического и военно-политического сотрудничества. Однако, расширение границ НАТО, а также сферы территориального влияния Европейского Союза и как следствие формирование ОДКБ, создание Шанхайской организации сотрудничества, и ряда других межгосударственных

организаций показали, что настало время создать новый, более эффективный механизм взаимодействия, включающий в том числе создание надгосударственных структур.

Глобальный уровень политики представлен в Центральноазиатском регионе тремя непосредственными участниками: США, интересы которых носят всеобъемлющий характер, сочетая стратегические, экономические и военно-политические компоненты; Европейским Союзом и Китаем, интересы которых в связи с вышеназванным регионом еще недавно ограничивались экономической стороной, однако в настоящее время эта картина стала существенно меняться с расширением спектра интересов последних. Нельзя исключать того, что при условии налаживания стабильного и эффективного использования центральноазиатских ресурсов, в эту группу более активно включится Япония, Индия и Пакистан.

Декларируемым стимулом повышенного внимания к Центральноазиатскому региону являются его энергетический потенциал, а также заинтересованность государств Центральной Азии в диверсификации доступных им источников нефти и газа на стратегические сроки. Часто отмечается также и заинтересованность монополий во всех формах участия в разработке, транспортировки и переработки энергоресурсов региона.

Специфическими чертами глобальной регионализации являются мультиакторность, трансграничность и транспарентность, что в совокупности означает развитие не просто традиционной межгосударственной интеграции, а формирование сложно структурированных сетевых взаимодействий государств, общества и бизнеса. Доказательно звучит мысль российского исследователя Ю. Эта сфера мирополитических исследований характеризуется крайним разнообразием подходов, которые, тем не менее, можно соединить в три основные гипотезы:

- регионализация — способ сопротивления государствам тенденциям, сопровождающим глобализацию в различных сферах (в том числе в экономической);

- регионализация представляет собой один из механизмов формирования глобального миропорядка;
- регионализация является одним из направлений глобализационных процессов.

В рамках процессов глобальной регионализации интеграционные взаимосвязи также подвергаются качественной трансформации. В этой связи важно принять во внимание идею смены поколений форм региональной интеграции.

- экономический регионализм (основанный на создании зоны свободной торговли, преобразуемой затем в таможенный союз, общий рынок и, наконец, экономический союз);
- новый регионализм (предполагающий интеграцию в политическом и социальном аспектах);
- регионализм третьего поколения (создающий возможность интеграции внешнеполитических доктрин и, соответственно, развития межрегиональных связей).

Фактически на смену территориально-государственному принципу интеграционного объединения приходит принцип пространственной взаимосвязи в глобальном масштабе.

В этом контексте представляется необходимым рассматривать нарождающийся Евразийский союз как интеграционную форму сотрудничества нового поколения, соответствующую тенденции глобальной регионализации в нынешнем веке.

Однако, размышляя о будущем Евразийского союза, нельзя не обратиться к недавнему прошлому и дезинтеграционным процессам, охватившим весь постсоветский регион, который (с учетом не только бывших республик СССР, а также стран социалистического лагеря) можно охарактеризовать как глобальный регион. Один из главных уроков этого исторического периода состоит в том, что тоталитарно-этатистский характер прошлых объединений определялся практически полным отсутствием гражданского общества и бизнес-

структур, что лишало тенденцию к интеграции естественной среды развития и укрепления (в отличие от западноевропейских интеграционных форм). Поэтому в современных условиях представляется крайне неэффективным вновь обращаться при создании евразийской интеграции лишь к государственным органам, не учитывая активно развивающихся форм гражданского общества и бизнес-структур.

Именно негосударственные факторы могут создать ту прочную интеграционную среду региональной евразийской взаимозависимости, которая, с одной стороны, формируется за счет нерасторжимых переплетений интересов (экономические, культурные, этнические), уходящих в глубь исторического соседства, а с другой —предопределяется глобализационными особенностями современного общественного развития (информационная транспарентность, человеческая мобильность, рыночные факторы).

Проектная идея Евразийского союза подразумевает не столько создание единого стратегического пространства, сколько формирование надгосударственной системы управления в масштабах глобального евразийского региона, который призван стать важной частью формирующейся мировой системы глобального управления.

Вот как определил американскую политику нефтепроводов в регионе первый заместитель помощника госсекретаря США по вопросам стран Южной и Центральной Азии Стивен Манн. По его мнению, «американская трубопроводная политика – это антимонопольная политика, которая призвана изменить пейзаж Евразии важным и долгожданным образом».<sup>17</sup>

Необходимо дать обобщенное понятийное определение этой структурной части мировой политико-экономической и социальной карты, которая динамично преобразуется после всемирно-исторических событий XX века.

Неоевразийская интеграция, представляет собой качественно новую форму взаимодействия в рамках глобального региона Евразии. При этом важно подчеркнуть, что в условиях изменения роли национального государства в

---

<sup>17</sup>Turkmenistan.ru Presentation for the Conference on oil and gas/ 16.01. 2007

современных мирополитических процессах классические концепции интеграции все менее соответствуют новым реалиям и трендам глобальной регионализации. В результате, наравне с традиционными субъектами международных отношений в мировые интеграционные процессы включаются многочисленные негосударственные участники, что открывает новые возможности эффективного взаимодействия и со-управления в рамках глобальных регионов. Особенностью современных интеграционных процессов является их глобальное (мировое)

измерение и переход к началу глобально-региональной стадии интеграции, то есть переход от региональных интеграционных группировок к глобальным наднациональным институтам, основанным на взаимодействии государств, бизнес-структур и гражданского общества.

### **3.2. Настоящие и будущие глобальные логистические проекты Евразийских стран с участием Азербайджана**

На фоне расширения и углубления процесса глобализации мировой экономики все больше и острее стоит проблема международного логистического обеспечения возникших и грядущих преобразований, связанных с данными процессами. Исходя из логики, логистическое обеспечение глобализационных процессов в мировой экономике может быть организовано: а) до начала этих процессов; б) в момент, т.е. комплексно и параллельно с ними; в) после реализации проекта, приводящего к такой глобализации. Из приведенных вариантов наиболее приемлемыми, а потому и грамотными могут считаться первые два, т. к. первый вариант предусматривает претворения в жизнь комплекса логистических мероприятий, опережающих экономические преобразования, а второй - подкрепления глобализационных деяний в мировой экономике соответствующими логистическими работами. Конечно лучше всего, когда глобальная логистика развивается относительно опережающими темпами, чем отрасли материального производства стран, использующих данные логистические структуры. В любом случае, материально - вещественной основой

логистики являются транспортные средства, осуществляющие грузовые перевозки, складское и тарное хозяйство, обеспечивающее количественную и качественную сохранность грузов, погрузочные и разгрузочные средства, облегчающие труд рабочих и т.д. Вообще без транспорта, транспортировки и управления всеми процессами и работами, связанными с грузовыми потоками, логистика немыслима. Имея представления об этих процессах и работах, можно составить общую картину недостатков каждого из них, в том числе транспортного обслуживания (при участии внешних перевозчиков), а также внутренней транспортной логистики на предприятии (при самостоятельном осуществлении перевозок).

Азербайджан более 160 лет входил в состав Российской царской и социалистической империй. После обретения независимости основной задачей нашей страны было создание самостоятельной независимой экономики, интегрирующейся в мировую экономику. По этой причине возникла необходимость создания мощных глобальных логистических центров, способных обеспечивать как внутренние потребности, так и спрос всех потенциальных клиентов, нуждающихся в логистических услугах данных центров.

В недавнем прошлом зарубежных инвесторов в основном привлекали богатые нефтяные запасы Азербайджана. Так, с подписанием в сентябре 1994-го года «Контракт века» была заложена основа для разведки и использования платформы «Азери-Чираг-Гюнешли». После этого для разведки и использования нефтегазовых месторождений Азербайджана в течение короткого периода времени были привлечены 29 крупных компаний из 12-и стран. С их участием было подписано более 30-и международных договоров по разведке и использованию нефтегазовых месторождений. Все эти мероприятия обеспечили поступление в казну страны миллиардные валютные средства, которые позволили за короткий промежуток времени осуществить многие намеченные цели, относительно улучшить материальное состояние населения за счет



успешно проведенных социальных проектов, построить сильную экономику и проводить плодотворную торговую политику.

Используя раскрывшиеся финансовые и экономические возможности, Азербайджан стал превращаться в донорскую страну, инвестирующую капиталоемкие глобальные Евразийские логистические инфраструктурные проекты. Осуществлению всех этих и планируемых логистических проектов способствовали, и будут способствовать внешнеполитические успехи руководства страны. В частности, первыми экономическими организациями, с которыми Азербайджан наладил деловые отношения, после восстановления своей независимости 18-го октября 1991-го года являются следующие:

- Организация Исламская Конференция (ОИК) – 8-е декабря 1991-го года.
- Организация Экономического Сотрудничества (ОЭС) – февраль 1992-го года.
- Международный Валютный Фонд и Международный Банк Реконструкции и Развития – 1993-й год.
- Организация Черноморского Экономического Сотрудничества (ЧЭС) – 1993-й год.
- Содружество Независимых Государств (СНГ) – 1993-й год.
- Всемирная Торговая Организация – 1993-й год.
- Совет Европы – 25-е января 2001-го года.<sup>18</sup>

Между тем, Азербайджан, являясь мусульманской страной, состоит членом нескольких Исламских организаций, в том числе Организации Исламской Конференции (ОИК), которая включает в себя больше всего членов и одновременно все Исламские страны. Данная структура является первой организацией регионального значения, в которую интегрировался Азербайджан после обретения свободы.

Азербайджан также является одним из членов и учредителей организации демократического и экономического развития ГУАМ (Грузия, Украина, Азербайджан и Молдова ), созданным 10-го октября 1997-го года. Наряду с

---

<sup>18</sup> Электронный ресурс - <http://azerbaijans.com>

данной структурой, особую роль в деле интеграции Азербайджана в мировую экономику и логистическую систему, в то числе, также играют Организации Экономического Сотрудничества (ОЭС) и Черноморского Сотрудничества (ЧЭС), членство в СНГ (с 20-го сентября 1993-го года), Международном валютном Фонде и Международном Банке Реконструкции и Развития. Открытие с 1992-го года Представительства МВФ в г. Баку.

