

ГЕОЭКОНОМИКА**Владимир ПАПАВА**

*Доктор экономических наук, профессор,
ректор Тбилисского государственного университета
им. Иванэ Джавахишвили
(Тбилиси, Грузия).*

Вахтанг ЧАРАЯ

*Докторант Тбилисского государственного университета
им. Иванэ Джавахишвили
(Тбилиси, Грузия).*

**ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ
РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ
НА ЦЕНТРАЛЬНОМ КАВКАЗЕ И
ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ИНТЕРЕСЫ ГРУЗИИ****Резюме**

В статье рассмотрены два региональных железнодорожных проекта, из которых один — Карс — Ахалкалаки — Тбилиси — Баку (КАТБ) — уже находится на стадии завершения, а второй — восстановление Абхазского участка Транскавказской железной дороги (АУТЖД) — пока еще только рассматри-

вается на политическом уровне. Обсуждаются такие важные аспекты обоих проектов, как стоимость строительства или восстановления, финансовые и грузовые обороты, рентабельность, прямые и косвенные экономические эффекты, социальные эффекты. Даны рекомендации по улучшению указанных проектов.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: *железная дорога, региональное сотрудничество, Центральный Кавказ, разрешение конфликтов, инвестиции, транспортные коридоры, КАТБ, АУТЖД.*

Введение

Грузинская экономика претерпела колоссальные изменения за двадцать лет независимости страны¹. Железнодорожные транспортные коммуникации на Центральном Кавказе² с начала 1990-х годов по многим, в основном политическим, причинам, оказались фактически разорваны. Конфликты, вспыхнувшие в начале 1990-х годов, и по сей день остаются непреодолимой преградой для социально-экономической интеграции и развития отдельных стран и всего региона³. Перспективы восстановления транспортных коммуникаций на Центральном Кавказе рассматриваются в основном не в коммерческом или социально-экономическом ракурсе, а прежде всего в контексте безопасности.

Геополитическая реальность, сложившаяся на Центральном Кавказе, предоставляет определенные преимущества для Грузии. В частности, доступ к европейским и мировым рынкам через Черное море для двух остальных стран Центрального Кавказа — Армении и Азербайджана — возможен и целесообразен только через Грузию. Также важно отметить, что сухопутная связь между стратегическими партнерами Азербайджаном и Турцией, Россией и Арменией возможна только через территорию Грузии.

Среди крупных международных инфраструктурных проектов на Кавказе особо выделяется проект железнодорожной магистрали Карс — Ахалкалаки — Тбилиси — Баку (КАТБ)⁴ и гипотетически подлежащий восстановлению Абхазский участок Транскавказской железной дороги (АУТЖД).

Основные технические характеристики проектов и стоимость строительства и восстановления

КАТБ должна быть сдана в эксплуатацию в 2014 году, она свяжет железнодорожные системы Азербайджана, Грузии и Турции. Для реализации этого проекта необходима реконструкция железнодорожного участка Ахалкалаки — Марабда длиной 178 км (для сравнения: протяженность АУТЖД — 190 км), в результате чего его пропускная способность должна повыситься до 17 млн т грузов (АУТЖД — до 10 млн т) в год, а скорость будет увеличена до 140—150 км в час (АУТЖД — до 80 км/ч). Также необходимо строительство 104-километрового железнодорожного участка, 75 км которого находится на территории Турции, а 29 км — на территории Грузии.

¹ См.: *Papava V.* Economic Reforms in Post-Communist Georgia: Twenty Years After. New York: Nova Science Publishers, 2013.

² См.: *Исмаилов Э., Папава В.* Центральный Кавказ: от геополитики к геоэкономике. Стокгольм: CA&CC Press, 2006; *Idem.* A New Concept for the Caucasus // *Southeast European and Black Sea Studies*, 2008, Vol. 8, No. 3.

³ См.: *O'Loughlin J., Kolossov V., Radvanyi J.* The Caucasus in a Time of Conflict, Demographic Transition, and Economic Change // *Eurasian Geography and Economics*, 2007, Vol. 48, No. 2. P. 135—156.

