

**ПРИМОРСКИЕ РАЙОНЫ АЗЕРБАЙДЖАНА:  
СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ СДВИГИ И РАСШИРЕНИЕ  
МАСШТАБОВ ОСВОЕНИЯ**

**Ч.Н. Исмаилов**  
(Азербайджан, г. Баку)

**Инвестиционная привлекательность и макроэкономическое развитие**

Интенсивный рост морской нефтедобычи, открытие и ввод в эксплуатацию перспективных месторождений в азербайджанском секторе Каспийского моря способствовали возрастанию привлекательности Азербайджана для зарубежных инвесторов. Если в 2005 г. в экономику республики было инвестировано \$4,5 млрд, то к концу 2006 г. эта величина составила \$6 млрд, из них \$2 млрд пришлось на долю внутренних инвестиций. Нарастающий приток инвестиций позитивным образом сказался и на макроэкономическом состоянии республики, и на улучшении благосостояния ее населения в целом.

За последнее пятилетие величина ВВП в Азербайджане неизменно имела тенденцию роста. Только в 2005 г. по сравнению с предыдущим годом этот рост составил 39 %. Такая тенденция продолжилась также в первом полугодии 2006 г. (рост составил 36,3 %). Без учета прироста в нефтегазовой сфере темпы прироста ВВП в первом полугодии 2006 г. составили 10 %. За этот год в Азербайджане было произведено продукции на \$1,32 млрд, или на 41,1 % больше, чем за аналогичный период прошлого года. При этом 64 % произведенной продукции пришлось на долю добывающей, а 30,7 % – обрабатывающей отраслей.

Рост производства в нефтяном секторе по сравнению с январем-июнем 2005 г. составил 49,5 % и на долю данной отрасли пришлось 74,2 % от общего промышленного производства страны. Самая крупная нефтяная компания в Азербайджане, АМОК в 2005 г. экспортировала сырую нефть на сумму \$4,8 млрд, из них доля азербайджанской стороны составила \$1,5 млрд. Наблюдаемые темпы развития промышленного производства к концу 2007 г., по прогнозам правительства, должны быть еще выше.

При имеющихся позитивных сдвигах в социально-экономической сфере все еще остается клубок проблем, возникновение которых во многом связано с последствиями военной агрессии со стороны Армении и дальнейшей оккупацией 20 % территории Азербайджана. Наличие огромного количества (около 1 млн человек) беженцев и вынужденных переселенцев с Нагорного Карабаха и из Армении обуславливает необходимость ежегодного выделения значительных средств для их поддержания. Достаточно отметить, что из накопленных средств в ГНФА преобладающая часть отчислений выделяется для нужд беженцев.

Немаловажное значение в развитии экономики страны имеет структура иностранных инвестиций. При доминирующей привлекательности нефтяного сектора другие отрасли для иностранных инвесторов все еще остаются недостаточно востребованными. Считается оптимальным, что при зарубежном инвестировании в нефтяную промышленность, в ненефтяной сектор должны быть вовлечены дополнительные средства в объеме примерно 50 % от общей суммы инвестиций. В условиях Азербайджана эта величина колеблется в пределах 22–25 %. По всей видимости, необходимо предпринять конструктивные меры (в законодательстве, в налоговой политике и др.) для стимулирования притока иностранных инвестиций в ненефтяной сектор республиканской экономики.

**Транспортные перевозки**

В первом полугодии 2006 г. по азербайджанскому участку транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия было перевезено 20,2 млн тонн грузов, что на 11 %

больше, чем в соответствующий период прошлого года. По данным Госкомстата республики, объем грузоперевозок по данному коридору составил 37,3 % всех грузоперевозок по стране, при этом 58,5 % грузов перевезено по железной дороге, 26,7 % – автомобильным, 14,8 % – морским транспортом<sup>2</sup>. Объем перевезенных транзитных грузов через территорию страны составил 5 млн тонн. При этом на долю железных дорог пришлось 20,6 %, а на морской транспорт – 85,3 % перевозок транзитных грузов. От перевозок грузов и пассажиров была получена прибыль в \$80,7 млн, что на 1,7 % больше, чем в соответствующий период прошлого года. Из них 62,2 % падает на долю железной дороги, 19,3 % – морского, 18,5 % – автомобильного транспорта. Для сравнения, общий объем внешнеторговых перевозок по транспортному коридору Север – Юг в 2004 г. составил 5,7 млн тонн. К весне 2007 г. будет закончено строительство многорядного шоссе Решт – Астара длиной 200 км, а через два года – строительство шоссе Решт – Казвин. Ввод в эксплуатацию этих транспортных объектов упростит и ускорит автомобильные перевозки грузов между Ираном и странами региона.