В настоящее время, как и в прошлые 100 и более лет, основу экономики Азербайджана, продолжает составлять нефтегазовый сектор. В 2010-м году в стране было добыто 50.8 млн. тонн нефти, что в 3.3 раза больше по сравнению с 2003-м годом (15.4млн. тонн). Сегодня Азербайджан экспортирует нефть в 22 страны. 86.5 % государственного экспорта падает на долю сырьевой нефти, 6% на нефтепродукты. В 2009-2014-х гг. наблюдалось снижение доли нефтяного сектора и некоторое увеличение в других секторах экономики: промышленности, строительства, сельском хозяйстве, связи и др. Подобное изменение состава и структуры национальной экономики Азербайджана в пользу не нефтяного сектора, ставит проблему совершенствования регионального и глобального логистического обеспечения изменяющихся материальных потоков.

В последние годы, в Азербайджане стремительно развиваются такие отрасли сельского хозяйства, как растениеводство (фрукты и овощи, виноградарство, садоводство, технические растения и т.д.) и животноводство (молочное, мясомолочный крупнорогатый скот, овцеводство, птицеводство и т.д.). В связи с этим Азербайджан предложил странам Организации черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС) совместное создание центров логистики для эффективной реализации сельскохозяйственных товаров. Деятельность таких совместных центров логистики может стать достаточно эффективной, с учётом годового оборота между странами ОЧЭС на уровне \$7–8 млрд. В Азербайджане предпринимаются серьёзные меры по развитию сельского хозяйства и продовольственной безопасности путём предоставления фермерам субсидий, льготных кредитов, налоговых каникул и др.

На формирование глобальной логистической системы серьезное влияние оказывает создание в каждой стране приемлемой для всех унифицированной бизнес - среды. По мнению аналитиков Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР), доступ к земле находится на третьем месте в числе препятствий для развития бизнес - среды в Азербайджане. При этом отмечается, что за последнее время в стране значительно сократился срок, необходимый для получения разрешения на строительство, а также создание инфраструктурной сети логистической системы. Если до 2010 года на это требовалось 46,5 дня, то сейчас порядка - 10 дней.

На данный момент в стране проводятся меры по последовательному осуществлению экономических реформ, улучшению бизнес среды, развитию не нефтяного сектора наравне с другими сферами. Для привлечения инвестиций в экономику Азербайджанской Республики правительство проводит политику «открытого окна».

Политическая стабильность и экономическое развитие страны в последние годы способствовали росту заинтересованности иностранных государств во вложении долгосрочных инвестиций в глобальные логистические проекты Азербайджана. По сей день, в республике были приняты важные законы, связанные с неприкосновенностью имущества, защитой прав и интересов инвесторов, создание одинаковых условий работы для местных и иностранных предпринимателей, беспрепятственным использованием полученной прибыли, тем самым была создана правовая база.

Правительство Азербайджанской Республики подписало с рядом стран двусторонние соглашения об отмене двукратного налогообложения, поощрению и двусторонней защите инвестиций. Эти и другие мероприятия увеличили интерес иностранных инвесторов, международных финансовых учреждений и экономических организаций к глобальным логистическим проектам, проходящим через Азербайджан.

В последние годы процесс интеграции Азербайджана в мировую экономику принял интенсивный характер. В 1995–2011-е годы из направленных на

экономику страны инвестиций на сумму в 119 миллиардов долларов США более 60% (около 63 миллиардов долларов США) приходилось на долю иностранных инвестиций.. Примечательно, что из этих средств в 1995–2011-х годах 25,5 миллиардов было направлено на развитие не нефтяного сектора.. Основными сферами, привлекающими инвестиции на не нефтяной сектор являются промышленность, строительство, транспорт и логистическая сеть. Весьма успешно стали внедряться в глобальную экономику азербайджанские компании и фонды. Так, Государственная нефтяная компания Азербайджанской Республики — SOCAR инвестирует создание логистических систем с сетью заправочных станций и обеспечения природным газом в ряде стран, включая Турцию, Грузию, Украину, Румынию, Швейцарию, Грецию и Болгарию. Предполагается, что общий объем инвестиций SOCAR только на глобальные логистические проекты Турции (производственное объединение Petkim) к 2017 г. может превысить 17 млрд дол. США. Так, только в Грузии действует 110 АЗС, включая 10 CNG-заправок SOCAR.<sup>19</sup>

В настоящее время SOCAR приобрел на 400 млн. евро 66 % акций (31 % акций Государственного приватизационного фонда и 35 % акций «Hellenic Petroleum») оператора греческой газотранспортной компании DESFA. Между тем, другие Азербайджанские ТНК «Гилан Холдинг», «Аккорд», «Паша Холдинг» и «Азерсун» весьма активно участвуют в процессах глобализации, реализуя проекты в странах Европы и Азии.<sup>20</sup>

На формирование глобальной логистической системы у нас в стране непосредственное влияние оказывает собственный экспорт и импорт товаров (рис.3.1).<sup>21</sup>

В структуре импорта Азербайджанской республики за 2014 год пищевая продукция составила 11,6 %, табак и табачные изделия – 4,5 %, цемент – 1,3 %, фармацевтическая продукция – 2,5 %, пластмасса и изделия из нее – 2,7 %,

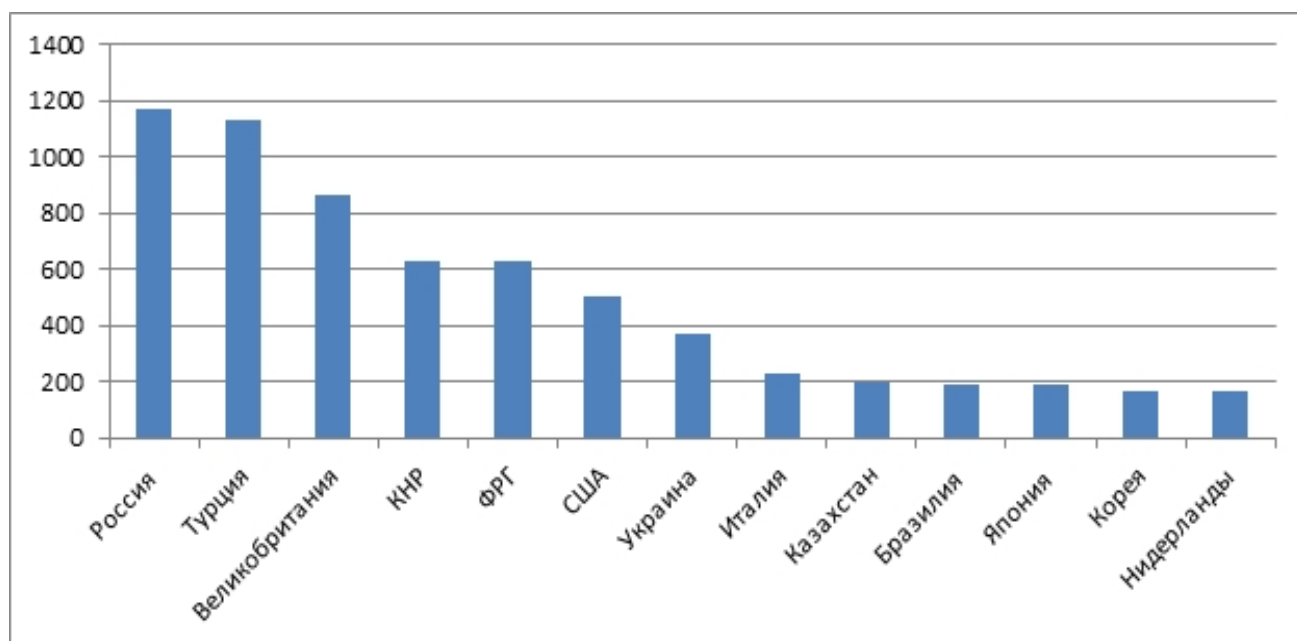
---

<sup>19</sup> Электронный ресурс - Хафизоглу, Р. До конца 2017 года инвестиции SOCAR в турецкую экономику достигнут 17 млрд дол. США <<http://www.trend.az/capital/business/2152589.html>>

<sup>20</sup> Электронный ресурс - Греция одобрила приобретение SOCAR акций DESFA // Вестник Кавказа.— <<http://www.vestikavkaza.ru/news/Gretsiya-odobrila-priobretenie-SOCAR-aktsiy-DESFA.html>>.

<sup>21</sup> *Данные Государственного таможенного комитета Азербайджана*

древесина и изделия из нее – 1,5 %, черные металлы и изделия из них – 10,5 %, машины, механизмы, электрическая аппаратура, оборудование и их запчасти – 27,8 %, транспортные средства и их запчасти – 9,2 %, мебель и ее запчасти – 1,2 % и прочие товары - 27,2 %. Только в течение одного 2014 года импорт нашей страны из России составил 1235,0 млн. долл. США, из Турции- 1130,9 млн. долл. США, а из Великобритании – 863,6 млн. долл. США.



**Рис. 3.1. Основные страны-партнеры Азербайджана по импорту**

Основными экспортными статьями Азербайджана в рассматриваемый период являлись сырая нефть (84,87 % от общего объема экспорта), нефтепродукты (6,11%), овощи-фрукты (1,29 %), природный газ (1,24%).

Наибольший объем экспорта Азербайджана в 2014 г. пришелся на Россию, Турцию, Италию, ФРГ, Францию, США, Израиль и Индонезию.

Процесс подключения экономики стран Центральной Азии в глобальные логистические процессы, активно наблюдающийся в последние два десятилетия, призван, в первую очередь, подключить данный регион, с учетом его геополитической значимости, экономических и прочих возможностей к международным взаимовыгодным проектам. В этом регионе наиболее четко выражены приоритеты российской политики в регионе с учетом происходящих в нем процессов глобализации.