⁴ См.: *Папава В.* Железная дорога Карс — Ахалкалаки — Тбилиси — Баку и развитие Джавахети. В кн.: *Папава В., Метревели Е., Абашидзе Т., Жвания И., Китиашвили А.* Джавахети. Вызовы и перспективы. Тбилиси: GFSIS, 2013. С. 17 [<http://gfsis.org/media/download/library/articles/papava/javakheti.pdf>].

На основе предварительных расчетов, в первый год эксплуатации КАТБ предполагается транспортировка по ней 2—3 млн т грузов, с постепенным увеличением грузопотока до 8 млн т в год⁵ (максимально ожидаемый грузопоток АУТЖД — до 4 млн т⁶). Необходимо подчеркнуть, что КАТБ (так же, как и АУТЖД) предназначена для транспортировки грузов и перевозка по ней пассажиров на данном этапе не предусматривается. В случае придания КАТБ функции пассажирских перевозок привлекательность данного проекта серьезно увеличится⁷. Но, к сожалению, этот вопрос должным образом пока не рассматривался ни в одном из проектов.

Для строительства грузинского участка Азербайджан предоставил Грузии кредит в размере 775 млн долл. Первый транш в размере 200 млн долл. выделен сроком на 25 лет под 1% годовых, второй транш объемом 575 млн долл. — на 25 лет под 5% годовых⁸. Таким образом, общая стоимость КАТБ с первоначальных 600 млн долл. увеличилась до 1,2 млрд долл.

Для оценки стоимости АУТЖД эксперты «International Alert» предложили оригинальную методологию. На материале проектов КАТБ и железной дороги Туапсе — Адлер была разработана классификация физического состояния различных участков дороги⁹:

- Работающие в режиме полной загрузки и требующие текущего ремонта — категория 1-я (0,1 млн долл. за 1 км);
- Работающие в режиме частичной загрузки и требующие как текущего, так и капитального ремонта некоторых участков — категория 2-я (0,4 млн долл.);
- Неработающие и требующие капитального ремонта — категория 3-я (1 млн долл.);
- Полностью разрушенные и требующие восстановления — категория 4-я (1,5 млн долл.);
- Новое строительство — категория 5-я (2 млн долл.).

Техническое состояние всех участков железной дороги было оценено на основании визуального осмотра, изучения технической документации и интервью с экспертами (см. табл. 1).

Таблица 1

**Оценка стоимости восстановления
участка железной дороги Псоу — Ингури**

Участок ж/д дороги	Протяженность, км	Категория восстановительных работ	Затраты на восстановление, млн долл.
Псоу — Сухуми	102	3-я	102
Сухуми — Очамчира	54	4-я	81
Очамчира — Ингури	34	5-я	68
Псоу — Ингури	190	3-я, 4-я, 5-я	251

Источники: Mirimanova N., Amiryani V., Bayramov G., et al. Op. cit.

⁵ См.: Там же.

⁶ Mirimanova N., Amiryani V., Bayramov G., Baratelia B., Zade L., Hovsepyan K., Rasulov F., Charaia V. Rehabilitation of the Railways in the South Caucasus. London: International Alert, 2013. P. 21 [http://legacy.international-alert.org/sites/default/files/publications/Caucasus_RailwaysRehabilitationPt1_EN_2013.pdf].

⁷ См.: Вискушенко Л. Ж/д Карс — Ахалкалаки — Тбилиси — Баку: за и против // Кавказский узел, 23 января 2007 [http://www.kavkaz-uzel.ru/articles/107100/].

⁸ См.: Салаева А. Названы сроки сдачи в эксплуатацию железнодорожной магистрали Баку — Тбилиси — Карс // INEWS.AZ, 13 июня 2013 [http://1news.az/economy/20130613115109319.html].

⁹ См.: Mirimanova N., Amiryani V., Bayramov G., et al. Op. cit. P. 8.

Интересно, что данные, полученные при таком подходе, значительно отличаются от оценочных данных грузинских экспертов из АО «Грузинская железная дорога» и абхазских (совместно с российскими) экспертов (см. табл. 2). Причиной такого внушительного различия может являться различие как прямых затрат на строительство объекта, так и не прямых (т.е. наличие коррупционных схем).