### **Развитие портового хозяйства**

В связи с реализацией проекта TRACECA осуществляется комплекс мер по реконструкции портов Каспийского моря, целью которого является увеличение пропускной способности портов и модернизация всей логистической системы. Так, в результате зарубежных инвестиций в дело реорганизации работы портовых хозяйств Баку, Актау и Туркменбаши существенно возрос объем транзитных перевозок в регионе. В частности, объем грузооборота порта г. Баку за последние три года увеличился на 22 % и составил 14 млн тонн. Этот показатель соответственно возрос также в портах Актау и Туркменбаши.

Российская и иранская стороны, чтобы извлечь свои выгоды от реализации масштабных международных проектов, осуществляемых в Каспийском регионе, стремятся привлечь интерес других государств к проекту «Север – Юг». В направлении Решт – Астара, Решт – Казвин осуществляется комплекс мероприятий по развитию хозяйства в прибрежных районах. В частности, на российском побережье введен в строй новый порт Оля и крупный нефтяной терминал в Махачкале, а на иранском – нефтяной терминал в Неке и нефтепровод Нека – Тегеран. Кроме этого, иранская сторона с целью увеличения товарооборота делает усилия по созданию свободных экономических зон (Энзели, Астара и др.) в прибрежных районах Каспия.

Наращение масштабов грузовых перевозок, естественно, создает необходимость совершенствования систем обслуживания и ремонта судов. Действующие в Азербайджане 4 судоремонтных завода, расположенные в пределах бакинской бухты, в настоящее время не в состоянии полностью обеспечить масштабы необходимых работ по ремонту судов, танкеров и плавучих платформ. Достаточно отметить, что только танкерный флот Азербайджана насчитывает 40 танкеров, большинство из которых имеют водоизмещение до 7 тыс. тонн.

Ввод в строй нефтепровода Баку – Тбилиси – Джейхан предопределяет увеличение танкерных перевозок нефти в акватории Каспийского моря. Ныне существующий парк танкеров не позволяет удовлетворить всю потребность в перевозках нефти. За последние годы по заказу азербайджанской стороны на судостроительном заводе «Красное Сормово» в Нижнем Новгороде (Россия) построены 4 нефтеналивных танкера водоизмещением по 13 тыс. тонн.

### **Территория и население приморских районов**

Приморские районы Азербайджана растянуты с севера на юг по побережью Каспийского моря на протяжении 950 км. Следует отметить, что протяженность береговой линии азербайджанского побережья в различных источниках указывается по-разному (к примеру, в некоторых отчетах Каспийской экологической программы приводятся цифры 807 км, 825 км и др.). Конечно же, изменение протяженности бере-

говой линии – это естественный процесс (смыв береговой полосы и изменение ее конфигурации, последствия колебания уровня моря и т.п.). Однако столь внушительная разница показателей обуславливает необходимость проведения детального картографирования береговой зоны.

Непосредственный выход к морю имеют следующие административные районы: Хачмасский, Девечинский, Сиязаньский, Хызынский, Апшеронский, Сальянский, Нефтчалинский, Масаллинский, Ленкоранский и Астаранский.

Общая площадь этих районов равна 13,02 тыс. км<sup>2</sup>, что составляет 15 % от всей территории республики. Самая большая по площади территория относится к Апшеронскому району. Самая отдаленная от моря граница административного района расположена на расстоянии 65 км, в Нефтчалинском районе, а самая близкая – в 5–6 км, на юге Апшеронского района.

Наибольшая протяженность береговой линии приходится на долю Апшеронского района (310 км), а наименьшая – Сальянского района (19 км). Особенности сложившихся природно-географических условий обусловили разную степень освоенности прибрежных зон и характер расселения населения. Если в 1999 г. здесь проживало 3,9 млн человек (49,8 % населения страны), то к 2005 г. – 4,73 млн человек (58,7 % населения страны).