В настоящее время Центральнаяазиатский регион, в силу изменившейся геополитической и энергетической ситуации, стал важнейшим субъектом мировой политики, значение которого неустанно возрастает. Возможности, открывшиеся перед новообразованными странами после распада СССР и суверенизации бывших советских республик, омрачаются жесткой борьбой за средства их реализации. Ситуация усугубляется громадным энергоресурсным, коммуникационным и военно-стратегическим потенциалом Центральнаяазиатского региона, что способствовало началу «вхождения» в него государств–аутсайдеров, географически весьма отдаленных от евразийского перекрестка (США, Китай, ЕС, Индия),

Положение региона с наличием в нем множества реальных и потенциальных конфликтов, экономическая и военно-стратегическая уязвимость местных государств и региона в целом, наличие мощных внешних сил в лице США, Китая и ЕС, заинтересованных в активном проникновении в регион, – все это ставит данный регион в жесткую зависимость от глобального уровня мировой политики и экономики.

Одним из наиболее очевидных явлений XXI века является глобализация международного развития, означающая втягивание мира в открытую систему финансово-экономических, общественно-политических и информационных связей. С целью вовлечения центральнаяазиатских стран в процесс глобализации создаются многочисленные геополитические мегапроекты, предусматривающие радикальное изменение баланса сил и территориальные перекройки.

Глобальный уровень политики представлен в Центральнаяазиатском регионе тремя непосредственными участниками: США, интересы которых носят всеобъемлющий характер, сочетая стратегические, экономические и военно-политические компоненты; Европейским Союзом и Китаем, интересы которых в связи с вышеназванным регионом еще недавно ограничивались экономической стороной, однако в настоящее время эта картина стала существенно меняться с расширением спектра интересов последних. Нельзя исключать того, что при условии налаживания стабильного и эффективного использования

центральноазиатских ресурсов, в эту группу более активно включится Япония, Индия и Пакистан.

Декларируемым стимулом повышенного внимания к Центральноазиатскому региону являются его энергетический потенциал, а также заинтересованность государств Центральной Азии в диверсификации доступных им источников нефти и газа на стратегические сроки. Часто отмечается также и заинтересованность монополий во всех формах участия в разработке, транспортировке и переработки энергоресурсов региона. Центральная Азия также является одним из сегментов транспортного пути (Великого шелкового пути – ТРАСЕКА – ведущего из Европы в Центральную Азию, Китай, Японию).

По мере возрастания зависимости от импорта нефти проблема надежности зарубежных поставок все теснее переплеталась с вопросом внутренней политической стабильности государств-экспортеров. Федеральное правительство США и деловые круги небезосновательно исходили из того, что, чем прочнее позиции прозападных и проамериканских сил в государствах, обладающих значительными запасами сырья, тем больше оснований рассматривать их как надежный источник.

Именно исходя из этих соображений, Вашингтон с самого начала стал рассматривать Центральноазиатский регион как потенциальный мировой резерв, который можно задействовать в случае истощения запасов углеводородного сырья в других природных кладовых либо при изменении ценовой конъюнктуры на мировых рынках. Не случайно США начали укреплять свои позиции в этом регионе уже с конца 1997 г., когда Вашингтон объявил государства Центральной Азии зоной своих долгосрочных стратегических интересов.. В марте 1999 г. американским Конгрессом был принят «Акт о стратегии Шелкового пути». В нем, в частности, заявлялось о поддержке экономической и политической независимости стран Центральной Азии, которые могли бы своими нефтью и газом уменьшить энергетическую зависимость США от ненадежного Персидского залива.

Одним из главных приоритетов американской внешней политики признано строительство в Центральноазиатском регионе разветвленной сети трубопроводов для обеспечения экспорта нефти и газа. США ратуют за то, чтобы большинство экспортных маршрутов транспортировки каспийских нефти и газа пролегали в обход России через закавказские республики Азербайджан, Грузию и Украину.

Концепция энергетической безопасности США предусматривает решение нескольких задач, главными из которых являются: развитие диверсифицированных и надежных источников энергии, обеспечение надежности и безопасности международных пассажирских и грузовых перевозок и т.д.. Согласно новой концепции, «США должны обеспечить наличие надежных поставок энергии по разумным ценам, а также препятствовать использованию нефти в качестве инструмента влияния и давления.» Она также направлена на «укрепление энергетической безопасности США и повышение уровня общемирового благосостояния путем взаимодействия с их союзниками, торговыми партнерами и поставщиками энергоресурсов на пути расширения разнообразия источников и видов энергии, особенно в Западном полушарии, в Африке, Центральной Азии и Каспийском регионе».

Поскольку интересы американской энергетической безопасности требуют наличия надежной международной стратегии тесного сотрудничества с другими странами, Вашингтон способствует «формированию в целом ряде стран более благоприятного климата для инвестиций в нефтяную отрасль и активно помогает совершенствованию инфраструктуры, необходимой для получения доступа к относительно новым поставщикам, в том числе в Центральноазиатском регионе». Такой подход объективно отражает постоянно изменяющиеся геополитические реалии: американские политики настойчиво стремятся не только реализовать прежнюю концепцию применения своего военного могущества для внешнего освоения пространства материковой суши, но и максимально расширить присутствие США во внутренних зонах Евразии, пытаясь необратимо интегрировать их в зону своего стратегического контроля.



В феврале 2008 г. глава американского внешнеполитического ведомства К.Райс высказалась за необходимость иметь специального координатора по энергетике с целью "стабилизации энергетической политики страны в некоторых частях света", что и привело к созданию новой должности – специального посла по энергетическим вопросам.

В настоящее время полным ходом идет процесс формирования многоцелевого энергетического транспортного коридора Восток – Запад (East – WestEnergyCorridor), который бы включал ряд новых нефте- и газопроводов, охрана которых должна быть возложена на специальные мобильные подразделения НАТО и соответствующие структуры "Организации за демократию и экономическое развитие" (ГУАМ) с участием Грузии, Украины, Азербайджана и Молдавии.

Основным звеном этого коридора является Евроазиатский энергетический проект, главные компоненты которого уже практически «укомплектованы», и именно под них он и был спроектирован. К этим энергостратегическим конструкциям относятся, прежде всего, Транскаспийский газопровод, логическим продолжением которого должен стать проект «Набукко»; нефтепровод Баку-Тбилиси-Джейхан (БТД); газопровод Баку-Тбилиси-Эрзрум (Южно-кавказский газопровод); и, наконец, трубопровод Одесса-Броды через Восточную Европу – с продолжением до Гданьска, хотя конечный пункт его назначения пока точно неизвестен.

Кроме того, в зоне "коридора", соединяющего Центральную Азию с Европой, предусматриваются при обязательном прямом участии американского капитала создание новых военных баз и коммерческих морских портов, комплексная модернизация всех систем телекоммуникаций, интенсивное развитие наземного транспорта, предприятий нефтегазовой и горно-добывающей отраслей, международная координация распределения гидроэнергетических ресурсов. Планируется также строительство ЛЭП – линии энергопередач – с выходом на Афганистан, Пакистан и Индию.

Все это призвано содействовать процессу, направленному на закладывание конфигурации маршрутов доставки углеводородов от производителей к потребителям в зоне пояса стабильности с Востока на Запад – Прикаспийские страны – Ближний Восток- ЕС.

Характерно, что на начальном этапе планы США предусматривали подключение среднеазиатских ресурсов к БТД (Баку–Тбилиси–Джейхан) и Южно-Кавказскому газопроводу, вторым же этапом должно стать строительство Транскаспийского газопровода, логическим продолжением которого, по мнению ЕС и Вашингтона, должен стать международный газопровод Nabucco.

Нефтепровод Баку-Тбилиси-Джейхан протяженностью 1600 километров и стоимостью 4 млрд. долл. предназначен для поставки нефти из Азербайджана через Грузию на средиземноморское побережье Турции. Он стал первым трубопроводом, по которому нефть из стран бывшего СССР пошла на Запад, минуя российскую территорию. Россия активно выступала против его строительства, однако этот во многом политический проект, в первую очередь усилиями США, был доведен до конца и запущен в эксплуатацию в июле 2006 г.

Пропускная способность БТД более 1 миллиона баррелей в день, а его главные акционеры формируют консорциум, который включает BritishPetroleum, SOCAR, Chevron, Statoil, Total, ENI, Itochu, ConocoPhillips и ExxonMobil. 685-километровый Южно-Кавказский газопровод пролегает вдоль нефтепровода Баку-Тбилиси-Джейхан от Баку до грузино-турецкой границы, где он соединяется с турецкой газовой сетью, обеспечивая поставки газа в Юго- Восточную Европу.

Нефтепровод Баку- Тбилиси- Джейхан и Южно- Кавказский газопровод являются крайне важными проектами в рамках совместных усилий Азербайджана с союзниками в Европе по содействию диверсификации поставок нефти и газа на европейские и мировой рынки, и что надежда на рыночные силы коммерческой конкуренции и диверсификации поставок – это лучший способ повышения эффективности рынков энергоносителей и обеспечения того, чтобы поставки энергоносителей определялись коммерческими, а не политическими соображениями.

США, равно как и ЕС, заинтересованные в поставках углеводородов из Прикаспийского региона, считают одним из приоритетных Транскаспийский газопровод – глобальный энергетический проект по переброске энергоносителей с восточных берегов Каспийского моря на западные по дну Каспийского моря, с пропускной мощностью 30 млрд. куб. м в год. Он должен пройти через Азербайджан, Грузию и Турцию, где соединится с проектируемым сейчас трубопроводом «Nabucco», по которому природный газ планируется транспортировать в обход России – из Турции в Австрию через Болгарию, Румынию и Венгрию. Это еще один трубопровод, призванный обеспечить доставку природного газа из Центральной Азии и Каспия на европейские рынки. Его значение резко бы выросло в случае реализации проекта Транскаспийского газопровода, благодаря которому еще одно государство Центральной Азии – Туркмения смогла бы экспортировать свой газ в обход России.