Таблица 2

**Сравнение стоимости восстановления
различных участков АУТЖД**

Участок ж/д дороги	Протяженность, км	Оценка абхазских (и российских) экспертов, млн долл.	Оценка грузинских экспертов, млн долл.	Оценка экспертов «International Alert», млн долл.
Псоу — Сухуми	102	—	—	102
Сухуми — Очамчира	54	—	18,7	81
Очамчира — Ингури	34	—	54,2	68
Псоу — Ингури	190	350—400	73	251

Источники: Mirimanova N., Amiryanyan V., Bayramov G., et al. Op. cit.

Транспортные коридоры и финансовые и грузовые обороты КАТБ и АУТЖД

Если учесть, что на стадии завершения находится прокладка железнодорожной ветки под Босфором (проект «Мармарай»), которая может быть объединена с КАТБ, а далее железнодорожно-морским путем Баку (Азербайджан) — Актау (Казахстан) с Китаем, то КАТБ может стать частью наикратчайшего железнодорожного маршрута, связывающего Азию с Европой¹⁰.

Что касается АУТЖД, он может стать наикратчайшим путем для соединения западной части России и севера восточной Европы с Центральным Кавказом, Турцией и Ираном. Тем самым Грузия может стать соединяющим звеном как по оси Восток — Запад, так и по оси Север — Юг. Следует также отметить, что АУТЖД является необходимым звеном для строительства сети железнодорожного сообщения вокруг Черного моря.

По подсчетам экспертов, если в настоящее время объем торговли между Китаем и Европой составляет 500 млрд долл., то к 2020 году этот объем увеличится до 800 млрд долл. Перспективы роста торговли между Китаем и Европой в основном и определяют заинтересованность Казахстана в том, чтобы соответствующие товаропотоки проходили бы через его территорию, а из порта Актау — через Каспийское море в Баку. Особый интерес к КАТБ

¹⁰ См.: Касьянов А. Железная дорога Карс — Ахалкалаки — Тбилиси — Баку (КАТБ) // Лента новостей, 13 марта, 2013 [http://referat.forum2x2.ru/t20-topic].

проявляют казахстанские производители зерна, стремящиеся по этой железной дороге экспортировать пшеницу в Турцию и в страны Европы¹¹.

Немалое значение имеет и договоренность между Узбекистаном и Туркменистаном об использовании транспортного потенциала коридора, связывающего Китай с Турцией через Кавказ. В частности, речь идет о реализации транспортного проекта Навои — Туркменбаши — Баку — Тбилиси — Ахалкалаки — Карс¹².

Для оценки потенциальных секторов грузинской экономики, которые прямо или косвенно будут участвовать в товарообороте АУТЖД и КАТБ, необходимо исходить из реальных возможностей и нужд грузинской экономики. Нелишне учесть, что современная грузинская экономика больше ориентирована на потребление, чем на производство¹³.

Несмотря на медленный, нестабильный и несбалансированный характер роста грузинской экономики за последние два десятилетия, явный прогресс все же налицо. Только за последние десять лет (с 2003 по 2012 г.) грузинский экспорт вырос в пять раз, а импорт и того больше — в семь раз. При этом единственный «провал» в росте наблюдался только в кризисном 2009 году, на следующий год после российско-грузинской войны (см. табл. 3).

Таблица 3

Грузинский экспорт и импорт 2004—2012 годов,
млрд долл.

Год	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Экспорт	0,646	0,865	0,936	1,232	1,495	1,133	1,677	2,189	2,377
Импорт	1,844	2,487	3,674	5,212	6,301	4,500	5,257	7,057	7,842
Всего	2,490	3,352	4,610	6,444	7,796	5,633	6,934	9,246	10,219

Источники: National Statistics Office of Georgia [www.geostat.ge].

