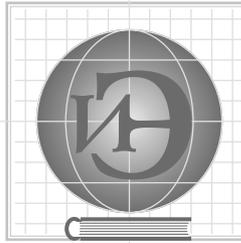


Российская академия наук



Институт экономики

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ

ТРАНСПОРТ И СВЯЗЬ В НОВЫХ
НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВАХ:
ОСОБЕННОСТИ И ФАКТОРЫ
РАЗВИТИЯ

МОСКВА
2013

ББК 65.37
Т65

Транспорт и связь в новых независимых государствах: особенности и факторы развития / Под общей ред. д.э.н. А.Б. Вардомского. М: ИЭ РАН, 2013. – 196 с.

ISBN 978-5-9940-0449-4

Т65

Сборник посвящен анализу некоторых вопросов развития транспорта и современных видов связи в новых независимых государствах (НИГ) за период после 1991 г. За этот период в транспортных системах НИГ произошли большие изменения, связанные с созданием новых маршрутов сообщения с зарубежными партнерами. В то же время сохраняется заметное отставание в развитии внутренних путей сообщения, современной логистики. Реализация новых интеграционных проектов – ЗСТ в рамках СНГ и ЕЭП в рамках ЕврАзЭС – требует повышения качества транспортного обслуживания растущего экономического взаимодействия. Особое внимание авторы уделяют транзиту как наиболее острому вопросу для всех НИГ, и транспортному сотрудничеству стран.

В сравнении с транспортом динамика внедрения современных средств связи в регионе значительно выше. Но НИГ сильно различаются по внедрению современных информационных технологий в управлении, торговле и сфере услуг. В исследовании дана оценка роли современных средств коммуникации в экономическом развитии и взаимном сотрудничестве НИГ.

The collection deals with analysis of some questions of the development of transport and modern communications in the new independent states since 1991. In this period the transport systems of the NIS saw great changes connected with creation of new transport and communication routes with foreign partners. Nevertheless the development of internal lines of communication and modern logistics lags behind. Realization of the new integration projects – the FTA in the CIS and the SEA in the framework of the EurAs EC demands better quality of transport service of rising economic interaction. The authors pay special attention to transit as the most acute question for all the NIS and to their transport cooperation.

Modern communications in the region show considerably better dynamics than transport. However there is a very big difference in the absorption of modern information technologies in management, trade and service spheres between the NIS countries. The study underlines the role of modern communications in the economic development and mutual cooperation of the NIS.

ISBN 978-5-9940-0449-4

ББК 65.37

© Институт экономики РАН, 2013

© Коллектив авторов, 2013

© В.Е. Валериус, дизайн, 2007

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	6
<i>А.З. Зевин.</i> Инфраструктура, экономическая связанность, экономический рост	9
<i>А.Б. Вардомский.</i> Вопросы транзита в странах Таможенного союза	23
<i>А.В. Шурубович.</i> Новые тенденции в развитии транспорта Республики Беларусь	46
<i>Е.М. Кузьмина.</i> Развитие транспорта в Казахстане	69
<i>А.С. Савостина.</i> Проблемы и перспективы транспортного сотрудничества стран Балтии и СНГ	89
<i>А.В. Фокина.</i> Проблемы и противоречия развития транспорта Республики Молдова	103
<i>А.Г. Пылин.</i> Транзитный потенциал стран Южного Кавказа	120
<i>З.А. Дадабаева.</i> Особенности развития транспорта в Республике Таджикистан	133
<i>А.И. Самсонова.</i> Развитие современных средств коммуникаций в новых независимых государствах: сравнительный анализ динамики индекса сетевой готовности	151
<i>З.А. Дадабаева, А.С.Савостина, А.В. Фокина, А.В. Шурубович.</i> Вопросы развития современных средств связи в новых независимых государствах	163
<i>Е.Р. Уразаева.</i> Состояние и проблемы развития электронной торговли в Республике Казахстан	185

ВВЕДЕНИЕ

Сборник посвящен анализу некоторых вопросов развития транспорта и современных видов связи в новых независимых государствах за период после 1991 г. Инфраструктура, как известно, обеспечивает общие условия деятельности экономики. В СССР слаборазвитая инфраструктура серьезно сдерживала социально-экономическое развитие, понижала ее производительность, затрудняла достижение более гармоничных территориально-хозяйственных пропорций. В еще большем объеме с этой проблемой сталкиваются ННГ. В условиях рынка инфраструктура — один из главных компонентов конкурентоспособности, инвестиционной привлекательности и устойчивости экономики в условиях перепада внешней конъюнктуры.

Большие расстояния, разделяющие постсоветские страны, неизбежность транзита при многих сообщениях, плохая оснащенность пограничных пунктов пропуска резко замедляют и удорожают взаимный товарооборот и товарооборот с третьими странами. При этом международные транспортные тарифы, включая транзитные, существенно выше внутренних тарифов. Ряд стран Содружества по политическим и инфраструктурным причинам находятся в транспортной изоляции, например Армения. Большие транспортные издержки, наряду с издержками по преодолению пограничных барьеров, сделали неэффективными многие производства в ННГ, внесли свой вклад в примитивизацию структуры промышленности. Последняя, в свою очередь,

сдерживает экономическое развитие, вызывает безработицу и уменьшение доходов населения, громадную трудовую миграцию. Особенно сильно транспортный фактор влияет на экономику и доходы населения Армении, Киргизии и Таджикистана.

Инфраструктура – капиталоемкая сфера экономики, при том что у нее широкий круг пользователей. Финансирование ее развития – одна из главных проблем ННГ.

За годы независимости в транспортных системах ННГ произошли большие изменения, которые связаны с созданием новых маршрутов сообщения с рынками зарубежных стран. Но в то же время сохраняется заметное отставание в развитии внутренних путей сообщения, современной логистики, без которого невозможна эффективная международная производственная кооперация. Главным структурным изменением стало возрастание доли автотранспорта в международных и внутренних связях. Реализация новых интеграционных проектов – ЗСТ в рамках СНГ и ЕЭП в рамках ЕврАзЭС требует повышения качества транспортного обслуживания растущего экономического взаимодействия. Пока же упор делается на институциональную сторону интеграции, что может затруднить достижение задекларированных целей упомянутых проектов.

При анализе транспортных проблем авторами делается акцент на транзите, как наиболее остром вопросе для всех без исключения ННГ и их транспортном сотрудничестве. В объемах продаваемых и покупаемых транзитных услуг и их соотношении наиболее ярко отражаются проблемы национального транспорта. Как показывает мировая практика, объемы транзитных услуг, оказываемых другим странам, отражают конкурентоспособность национальной транспортной системы.

В сравнении с транспортом динамика внедрения современных средств связи значительно выше. В отличие от развития логистики большинство ННГ достигли, а неко-

торые превысили среднемировой уровень проникновения мобильной связи и Интернета. Но они сильно различаются по внедрению широкополосного Интернета и новых информационных технологий в управлении, торговле и сфере услуг. В статьях будет дана оценка роли современных средств коммуникации в экономическом развитии и взаимном сотрудничестве ННГ.

Сборник был подготовлен сотрудниками Центра постсоветских исследований в рамках исследований по темам: «Результаты и перспективы реализации евразийского интеграционного проекта» и «Возможности и риски взаимодействия России со странами "пояса соседства"» Плана научно-исследовательской работы Института экономики РАН на 2013 г.

Заведующий Центром постсоветских исследований,
д.э.н. А.Б. Вардомский.

Л.З. Зевин*

Инфраструктура, экономическая связанность, экономический рост

Наиболее общим признаком определения экономической связанности пространства является наличие на ней консолидационных и интеграционных процессов. В ответ на мощный натиск глобализации усилились процессы регионализации, в результате которых за последние два-три десятилетия мир оказался покрыт густой сетью интеграционных группировок различного формата.