Таким образом, формирование Евроазиатского энергетического коридора, в котором уже сегодня функционируют такие проекты, как нефтепроводы Баку-Тбилиси-Джейхан и Баку-Супса, а также газопровод Баку-Тбилиси-Эрзурум, является несомненно огромным достижением Азербайджана в выводе своего сырья на мировой рынок.

К тому же проектируются все новые и новые маршруты транзита нефти через Черное море по Балканскому нефтепроводу в обход Босфора, из стран Центральной Азии через Закавказье и Турцию. Также существенно меняются маршруты поставок природного газа из стран Прикаспия и Ирана, создается коридор через Турцию и Средиземное море, иными словами, формируется новый глобальный проект газовой сети «Прикаспийские страны–Ближний Восток–ЕС» – «Восток-Запад».

Крупным энергетическим проектом в этом направлении, над которым в настоящее время ведется активная работа, является и строительство транснационального газопровода Туркменистан- Афганистан- Пакистан- Индия протяженностью 1680 километров.

По словам бывшего заместителя помощника государственного секретаря США по странам Южной и Центральной Азии Стивена Манна, «США выступают за развитие альтернативных газопроводов по всему региону Каспийского моря, а наша политика заключается в том, что проекты всегда должны иметь коммерческий характер»

По количеству официальных визитов, совершенных видными представителями Госдепартамента США, Министерства обороны, Белого дома в Азербайджан за период с 2006 г. по настоящее время, можно свидетельствовать о том, что Вашингтон довольно последовательно проводит необходимую, с его точки зрения политику, направленную на тесное сотрудничество с прикаспийскими странами во всех областях, стараясь привязать их к мировому сообществу не только посредством осуществляемым в них реформ на пути к демократизации, но и открывая прикаспийским странам все новые и новые возможности в транспортно-энергетической сфере, способных также связать их с остальным миром.

Таким образом, строительство в Европе трубопроводов нового поколения, играет особую роль для центральноазиатских стран как важных игроков на европейском рынке энергоносителей.

Еще одним мостом, являющимся “частью широких стратегических усилий по созданию зоны стабильности, простирающейся от Балкан до Центральной Азии», представляют глобальные транспортные коридоры, способные соединить Восток с Западом.

Еще одним значимым проектом для Азербайджана является строительства глобального Евразийского транспортного коридора (ТРАСЕКА), призванного связать Европу со странами Центральной Азии, Среднего Востока, Китаем и Японией с целью обеспечения кратчайших путей доставки каспийских энергоносителей в Европу, стал ЕС.

Проект – ТРАСЕКА (TRACECA – TransportCorridorEuropeCaucasusAsia) рассматривался в качестве основного торгового коридора древнего Шелкового пути. Он был разработан Европейской комиссией еще в 1991 г., а в 1993 г. на конференции в Брюсселе Евросоюз предложил реализовать в рамках TACIS

программу технического содействия «Транспортный коридор Европа–Кавказ–Азия» (ТРАСЕКА). По замыслу его проектировщиков ТРАСЕКА должен быть состыкован с Трансевропейскими сетями (TENs). В проекте ТРАСЕКА участвуют Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Киргизия, Молдавия, Румыния, Таджикистан, Туркмения, Турция, Узбекистан, Украина.

Значение этого проекта огромно. Достаточно сказать, что годовой торговый оборот между Азией и Европой превышает 2 трлн. долл., а доля транспортных расходов составляет 200 млрд. долл.

ЕС определил основные направления стратегии развития ТРАСЕКА. Среди главных задач – создание современной инфраструктуры, взаимодействие с системой Трансевропейских сетей, обеспечение морской и авиационной безопасности, а также транспортировки энергоносителей и др.

Значение ТРАСЕКА резко возрастает и в связи с тем, что в нем участвуют страны, имеющие значительные объемы нефти и газа. Поэтому львиную долю в объеме перевозок занимает сырье – нефть и нефтепродукты. С учетом энергетической политики Запада, заключающейся в повышении собственной энергобезопасности, этот транспортный коридор приобретает огромное геополитическое значение. Только в 2007 г. ЕС на развитие ТРАСЕКА выделил 30,7 млн. евро.

Таким образом, в настоящее время в Евразийском регионе с участием Азербайджана полным ходом осуществляется энергетическая политика с поддержкой Запада, как в лице США, так и ЕС, включающая в себя все необходимые механизмы для осуществления основных задач, главная из которых связать этот энергоемкий регион с остальным миром.

Одним из главных условий для построения демократии и проведения рыночных реформ – наличие стабильности в государстве. Это является обязательным условием и для реализации крупномасштабных экономических и транспортных проектов, осуществляемых в регионе.

Необходимо отметить, что Россия, как и США, является инициатором и участницей строительства глобальных транспортных магистралей, одним из которых является транспортный коридор Север-Юг.

Идея создания транспортного коридора Север-Юг была выдвинута на заседании администраций железных дорог России, Ирана и Индии еще в 2000 г. 21 мая 2002 г. было подписано общее соглашение по этому проекту. Азербайджан присоединился к нему в 2005 г.

По замыслу разработчиков проекта, этот маршрут должен объединить транспортно-информационные магистрали от Индии и Омана – сначала по морю, затем через Иран, Каспийский регион – до России и в обратном направлении. По расчетам экспертов, пропускная способность коридора составит на первых порах до 10 млн. тонн грузов в год.

По мнению экспертов, реализация проекта «Север-Юг» сулит очевидные преимущества не только участвующим в нем странам, но и другим государствам. Во-первых, сухопутный путь из Европы до Индийского океана сократится на 800 км, что позволит в течение года увеличить объемы грузоперевозок в этом направлении до 1 млн. 200 тыс. тонн, а в перспективе – до 20 млн. тонн. Во-вторых, транспортировка грузов по этой железной дороге будет на 10–15% дешевле и сократит время в пути на 20 дней по сравнению с Суэцким каналом. И, наконец, «Север-Юг» фактически станет новой картой транспортных потоков, имеющей важное геополитическое и геоэкономическое значение.

Процесс глобализации Центральной Азии, активно наблюдающийся последние два десятилетия, призван, в первую очередь, подключить Центральноазиатский регион, с учетом его геополитической и энергостратегической значимости, а также его отдаленности от мировых центров цивилизации, к «мировому потоку жизни». Согласно западным планам радикального реформатирования глобального пространства, Центральноазиатский регион пытаются переустроить в соответствии с географическими и историческими реалиями. Наиболее четко выражены приоритеты российской политики в регионе с учетом происходящих в нем процессов глобализации.

В настоящее время Центральнаяазиатский регион, в силу изменившейся геополитической и энергетической ситуации, стал важнейшим субъектом мировой политики, значение которого неустанно возрастает. Возможности, открывшиеся перед новообразованными странами после распада СССР и суверенизации бывших советских республик, омрачаются жесткой борьбой за средства их реализации. Ситуация усугубляется громадным энергоресурсным, коммуникационным и военно-стратегическим потенциалом Центральнаяазиатского региона, что способствовало началу «вхождения» в него государств–аутсайдеров, географически весьма отдаленных от евразийского перекрестка (США, Китай, ЕС, Индия),

Положение региона с наличием в нем множества реальных и потенциальных конфликтов, экономическая и военно-стратегическая уязвимость местных государств и региона в целом, наличие мощных внешних сил в лице США, Китая и ЕС, заинтересованных в активном проникновении в регион, – все это ставит данный регион в жесткую зависимость от глобального уровня мировой политики и экономики.

Одним из наиболее очевидных явлений XXI века является глобализация международного развития, означающая втягивание мира в открытую систему финансово-экономических, общественно-политических и информационных связей. С целью вовлечения центральнаяазиатских стран в процесс глобализации создаются многочисленные геополитические мегапроекты, предусматривающие радикальное изменение баланса сил и территориальные перекройки.

Глобальный уровень политики представлен в Центральнаяазиатском регионе тремя непосредственными участниками: США, интересы которых носят всеобъемлющий характер, сочетая стратегические, экономические и военно-политические компоненты; Европейским Союзом и Китаем, интересы которых в связи с вышеназванным регионом еще недавно ограничивались экономической стороной, однако в настоящее время эта картина стала существенно меняться с расширением спектра интересов последних. Нельзя исключать того, что при условии налаживания стабильного и эффективного использования

центральноазиатских ресурсов, в эту группу более активно включится Япония, Индия и Пакистан.

Декларируемым стимулом повышенного внимания к Центральноазиатскому региону являются его энергетический потенциал, а также заинтересованность государств Центральной Азии в диверсификации доступных им источников нефти и газа на стратегические сроки. Часто отмечается также и заинтересованность монополий во всех формах участия в разработке, транспортировке и переработки энергоресурсов региона. Центральная Азия также является одним из сегментов транспортного пути (Великого шелкового пути – ТРАСЕКА – ведущего из Европы в Центральную Азию, Китай, Японию).

По мере возрастания зависимости от импорта нефти проблема надежности зарубежных поставок все теснее переплеталась с вопросом внутренней политической стабильности государств-экспортеров. Федеральное правительство США и деловые круги небезосновательно исходили из того, что, чем прочнее позиции прозападных и проамериканских сил в государствах, обладающих значительными запасами сырья, тем больше оснований рассматривать их как надежный источник.

Именно исходя из этих соображений, Вашингтон с самого начала стал рассматривать Центральноазиатский регион как потенциальный мировой резерв, который можно задействовать в случае истощения запасов углеводородного сырья в других природных кладовых либо при изменении ценовой конъюнктуры на мировых рынках. Не случайно США начали укреплять свои позиции в этом регионе уже с конца 1997 г., когда Вашингтон объявил государства Центральной Азии зоной своих долгосрочных стратегических интересов.. В марте 1999 г. американским Конгрессом был принят «Акт о стратегии Шелкового пути». В нем, в частности, заявлялось о поддержке экономической и политической независимости стран Центральной Азии, которые могли бы своими нефтью и газом уменьшить энергетическую зависимость США от ненадежного Персидского залива.