За последние годы как по всей стране, так и в прибрежных районах увеличилась доля лиц трудоспособного возраста. Так, если в 2001 г. эта величина в Прикаспийском регионе составляла 55 %, то к 2005 г. она возросла до 59,6 %<sup>1</sup>. В половозрастном распределении населения мужчины доминируют лишь в возрастном диапазоне 5–19 лет, по остальным возрастам высок удельный вес женщин, причем эта диспропорция наиболее ярко проявляется в северных и южных районах, что можно объяснить трудовой миграцией за пределы страны.

Как известно, в изменении демографической ситуации важную роль играет естественный прирост населения. Несмотря на снижение величины рождаемости, прирост населения считается выше среднего показателя в мире. Определенные коррективы в изменении численности населения вносит коэффициент смертности как среди младенцев, так и всего населения.

В прикаспийских районах республики наибольшие показатели коэффициента смертности (12,1–18,8 на 1000 рождаемых младенцев) приходится на долю Хызынского района и города Сумгаит. Такое положение можно объяснить, с одной стороны, недостаточным уровнем развития медицинского обслуживания, а с другой (для условий Сумгаита) – неблагоприятным состоянием окружающей среды. В общем показателе смертности в приморских районах выделяются северные и южные районы (6,1–8,3 на 1000 человек). При всем этом благодаря высокой рождаемости наблюдается относительно высокий прирост населения в таких районах, как Астаринский, Девечинский и Сиязаньский, где величина прироста населения на 1000 человек меняется в пределах 12,1–18,2 человек.

Приморские районы отличаются по степени заселения и плотности населения. Апшеронский район остается наиболее густонаселенной территорией не только среди приморских районов, но и в целом по стране. Продолжающийся процесс прироста населения происходит главным образом за счет механического притока людей. По неофициальным данным, численность бакинского населения близка к 3 млн чел.

Минимальная величина плотности населения наблюдается в Хызынском (8 чел./км<sup>2</sup>), Девечинском (45 чел./км<sup>2</sup>) районах. Среди административных районов наибольшей плотностью населения выделяется Масаллинский район, где эта величина составляет 257 чел./км<sup>2</sup>. Без учета Апшеронского района, средняя плотность населения в приморских районах составляет 100 чел./км<sup>2</sup>.

Улучшение макроэкономической ситуации наиболее ярко проецируется в приморских районах республики. Максимальная величина ВВП на душу населения, которая колеблется в пределах \$2000–5250, приходится на долю Апшеронского района. Вторым по данному показателю является Сиязаньский район, где величина ВВП превышает \$1200. Такое положение связано главным образом с эксплуатацией крупного птицеводческого комплекса «Сиязаньбройлер». К третьей группе районов с показа-

телями \$500–1000 на душу населения относятся Сальянский, Хызынский, Девечинский и Хачмасский. Наименьший показатель ВВП на душу населения (\$100–500) сохраняется в южных районах (Масаллинском, Лянкаранском и Лерикском). Несмотря на достаточно благоприятные природные условия и наличие огромного ресурсного потенциала (земельные, рекреационные, лесные, рыбные), возможности их использования остаются нереализованными. Имеющиеся предпосылки позволяют развивать многоотраслевые направления специализации (субтропическое хозяйство, рисосеяние, рыболовство, рекреационное хозяйство, производство овоще-бахчевой продукции, консервную промышленность и др.)

### **Прибрежная зона**

Прибрежная зона, непосредственно примыкающая к морю, обычно имеет узкую ширину – в пределах 5–10 км. В отличие от территорий административных районов обживание и расселение населения в прибрежных районах носит очаговый характер. На более чем 900-километровой полосе побережья дислоцированы лишь несколько крупных населенных пунктов (Баку, Сумгаит, Приморск, Лянкарань и Астара). В некоторых административных районах на побережье нет даже каких-либо значимых городских поселений (Сиязанский, Хызынский и Девечинский) за исключением районных центров. Незначительное число городских поселений расположено главным образом на южном участке побережья.