О масштабах этого нового процесса дают представление следующие данные. По состоянию на 1 июля 2010 г. нотифицировано 474 региональных торговых соглашений (RTA – принятый ВТО термин для обозначения интеграционных структур как двух-, так и многосторонних). Из их числа 283 функционировали. За менее чем пятилетний период, с 31 декабря 2005 г. число действующих соглашений выросло на 53 и вновь нотифицированных – тоже на 53. Соотношение между двух- и многосторонними составляет 4:1, а соотношение «зона свободной торговли» – «таможенный союз» 9:1¹. В этот процесс в той или иной степени включилось подавляющее большинство стран.

* Зевин Леон Залманович, д.э.н., главный научный сотрудник Центра постсоветских исследований ИЭ РАН.

1. The Changing Landscape of Regional Trade Agreements by Jo-Ann Crawford and Roberta V. Fiorentino. Discussion paper N 8. WTO. Geneva, 2005. P. 7; [http://wto.org/english/areptop_1/region_el\(RTAdabase\)](http://wto.org/english/areptop_1/region_el(RTAdabase)).

Количественный рост привел к принципиальным качественным сдвигам — возросшей критике неолиберального подхода к системе международных экономических отношений и укреплению внутрирегиональной связанности. Сотрудник Института проблем мира и конфликтов Тонви Пейт (Tonve Pate) в статье «АСЕАН и СААРК: внутрирегиональная консолидация» отмечает: «... мобилизация усилий, возглавляемая активистами гражданского общества регионов, концентрировала внимание на коллективной региональной идентичности как важнейшем условии успеха изменения подходов к формированию торговой политики»². Главное значение РТА — рождение новой региональной идентичности и появление нового звена — международных регионов — в мировой торговой системе, не только соперничающего, но и сотрудничающего с другими звеньями международных экономических отношений³.

Укрепление регионального звена особенно актуально для периферийных стран, в том числе новых независимых государств (ННГ) Евразии, в контексте перехода мира к новому технологическому укладу. Высказываются серьезные опасения, что значительная, если не большая, часть периферии останется за пределами мейнстрима экономического и технологического прогресса со всеми вытекающими последствиями.

Представляется, что подобная угроза оживит региональную интеграцию, внутрирегиональную торговлю и инвестиции, заставит совершенствовать инфраструктуру с целью сделать эти процессы более динамичными по сравнению с глобальными. Это обстоятельно отметил австралийский исследователь Эндрю Елик (Andrew Elic). Он пишет, что торговля «всего лишь одна из нитей туго переплетенного каната инвестиций, услуг, комплектов, опыта и информации. Все большую роль приобретают глобальные

2. <http://www.ipcs.org/article/asean-and-saarc-intra-regional-connectivity-3137.html>.

3. Is Regionalism an Increasing Feature of the World Economy? Richard Pomfret. http://www.tsdie/iii/documents/...seminar_papers/regionalism1113.pdf.

сети предложений»⁴. По мнению автора, концентрация на росте связанности крупных международных регионов позволяет, не дожидаясь генерального решения проблем РТС в рамках ВТО, принимать кодексы поведения (например АТЭС), улучшать таможенное администрирование в режиме «plus-sum games» (частичных решений в данном контексте. – Л.З.).

Существующие институциональные структуры оказались неспособными регулировать глобальные процессы, найти «связки» между локальными, региональными и глобальными движениями для обеспечения устойчивого роста мирового хозяйства, ослабления пагубных влияний кризисов. Похоже, что крупные международные экономические регионы призваны в какой-то степени выполнять функцию «связки» между глобальными, региональными и локальными интересами как внутри региона, так и в отношениях регионов с глобальными игроками.

Формирование крупного международного региона возможно при выполнении двух условий. Первое из них – достижение определенного уровня экономического развития, и второе – достаточная емкость внутреннего регионального рынка с относительно развитой инфраструктурой, прежде всего транспортной и энергетической.

Первое условие обеспечило развитым странам возникновение таких интеграционных объединений, как ЕС и ЕАСТ в Европе, НАФТА – в Северной Америке, форумов ОЭСР, АТЭС и др. Периферийные страны при создании интеграционных объединений в большой степени вынуждены опираться на емкость внутренних региональных рынков – АСЕАН, СААРК, СНГ, ЕврАзЭС и ТС-3, ЕЭП – в Азии, МЕРКОСУР и Андское сообщество наций – в Южной Америке.

Крупные международные регионы значительно укрепляют свои позиции в мировом хозяйстве, так как их раз-

4. Andrew Elic. Imaganative approaches needed for global economic integration. www.eastasiaforum.org/2011/07/29/imaganative-approaches-needed-for-global-economic-integration.

меры и способность реагировать на глобальные вызовы «не только повышают устойчивость роста, но и позволяют эффективнее использовать внутренние ресурсы развития за счет оптимального сочетания факторов уровня развития и емкости регионального рынка. К сожалению, это важное положение теоретически не разработано и далеко не всегда учитывается на практике при создании и функционировании региональных интеграционных структур.

Поэтому не удивительно, что многие попытки периферийных государств продвигать интеграционные проекты на несвязанной и/или слабосвязанной экономически региональной территории были обречены на неудачу. Недооценка значения организации экономического пространства остается одним из главных препятствий на пути региональной интеграции периферийных стран и устойчивого роста национальных экономик.

Некоторые специалисты рассматривают евразийское пространство как барьер для модернизации. Так, директор Независимого института социальной политики Н.В. Зубаревич утверждает: «История показывает, что российское пространство всегда было барьером для модернизации вследствие гигантских его размеров и слабо развитой инфраструктуры. Масштабы отсталой экономической периферии огромны...»⁵. Территория СНГ почти совпадает по размерам с территорией России имперского и советского периодов, что позволяет распространить это положение применительно к современной Евразии. Но тормозящее действие большого пространства не означает невозможность использования его потенциала для ускорения экономического роста. Ключ к этому – концентрация усилий на создании разветвленной инфраструктуры как в новых независимых государствах, так и на территории всей Евразии.

Эта точка зрения, представленная директором Института проблем глобализации М. Делягиным и близкая

5. Зубаревич Н.В. Пространство как барьер для модернизации. О «коридоре возможностей» и приоритетах регионального развития // ИГ. 2011. 21 окт.

автору данной главы, заключается в том, что «Единственный способ выживания в глобальной депрессии — модернизация инфраструктуры, которая резко снизит издержки и не просто повысит деловую активность, но и сменит все «правила игры»⁶. Масштаб предстоящих работ настолько огромен, что их результаты будут судьбоносны для России и других стран Евразии: они изменят все нормы поведения. По М.Деягину, инфраструктура включает не только автодороги и их обслуживание, плату за проезд, но и ЖКХ, энергосистему, железные дороги, неэкспортное судоходство, гидротехнические и мелиоративные сооружения, аэродромное хозяйство и т.п.

В пользу геостратегического подхода к интеграции евразийского пространства высказывается и Директор ВНИКИ А.Н. Спартак в обстоятельном исследовании «Перспективы Евразийской экономической интеграции и ее позиционирование в глобальном экономическом пространстве»⁷. Он считает, что подобный подход к интеграции позволит не только эффективно использовать региональные ресурсы Евразии в целях развития, но и полнее реализовать транзитный потенциал территории как транспортно-коммуникационного «моста» между Европой и Азией. Подключение вопросов обеспечения коллективной безопасности и культурно-исторической идентичности повысит заинтересованность стран-участниц в реализации совместных региональных и субрегиональных проектов.

Отвечая на вопрос «Зачем России интеграция и почему такая интеграция?», А.Н. Спартак заключает: «Таким образом, *интеграция со странами СНГ — безальтернативный для России проект, при этом выгодный для других государств Содружества* (а для некоторых — очень выгодный)»⁸.

6. Деягин Михаил. От «энергетической сверхдержавы» — к драйву возрождения инфраструктуры // Известия. 2013. 7 марта.

7. Отделение глобальных проблем и международных отношений Российской Академии наук. М., 2013.

8. Там же. С. 9.

Применительно к теме данной главы важно подчеркнуть, что создание современной транспортной инфраструктуры является одной из первоочередных задач в формировании международного экономического региона Евразии.