Одним из главных приоритетов американской внешней политики признано строительство в Центральноазиатском регионе разветвленной сети трубопроводов для обеспечения экспорта нефти и газа. США ратуют за то, чтобы большинство экспортных маршрутов транспортировки каспийских нефти и газа пролегали в обход России через закавказские республики Азербайджан, Грузию и Украину.

Концепция энергетической безопасности США предусматривает решение нескольких задач, главными из которых являются: развитие диверсифицированных и надежных источников энергии, обеспечение надежности и безопасности международных пассажирских и грузовых перевозок и т.д.. Согласно новой концепции, «США должны обеспечить наличие надежных поставок энергии по разумным ценам, а также препятствовать использованию нефти в качестве инструмента влияния и давления.» Она также направлена на «укрепление энергетической безопасности США и повышение уровня общемирового благосостояния путем взаимодействия с их союзниками, торговыми партнерами и поставщиками энергоресурсов на пути расширения разнообразия источников и видов энергии, особенно в Западном полушарии, в Африке, Центральной Азии и Каспийском регионе».

Поскольку интересы американской энергетической безопасности требуют наличия надежной международной стратегии тесного сотрудничества с другими странами, Вашингтон способствует «формированию в целом ряде стран более благоприятного климата для инвестиций в нефтяную отрасль и активно помогает совершенствованию инфраструктуры, необходимой для получения доступа к относительно новым поставщикам, в том числе в Центральноазиатском регионе». Такой подход объективно отражает постоянно изменяющиеся геополитические реалии: американские политики настойчиво стремятся не только реализовать прежнюю концепцию применения своего военного могущества для внешнего освоения пространства материковой суши, но и максимально расширить присутствие США во внутренних зонах Евразии, пытаясь необратимо интегрировать их в зону своего стратегического контроля.

В феврале 2008 г. глава американского внешнеполитического ведомства К.Райс высказалась за необходимость иметь специального координатора по энергетике с целью "стабилизации энергетической политики страны в некоторых частях света", что и привело к созданию новой должности – специального посла по энергетическим вопросам.

В настоящее время полным ходом идет процесс формирования многоцелевого энергетического транспортного коридора Восток – Запад (East – WestEnergyCorridor), который бы включал ряд новых нефте- и газопроводов, охрана которых должна быть возложена на специальные мобильные подразделения НАТО и соответствующие структуры "Организации за демократию и экономическое развитие" (ГУАМ) с участием Грузии, Украины, Азербайджана и Молдавии.

Основным звеном этого коридора является Евроазиатский энергетический проект, главные компоненты которого уже практически «укомплектованы», и именно под них он и был спроектирован. К этим энергостратегическим конструкциям относятся, прежде всего, Транскаспийский газопровод, логическим продолжением которого должен стать проект «Набукко»; нефтепровод Баку-Тбилиси-Джейхан (БТД); газопровод Баку-Тбилиси-Эрзрум (Южно-кавказский газопровод); и, наконец, трубопровод Одесса-Броды через Восточную Европу – с продолжением до Гданьска, хотя конечный пункт его назначения пока точно неизвестен.

Кроме того, в зоне "коридора", соединяющего Центральную Азию с Европой, предусматриваются при обязательном прямом участии американского капитала создание новых военных баз и коммерческих морских портов, комплексная модернизация всех систем телекоммуникаций, интенсивное развитие наземного транспорта, предприятий нефтегазовой и горно-добывающей отраслей, международная координация распределения гидроэнергетических ресурсов. Планируется также строительство ЛЭП – линии энергопередач – с выходом на Афганистан, Пакистан и Индию.

Все это призвано содействовать процессу, направленному на закладывание конфигурации маршрутов доставки углеводородов от производителей к потребителям в зоне пояса стабильности с Востока на Запад – Прикаспийские страны – Ближний Восток- ЕС.

Характерно, что на начальном этапе планы США предусматривали подключение среднеазиатских ресурсов к БТД (Баку–Тбилиси–Джейхан) и Южно-Кавказскому газопроводу, вторым же этапом должно стать строительство Транскаспийского газопровода, логическим продолжением которого, по мнению ЕС и Вашингтона, должен стать международный газопровод Nabucco.

Нефтепровод Баку-Тбилиси-Джейхан протяженностью 1600 километров и стоимостью 4 млрд. долл. предназначен для поставки нефти из Азербайджана через Грузию на средиземноморское побережье Турции. Он стал первым трубопроводом, по которому нефть из стран бывшего СССР пошла на Запад, минуя российскую территорию. Россия активно выступала против его строительства, однако этот во многом политический проект, в первую очередь усилиями США, был доведен до конца и запущен в эксплуатацию в июле 2006 г.

Пропускная способность БТД более 1 миллиона баррелей в день, а его главные акционеры формируют консорциум, который включает BritishPetroleum, SOCAR, Chevron, Statoil, Total, ENI, Itochu, ConocoPhillips и ExxonMobil. 685-километровый Южно-Кавказский газопровод пролегает вдоль нефтепровода Баку-Тбилиси-Джейхан от Баку до грузино-турецкой границы, где он соединяется с турецкой газовой сетью, обеспечивая поставки газа в Юго-Восточную Европу.

Нефтепровод Баку-Тбилиси-Джейхан и Южно-Кавказский газопровод являются крайне важными проектами в рамках совместных усилий Азербайджана с союзниками в Европе по содействию диверсификации поставок нефти и газа на европейские и мировой рынки, и что надежда на рыночные силы коммерческой конкуренции и диверсификации поставок – это лучший способ повышения эффективности рынков энергоносителей и обеспечения того, чтобы поставки энергоносителей определялись коммерческими, а не политическими соображениями.

США, равно как и ЕС, заинтересованные в поставках углеводородов из Прикаспийского региона, считают одним из приоритетных Транскаспийский газопровод – глобальный энергетический проект по переброске энергоносителей с восточных берегов Каспийского моря на западные по дну Каспийского моря, с пропускной мощностью 30 млрд. куб. м в год. Он должен пройти через Азербайджан, Грузию и Турцию, где соединится с проектируемым сейчас трубопроводом «Nabucco», по которому природный газ планируется транспортировать в обход России – из Турции в Австрию через Болгарию, Румынию и Венгрию. Это еще один трубопровод, призванный обеспечить доставку природного газа из Центральной Азии и Каспия на европейские рынки. Его значение резко бы выросло в случае реализации проекта Транскаспийского газопровода, благодаря которому еще одно государство Центральной Азии – Туркмения смогла бы экспортировать свой газ в обход России.

Таким образом, формирование Евроазиатского энергетического коридора, в котором уже сегодня функционируют такие проекты, как нефтепроводы Баку-Тбилиси-Джейхан и Баку-Супса, а также газопровод Баку-Тбилиси-Эрзурум, является несомненно огромным достижением Азербайджана в выводе своего сырья на мировой рынок.

К тому же проектируются все новые и новые маршруты транзита нефти через Черное море по Балканскому нефтепроводу в обход Босфора, из стран Центральной Азии через Закавказье и Турцию. Также существенно меняются маршруты поставок природного газа из стран Прикаспия и Ирана, создается коридор через Турцию и Средиземное море, иными словами, формируется новый глобальный проект газовой сети «Прикаспийские страны–Ближний Восток–ЕС» – «Восток-Запад».

Крупным энергетическим проектом в этом направлении, над которым в настоящее время ведется активная работа, является и строительство транснационального газопровода Туркменистан- Афганистан- Пакистан- Индия протяженностью 1680 километров.

По словам бывшего заместителя помощника государственного секретаря США по странам Южной и Центральной Азии Стивена Манна, «США выступают за развитие альтернативных газопроводов по всему региону Каспийского моря, а наша политика заключается в том, что проекты всегда должны иметь коммерческий характер»

По количеству официальных визитов, совершенных видными представителями Госдепартамента США, Министерства обороны, Белого дома в Азербайджан за период с 2006 г. по настоящее время, можно свидетельствовать о том, что Вашингтон довольно последовательно проводит необходимую, с его точки зрения политику, направленную на тесное сотрудничество с прикаспийскими странами во всех областях, стараясь привязать их к мировому сообществу не только посредством осуществляемым в них реформ на пути к демократизации, но и открывая прикаспийским странам все новые и новые возможности в транспортно-энергетической сфере, способных также связать их с остальным миром.

Таким образом строительство в Европе трубопроводов нового поколения, играет особую роль для центральноазиатских стран как важных игроков на европейском рынке энергоносителей.

Еще одним мостом, являющимся “частью широких стратегических усилий по созданию зоны стабильности, простирающейся от Балкан до Центральной Азии», представляют глобальные транспортные коридоры, способные соединить Восток с Западом.

Еще одним значимым проектом для Азербайджана является строительства глобального Евразийского транспортного коридора (ТРАСЕКА), призванного связать Европу со странами Центральной Азии, Среднего Востока, Китаем и Японией с целью обеспечения кратчайших путей доставки каспийских энергоносителей в Европу, стал ЕС.

Проект – ТРАСЕКА (TRACECA – TransportCorridorEuropeCaucasusAsia) рассматривался в качестве основного торгового коридора древнего Шелкового пути. Он был разработан Европейской комиссией еще в 1991 г., а в 1993 г. на конференции в Брюсселе Евросоюз предложил реализовать в рамках TACIS

программу технического содействия «Транспортный коридор Европа–Кавказ–Азия» (ТРАСЕКА). По замыслу его проектировщиков ТРАСЕКА должен быть состыкован с Трансевропейскими сетями (TENs). В проекте ТРАСЕКА участвуют Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Киргизия, Молдавия, Румыния, Таджикистан, Туркмения, Турция, Узбекистан, Украина.

Значение этого проекта огромно. Достаточно сказать, что годовой торговый оборот между Азией и Европой превышает 2 трлн. долл., а доля транспортных расходов составляет 200 млрд. долл.

ЕС определил основные направления стратегии развития ТРАСЕКА. Среди главных задач – создание современной инфраструктуры, взаимодействие с системой Трансевропейских сетей, обеспечение морской и авиационной безопасности, а также транспортировки энергоносителей и др.

