

# КАК ИНФРАСТРУКТУРА МЕНЯЕТ ЭКОНОМИЧЕСКУЮ РОЛЬ АЗЕРБАЙДЖАНА

Мировая экономика входит в фазу, где торговые маршруты, логистика и инфраструктура перестают быть техническим фоном и превращаются в стратегический фактор глобальной конкуренции. На этом фоне Кавказ и Каспийский регион стремительно переходят в центр экономического внимания.

## Виталий Яковлев,

управляющий партнер (руководитель) KPMG в Азербайджане, партнер по инвестициям и рынкам капитала в регионе Кавказа и Центральной Азии, глава сектора инфраструктуры в регионе



Работая с международными инвесторами, банками развития и институциональными фондами, мы наблюдаем, как инфраструктура из вспомогательного элемента экономической политики превращается в ключевой актив глобальной конкуренции. Речь идет не только о дорогах, портах или энергетике, а о способности стран встроиться в новые торговые маршруты, цепочки стоимости и инвестиционные потоки.

## Почему инвесторы обращают внимание именно сейчас?

С точки зрения практики это не ситуативный тренд, а результат сразу нескольких фундаментальных изменений.

1. Институциональные инвестиции в инфраструктуру растут глобально, потому что эти активы дают более предсказуемые денежные потоки, чем многие финансовые инструменты рынка капитала.
2. Цифровизация инфраструктуры и применение ИИ позволяют управлять активами эффективнее, снижая операционные издержки и повышая устойчивость систем.
3. Экологические, социальные и управленческие требования (ESG) становятся обязательным критерием, а страны, которые интегрируют эти принципы, получают большую долю «зеленых капиталов».

Многие из этих тенденций подробно описаны в международном отчете KPMG Emerging Trends in Infrastructure



and Transport 2025, где устойчивость, ESG и цифровизация названы ключевыми факторами успеха инфраструктурных проектов 2025-2026 годов.

В нашей работе мы видим, что эти критерии перестали быть теоретическими: именно по ним сегодня принимаются инвестиционные решения.

По выводам данного отчета, именно инфраструктура становится центром притяжения капитала, поскольку она отвечает сразу нескольким ключевым ожиданиям институциональных инвесторов: высокая предсказуемость доходов, низкая корреляция с классическими рынками, а также стратегическая роль в экономике.

Эта тенденция сохраняется и в 2026 году: глобальные фонды продолжают перераспределять средства в сторону инфраструктурных активов, особенно в сегментах энергетики, логистики, городских служб и цифровых сетей.

## Как Азербайджан занял ключевую позицию в данном процессе

Как управляющий партнер KPMG в Азербайджане, я вижу, что интерес инвесторов к стране все чаще начинается именно с инфраструктуры.

Азербайджан находится в центре этих процессов. Транспортные коридоры, такие как Middle Corridor, связывают Китай и Европу через страны Южного Кавказа, предлагая альтернативу маршрутам через Суэцкий канал. Это делает регион стратегическим звеном в мировой торговле.



Middle Corridor сегодня рассматривается не как самый дешевый или самый быстрый маршрут, а как инструмент диверсификации глобальной торговли и снижения геополитических рисков – именно это все чаще определяет выбор инвесторов и грузоотправителей.

### **Каспий: рост грузов – это уже не прогноз, а траектория**

По данным аналитиков KPMG, к 2040 году грузооборот в каспийских портах вырастет более чем в 2 раза.

За этими цифрами стоят конкретные маршруты:

- Китай – Европа;
- Турция – Центральная Азия;
- Индия – Кавказ;
- Узбекистан – Ближний Восток.

С практической точки зрения это означает одно: Каспий перестает быть «внутренним морем» и становится частью глобальных цепочек стоимости.

При этом исследования KPMG показывают, что до 30% всего времени перевозки по Middle Corridor приходится именно на каспийский участок, где ключевую роль играют порты и паромная инфраструктура. Это делает эффективность Каспия критическим фактором конкурентоспособности всего маршрута.

KPMG сравнила операционную эффективность портов региона. Среднее время ожидания судна в порту Баку (Алят) составляет около 39 часов. Для сравнения, в иранских портах Каспия этот показатель превышает 130-190 часов, а в ряде российских портов достигает 220 часов.

Для инвесторов и грузоотправителей, с которыми мы работаем, это не просто статистика. Каждые лишние сутки – это замороженный оборотный капитал, штрафы по контрактам и потеря маржи. Сегодня разница между портами измеряется не километрами, а часами. Именно поэтому грузополюки все чаще выбирают не самый короткий путь, а самый предсказуемый.

### **Как Азербайджан усиливает свои позиции в инфраструктурной конкуренции?**

Азербайджан последовательно инвестирует не просто в расширение мощностей, а в системное конкурентное преимущество.

Планы развития порта Алят предусматривают:

- расширение мощностей по зерну более чем на 1 млн тонн в год;
- по удобрениям – более чем на 3 млн тонн;
- рост контейнерных терминалов до 500 тыс TEU.

Важный момент – эти инвестиции дополняются модернизацией железнодорожных подходов и интеграцией портов с сухопутной логистикой, что напрямую отвечает ключевым узким местам Middle Corridor, выявленным в аналитике KPMG.

С нашей точки зрения, это принципиальный сдвиг: Баку превращается в универсальный евразийский логистический узел.

Именно здесь инфраструктура начинает работать как структурный фактор экономики – создавая основу для логистики, промышленности, цифровых сервисов и городского развития.

### **Инфраструктура как основа развития современных городов**

Когда мы говорим об инфраструктуре, важно понимать, что ее восприятие меняется. Сегодня это не только дороги и мосты, но и городская среда, качество жизни, жилье, предпринимательская экосистема и решение социальных вызовов.

Уже сейчас страна объявила 2026 год «Годом городского планирования и архитектуры», что отражает высокий уровень внимания к вопросам устойчивой урбанизации.

Не случайно в 2026 году Баку примет World Urban Forum – ключевую глобальную площадку по будущему городов. Это важный сигнал международного доверия к выбранной Азербайджаном траектории развития.

Рад сообщить, что KPMG Law выступает официальным юридическим советником WUF 2026. Для нас это не только профессиональное признание, но и возможность внести вклад в формирование глобальной городской повестки.

Инфраструктура сегодня – это не отрасль, а язык, на котором государства и инвесторы говорят о будущем.

Кавказ и Каспий превращаются из географического перекрестка в экономический узел, вокруг которого формируются маршруты капитала, логистики и городского развития.

Как эксперт, специализирующийся на пересечении инфраструктуры, инвестиций и стратегического развития, я убежден: Азербайджан сегодня не просто участвует в этом процессе – он его формирует.

Именно такая последовательность решений и создает долгосрочную экономическую судьбу страны.