Позитивные изменения в социально-экономической ситуации в немалой степени связаны с реализацией стратегии по открытию новых рабочих мест и снижению числа безработных в стране. За период 2003–2005 гг. в республике было открыто более 260 тыс. новых рабочих мест. В приморских районах было открыто 56,5 тыс. новых рабочих мест, что составляет 21,5 % общереспубликанского показателя. Неудивительно, что значительная часть новых рабочих мест пришлось на долю Апшеронского района – 25,5 тыс., или 62,2 % от общего их числа открытых новых рабочих мест в приморских районах.

Открытые новые рабочие места носят как постоянный, так и временный характер. Из открытых новых рабочих мест в приморских районах 40,3 тыс., или 71,4 %, относятся к категории постоянных работ. По Апшеронскому району этот показатель еще выше – 98 %. Привлекает внимание высокий показатель открытия постоянных рабочих мест в Астаринском районе (4,3 тыс. мест). Между тем по всем другим приморским районам (за исключением Апшеронского и Сиязанского) временных рабочих мест больше, чем постоянных. Примечательно также то, что по всем приморским районам (не принимая во внимание Апшеронский и Астаринский) общее число открытых постоянных рабочих мест составляет всего 6,3 тысяч.

Благодаря высокой численности населения городов Баку и Сумгаит, более 65 % населения приморских административных районов сконцентрированы непосредственно в прибрежной зоне. За счет этого высока плотность населения и в прибрежной зоне Апшеронского района, где его величина превышает 1500 чел./км<sup>2</sup>. В прибрежном районе Лянкарань-Астаринской зоны плотность населения снижается до 200 чел./км<sup>2</sup>. Минимальная величина плотности населения характерна для Хызынского и Девечинского районов – 20–30 чел./км<sup>2</sup>.

В сфере занятости населения в прибрежных районах традиционно развиты нефтяное хозяйство и комплекс обслуживающих отраслей, рекреация, транспорт и рыбное хозяйство. Если на побережье Апшерона представлены все эти отрасли, то на других участках побережья получило развитие одно или два направления хозяйственной специализации.

Развитие нефтяной промышленности и связанных с ней отраслей сервиса открывает возможности для открытия новых рабочих мест. Причем это связано не только с городом Баку, но и прилегающими поселениями. В частности, на Приморск-Сангачалском участке побережья улучшилось положение с занятостью населения.

Принимая во внимание постепенное ужесточение контроля за уловом ценных рыб, перспективы развития рыболовства весьма ограничены. Вместе с тем огром-

ный нереализованный природный потенциал прибрежных районов обуславливает их привлекательность для развития рекреационного хозяйства. В этом направлении прослеживаются позитивные сдвиги на Апшеронском полуострове, Ялама-Набранском участке побережья и в Лянкаранской зоне.

### **Экологические последствия хозяйственной деятельности человека в прибрежной зоне**

Интенсивная антропогенная деятельность на Апшероне оказывает негативное воздействие на ход естественных процессов. В течение ряда лет изъятие ракушечника и песка непосредственно из береговой полосы обусловило трансгрессию моря и повышение уровня грунтовых вод. В некоторых участках берег оголен от ракушечника, что способствует смыву, заилению и подтоплению береговой зоны. В настоящее время ужесточен контроль за несанкционированным изъятием ракушечника и песка из береговой зоны.

Рост численности населения естественно увеличивает объем бытовых отходов. Особенно остро стоит эта проблема на Апшероне и в зонах отдыха (Набрань и Лянкарань-Астаринский район). Используемые на Апшероне свалки не могут справляться с образуемой массой бытовых отходов. Для устранения такого положения правительство страны предусматривает строительство двух мусороперерабатывающих заводов.

Учитывая полифункциональные возможности развития экономики прибрежных районов, на Апшероне наблюдается конфликт интересов развития отдельных видов хозяйств. В частности, наблюдается столкновение интересов нефтяной промышленности, рыбной и рекреационной отраслей.

Негативные тенденции наблюдаются в загрязнении воздушной среды. Значительная часть выбросов приходится на долю резко возросшего числа автомобилей, которые эксплуатируются главным образом в Баку. В результате этого существенно осложнилась экологическая обстановка в пределах столичного региона.