Значение ТРАСЕКА резко возрастает и в связи с тем, что в нем участвуют страны, имеющие значительные объемы нефти и газа. Поэтому львиную долю в объеме перевозок занимает сырье – нефть и нефтепродукты. С учетом энергетической политики Запада, заключающейся в повышении собственной энергобезопасности, этот транспортный коридор приобретает огромное геополитическое значение. Только в 2007 г. ЕС на развитие ТРАСЕКА выделил 30,7 млн. евро.

Таким образом, в настоящее время в Евразийском регионе с участием Азербайджана полным ходом осуществляется энергетическая политика с поддержкой Запада, как в лице США, так и ЕС, включающая в себя все необходимые механизмы для осуществления основных задач, главная из которых связать этот энергоемкий регион с остальным миром.

Одним из главных условий для построения демократии и проведения рыночных реформ – наличие стабильности в государстве. Это является обязательным условием и для реализации крупномасштабных экономических и транспортных проектов, осуществляемых в регионе.

Необходимо отметить, что Россия, как и США, является инициатором и участницей строительства глобальных транспортных магистралей, одним из которых является транспортный коридор Север-Юг.

Идея создания транспортного коридора Север-Юг была выдвинута на заседании администраций железных дорог России, Ирана и Индии еще в 2000 г. 21 мая 2002 г. было подписано общее соглашение по этому проекту. Азербайджан присоединился к нему в 2005 г.

По замыслу разработчиков проекта, этот маршрут должен объединить транспортно-информационные магистрали от Индии и Омана – сначала по морю, затем через Иран, Каспийский регион – до России и в обратном направлении. По расчетам экспертов, пропускная способность коридора составит на первых порах до 10 млн. тонн грузов в год.

По мнению экспертов, реализация проекта «Север-Юг» сулит очевидные преимущества не только участвующим в нем странам, но и другим государствам. Во-первых, сухопутный путь из Европы до Индийского океана сократится на 800 км, что позволит в течение года увеличить объемы грузоперевозок в этом направлении до 1 млн. 200 тыс. тонн, а в перспективе – до 20 млн. тонн. Во-вторых, транспортировка грузов по этой железной дороге будет на 10–15% дешевле и сократит время в пути на 20 дней по сравнению с Суэцким каналом. И, наконец, «Север-Юг» фактически станет новой картой транспортных потоков, имеющей важное геополитическое и геоэкономическое значение.

## Выводы и предложения

1. Смена общественно-экономических формаций, войны, создание и разрушение огромных государственных образований в форме империй, новые географические открытия, интенсивное развитие рыночных отношений, неравномерное распределение между странами и народами природных богатств и борьба за их передел, интенсивное развитие транспорта, энергетики, связи и прочих отраслей, появление транснациональных компаний и прочее, являют собой явные приметы неустанного продолжения глобализационных процессов.
2. Феномен глобализации затронул все стороны нашей жизни, оказал активное влияние не только на экономику, но и на культурные, социальные и политические аспекты практически всех стран мира.
3. Современная логистика, как наука об управлении материальными, информационными и финансовыми, как единым сопутствующим друг –друга комплексом, с одной стороны, не могла остаться в стороне от процесса глобализации мировой экономики, с другой стороны- является приметой и фактором всего этого процесса. *Глобализация мировой экономики и формирование глобальных логистических систем являются обоснованными факторами военно - стратегической и экономической безопасности, а также политико – экономической стабильности участвующих в них стран.*
4. Напомним, что логистическая система - это в экономическом плане завершенная структура, объединенная едиными внутренними целями и задачами, включающая в себя взаимосвязанные звенья, принимающие участие в общем процессе управления материальными, а также параллельно с ними информационными и финансовыми потоками.
5. Глобальные логистические системы обычно формируются на основе слияния деятельности, т.е. экономических и организационных целей, задач и функций относительно разобщенных локальных логистических структур и систем.



6. Под термином "глобальная логистика" многие специалисты понимают стратегию и тактику создания, как правило, устойчивых макрологистических систем, связывающих бизнес - структуры различных стран мира на основе разделения труда, партнерства и кооперирования в форме договоров, соглашений, общих планов, поддерживаемых на межгосударственном уровне. 7. Именно глобальные логистические подходы позволяют находить наиболее эффективные пути и формы товародвижения на мировом рынке.

8. Исходя из исследований ученых и наблюдений практических работников, занимающихся различными проблемами экономики, становится очевидным, что каждая страна втягивалась в международные глобальные логистические проекты под воздействием множества объективных и субъективных факторов.

Перечислим некоторые из них:

- Общественно- экономическая система;
- Уровень развития национальной экономики каждой из заинтересованных стран;
- Нерешенность экономических и социальных проблем внутри каждой из заинтересованных стран;
- Ограниченность природных богатств в одной стране, а также их наличие и изобилие в других странах;
- Неравномерность уровней экономического развития и социального обеспечения отдельных стран;
- Развитие науки, техники и технологии;
- Уровень транспортной, дорожной и прочей коммуникационной обеспеченности группы страны, через которые проходят глобальные логистические коридоры;
- Уровень развития производственной, социальной и рыночной инфраструктуры;
- Степень развития и внедрения в управление материальными потоками перспективных информационно - коммуникационных технологий;

- Экономическая и политическая зависимость от более мощных и развитых стран;
- Уровень развития международных торговых и экономических отношений и т.д.

9. В современное время для реализации глобальных международных логистических проектов нужна политическая и экономическая стабильность в регионах и странах, где они претворяются в жизнь, добрая воля руководителей заинтересованных в них государств, финансовое и технико- технологическое инженерное обеспечение и пр.

10. На фоне расширения и углубления процесса глобализации мировой экономики все больше и острее стоит проблема международного логистического обеспечения возникших и грядущих преобразований, связанных с данными процессами.

11. Исходя из логики, логистическое обеспечение глобализационных процессов в мировой экономике может быть организовано: а) до начала этих процессов; б) в момент, т.е. комплексно и параллельно с ними; в) после реализации проекта, приводящего к такой глобализации. Из приведенных вариантов наиболее приемлемыми могут считаться первые два, т. к. первый вариант предусматривает претворение в жизнь комплекса логистических мероприятий, опережающих экономические преобразования, а второй - подкрепления глобализационных процессов в мировой экономике соответствующими логистическими мероприятиями. Конечно лучше всего, когда глобальная логистика развивается относительно опережающими темпами, чем отрасли материального производства стран, использующих данные логистические структуры.

12. В любом случае, материально - вещественной основой логистики являются транспортные средства, осуществляющие грузовые перевозки, складское и тарное хозяйство, обеспечивающее количественную и качественную сохранность грузов, погрузочные и разгрузочные средства, облегчающие труд рабочих и т.д. Имея представления об этих процессах и работах, можно составить общую картину недостатков каждого из них, в том числе транспортного обслуживания

(при участии внешних перевозчиков), а также внутренней транспортной логистики на предприятии (при самостоятельном осуществлении перевозок) и других. В частности, к основным проблемам транспортной логистики во всем мире относятся:

- качество транспортного обслуживания (в случае привлечения внешних транспортных компаний);
- изношенность подвижного состава и трудности, связанные с их обновлением;
- слабая информационная поддержка перевозок;
- снижение конкурентоспособности местных перевозчиков по сравнению с иностранными;
- сложность составления маршрутов движения (будь то международные перевозки или дистрибуция по городу);
- недогруза транспортных средств по грузоподъемности или полезному внутреннему объему кузова;
- страхование грузов и транспортных средств;
- сложности, связанные с организацией перевозок с участием нескольких видов транспорта;
- недостаток информации о программных продуктах, позволяющих автоматизировать, упростить и ускорить выполнение операций, сопровождающих перевозочный процесс и др.

13. После обретения Азербайджаном независимости основной задачей нашей страны было создание самостоятельной независимой экономики, интегрирующейся в мировую экономику. По этой причине возникла необходимость создания мощных глобальных логистических центров, способных обеспечивать как внутренние потребности, так и спрос всех потенциальных клиентов, нуждающихся в логистических услугах данных центров.

14. В настоящее время Азербайджан осознанно, преследуя свои экономические и политические интересы, подключается к процессам глобализации мировой

экономики, что находит своё отражение в его внешнеэкономических отношениях и формировании собственной глобальной логистической системы.

15. Теперь Азербайджан участвует в ряде значимых транспортно-логистических проектов. К таким проектам можно отнести транспортные коридоры ТРАСЕКА предназначенные соединять Европу с Азией, транспортные коридоры Север—Юг, автомобильная и железнодорожная магистрали, соединяющие бассейны Черного и Каспийского морей, а также строительство железной дороги Баку—Тбилиси—Карс. Таким образом, можно не сомневаться, что реализация этих проектов приведут к развитию и укреплению позиций Азербайджана на международном рынке.

16. Строительство в Европе трубопроводов нового поколения, в том числе, с участием нашей страны, играет особую роль для центральноазиатских стран как важных игроков на европейском рынке энергоносителей.

17. Мостом, являющимся “частью широких стратегических усилий по созданию зоны стабильности, простирающейся от Балкан до Центральной Азии», представляют глобальные транспортные коридоры, способные соединить Восток с Западом через территорию Азербайджана.

18. Одним из значимых для Азербайджана проектов является строительство глобального Евразийского транспортного коридора (ТРАСЕКА), призванного связать Европу со странами Центральной Азии, Среднего Востока, Китаем и Японией с целью обеспечения кратчайших путей доставки каспийских энергоносителей в Европу, стал ЕС.

19. Проект – ТРАСЕКА (TRACECA – Transport Corridor Europe Caucasus Asia) рассматривался в качестве основного торгового коридора древнего Шелкового пути. Он был разработан Европейской комиссией еще в 1991 г., а в 1993 г. на конференции в Брюсселе Евросоюз предложил реализовать в рамках TACIS программу технического содействия «Транспортный коридор Европа–Кавказ–Азия» (ТРАСЕКА). По замыслу его проектировщиков ТРАСЕКА должен быть состыкован с Трансевропейскими сетями (TENs). В проекте ТРАСЕКА участвуют

Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Киргизия, Молдавия, Румыния, Таджикистан, Туркмени, Турция, Узбекистан, Украина.