Однако если перевести грузинские экспортные продукты не в миллионы американских долларов, а в тонны грузов, то мы увидим, что показатели не так внушительны. Несмотря на мнение некоторых экспертов, что АУТЖД после восстановления с трудом справится с грузопотоком грузинских вин и минеральных вод, исследования показывают, что открытие железнодорожного сообщения с Россией в принципе не играет никакой роли ни для грузинских бизнесменов, не для самой АУТЖД. Так:

- для транспортировки 10 млн бутылок вина в год (максимальная на сегодняшний день квота на ввоз грузинского вина в Россию) потребуется 325 вагонов (1 вагон — 40 000 бутылок вина), или 7—8 составов. Другими словами, оно загрузит железную дорогу только на один рабочий день;
- при экспорте минеральных вод 50 млн литров (55 тыс. т) железная дорога будет загружена всего лишь на одну неделю;
- экспорт овощей и фруктов в объеме 200 тысяч т (практически весь экспортный урожай страны) потребует работы железной дороги на 2—3 недели¹⁴.

¹¹ См.: Там же.

¹² См.: Там же.

¹³ См.: *Papava V.* The Main Challenges of «Post-Rosy» Georgia's Economic Development. Experts Opinion, No. 4. Tbilisi: GFSIS, 2013. P. 4—5 [http://gfsis.org/media/download/library/articles/Expert_Opinion_ENG_4.pdf].

¹⁴ См.: *Mirimanova N., Amiryani V., Bayramov G., et al.* Op. cit. P. 20.

Иначе говоря, экспортный потенциал Грузии слишком мал для поддержания АУТЖД и КАТБ. Грузопотоки привлекаются не благодаря самому факту наличия железной дороги, а благодаря ее конкурентоспособности и возможностям экономик, вовлеченных в проект.

Негативные социально-экономические последствия реализации проектов АУТЖД и КАТБ могут наблюдаться в сфере морских и грузовых автомобильных перевозок, доход от которых намного выше и в состоянии обеспечить рабочими местами в десятки раз больше людей. В частности, открытие железнодорожного сообщения по АУТЖД и КАТБ не выгодно грузинским портам Поти и Батуми по нескольким причинам:

- огромный объем грузов по направлению север — юг и запад — восток (и обратно), переправлявшихся ранее через грузинские порты, пойдут мимо этих портов после появления железнодорожного сообщения, позволяющего избежать дополнительных перегрузок;
- из-за высокой конкуренции со стороны АУТЖД снизятся доходы и число рабочих мест в грузинских портах, а также доходы государственного бюджета Грузии, тогда как выгоды от АУТЖД будут по всем параметрам значительно меньше;
- уменьшению доходов и сокращению рабочих мест в порту будет способствовать и второй проект — КАТБ.

Что касается сектора грузовых автомобильных перевозок, то открытие железнодорожного сообщения с Россией им тоже невыгодно по следующим причинам:

- открытие железной дороги приведет к потере рабочих мест в секторе грузовых автомобильных перевозок (300—400 рабочих мест со средней зарплатой 1 000 долл. в месяц);
- появление железнодорожной связи с Россией снижает доход автотранспортных компаний примерно на 5 млн долл. в год, а затем приведет к замещению местных компаний иностранными (турецкими, азербайджанскими и армянскими)¹⁵.

При перенаправлении 50 000 т грузов с грузового автотранспорта на железную дорогу доходы бюджета Грузии уменьшатся примерно на 2 млн долл. в год (доход железной дороги от перевозки 50 000 т груза — менее 200 000 долл.). Кроме того, при провозке указанных 50 000 т груза автотранспортом сектор способен трудоустроить минимум 300 рабочих, тогда как железная дорога не создаст и десятка новых рабочих мест¹⁶.

По детальным исследованиям отдельных крупных производств в Грузии («Руставский азот», Зестафонский завод ферросплавов, «НПР-Грузия»), стало ясно, что эти предприятия работают на максимуме своих производственных и сырьевых возможностей и не планируют дальнейшего расширения производства. Рассмотрим эти примеры более детально¹⁷.

В случае с Руставским азотным заводом (РА) выясняется, что восстановление АУТЖД не создаст новых стимулов для увеличения производства или ее перенаправления на новые (российские) рынки, поскольку:

- продукция РА уже стабильно поставляется на другие, в том числе иностранные, рынки;
- производственные мощности задействованы максимально, а дальнейшее увеличение производства будет связано с инвестициями, к которым предприятие еще не готово;
- при высокой конкуренции, с учетом того обстоятельства, что производство минеральных удобрений — одна из главных отраслей российской химической индустрии с

¹⁵ См.: *Mirimanova N., Amiryany V., Bayramov G., et al.* Op. cit. P. 30.