России, экономическому и политическому лидеру Евразии, предстоит решить историческую задачу — вновь организовать разрушенное экономическое пространство в радикально изменившейся ситуации в регионе и в мире. В этой связи необходимо обратиться к мировому опыту и возможности его использования с учетом особенностей евразийского региона.

Огромная территория Евразии может превратиться в жизнеспособный международный регион, прежде всего, за счет повышения связанности, экономической плотности в результате развития региональной инфраструктуры — транспортной, энергетической и информационно-коммуникационной.

Многие авторы и международные организации считают экономическую связанность одним из главных факторов экономического роста. Так, транспортный комитет Комиссии ООН по экономическим и социальным проблемам АТР на своей второй сессии (1–3 ноября 2010 г.) принял решение «Проблемы и вызовы транспорту, относящиеся к развитию связанности региона: транспортная политика, инфраструктура, сервис и логистика»⁹. В решении отмечается, что большинство наземных коммуникаций в Азии ориентированы на прибрежные районы. К тому же появление новых стран создало множество дополнительных барьеров на границах. Проект развития сухопутной транспортной инфраструктуры Азии (АСТИД) реализован в двух межгосударственных соглашениях. Соглашение об автодорогах заключено в июле 2005 г.: в нем участвуют 29. Соглашение о трансазиатской системе железных дорог заключено в июне 2009 г. Под ним стоят подписи 22 стран,

9. Issues and challenges in transport related to provating regional connectivity: transport policy, infrastructure, fasilitation and logistics www.unescap.org/ttdw/cf2010/English/CTR2_2t.pdf

причем 15 из них уже стали его участниками. В решении Транспортного комитета отмечается, что затраты на транспортную логистику слишком велики: в Индонезии они достигают 15% производственных затрат по сравнению с 5% в Японии; в Китае — 18,1% ВВП (2008). Имеются расчеты, что снижение на 20% расходов на логистику увеличит в Камбодже и Лаосе на 10% долю торговли по отношению к ВВП¹⁰.

Реализация этих двух проектов «внесла существенный вклад в развитие экономики региона и повысила эффективность в результате [облегчения] доступа к существующим новым рынкам и способствовала экономической интеграции»¹¹. Два общеазиатских проекта формируют схему транспортного сотрудничества на континенте, которое реализуется в пакете документов субрегионального уровня в рамках интеграционных объединений и отдельных крупных проектов.

АСЕАН принял Стратегический план развития транспорта на 2011–2015 гг. (АСТР) и План действий по развитию сотрудничества в энергетике на 2010–2015 гг. (АРАЕС)¹². Значительное внимание уделено транспорту и в Генеральном плане АСЕАН по развитию связанности объединения (The Master Plan on ASEAN Connectivity).

В Южной Азии Секретариат СААРК еще в 2006 г. провел комплексное исследование транспортных проблем этого интеграционного объединения¹³. Цель проекта — найти пути «повышения многосторонней связанности стран—участниц СААРК». Проблема возникла в связи с ожидаемым увеличением объемов торговли и пассажирских перевозок в результате заключения соглашения о создании ЗСТ в Южной Азии (SAFTA)/ Отсутствие на терри-

10. Там же.

11. Там же.

12. <http://asean.org/2412>.

13. SAARK Multimodel Transport Study. www.sasec.asia/pdf/reports-and-publicators/SRMTS_Final.pdf.

тории региона (около 4,5 млн кв. км и 1,5 млрд человек) взаимосвязанной транспортной системы является главным препятствием развития внутрирегиональных производства и торговли. Внутри региона реализуется всего 5% общего объема экспорта. Улучшение политической ситуации и интеграция транспортных связей может намного увеличить объемы внутрирегиональной торговли за счет создания коридоров. Имеется в виду сооружение 10-ти автодорожных, 5-ти железнодорожных, 2-х внутренних водных коридоров, 10-ти морских портов и 10-ти аэропортов.

В исследовании одного из институтов Всемирного Банка «Транспортные вызовы Южной Азии» отмечается: «Недостаток транспорта – одно из главных препятствий экономическому росту и привлечению иностранных инвестиций. Обзоры состояния инвестиционного климата указывают на транспорт как особо [сложную] проблему развития региональной и внерегиональной торговли Южной Азии»¹⁴. По оценке Рошенки де Мел, страны Южной Азии не смогли в 2011 г. реализовать 72% торгового потенциала региона из-за низкого развития транспортной сети и других коммуникаций, а также из-за отсутствия связи между частными и государственными секторами экономики¹⁵. Тяжелее всего приходится регионам с преобладанием сельского хозяйства. Только 57% из них имеют какую-либо связь с внешним миром. Исследование связывает слабое развитие транспорта с проблемой дорожной безопасности: по числу жертв дорожных происшествий в расчете на 10000 населения Южная Азия занимает первое место в мире.

Все больше политических деятелей и исследователей приходят к выводу об исключительной важности укрепления связанности региона, прежде всего, путем улучшения

14. Transport challenges in South Asia. Webworld bankorg/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/South ASIA.

15. Roshenka de Mel. “10-item agenda proposed for better SAARK connectivity”, July 30, 2011. <http://www.ft.lk/2011/07/30/10-item-agenda-proposed-for-better-saarc-regional-connectivity/>

транспортной и энергетической инфраструктуры. Так, 31 мая 2012 г. премьер-министр Таиланда Йинглак Шинаватра (Jingluck Shinewatra) заявила на экономическом форуме в Восточной Азии, что «связанность является ключом [к развитию] сотрудничества и интеграции, ее состояние также определяет будущую судьбу региона Восточной Азии»¹⁶. По ее мнению, это даст возможность Таиланду стать одним из производственных центров формирующегося АСЕАНом экономического сообщества. Правительство Таиланда планирует в ближайшие 5 лет выделить 71,4 млрд долл. на развитие инфраструктуры и водных ресурсов страны.

Огромные размеры азиатского континента побудили страны и участников различных объединений искать решение транспортных проблем не только в рамках географических мегарегионов, но и в других форматах при поддержке международных экономических и финансовых организаций. В качестве примера приведем две подобные программы.

Бывший директор по транспорту экономической и социальной комиссии ООН по Азии и Тихому океану М. Ралунатулла (M. Ralunatullah) в статье «Укрепляя транспортную связанность стран региона БКИМ»¹⁷ пишет, что сложившаяся система связей между этими странами фрагментирована и это не позволяет использовать ее в качестве инструмента экономического роста на региональном и на субрегиональном уровнях, развития интеграции, снижения транспортной составляющей в производственных расходах. Остро ощущается отставание сухопутного транспорта. Поэтому, по мнению автора, необходимо сосредоточиться на следующих мерах: 1) обеспечить развитие Азиатского шоссе (Asian Highway); 2) совершенствовать систему железнодорожных сообщений, которая относительно развита внутри стран, но не хватает «стыков» между ними;

16. Connectivity is a Key for Regional Integration: The Thai PM Told World Economic Forum in East Asia. May 31, 2012.

17. Бангладеш, Китай, Индия, Мьянма. "Strengthening Regional Transport Connectivity among BSIM countries". July 5, 2011.

Мьянма вообще не имеет железнодорожной связи с другими тремя странами; 3) заключить между четырьмя странами Рамочное соглашение о транспортном транзите (Transit Transport Framework Agreement (TTFAS)); подобные соглашения уже имеют ASEAN и некоторые другие регионы; 4) поднять статус транспортного сотрудничества.