20. Предлагаем, при Институте экономики Национальной Академии наук создать специальный сектор, который бы занимался проблемами формирования и развития глобальных логистических систем в Азербайджане.

21. Рекомендуем улучшить систему объявления тендеров и отбора проектов на предмет создания глобальных логистических систем в Азербайджане.

22. Развитие и формирование региональных и глобальных логистических систем в Азербайджане требует качественного совершенствования подготовки кадров в этой области. Поэтому рекомендуем возобновить прием студентов на данную специальность в нашем вузе.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

### На азербайджанском языке

1. «Müəssisələr haqqında» Azərbaycan Respublikasının qanunu. 01.07.1994, № 847.
2. «Xarici investisiyaların qorunması haqqında» Azərbaycan Respublikasının qanunu 15.01.1992, № 57.
3. «İnvestisiya fəaliyyəti haqqında» Azərbaycan Respublikasının qanunu. 13.01.1995, № 953.
4. «Sahibkarlıq fəaliyyəti haqqında» Azərbaycan Respublikasının qanunu. 15.12.1992, № 405.
5. İmanov T.İ., Logistikanın əsasları. I və II hissə. Barı: "Təhsil" NPM, 2005.
6. İmanov T.İ., «Material axınlarının idarə edilməsinə müasir baxış» (I məqalə). İqtisad elmləri: nəzəriyyə və praktika jurnalı №3-4, Bakı- 1998.
7. . Feyzullabəyli İ.Ə., İbişov E.İ., İsrailov H.A. Beynəlxalq ticarət işi. Bakı: 2001.
8. Hacıyev Ş.H., Bayramov Ə.İ. Beynəlxalq iqtisadiyyat (Metodik göstərişləri), Bakı: 2000.
9. Hacıyev Ş.H. Məmmədov M.Q. Beynəlxalq iqtisadi münasibətlər. Dərslik, Bakı: 2005.
10. Ziyad Səmədzadə. Çin qlobal dünya iqtisadiyyatında.- Bakı: "Elm və təhsil", 2009.
11. Şəkəreliyev A.Ş. Dünya iqtisadiyyatı və beynəlxalq iqtisadi münasibətlər. Bakı: 1999.

### На русском языке

1. Алесинская Т.В. Основы логистики. Общие вопросы логистического управления. Учебное пособие, Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2005.
2. Аникин Б.А. Логистика. Учебное пособие.- М.: ИНФРА-М, 1999.
3. Афанасьев Л.Д., Островский Н.Б., Цукербергер С.М. Единая транспортная система и автомобильные перевозки. -М.: Транспорт, 1984.
4. Багиев Г.Л., Моисеева Н.К., Черенков В.И. Международный маркетинг: учебник для вузов. 2-е изд. Перераб. И доп.— СПб: ПИТЕР, 2009.

- 5.. Винников В.В., Быкова Е.Д., Винников С.В. Логистика на водном транспорте.- Одесса: «Феникс», 2004.
6. Гаджиев Ш.Г. Азербайджан на пути к мировому сообществу: стратегия внешнеэкономического развития. - Киев: "Экспресс - Об'ява", 2002.
7. Гаджинский А. М. Логистика: Учебник – 11-е изд., перераб. и доп. — М.: Издательско – торговая корпорация "Дашков и Ко", 2004.
8. ГЕОЭКОНОМИЧЕСКИЙ СЛОВАРЬ-СПРАВОЧНИК. — Одесса: ИПРЭЭИ НАНУ, 2004.
9. Дэниелс Джон С., Радеба Ли Х. Международный бизнес: внешняя среда и деловые операции. Пер с англ. 6-е изд. - М.: Дело, 1998.
10. Джонсон Дж., Вуд Д., Вордлоу Д., Мерфи-мл. П. Современная логистика. – М.: И.Д. «Вільямс», 2002.
11. Долгов А.П., Уваров С.А., Козлов В.К. Логистический менеджмент. Концепция логистики фирмы: Учебное пособие.- СПб.: Изд-во СПб.ГУЭФ, 2004.
12. Ельдештейн Ю.М. Логистика. Учебное пособие.- Красноярский государственный аграрный университет.- Красноярск, 2006.
13. Котлер Ф., Котлер К.Л. Маркетинг менеджмент. Экспресс - курс. 3-е изд./Пер. с англ. под науч. ред. С.Г. Жильцова.- СПб.: Питер, 2010.
- 14.. Логистика: Учебник / Под ред. Б.А. Аникина: 2 –е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА – М, 2001.
15. Лукинский В.С., Бережной В.И., Бережная В.Е., Зайцев Е.И., Цвиринько И.А. Логистика в автомобильном транспорте. Учебное пособие, М.: Финансы и статистика, 2004.
- 15.. Малиндретос Г., Христодоуло-Варотси И., Постан М. Я., Москвиченко И. М., Балобанов А. О.. Транспортная логистика и интермодальные перевозки. Учебное пособие, Генуя — Афины — Одесса — Ильичевск «Астропринт», 2004.

16. Материально – техническое снабжение: Учеб. пособие / И.М. Баско, А.С. Дурасов, О.И. Карпенко и др.; Под ред. Л.М.Михневича. Мн.: БГЭУ, 2002.
- 17.Международный маркетинг: Учеб. пособие. Н.И.Перчовский, И.А.Спиридонов, С.В.Борсукова, под. ред. Н.И.Перчовского – М.: Высшая школа, 2001.
18. Миротин Л.Б., Ташбаев И.Е., Касенов А.Г. Логистика обслуживание потребителей . Учебное пособие, М.: ИНФРА-М, 2002.
19. Миротин Л.Б., Сергеев В.И. Основы логистики. Учебное пособие, М.: ИНФРА-М, 2000.
- 20 . Мешкова Л. Л., Белоус И. И., Фролов Н. М. Логистика в сфере материальных услуг. Учебное пособие: издание второе, Тамбов: издательство «ТГТУ», 2002.
21. Малиндретос Г., Христодоуло- Варотси И., Постан М. Я, Москвиченко И. М., Балобанов А. О.. Транспортная логистика и интермодальные перевозки. Учебное пособие, Генуя — Афины — Одесса — Ильичевск «Астропринт», 2004.
22. Портер М.Э. Конкуренция. Перевод с англ. Уч. пособие – М.: Издат. дом «Вильямс», 2000.
- 23.Назаренко В.М., Назаренко К.С. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности. -М.: Центр экономики и маркетинга, 2000
24. Поляков В.В., Щенин Р.К. Мировая экономика и международный бизнес. Учебное пособие: пятое издание.- М.: «КиоРус», 2008.
25. Савенкова, Татьяна Ивановна. Логистика: учеб. Пособие для студентов, обучающихся по специальностям «Финансы м кредит», «Бухгалтерский учет, анализ и аудит» / Т.И. Савенкова.- 6 – е изд.,стер.- М.: Издательство «Омега – Л», 2011.
26. Сергеев В.И., Кизим А.А., Эльяшевич П.А. Глобальные логистические системы. Учебное пособие.- СПб.: Бизнес – пресс, 2001.



## **Формирование глобальных логистических систем в Азербайджане**

**Актуальность темы.** Логистика является относительно новой наукой и сферой человеческой деятельности, изучаемой в экономических вузах всего мира. Основная цель логистики – это эффективное управление материальными потоками, а также информационными и финансовыми потоками, связанными с этими материальными ресурсами, с тем чтобы доставить грузы в нужное время, в нужное место с минимальными погрузочно - разгрузочными, транспортными, складскими и организационными расходами.

В условиях глобализации мировой экономики необходимость логистики резко возрастает, ибо глобализация мировой экономики и современные межгосударственные глобальные логистические системы приводят не только к оптимизации общественного разделения труда и отраслевой структуры экономики отдельных стран, но и к сокращению производственных и сбытовых затрат на мировом уровне. От всего этого выигрывают как товаропроизводители, так и посредники с покупателями. В частности, активное экономическое сотрудничество между фирмами отдельных стран и континентов, в том числе обмен новейшими техническими достижениями и изобретениями способствует интеграции в различных областях деятельности и сближению уровней экономического развития отдельных стран. Например, известны примеры успешного формирования глобальных логистических систем в странах Европейского Союза, Юго-Восточной Азии, Северной Америки, благодаря которым страны, фирмы, а также товары из данных регионов стали более конкурентоспособными и востребованными. Опыт данных стран наглядно подтверждает естественное стремление стран к региональной интеграции. Этому способствуют сходство социально- экономических проблем, близость территорий, общность сырьевых и энергетических ресурсов, а

также многих инфраструктурных коммуникаций, регулирование торговых и таможенных барьеров. Вместе с тем поиск новых резервов роста и обострение конкуренции подталкивают многие фирмы на поиск новых рынков сбыта, дешевых источников сырья и трудовых ресурсов за пределами национальных границ своих стран. Последние открывают возможности для новых витков глобализации мировой экономики и логистических систем.

Созданию глобальных международных логистических систем способствуют крупные международные транспортно - экспедиторские фирмы, страховые и посреднические компании, современные средства информатики, в том числе и телекоммуникационные технологии, использующие такие глобальные сети связи, как «Интернет» и средства фиксации мест расположения различных движущихся объектов (транспортных средств, в том числе вагонов, контейнеров и т.д.) и недвижимостей, типа Американского GPS и Российского ГЛОНАСС (глобальная навигационная спутниковая система).

Значительное влияние на формирование системы глобальной логистики оказывают процедуры дерегулирования, проводимые многими странами для снятия торговых, таможенных, транспортных и финансовых барьеров на пути развития международных торговых, социально-политических и экономических взаимоотношений. Такие процедуры облегчают движение как товаров, так и информации и капитала через национальные границы различных стран, что для современной логистики и ее глобализации имеет решающее значение.