¹⁶ См.: *Ibid.* P. 31.

¹⁷ См.: *Ibid.* P. 26—31.

годовым оборотом более 10 млрд долл. (объем производства — 18,79 млн т удобрений за 2011 г.), ввоз продукции РА в Россию малоперспективен.

Причины, по которым российский рынок не представляет интереса для компании «ННРР-Грузия», следующие:

- 95% всей продукции стабильно экспортируется за границу;
- отсутствие дополнительных ресурсов (местных фруктов) для увеличения производства;
- предприятие работает на максимуме своих возможностей.

Для Зестафонского завода ферросплавов российский рынок не представляет интереса по следующим причинам:

- до 100% всей продукции стабильно экспортируется за границу;
- предприятие работает на максимуме своих возможностей;
- дальнейшее увеличение производства на предприятии не планируется.

Рентабельность АУТЖД

Согласно табл. 4, при оценочной стоимости проекта в 400 млн долл. (оценка российских экспертов) он вряд ли будет окупаемым, так как срок окупаемости составит: 250 лет при грузообороте 3 млн т в год или 26 лет при грузообороте в 10 млн т. Хотя последний сценарий практически исключен с точки зрения грузопотоков, так как 10 млн т грузов для этой железной дороги просто нет. По мнению некоторых экспертов, максимально возможная загрузка для этой дороги — 4 млн т в год, и то в самом оптимистическом варианте, при подключении всех потенциально заинтересованных стран: Турции, Ирана, Армении, Грузии и России¹⁸.

Таблица 4

Расчет рентабельности
железнодорожного участка Псоу — Ингури
(при стоимости 400 млн долл.)

Объем грузо-перевозок, млн т	Количество контейнеров, единиц	Норма прибыли, %	Чистая прибыль, млн долл.	Рентабельность проекта, %	Срок окупаемости, лет
1,0	50 000	—	—	—	—
3,0	150 000	6	1,4	0,4	250
5,0	250 000	9	3,5	0,9	111
8,0	400 000	10	6,2	1,6	63
10,0	500 000	20	15,6	3,9	26

Источники: Mirimanova N., Amiryani V., Bayramov G., et al. Op. cit.

¹⁸ См.: Ibid. P. 21.

Из табл. 5 видно, что даже при оценочной стоимости проекта Псоу — Ингури в 251 млн долл. (оценка экспертов «International Alert») проект все равно не привлекателен, так как срок окупаемости составит 200 лет при грузообороте 3 млн т в год или 16 лет при грузообороте 10 млн т в год¹⁹.

Таблица 5

**Расчет рентабельности
железнодорожного участка Псоу — Ингури
(при стоимости 251 млн долл.)**

Объем грузо-перевозок, млн т	Количество контейнеров, единиц	Норма прибыли, %	Чистая прибыль, млн долл.	Рентабельность проекта, %	Срок окупаемости, лет
1,0	50 000	—	—	—	—
3,0	150 000	6	1,4	0,5	200
5,0	250 000	9	3,5	1,4	71
8,0	400 000	10	6,2	2,5	40
10,0	500 000	20	15,6	6,2	16

Источники: Mirimanova N., Amiryany V., Bayramov G., et al. Op. cit.

Проанализировав потенциал данной железной дороги и возможную заинтересованность различных сторон, можно констатировать, что АУТЖД экономически нерентабельна.

В то же время из-за низких затрат (26,5 млн долл.) отдельно взятой грузинской стороны (без абхазского участка) можно было бы считать, что этот проект вполне рентабелен и укладывается в параметры окупаемости железной дороги. Однако ни один отдельно взятый участок путей не может функционировать без восстановления всей дороги. При средней цене за провоз тонны груза, при соответствующих коэффициентных ставках на грузинском участке железной дороги, можно подсчитать что²⁰:

- при самом пессимистическом сценарии грузопотока в 1 млн т в год затраты грузинской стороны в размере 26,5 млн долл. окупятся в течение 8 лет;
- при средней загрузке 5 млн т — менее чем за 20 месяцев;
- при максимальной загруженности в 10 млн т (пропускная способность грузинской железной дороги составляет 30 млн т в год, из которых 20 млн т уже используется, а потому максимальный грузопоток на АУТЖД не может превышать 10 млн т) — менее чем за один год.