Обращает на себя внимание стремление содействовать укреплению связанности азиатских регионов не только непосредственно участвующими странами, но и с международными финансовыми организациями, что расширяет ресурсную базу подобных проектов. Так, 6-я Министерская конференция стран ЦАРЭС¹⁸ (3 ноября 2007 г., Душанбе) одобрила «Стратегию содействия [развитию] транспорта и торговли ЦАРЭС на 2008–2018 гг.»¹⁹. Стратегия направлена на повышение конкурентоспособности региона и расширение торговли между расположенными в нем странами. Ключевыми элементами стратегии являются *координированное улучшение транспортной инфраструктуры и логистики, содействие росту торговли*. В области транспорта имеется в виду строительство на территории ЦАРЭС шести конкурентоспособных транспортных коридоров с облегченными условиями перехода межстрановых границ путем введения согласованных стандартов, правил регулирования и управления. Предложены следующие варианты коридоров:

- Европа – Восточная Азия
- Средиземноморье – Восточная Азия
- Россия- Ближний Восток и Южная Азия
- Россия – Восточная Азия
- Восточная Азия – Ближний Восток и Южная Азия
- Европа – Ближний Восток и Южная Азия

18. Афганистан, Азербайджан, Казахстан, Киргизия, Монголия, Пакистан, Китай, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан – участники «Программы экономического сотрудничества Центрально-Азиатского региона» (The Central Asia Regional Economic Cooperation Program – CAREC).

19. Microsoft_World_CAPEC_TTF_Strategy[doc_CAREC_Transport_Trade_Fasilitation_Strategy].

Шесть международных финансовых организаций, включая Всемирный банк, МВФ, Азиатский и Исламский банки развития, участвуют в проекте. Поставлена задача построить заново или реконструировать 8380 км автодорог и 5300 км железнодорожных путей. К середине 2011 г. 49% плана по автодорогам и 37% по железным дорогам было выполнено. К концу текущего десятилетия проект должен быть завершен. 11-я министерская конференция ЦАРЭС одобрила план, выделено еще 23 млрд долл. на укрепление связанности стран Центрально-Азиатского региона в дополнение к 19 млрд долл., выделенным на проект ранее. Вложения в транспортную инфраструктуру осуществляются в тесной связи с развитием энергетики и мерами по поощрению торговли. Принятый план действий включает 68 приоритетных объектов, связанных с 6-ю транзитными коридорами. Также принято решение о создании условий для работы в регионе Института ЦАРЭС с целью поддержки стратегических проектов необходимыми аналитическими данными, ознакомления с опытом управления и организации обучения специалистов²⁰.

Борьба за сокращение транспортных расходов, облегчение пересечения границ товарами имеет особенно важное значение для региона Евразии из-за его географического положения. В 2010 г. Институт Азиатского банка развития провел исследование «Ускоряя региональную интеграцию: проблемы [пересечения] границ»²¹. Оказалось, что «в среднем у производителей региона (Азии. — Л.З.) уходит месяц на осуществление экспортной операции, в то время как у их партнеров из Организации экономического сотрудничества и развития только десять дней»²². Импортные операции затягиваются еще на несколько дней.

20. [www.adb.org?carec-ministers-agree-23-billion-action-plan-boost-central-asia-links?ref=countries/subregional programs/carec/](http://www.adb.org?carec-ministers-agree-23-billion-action-plan-boost-central-asia-links?ref=countries/subregional%20programs/carec/)

21. *Brooks D.H., Stone S.F.* 2010. Accelerating Regional Integration: Issues at the borders // ADBI Working Paper 200. Tokio Asian Development Bank Institute.

22. *Ibid.* P. 10.

Таблица 1. Расходы на экспорт одного контейнера в 2006–2007 гг.

Регион	Необходимые документы (количество)	Длительность операции (дней)	Стоимость операции (долл. США за один контейнер)
Развивающиеся страны АТР, в том числе:	8	33	1202
Центральная и Западная Азия	9	59	2252
ОЭСР	5	10	908
Мир	7	27	1239

Примечание. Чехия, Венгрия, Мексика, Польша, Турция и Южная Корея отнесены к группе развивающихся стран; Центр и Запад – Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Киргизия, Таджикистан, Туркмения, Узбекистан.

Источник: World Bank “Doing Business Database” <http://www.doingbusiness.org> (10/07/2008).

Почти удвоенная стоимость операции по экспорту одного контейнера и вдвое большие сроки его доставки – одна из главных причин низкой конкурентоспособности центрально-азиатских стран СНГ. Поэтому развитие современной системы автомобильных и железных дорог внутри региона и их подключение к транспортным проектам СНГ и общеазиатским проектам имеет судьбоносное значение для Центральной Азии.

В западном направлении получил развитие «Проект транспортных связей между Европой и Азией»²³, осуществляемый под эгидой региональных экономических и социальных комиссий ООН для Европы и АТР. Ее участниками стали 18 стран двух частей света, включая почти все страны СНГ. Цель проекта – «помочь странам-участницам наращивать межрегиональные транспортные связи и содействовать росту межрегиональной торговли и туризма». Пока реализованы первые два этапа проекта – первый (2002–2007) и второй (2008–2012).

В Азии и АТР формируется концепция развития современной инфраструктуры. Одним из ключевых документов в данной области является совместное исследование Азиатского банка развития и его Института, опубликованная в виде

23. The Euro-Asian Transport Links (EATL) Project.

книги в 2009 г.²⁴ Для согласования и мониторинга процесса созданы две структуры – «Паназиатский инфраструктурный форум» (The Pan-Asian Infrastructure Forum) и «Азиатский инфраструктурный фонд» (The Asian Infrastructure Fund) и множество субрегиональных структур.

Функционирование на евроазиатском континенте густо переплетенной сети проектов совершенствования транспортной системы различного уровня и состава участников делает крайне актуальным их «притирку», переход от режима соперничества и несвязанности к поиску оптимальных решений с максимально возможным учетом интересов участвующих сторон – стран, субрегионов и регионов, интеграционных объединений и других региональных структур. Членство в какой-либо структуре суб- и регионального уровня открывает для страны дополнительные возможности реализовать свои задачи в развитии транспорта, включая использование транзитного потенциала.

Основная слабость сложившейся в Азии инфраструктуры – это ее во многом фрагментарный неформальный характер, что делает ее малоэффективной. Многие концепции и предложения по ее совершенствованию, включая принятые межгосударственные соглашения, проекты в рамках интеграционных объединений и форумов, не получают надлежащего институционального оформления, недостаточно проработаны механизмы ресурсного обеспечения, мониторинга и контроля.

Индийский исследователь Бхаттачарья (Bhattacharya) отмечает: «Быстрый рост экономики и населения Азии в последние годы сопровождается огромным ростом давления на ее инфраструктуру, особенно на транспортную, энергетическую и коммуникационную... Ее отставание превратилось в препятствие для будущего роста, угрозу конку-

24. См. подробнее: Joint Study on Developing Euro-Asia Transport Linkages. UN. New York, Geneva, 2008. 213 p.

рентоспособности и борьбе с бедностью»²⁵. Автор считает, что пока укрепление связанности азиатской экономики происходит преимущественно под воздействием рыночных сил и отставания государственной поддержки: «Идущее снизу, движимое рыночными силами сотрудничество должно быть дополнено сверху сотрудничеством лидеров высшего уровня и институционально оформлено»²⁶. Имеющиеся расчеты показывают, что для создания «бесшовной» инфраструктуры Азии необходимо в нынешнем десятилетии выделять ежегодно до 750 млрд долл.

Расположенный в центре материка Евразийский регион также сталкивается с подобными проблемами. В постсоветской Евразии, которая раньше была связана единой транспортной сетью и советской системой логистики, сегодня действуют 15 отдельных национальных транспортных систем, которые развиваются в разных условиях, под влиянием несовпадающих интересов. Налаживание сотрудничества, координация усилий по созданию международных транспортных коридоров и логистических систем, совместное финансирование отдельных проектов помогут в развитии национальной инфраструктуры, необходимой как для экономической связанности ННГ, так и для их экономического роста.

25. ADBI Working Paper 220. P. 1. 25.06.2010.

26. Ibid. P. 3.

*Л.Б. Вардомский **

Вопросы транзита в странах Таможенного союза

Факторы и предпосылки развития международного транзита

Спрос на транзитные услуги и соответственно рынок этих услуг в условиях глобализации экономики непрерывно расширяется. В общем виде объемы транзитных перевозок находятся в прямой зависимости от числа государств в мире, объемов мировой торговли, доли в ней продукции высокой степени обработки и в обратной – от доли транспортных (транзитных) издержек в стоимости перевозимых товаров.