В охране природной среды побережья особую роль играют национальные парки и охраняемые территории. На азербайджанском побережье имеются три Национальных парка (Апшеронский, Ширванский, Бакинский городской бульвар), один государственный заповедник (Кызылагачский) и один заказник (Бяндованский). В июне 2006 г. в Сумгаите прошла презентация проекта «Экопарк» реализуемого при поддержке Общества технического сотрудничества Германии (GTS). Для организации «Экопарка» в береговой зоне Сумгаита выделена территория площадью 3,2 гектаров.

На обострение экологической ситуации оказывают влияние и естественные процессы, происходящие в прибрежных зонах. В последние годы участились случаи затопления поселков в придельтовой зоне Куры, в Сальянском и Нефтчалинском районах. Это связано как с увеличением объема речного стока, так и с заилением русла Куры в зоне ее дельты. Для предотвращения обострения санитарно-эпидемиологической обстановки соответствующими министерствами был проведен необходимый комплекс мер. Наряду с Министерством здравоохранения, активное участие приняло новообразованное МЧС. Известно, что зона затопления представляет угрозу распространения различных эпидемий, в первую очередь малярии. Реализованная национальная программа по снижению числа больных малярией привела к тому, что за период 1999–2003 гг. их численность снизилась почти в 10 раз<sup>3</sup>. Однако ежегодное затопление придельтовой зоны Куры повышает риск распространения малярии и других инфекционных заболеваний. Поэтому следует расширить масштабы дноуглубительных работ в русле Куры, которые ведутся уже на протяжении двух лет.

Экологическое состояние Куры вызывает особую озабоченность населения республики, так как значительная часть загрязненных стоков поступает из территории Армении и Грузии. Большая часть населения Баку обеспечивается питьевой водой за счет стока Куры. Высокий уровень загрязнения речного стока требует многократной ее очистки, что, конечно же, сказывается на качестве потребляемой воды. Один из

путей выхода из этого положения – реализующееся строительство водопровода из водоисточников Огуз-Габалинского района.

Экологические последствия изменения уровня Каспийского моря и хозяйственной деятельности человека трудно поддается оценке, так как подходы к оценке стоимости производственных объектов и социальной инфраструктуры существенно различаются. При этом наибольшую сложность представляет оценка стоимости социального ущерба населению и трансформации природных систем.

### **Стратегия будущего развития приморских районов**

Замкнутость водного пространства Каспийского моря обуславливает необходимость учета естественных процессов (режим колебания уровня моря и речного потока, тектонических процессов и др.) и масштабы антропогенной деятельности по всему периметру моря. Несогласованность подходов в освоении ресурсов и обживанию приморских районов может свести на нет усилия отдельных государств в реализации конкретных программ регионального развития.

Неравномерность освоённости приморских районов Азербайджана на национальном уровне актуализирует задачу более полного использования пока еще не вовлеченных в хозяйство ресурсов. С этой целью необходимо проведение исследований по оценке природно-ресурсного потенциала прибрежных зон, так как поверхностное описание имеющихся ресурсов не дает представления об экономической целесообразности их использования.

Значительное сосредоточение населения, производств и сферы услуг на Апшероне обуславливает особую важность регионального планирования за пределами этого района. В этом отношении «полюсами роста» становятся Ялама-Набранский и Лянкарань-Астаринский участки взморья, где ведущей отраслью становится рекреационное хозяйство. В соответствии с этим разрабатывается план по реорганизации зоны отдыха на Бильгя-Загульбинском участке побережья Апшерона. Вместе с тем практически не использованной остается рекреационный потенциал островов (Пираллахи, Чилов, Наргин и др.). Имеются сведения о том, что иностранные компании уже планируют строительство центров отдыха и развлечений на островах Наргин и Пираллахи. Была бы уместной организация морских круизов на эти острова, а также вдоль побережья моря, в направлениях Ялама – Набрань и Лянкарань – Астара.

Статистика поступлений в госбюджет республики от сферы туризма имеет тенденцию роста. Так, если в 2002 г. эта цифра составляла \$51 млн, то в 2005 г. – \$77 млн. Только за первое полугодие 2006 г. в Азербайджане побывало около 1,4 млн иностранных туристов. Учитывая возрастающую значимость этой отрасли, правительством страны подготавливается государственная программа по развитию туризма в Азербайджане на период 2007–2016 гг., в которой особое место отводится использованию рекреационного потенциала приморских районов.