Данный вывод сделан на основе материалов АО «Грузинская железная дорога», откуда выясняется, что при увеличении грузопотока на 1 млн т грузинская железная дорога в среднем заработает 21 млн лари доходов (18 млн лари на транспортировке и 3 млн лари на обслуживании станции), или 5,5 млн лари (3,3 млн долл.) чистой прибыли.

¹⁹ См.: Mirimanova N., Amiryany V., Bayramov G., et al. Op. cit. P. 18.

²⁰ См.: Ibid. P. 8, 18.

Прямые и косвенные экономические и социальные эффекты для Армении

С самого начала к железнодорожному проекту КАТБ отрицательно отнеслась Армения, считая, что экономически более оправданным будет перезапуск уже существующей железной дороги Карс — Гюмри, которая не действует с апреля 1993 года из-за закрытия Турцией (в знак солидарности с Азербайджаном) границы с Арменией²¹. Распространено мнение, что КАТБ приведет Армению к полной изоляции и, что якобы встав на «проармянскую» позицию, Вашингтон принял решение о неучастии американских компаний в финансировании этого проекта²². Справедливости ради необходимо подчеркнуть, что КАТБ не может усугубить изоляцию Армении, так как в грузоперевозках и товарообороте в целом между Азербайджаном, Грузией и Турцией Армения и без КАТБ не принимала и не принимает какого-либо участия²³.

Восстановление АУТЖД, наоборот, как раз нацелено на интеграцию Армении в региональный проект. Расчеты, приведенные армянскими экспертами, показывают, что для Армении данный проект вполне рентабелен (см. табл. 6) при условии, что она ничего не вкладывает в его реализацию.

Таблица 6

Изменения транспортно-заготовительной составляющей в себестоимости продукции на примере карьера Техут

Показатель	Значение на сегодня	Потенциал роста
Количество работников	180	1 200—1 300
Объем производства (в год)	12 тыс. т	95—100 тыс. т
Основные рынки экспорта	Бельгия, Германия	Россия, Бельгия, Германия
Сопутствующее производство	—	Серная кислота, минеральные удобрения
Налоговые поступления в госбюджет (без подоходного налога)	4,8 млн долл.	40—45 млн долл.

И с т о ч н и к: Mirimanova N., Amiryan V., Bayramov G., et al. Op. cit. P. 34—37.

²¹ См.: Мосаки Н.З. Проект железной дороги Баку — Тбилиси — Карс // Институт Ближнего Востока [<http://www.iimes.ru/rus/stat/2007/22-05-07a.htm>].

²² См.: Оганесян Г. Железнодорожный проект Карс — Ахалкалаки — Тбилиси — Баку в контексте турецко-грузинских интересов // 21-й Век, 2012, № 3 (23). С. 73 [http://www.noravank.am/upload/pdf/4.Gor_Hovhannesyan_21_VEK_03_2012.pdf].

²³ См.: Саруханян С. Железная дорога Карс — Ахалкалаки — Тбилиси и ее региональные перспективы // Глобус, 25 апреля 2013, № 4 [http://www.noravank.am/rus/articles/security/detail.php?ELEMENT_ID=7041].

Армянский участок железной дороги в рабочем состоянии и не требует значительных инвестиций, соответственно, восстановление дороги в любом случае выгодно для армянских экспортеров и импортеров, которые сейчас в основном пользуются услугами двух крупных портов (в зависимости от времени года и пункта назначения): портом Поти (Грузия) и/или портом Бендер-Аббас (Иран), при этом дополнительно нуждаясь в услугах железной дороги и/или автотранспорта, что приводит к удорожанию конечной продукции и снижению ее конкурентоспособности.