За последние 100 лет число государств в мире удвоилось. Мир разделен 600 межгосударственных границ (в 1820 г. их было 75, в 1900 г. – 104, в 1950 г. – 200)¹, которые влияют на долю транзита в международных перевозках.

Пересечение государственных границ и использование коммуникаций транзитной страны требует значительных затрат от стран, зависящих от транзита, что удорожает их внешнеторговый оборот. Более дорогой выход на мировой рынок сдерживает развитие внутриконтинентальных стран,

* Вардомский Леонид Борисович, д.э.н., заведующий Центром постсоветских исследований ИЭ РАН.

1. Reshaping Economic Geography// World development Report 2009// The World Bank// P.12.

которые в своем большинстве относятся к наиболее бедным странам мира (страны Центральной Африки, Афганистан, Киргизия, Лаос, Непал, Таджикистан и др.)². Кроме транспортно-географического положения на издержки транзитозависимых стран влияют величина транзитного тарифа и правила провоза (проезда) по коммуникациям стран-транзитеров. Время и сложность таможенных процедур могут отклонять транзитные потоки от менее протяженного, но более затратного маршрута перевозки.

Затраты на транзит в качестве составной части транспортных издержек на международный товарооборот существенно удорожают внешнеторговые операции транзитозависимых стран, особенно если в их экспорте преобладают товары с невысокой стоимостью весовой единицы. Особенно сильно это проявлялось в прошлые века, когда удельные транспортные затраты и поборы за пересечение границ были значительно выше. Отсюда в прошлом стремление государств обрести выход к морю, преодолеть феодальную раздробленность, контролировать мировые и региональные коммуникации, а в настоящем – через процессы региональной интеграции унифицировать транспортные тарифы и минимизировать транзитные издержки.

Для стран-транзитеров, оказывающих транзитные услуги, это своего рода «невидимый» экспорт, приносящий в некоторых случаях (Австрия, Белоруссия, Голландия, Гонконг, Египет, Латвия, Панама, Польша, Сингапур, Украина и др.) немалый доход.

В мировой торговле товарами и услугами, по данным ВТО на 2010 г., доля транспортных услуг составила 4,3% в экспорте и 5,1% в импорте³. Разумеется, в экспорте, как и в импорте транспортных услуг, транзит лишь одна из состав-

2. Подробный анализ транзитных проблем внутриматериковых стран Азии был опубликован комиссией ООН по социально-экономическому развитию стран Азии и Тихого океана// Transit Transport Issues in landlocked and transit Developing Countries, UN, NY, 2003.

3. Рассчитано по данным ВТО // http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2011_e/its11_trade_category_e.htm#top

ляющих. Весомую долю составляют фрахт и лизинг транспортных средств, оказание ремонтных и бункеровочных услуг, перевозки национальными транспортными средствами между третьими странами и т.д. Тем не менее транзит по национальным коммуникациям отдельных стран может давать до половины дохода от международных транспортных услуг.

Транзитный потенциал страны зависит не только от числа стран-соседей и степени их вовлеченности в глобальную экономику, но и от уровня развития транспорта и логистики, национальных правил, регулирующих транзитные перевозки.

В транзите тесно переплетаются экономика и политика, поэтому мировое сообщество после Первой мировой войны стало предпринимать усилия по упорядочению транзита и обеспечению свободного доступа к мировому рынку стран, лишенных выхода к морю.

В Версальский договор от 1919 г. были включены несколько статей, затрагивающих транзитные сообщения, прежде всего с точки зрения свободы их осуществления. На международной конференции в 1921 г. в Барселоне был принят окончательный вариант Конвенции о свободе транзита. В 1965 г. в рамках ООН была принята Конвенция о транзите стран, не имеющих выхода к морю. В этой Конвенции, защищающей права стран, зависящих от транзита, помимо свободы транзитных перевозок и свободы выбора транспортных средств, предусматривается запрет для стран, по путям которых осуществляется транзит, введения для них таможенных и иных дополнительных платежей, имеющих дискриминационный характер⁴.

Большое значение в деле регламентации международных перевозок грузов имеет принятие в 1975 году. «Таможенной Конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП/TIR)».

4. Patryn E. *Tranzyt a gospodarka narodowa*// PWE, Warszawa, 1967. С. 7–10.

Положения этой Конвенции направлены на облегчение международной перевозки грузов дорожными транспортными средствами, улучшение условий перевозки, упрощение и гармонизация административных, в том числе таможенных, формальностей при пересечении государственных (таможенных) границ. Развитие процессов контейнеризации перевозок потребовало внесения многочисленных дополнений в текст Конвенции⁵.

Тем не менее страны, зависящие от транзита, стремятся диверсифицировать варианты сообщений с мировым рынком, чтобы страны-транзитеры конкурировали за их грузы и пассажиров. Этим они понижают для себя транзитные тарифы и риски. Последние связаны с возможными проблемами на транспорте стран-транзитеров (технические аварии, природные катаклизмы, забастовки), а также с вполне возможным использованием транзитной зависимости как средства политического и экономического давления, получения дополнительных доходов и т.п. Чем больше транзитных вариантов сообщения с внешними рынками, тем менее уязвима страна. И наоборот: когда такой вариант один, то страна-транзитер — монополист может получать с зависящей от нее страны (или стран) дополнительную транзитную ренту.

Страны, имеющие соответствующие предпосылки, стремятся заработать на транзите, предлагая новые варианты международного сообщения или повышая качество транзитного обслуживания, прежде всего через его ускорение и повышение степени сохранности груза в пути, а для пассажиров — комфортности путешествия. Для этого создаются новые и модернизируются старые транспортные пути, внедряются новые перевозочные технологии, преференциальные тарифы и т.д. Конкуренция транзитных маршрутов в значительной степени регулирует перевозочные тарифы и упрощает правила транзитных перевозок.

5. Гречуха В.Н. Проблемы правового регулирования транзита товаров // Вестник МГИУ. Серия «Гуманитарные науки». №1. М.: МГИУ, 2002. С.123–136 // <http://www.law.edu.ru/doc/document.asp?docID=1136334>

Развитие транзита сегодня обусловлено уже не столько особенностями транспортно-географического положения стран мира и географией их внешней торговли, сколько темпами внедрения современных транспортно-логистических систем и связанными с этим процессами концентрации и унификации на мировом транспорте. В этом смысле объемы международного транзита — индикатор состояния национального транспорта, его конкурентоспособности.

Вторая половина прошлого и начало нового века отмечены беспрецедентным техническим прогрессом основных видов международного транспорта, особенно морского и воздушного, что существенно преобразовало общую картину мировой экономики. Глобальное экономическое пространство стало как бы более плотным, более доступным и удобным для освоения и прибыльного использования. Важнейшую роль в «сжатии» мирового пространства сыграла «контейнерная революция», позволившая многократно сократить время и расходы по перевалке грузов. В настоящее время около 90% так называемых «генеральных грузов», т.е. промышленной продукции — приборов, не громоздкого оборудования, бытовой техники, продовольствия, текстильной продукции, полуфабрикатов, технологических компонентов и т.д. — перевозится в контейнерах.

Главными звеньями мировой контейнерной транспортной системы являются крупнейшие морские порты: Гамбург (в 2010 г. оборот контейнеров составил 7,9 млн), Гонконг — 23,7 млн, Дубай — 11,6 млн, порт Кланг — 8,9 млн, Роттердам — 11,1 млн, Сингапур — 28,4 млн, Шанхай — 29,1 млн и т.д. — в стандартном 20-футовом исчислении (TEU)⁶, которые соединены океанскими (deep sea) контейнерными линиями. На этих линиях работают океанские контейнеровозы вместимостью до 15 тыс. TEU и скоростью хода до 30 узлов (55 км) в час.