В современных условиях развитие экономики Азербайджанской республики требует поиска новых путей ускорения экономических реформ, позволяющих привлекать в страну самые передовые достижения науки, техники, технологии, а также организации управления производством и обращением. Одним из таких путей является формирование глобальных логистических систем в стране на макроэкономическом уровне. Исследования показывают, что подобные глобальные логистические системы позволяют создавать условия и механизмы не только для сокращения издержек в сфере обращения, но и дефицитных

материальных, сырьевых, энергетических, финансовых, трудовых и прочих национальных ресурсов различных стран. Последнее же ассоциируется с созданием синергического эффекта в планетарных масштабах, что очень важно для общей экологии, а также для транснациональных корпораций, синдикатов, трестов и финансово-промышленных групп, действующих во всем мире. Наряду с отмеченными, актуальность данной темы для экономики нашей страны велика с практической точки зрения, т. к. Азербайджан является географически обусловленным и экономически оптимальным транспортно - стыковочным и перевалочным пунктом транспортной системы между государствами, расположенными как в Европе, так и в Азии. В связи с этим, после распада Советского Союза роль известного «Шёлкового пути» для современного Азербайджана, как возобновленный глобальный транспортный проект, связывающий Европу с Азией, то есть Запад с Востоком и Север с Югом, значительно возрос. «Шёлковый путь» нашей стране необходим не только для собственного выхода на внешние рынки, но и для обеспечения перевозок грузов всех заинтересованных стран на коммерческой основе.

**Состояние изученности проблемы.** Различные проблемы совершенствования формирования региональных и глобальных логических систем и их организации рассмотрены в трудах зарубежных и отечественных ученых. К ним относятся труды Аникина Б.А., Гаджинского А.М., Голикова Е.А., Иманова Т.И., Самедзаде З.А., Смехова А.А., Сергеева В.И., Кизима А.А., Неруша Ю.М., Оруджева Ш.О., Чеботаева А.А., Шрайбфедера Дж., Эльяшевича П.А., и других. Каждый из этих и других ученых внес соответствующий вклад в развитие современной логистики, как науки об эффективном управлении материальными потоками, а в связи с ними информационными и финансовыми потоками. Между тем, как бы то не было, глубокие исследования приведенных и других ученых, они не могут охватить решение всех локальных и глобальных проблем логистики развивающейся и меняющейся региональной и мировой экономики. Поэтому каждое новое исследование, направленное на раскрытие той или иной

проблемы логистики, в том числе предложенная магистерская диссертационная работа, должно найти свое научно- практическое понимание и достойную оценку.

**Цель и задачи исследования.** Целью данной магистерской диссертационной работы является исследование проблем и перспектив формирования мощных международных логистических систем в Азербайджане под воздействием глобализационных процессов в мировой экономике. Данной цели подчинено решение ниже приведенных задач:

- изучение нынешнего состояния и перспектив развития экономики Азербайджана в контексте его вовлечения в мировые глобализационные процессы;
- освещение достоинств географического расположения, природных и климатических условий, насыщенности ресурсного потенциала Азербайджана для раскрытия его скрытых возможностей участия в интеграционных процессах мировой экономики;
- исследование основных тенденций внешних экономических связей ведущих стран Азии и Европы, способных оказать влияние на эффективность формирования глобальных логистических систем в нашей стране;
- выявление научно – методического аппарата и последовательности процесса формирования глобальных логических систем;
- выявление базовых условий формирования глобальных логических систем в такой стране, как Азербайджан;
- экономическое обоснование или отвержение проекта формирования глобальных логистических систем в Азербайджане.

**Объект исследования данной работы** – это формирующиеся глобальные международные логические системы, их организационные возможности, а также составляющие элементы, способные повлиять на перспективы развития

национальной экономики и экономические интересы Азербайджанской Республики.

**Предметом исследования** является совокупность условий и факторов, формирующих глобальные логические системы и организационные структуры их управления, в том числе с участием логистической сети Азербайджанской Республики.

**Методология и методика исследования.** Теоретической базой и методологической основой данного исследования являются фундаментальные труды ученых, заложивших основы экономической теории. Методика этой работы перенята от зарубежных и отечественных ученых, посвятивших свои исследования логистике и формированию глобальных логических систем в ряде стран мирового сообщества. В этой работе также учтены Законы принятые Национальным собранием Азербайджанской Республики, Указы Президента и программные документы правительства страны за последние годы по вопросам совершенствования глобальной логистической составляющей региональной и мировой экономики.

**Информационная база исследования.** При написании работы были использованы научные и научно-популярные публикации зарубежных и отечественных авторов по разрабатываемой тематике, открытые издания Комитета Статистики, а также сведения, собранные 14 мая 2015 года в г. Баку на XIV Международной выставке, посвященном транспорту, транзитным поставкам и логистике.

**Научная новизна** магистерской диссертационной работы состоит в том, что в ней впервые предпринята попытка комплексного рассмотрения вопросов формирования глобальных логических систем и их организации не только в отдельных странах мира, но именно в Азербайджанской Республике в условиях углубления и расширения процесса глобализации мировой экономики.

Новыми, в частности, являются следующие положения, выносимые на защиту:

- обоснованы и приведены базовые понятия, ключевые слова и определения, касающиеся тематики исследования;
- установлен системный и комплексный подход к формированию глобальных логических систем и их организации;
- самостоятельно разработаны ряд методических приемов исследования процесса формирования и развития глобальных логических систем и их организации;
- комплексно исследованы и учтены тенденции развития национальной экономики и прилегающих государств, на основе чего обоснованы базовые условия формирования и развития глобальных логических систем в такой стране, как Азербайджан.

**Практическая ценность работы.** Результаты настоящей данной исследовательской работы, в том числе выводы и предложения, могут быть учтены при рассмотрении проблемы усиления и глобализации логистической сети Азербайджана.

**Структура и объем исследования.** План данной работы и его содержание продиктованы логикой освещения разрабатываемой тематики. Данная диссертационная работа состоит из введения, трех глав, выводов и предложений, а также списка использованной литературы.

В первой главе («Научно – теоретические основы развития логистических систем в условиях глобализации мировой экономики») раскрываются социально-экономические аспекты и особенности развития мировой экономики в условиях ее глобализации. В этой же главе приводится опыт формирования глобальных логистических систем в ведущих странах мира.

Во второй главе («Экономика Азербайджана в условиях формирования глобальных логистических систем») приводится ретроспективный анализ и

аналитическая оценка направлений развития экономики и логистических систем национальной экономики Азербайджана.

В третьей главе («Направления формирования глобальных логистических систем Азербайджана с учётом перспективных направлений глобализационных проектов стран Евразийского сообщества») раскрываются проблемы и перспективы развития экономики Евразийских стран в контексте глобализационных процессов стран мирового сообщества, а также освещаются настоящие и будущие глобальные логистические проекты Евразийских стран с участием Азербайджана.

Выводы и предложения резюмируют исследования, освещенные в трех предыдущих главах.

В целом работа изложена на 114 страницах компьютерного текста, включая 10 таблиц и 5 графиков.

### **Azərbaycanda qlobal logistik sistemlərin formalaşdırılması**

Tədqiqatın obyektı dünya iqtisadiyyatının xüsusəndə Aropa və Asiya qitələrində qloballaşması nəzırı alınaraq, Azərbaycanda regional logistik sistemlərin formalaşdırılması məsələləridir.

Tədqiqatın predmeti isə Azərbaycanda qlobal logistik sistemlərin formalaşdırılması və inkişaf etdirilməsi layihələrinin reallaşdırılması imkanlarının aşkar edilməsidir.

Bu iş girişdən, üç fəsildən, nəticə və təkliflərdən, eləcə də istifadə edilmiş ədəbiyyat siyahısından ibarətdir.

İşin birinci fəslində (“Dünya iqtisadiyyatının qloballaşması şəraitində logistik sistemlərinin inkişafının elmi- nəzəri əsasları”) dünya iqtisadiyyatının qloballaşmasının sosial – iqtisadi aspektləri və xüsusiyyətləri açıqlanır. Elə bu fəsildə də dünyanın qabaqcıl ölkələrində qlobal logistik sistemlərin formalaşdırılması və inkişaf etdirilməsi təcrübəsi göstərilir.

İkinci fəsildə (“Azərbaycan iqtisadiyyatı qlobal logistik sistemlərin formalaşdırılması şəraitində”) Azərbaycan iqtisadiyyatının retrospektiv təhlili və vəziyyətinin qiymətləndirilməsi aparılır.

Üçüncü fəsildə (“Azərbaycanda iqtisadiyyatı qlobal logistik sistemlərin formalaşdırılması şəraitində”) Avro - Asiya birliyi ölkələrində qlobal logistik layihələrin perspektivli istiqamətləri nəzərə alınmaqla, iqtisadiyyatın problemləri və inkişaf perspektivləri açıqlanır, eləcə də Azərbaycanın iştirakı ilə Avro - Asiya məkanında indiki və gələcək qlobal logistik layihələrə dair məlumatlar verilir.



## SUMMARY

Abdulalieva Z.A.

### **Formation of global logistics systems in Azerbaijan**

The object of research is the formation of the regional logistic system of the Republic of Azerbaijan with the globalization of the world economy especially in the Euro - Asian space.

The subject of research is the formation and development of global logistics systems in Azerbaijan.

This thesis consists of an introduction, three chapters, conclusions and suggestions, as well as a list of references.

In the first chapter ("Scientific - theoretical basis of the development of logistics systems in the context of globalization of the world economy") reveals the socio-economic aspects and features of the world economy in the conditions of globalization. In the same chapter the experience of formation of global logistics systems in the leading countries of the world.

In the second chapter ("Economy of Azerbaijan in the context of the global logistics systems") is a retrospective analysis and analytical evaluation of trends in the development of the economy and logistics systems of the national economy of Azerbaijan.

In the third chapter ("towards the formation of global logistics systems, taking into account Azerbaijan's promising areas of the globalization project of the Eurasian community") reveals the problems and prospects of economic development of the Eurasian countries in the context of globalization processes of the world community, as well as highlights the current and future global logistics projects Eurasian countries Azerbaijan's participation.