Переход на единый тип транспорта, то есть железную дорогу — АУТЖД сэкономит бизнесменам в среднем 20% транспортных издержек и, возможно, изменит структуру торгового баланса Армении. В Россию в 2012 году было отправлено около 20% всего армянского экспорта, тогда как экспорт в страны Европейского союза составил около 40% всего экспорта²⁴. Минуя существенные преграды — высокие тарифы порта «Кавказ» (Россия), теоретически возможно увеличить процентную долю армяно-российского и снизить процентную долю армяно-европейского торгового оборота.

При этом увеличение экспорта или импорта не всегда определяется только транспортными расходами. Такие важные аспекты, как качество, тарифная политика, структура рынка, конкурентоспособность экспортного товара и множество других факторов играют не менее важную роль в торговле между двумя странами.

Прямые и косвенные экономические и социальные эффекты для Абхазии

Основной отраслью экономики современной Абхазии является туризм (в частности, в Абхазию в основном приезжают туристы из России). Экспорт Абхазии полностью нацелен на российский рынок, но по причине незначительных масштабов этого экспорта ощутимых экономических эффектов от открытия железной дороги не предвидится. Иначе говоря, грузовые железнодорожные перевозки не являются жизненно необходимыми для Абхазии. Автотранспортная связь с Россией и морская связь с Турцией практически полностью обеспечивают Абхазию нужными грузопотоками.

Современная экономика Абхазии, исходя из ее собственных незначительных (по меркам АУТЖД) грузопотоков, не может обеспечить эффективное и рентабельное функционирование АУТЖД. Восстановление дороги может рассматриваться лишь в контексте транзитного сообщения, что позволило бы Абхазии получать соответствующие транзитные пошлины²⁵.

З а к л ю ч е н и е

Строительство новых транспортных коммуникаций на Центральном Кавказе вызвано новыми масштабами партнерства как в региональном, так и глобальном формате. Как следствие, Грузия постепенно превращается в региональный «транспортный хаб».

Другой вопрос, насколько Грузии выгоден этот процесс как в краткосрочной, так и в долгосрочной перспективе. Это составляет предмет для отдельного исследования. Примером краткосрочного отрицательного эффекта является тот факт, что после начала эксплуатации железнодорожной магистрали КАТБ бизнес-возможности грузинских портов ухудшатся; в то же время КАТБ обеспечит прямую грузовую железнодорожную связь с Европой, что в долго-

²⁴ См.: *Mirimanova N., Amiryan V., Bayramov G., et al.* Op. cit. P. 31—34.

²⁵ См.: *Ibid.* P. 19.

срочной перспективе даст Грузии дополнительные экономические выгоды. Что касается второго масштабного проекта — АУТЖД, который пока еще только рассматривается, исследование показывает, что практически никаких экономических стимулов для реализации данного проекта на данном этапе не существует.

Исходными точками для Грузии при реализации того или иного регионального проекта являются стратегические, социально-экономические, политические и другие интересы самой Грузии. Именно с этих позиций должны приниматься решения в Грузии по реализации рассмотренных выше железнодорожных проектов.

Гюльшен ЮЗБАШИЕВА

*Доктор экономических наук,
завотделом «Экономическая теория и история экономической мысли»
Института экономики Национальной академии наук Азербайджана
(Баку, Азербайджан).*

РАЗВИТИЕ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В УСЛОВИЯХ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СДВИГОВ (на примере Азербайджанской Республики)

Р е з ю м е

В статье рассматриваются проблемы развития промышленности в условиях технологических сдвигов, анализируются выявленные тенденции и причины положения, сложившегося в промышленности Азербайджана, определяются факторы, способствующие промышленному росту. Предлагаются рекомендации по модер-

низации промышленности и обосновывается целесообразность коренной структурной перестройки, способной обеспечить рост производства готовой продукции с высокой добавленной стоимостью, особенно высокотехнологической, и повысить конкурентоспособность отечественной продукции на мировом рынке.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:	<i>промышленность, структурные сдвиги, инновации, модернизация, технологии, трансформация, Азербайджан.</i>
------------------------	---

В в е д е н и е

В условиях преимущественно интенсивного типа воспроизводства усиливается значение эффективности общественного производства, а следовательно, и совершенствования структу-