6. Twenty-foot equivalent unit

Крупнейшие порты связаны множеством контейнерных линий (фидерных линий) с региональными портами, а те соответственно с локальными портами. Все контейнерные терминалы в портах тесно связаны с сухопутными перевозчиками, которые обеспечивают доставку грузов между отправителями и получателями в кратчайшие сроки. Формирование многоуровневой системы, работающей по принципу *hub and spoke* (узла и тяготеющего к нему пространства), предполагает широкий взаимообмен транзитными услугами и обусловлено глубокими структурными сдвигами в мировой торговле, в которой все большее место занимают так называемые промежуточные товары – комплектующие, полуфабрикаты, детали, требующие доставки точно в срок (*just in time*).

Благодаря контейнеризации стоимость транспортировки телевизора из Азии в Европу стоит всего 10 долл., пылесоса – 1 долл., бутылки пива – 1 цент⁷.

На основе принципа *hub and spoke* развивается мировое воздушное сообщение, ведущими структурными звеньями которого являются крупнейшие мировые аэропорты – хабы в Атланте, Гонконге, Дубае, Лондоне, Мехико, Сингапуре, Токио, Франкфурте, Чикаго, Шанхае и т.д.⁸

Транзит в разной мере затрагивает разные виды внутреннего транспорта. Но все они, автомобильный, железнодорожный, трубопроводный и внутренний водный транспорт, выполняют транзитные перевозки в рамках континентального и субконтинентального сообщения. Автомобильный и железнодорожный транспорт широко включены в цепочки транспортного обслуживания с последовательной перевозкой данного груза разными видами транспорта (мультимодальные и интермодальные перевозки) с мини-

7. *Jung A., Sculz T.* Shipping industry drowning in financial woes // Spiegel. 14 August 2009 // <http://www.presseurop.eu/en/content/article/76921-shipping-industry-drowning-financial-woe>

8. *Исаев С.С.* Трансформация территориальной организации международных пассажирских авиаперевозок в конце XX – начале XXI в. Автореферат диссертации на соискание степени кандидата географических наук. М., МГУ, Географический ф-т, 2011.

мальными издержками на перевалку, благодаря чему грузы доставляют быстрее и дешевле.

Широкое освоение транзитного положения отдельных стран, конструирование новых транзитных маршрутов осуществляется крупными транснациональными логистическими компаниями, такими как Exel, Nippon Express, Ryder System, FedEx, Maersk Sealand, Panalpina, CEVA logistics и др., которые организуют цепочки поставок по самым разным маршрутам, обеспечивая доставку грузов разного вида и партионности в указанные клиентом сроки. В настоящее время новый импульс развитию логистического бизнеса дает бурное развитие трансграничной «электронной» торговли и экспресс-доставки⁹. Здесь уместно упомянуть, что заказанные российскими клиентами по Интернету в США и других странах товары поступают в Россию через аэропорты Стамбула¹⁰.

Таким образом, в настоящее время в странах мира одновременно наблюдаются стремление к ослаблению транзитной зависимости и наращиванию доходов от транзита и к широкому использованию транзита для ускорения международных перевозок и повышения их надежности при увеличении конкурентных вариантов транзитных маршрутов доставки. Из этих тенденций складывается довольно пестрая картина развития транзита в странах мира, в том числе и в странах Таможенного союза.

Особенности транзитного потенциала и транзитной политики стран ТС

В связи с распадом СССР на европейском направлении внешней торговли резко возросла транзитная зависи-

9. 2010 top ten international logistic companies list// <http://www.laowee.com/index.php/2010/09/2010-top-ten-international-logistics-companies-list/>

10. Новьй А. Посылки оказались невыездыными// Коммерсантъ. 2012. 6 апр.

мость России и Казахстана от бывших союзных республик. Но одновременно заметно увеличился и их транзитный потенциал, понимаемый как совокупность предпосылок роста внешнего спроса на провоз (проезд) по национальным коммуникациям. Этот спрос определяется выходом России к трем океанам и большим количеством стран-соседей. Россия непосредственно граничит по суше и морю с 17 странами мира, в т.ч. с 9 новыми независимыми государствами (ННГ). Такое число соседей на мировом фоне — цифра уникальная, сопоставимая только с числом соседей у ЕС, если рассматривать его как целое, и Китая. Рост экономики и внешней торговли соседей увеличивает объемы и разнообразие их международных перевозок. В связи с этим растет потенциальный спрос на российский транзит.

Таблица 1. Доля соседей России в населении, ВВП (ППС) и внешней торговле мира 2010 г. (%)

Соседи	Население	ВВП	Экспорт	Импорт
ЕС	7,3	20,0	34,7	35,5
Китай	19,5	14,4	10,6	9,3
Япония	1,9	5,6	5,2	4,6
СНГ без России	2,0	1,2	1,4	1,5
Южная Корея	0,7	2,0	3,1	2,8
Турция	1,1	1,3	0,8	1,2
Иран	1,0	1,2	0,7	0,4
Сумма долей соседей	33,5	45,7	56,5	55,3

Источник: <http://www.wto.org/>

Основу транзитного потенциала России составляет соседство с ЕС, а также Беларуссией и Украиной на западе, Китаем, Монголией, Японией и Южной Кореей на востоке, странами Центральной Азии — на юге (табл. 1). На эти страны приходится более половины мировой торговли и более 2/5 мирового ВВП. Европу и Северо-Восточную Азию связывают быстро растущие торговые потоки. Устойчиво растут объемы торговли между странами Дальнего Востока, Ираном и Турцией, между Европой и Афганистаном. Динамично растут торговые связи ННГ как между собой, так и

с ЕС и дальневосточными государствами. Для ряда направлений Россия выступает транзитером-монополистом, это, прежде всего, связи стран Центральной Азии с Европой. Но для большинства направлений Россия должна конкурировать с альтернативными вариантами за транзитные грузопотоки.

По данным ЦБ РФ, в 2012 г. экспорт транспортных услуг России составил 19,2 млрд долл., а импорт – 16,4 млрд. За 2006–2012 гг. экспорт увеличился в 1,9 раза (в 2006 г. 10,1 млрд долл.), а импорт в 2,5 раза (6,7 млрд долл.)¹¹. По данным Минтранса РФ, в 2010 г. железнодорожный транзит составил 27,7 млн т грузов (примерно 2,5% от всего объема перевозок), в т.ч. 0,6 млн т по Транссибу¹².

Транзитный потенциал Казахстана определяется его внутриматериковым положением между Россией, Китаем, прикаспийскими странами и странами Центральной Азии. Рост взаимных торговых связей его соседей (всего 7), а также их торговли с третьими странами, прежде всего с ЕС, обуславливает рост транзитных перевозок через Казахстан. Экспорт его транспортных услуг, по данным Национального банка Казахстана, в 2012 г. составил 2,6 млрд долл. и немного уступает импорту – 2,7 млрд долл. Большой объем импорта транспортных услуг обусловлен транзитоемкостью экспорта страны, главные рынки которого располагаются в ЕС. По сравнению с 2006 г. экспорт вырос в 1,7 раза (1,5 млрд долл. в 2006 г.), а импорт – в 1,8 раза (также 1,5 млрд долл.)

Транзитный потенциал Белоруссии обусловлен ее положением между Россией, Украиной, Польшей и странами Балтии (всего 5 стран-соседей). Основной объем транзита обусловлен торговыми и туристическими связями России, Казахстана и других ННГ со странами ЕС, а также с Калининградской областью РФ. Экспорт транспортных услуг

11. Данные по торговле транспортными услугами здесь и далее взяты из статистики платежных балансов ЦБ стран ТС.

12. Проект «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г.»

Белоруссии, по данным Национального банка страны, в 2012 г. составил 3,6 млрд долл., а импорт — 1,5 млрд долл. По сравнению с 2006 г. экспорт и импорт увеличились в 2,1 раза (в 2006 г. соответственно 1,7 млрд и 0,7 млрд долл.).

Среди рассматриваемых стран более полно свое транзитное положение использует Республика Беларусь: отношение экспорта транспортных услуг к ВВП страны по ППС в 2012 г. составило 2,5%, против 1,8% в 2006 г. У Казахстана этот показатель был заметно ниже и рос медленнее: 1,1% в 2006 г. и 1,3% в 2012 г. Но его показатель использования транзитного потенциала был выше, чем у России, который равнялся 0,6% и за 2006–2012 гг. увеличился всего на 0,1%¹³.