В направлении совершенствования энергетической системы имеются определенные успехи. Уже в нескольких районах республики введены в строй модульные электростанции. В ближайшие годы предполагается строительство очередной модульной электростанции в Сангачалы. Однако альтернативные источники энергии – солнечная и ветровая – все еще остаются не использованными.

На территории Азербайджана продолжительность солнечных дней составляет 3,2 тыс. часов в год. Значительная часть этой неисчерпаемой солнечной энергии приходится на долю полупустынных и степных районов прибрежных зон. Наряду с солнечной энергией, Апшеронский полуостров отличается значительными возможностями использования ветровой энергии. По мнению специалистов, на этом участке побережья технический потенциал солнечной энергии составляет 3 тыс. мегаватт. Министерство промышленности и энергетики республики при поддержке европейского Банка реконструкции и развития с начала 2006 г. прорабатывает проект по оценке ресурсов возобновляемых источников энергии. Использование солнечной и ветровой энергии будет решать, с одной стороны, вопросы энергообеспечения, а с другой – способствовать снижению экологической напряженности района.

В улучшении экологического состояния Апшеронского района позитивную роль сыграют разрабатываемые программы по восстановлению нарушенных земель, их рекультивации и очистке бакинской бухты. Это позволит вернуть в хозяйственный оборот несколько тысяч гектаров загрязненных нефтью земель, а также будет способствовать оздоровлению состояния городского бульвара.

Выделение средств для решения природоохранных проблем становится возможным благодаря росту доходной части бюджета. Нынешнее состояние финансирования охраны окружающей среды, здравоохранения, науки и образования нельзя считать достаточным. К примеру, удельный вес экологии и здравоохранения в ВВП республики составляет соответственно – 0,3 и 0,8 %. Наряду с необходимостью увеличения государственных средств, для решения этих проблем нужен поиск путей поощрения частного сектора в финансировании этой сферы. Возможно использование опыта зарубежных стран, где частным компаниям, активно участвующим в этом процессе, предоставляются налоговые льготы.

В ближайшие 20 лет в Азербайджане ожидается рост объема ВВП более чем в 4 раза. Так, к концу 2007 г. ее величина составит \$23 млрд, а к 2025 г., предполагается, достигнет \$70 млрд. Такое положение благоприятствует реализации масштабных проектов в регионах республики. Особенно это касается сферы строительства новых транспортно-коммуникационных линий.

Перспективы развития железнодорожных перевозок в регионе во многом связаны со строительством железнодорожной линии Карс – Ахалкалак – Тбилиси, которая объединит железные дороги Турции, Грузии и Азербайджана, а также – Казвин – Решт – Астара. Эта линия должна стать составной частью транспортного коридора Север – Юг, который будет обеспечивать транзит больших объемов грузов из Европы в страны Персидского залива. Перспективные объемы товарооборота в этом направлении оцениваются в 20 млн тонн в год. Сухопутный маршрут этих грузов проходит по железнодорожной линии Астара – Ялама, которая проложена вдоль азербайджанского побережья моря.

Более полное вовлечение в хозяйство природно-ресурсного потенциала и развитие транспортной инфраструктуры с одновременным ужесточением природоохранных требований станут основополагающими условиями дальнейшего социально-экономического развития приморских районов Каспийского моря.

Пространственно-временные изменения состояния природной среды и социально-экономического развития территориальных систем происходят под воздействием внутренних и внешних процессов, происходящих в окружающей среде. Выявление характера этих процессов дает возможность с большой долей вероятности прогнозировать дальнейшее изменение условий среды обитания человека. В соответствии с этим важную значимость приобретает разработка программ социально-экономического развития регионов на локальном, республиканском и региональном уровнях. С учетом экологической хрупкости природной среды Каспийского региона особое внимание следует уделить вопросам рационального использования природных ресурсов и охраны окружающей среды. Именно этот вопрос вызывает наибольшую озабоченность общественности. Несмотря на определенные позитивные сдвиги в этом направлении, состояние дел нельзя считать удовлетворительным.

<sup>1</sup> *Doing Business in Azerbaijan*. Baku, 2006.

<sup>2</sup> *Государственный комитет статистики Азербайджанской Республики*. Баку, 2006.

<sup>3</sup> *Population in Azerbaijan*. Baku, 2006.