Экономическое значение транзита не сводится только к балансу доходов и расходов стран по транзитным операциям. Он, как отмечалось выше, отражает уровень развития транспорта и его международной конкурентоспособности, что важно для национальной экономики. С ним тесно связана деятельность сопряженных секторов экономики: страхового, логистического, топливного и т.д. Транзитная привлекательность коммуникаций выступает немаловажным фактором развития прилегающих к ним регионов.

В общем транзитном грузопотоке рассматриваемых стран можно выделить несколько составляющих, различающихся по протяженности маршрутов и числу пересекаемых границ: 1) транзит, который имеет место при сообщении между отдельными частями одной страны; 2) транзит, связанный с внешнеторговыми и пассажирскими перевозками между странами ТС; 3) транзит, вызванный связями стран ТС с третьими странами, и 4) транзит, обусловленный внешнеторговыми и пассажирскими связями третьих стран.

Транзит первого вида представлен у всех участников ТС/ЕЭП. У Казахстана и России железные дороги, связы-

13. Рассчитано по данным национальных платежных балансов и МБ, <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GNP.MKTP.PP.CD?page=1>

вающие российские и казахстанские регионы, несколько раз пересекают границу этих стран. Большие задержки на пограничных пунктах пропуска и большие расходы на транзитные перевозки заставили Казахстан построить ряд железнодорожных линий в обход российской территории. В 2001 г. на северо-востоке республики была введена в эксплуатацию дорога Аксу–Дегелен протяженностью 185 км, которая напрямую соединила Павлодарскую и Восточно-Казахстанскую области, минуя Алтайский край. Затем была построена железная дорога Алтынсарино–Хромтау протяженностью 402 км, которая соединила Кустанайскую и Актюбинскую области. В 2006 г. было подписано межправительственное Соглашение о порядке оплаты провозимых платежей и оформления перевозок грузов по участкам железных дорог России и Казахстана, расположенных на территориях друг друга, которое обеспечило правовую основу транзитного движения в пограничной зоне и позволило ограничить дорогостоящее строительство обходных путей.

В случае перевозок между РФ и ее субъектом – Калининградской областью через Республику Беларусь и Литву создание альтернативных коммуникаций невозможно, и это сообщение строится на соответствующих международных соглашениях.

Транзит второго вида наблюдается только у России, и его условия определяются соглашениями, принятыми в рамках ТС/ЕЭП. Транзит третьего и четвертого видов имеет место у всех стран ТС, и динамика этих транзитных потоков сильно зависит от проводимой странами тарифной политики, качеством обслуживания и наличия альтернативных коммуникаций. Наиболее доходным и престижным является транзит четвертого вида, предъявляющий наиболее высокие требования к качеству транзитных перевозок.

В транзитно-транспортной политике России до сих пор прослеживался отчетливый акцент на замещение внешнего транзита расширением перегрузочных мощностей соб-

ственных портов и транспортных коммуникаций для самообеспечения экспортно-импортных связей. Созданные в СССР на Балтийском и Черном морях современные по тем временам портовые мощности оказались в странах Балтии и на Украине. В 1992 г. 50,7% внешнеторговых грузов РФ шло через порты этих стран¹⁴. Для сообщения с рынком Европы по сухопутным магистралям России в новых условиях необходимо было прибегать к транзиту через Белоруссию, Молдову и Украину.

Политика России в отношении транзита формировалась под влиянием стремления максимально сократить свою транзитную зависимость от бывших союзных республик, но сохранить их зависимость от транзита по своим коммуникациям, особенно трубопроводным. При этом транзитные тарифы значительно превышали внутренние. В таком подходе отражалось не только желание сократить транзитные риски обслуживания внешней торговли, но и увеличить доходы бюджета. Важным фактором антитранзитной политики являются вопросы национальной безопасности.

Практическая реализация политики замещения транзита национальными перевозками началась в 1997 г. с принятия политических решений о строительстве Балтийской трубопроводной системы (БТС) и газопровода «Северный поток». В 2001 г. была принята Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России на 2002–2010 годы», а после ее завершения — «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы».

В соответствии с этими программами перевалка грузов в сопредельных странах должна была сократиться с 49 до 10% от общего объема внешнеторговых грузов России, перевозимых по морю¹⁵. Для этой цели на Балтике были

14. Давыденко А. На каждый рубль, затраченный государством, было привлечено более семи рублей частных инвестиций // Коммерсантъ. № 68. 2008, 22 апр. Business Guide — Логистика.

15. Гребенник Е. Россия в ВТО: порты лишаются преференций // <http://cfts.org.ua/articles/41331/>

построены порты Приморск и Усть-Луга, существенно расширены портовые мощности в Санкт-Петербурге, Выборге, Высоцке. Порт Приморск стал конечным звеном созданной в 2000–2006 гг. в несколько этапов Балтийской трубопроводной системы (БТС), позволившей отгружать через него на экспорт до 74 млн т нефти. Пуск этой системы дал возможность отказаться с 2006 г. от экспорта нефти через порты Балтии. В 2011 г. грузооборот российских портов на Балтике достиг 186 млн т (в 2000 г. – 38 млн т). В 2009–2012 гг. была создана БТС-2, связавшая нефтепровод «Дружба» через Унечу и Андреаполь с новым портом Усть-Луга. Пропускная способность новой системы – 30 млн т.

На Черном и Азовском морях были сильно увеличены перевалочные мощности в Новороссийске, Туапсе, Азове, Ростове, Ейске, портах Кавказ, Тамань, Темрюк, построен грузовой порт в Сочи, которые позволили в 2011 г. обработать 173 млн т грузов (в 2000 г. – 76 млн т). К порту Новороссийск от нефтяных месторождений Западного Казахстана на Каспийским трубопроводным консорциумом (КТК) был построен нефтепровод, достигший проектной мощности в 2004 г. В 2010 г. через него было прокачено 35 млн т нефти. К 2014 г. пропускная способность КТК будет почти удвоена, из которых 50 млн т придется на казахстанскую нефть. Это, пожалуй, единственная крупная протранзитная инвестиция России. Кроме того, казахстанская нефть транзитом через Россию идет на экспорт по нефтепроводу Узень – Атырау – Самара.

Следует отметить, что самый крупный поток транзитных грузов, следующих через Россию, всеми видами транспорта связан с Казахстаном. В экспорте это не только нефть, но и металлы, хлебные грузы – всего, по нашей оценке, более 60 млн т. В импорте ведущую роль играют товары высокой степени обработки, которые следуют в Казахстан или напрямую или через морские порты по железным и автодорогам. Для обслуживания транзитных перевозок Казахстана и других стран Центральной Азии в середине нуле-

вых годов было открыто движение регулярных (по расписанию) контейнерных поездов: «Балтика-Транзит» (Балтия – Казахстан/Центральная Азия) и «Казахстанский вектор» (Брест – Алматы – Ташкент), а также поездов, курсирующих по мере формирования поездных партий по маршрутам Алматы – Мууга (Таллин), Алматы-Новороссийск, Аксу (Павлодар) – Херсон, Аксу – Клайпеда¹⁶.

Для переориентации экспортно-импортных грузов с транзитных портов на российские на железнодорожном транспорте стали применять в перевозках с ними тарифные ставки на уровне внутренних, которые были существенно ниже, чем при перевозках в международном сообщении. Тем не менее в 2011 г. суммарный транзит России через порты стран Балтии и Украины составил 103,9 млн т, или 18,6% от всего объема ее внешнеторговых грузов, прошедших через морские порты (16,4% в 2010 г.), в т.ч. 34,2 млн т через украинские¹⁷ и 69,7 млн т через порты стран Балтии. Транзит же грузов других стран, прежде всего СНГ, через порты России был значительно меньше и составил 49,3 млн т, или 9,4% всего грузооборота¹⁸. В транзитных перевозках РЖД и автотранспорта ведущую роль играют также страны Содружества.

Многokратное наращивание потенциала российских портов в основном связано с экспортом топлива и сырья. В первой половине нулевых годов сравнительно меньшее внимание уделялось контейнеризации перевозок. Однако по мере роста импорта, в том числе узлов и деталей для развертываемых в стране сборочных производств, стал ощущаться растущий технологический разрыв между российским и мировым транспортом. Общий объем контейнерных перевозок по железным дорогам России в 2011 г. составил

16. <http://www.kts.kz/ru/clients/train/>

17. Ильницкий К. Казахстанский транзит // Порты Украины. 2012. №2 // <http://portsukraine.com/node/2532>

18. Перевозки российских грузов через морские порты в 2011 году. «Морцентр-ТЭК» // <http://transrussia.net/analytics/2011/12/analytics.aspx>

1,6 млн TEU (26,5 млн т). Но уровень контейнеризации составил всего около 2% против 40–50% в развитых европейских странах. Объём контейнерной перевалки морских портов России достиг 4,6 млн TEU, или 39,4 млн т грузов. Контейнерный импорт составил 22,7 млн т, или 57% контейнерного потока, экспорт – 12 млн т (31%), каботаж – 4,7 млн т (12%). Две трети российских контейнеров было обработано в балтийских портах¹⁹. Контейнеризация грузов, обработанных в российских морских портах, составила около 7%. Это в два раза меньше, чем в мировых морских перевозках.

Сократить транзит через порты постсоветских стран до 10% от грузовой базы России не удалось из-за быстрого роста собственных сырьевых перевозок, которые основательно загружают железнодорожную сеть, а также технологического отставания российских портов. Порты стран Балтии предлагают более качественные перевалочные услуги, что удешевляет транспортные издержки российских экспортеров и импортеров.

В целом за минувшие годы главный акцент в транзитной политике делался на сокращении импорта транзитных услуг у ННГ и высокие ставки транзитного тарифа. Значительно меньше делалось для наращивания экспорта транзитных услуг и повышения их качества. В «Транспортной стратегии России до 2030 г.» подчеркивается необходимость наращивания экспорта транзитных услуг²⁰.

Казахстан все годы после обретения независимости вел активное транспортное строительство с целью диверсифицировать транзитное сообщение с рынками стран, с которыми он не имеет прямого соседства, и наиболее полно использовать свой транзитный потенциал. Проблемы развития транзитного потенциала страны рассматриваются

19. Контейнерные перевозки: всё не так уж... хорошо...23.03.2012//<http://www.tks.ru/logistics/2012/03/23/0002>

20. Транспортная стратегия России до 2030 г. // http://www.mintrans.ru/activity/detail.php?FOLDER_ID=439

в Стратегии долгосрочного развития Казахстана на период до 2030 г., Концепции государственной транспортной политики РК, Стратегии развития международных транспортных коридоров РК, Программах развития транзитно-транспортного потенциала.

Ключевую роль в этой политике играет каспийский порт Актау, через который страна имеет возможность выйти к Черному морю (через Азербайджан и Грузию, через внутренние водные пути России) и к Индийскому океану (через Иран), а также железные дороги широтной и меридиональной ориентации. Идет развитие пограничной станции Достык и усиление железнодорожной линии Актогай – Достык с целью увеличения к 2015 г. пропускной способности станции Достык до 25 млн т²¹. Но наиболее крупной протранзитной инвестицией страны является строительство современной автодороги в рамках транзитного коридора «Западный Китай – Западная Европа», которое ведется с 2010 г. Для привлечения транзитных грузов Казахстан использует гибкую тарифную политику.

Наиболее крупным импортером транзитных услуг Казахстана является Россия. Через Казахстан осуществляется ее торговля со странами Центральной Азии, Афганистаном и Западным Китаем. Главные железнодорожные станции Казахстана связаны регулярными контейнерными поездами со станциями Алашанькоу, Урумчи, Ляньюньган, Циндао и др. в Китае. Однако наиболее крупные объемы российского транзита были связаны с прокачкой нефти по системе нефтепроводов Омск–Павлодар–Атасу–Алашанькоу, которая началась в 2008 г.

Белоруссия, располагающая густой сетью транспортных путей, свой транзитный потенциал развивает в основном через открытие новых и реконструкцию действующих пограничных пунктов пропуска на границах, модернизацию транспортной сети и создание сети современных логисти-

21. Рахматуллина Г. Перспективы развития транзитного потенциала Казахстана. <http://strategiirazvitiya.com/topic.php?id=134>

ческих центров. Белоруссия, так же как Казахстан, применяет более низкие транзитные ставки, чем Россия. Главные транзитные потоки страны связаны с перевозками России и Казахстана в сообщении с ЕС и Калининградской областью. В частности, доля российских и казахстанских внешнеторговых грузов, перевозимых в сообщении с Калининградской областью, превышает 40% в общем объеме белорусского железнодорожного транзита²².

На регулярной основе транзитные перевозки осуществляют 11 контейнерных поездов. Среди них мультимодальный поезд «Викинг», курсирующий между литовским портом Клайпеда и украинским Ильичевском через Минск и Киев. Движение этого поезда, перевозящего контейнеры и автоприцепы, было открыто в 2003 г. В августе 2012 г. по Белорусской железной дороге проследовал пилотный контейнерный поезд с продукцией компании Bosch Siemens Nausgerate GmbH по маршруту Гинген (Германия) – Брест – Кунцево-2 (Россия). Особенностью данного проекта, реализуемого Белорусской железной дорогой совместно с компаниями ОАО «ТрансКонтейнер» и DB Schenker, является перегрузка грузевых и порожних контейнеров в направлении Восток–Запад и Запад–Восток в одном месте на терминале станции Брест-Северный. Это не только уменьшает сроки доставки грузов, но и позволяет значительно сократить оборот подвижного состава, исключить расходы, связанные с возвратом порожних вагонов по западноевропейской колее 1435 мм и по колее 1520 мм²³.

Следует отметить, что, хотя страны делают разные акценты в проводимой транзитно-транспортной политике, транзитные потенциалы Республики Беларусь, Казахстана и России дополняют друг друга прежде всего в том, что все они лежат на кратчайшем сухопутном пути, связующим

22. Кнопка М. Беларусь будет вынуждена удешевить транзит для Калининградской области. 10.09.2013. <http://www.camarade.biz/node/10043>

23. Морозов В.М. Белорусская магистраль: преимущества транзита. <http://www.eav.ru/publ1.php?publid=2012-10a05>

Китай с Европой. Это дает возможность получить синергетический эффект при углублении сотрудничества в транзитной сфере.

Проблемы совместного использования и развития транзитного потенциала

В условиях таможенного союза совместному развитию транзитного потенциала способствует упрощение в пределах «тройки» трансграничного перемещения товаров, что создает дополнительные преимущества для международных транспортных коридоров (МТК), проходящих через территорию государств-членов. Транзит открывается от внешней границы ТС сразу до места нахождения получателя, в каком бы государстве ТС он ни находился. Перевозчики, в том числе таможенные, имеют право перемещения по всей территории ТС без применения к ним внутригосударственного таможенного контроля. При этом сумма обеспечения для таможенных перевозчиков сократилась с 500 тыс. евро до 200 тыс. евро. А железнодорожный перевозчик вообще освобождён от необходимости вносить обеспечение транзита товаров. Законодательно минимизированы сроки совершения таможенных операций, в том числе транзитная декларация должна быть зарегистрирована в течение 1 часа²⁴.

На основе Таможенного кодекса ТС были заключены межправительственные соглашения, которыми определяются: 1) особенности таможенного транзита товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом по таможенной территории ТС; 2) вопросы предоставления обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении товаров, перевозимых в соответствии с таможенной про-

24. Ивин В. Таможенный союз как фактор развития транзитного потенциала России, Белоруссии и Казахстана // ptu.customs.ru/attachments/article/5820/Доклад_V.B.%20Ивина.doc

цедурой таможенного транзита, 3) особенности взыскания таможенных пошлин, налогов и порядке перечисления взысканных сумм в отношении таких товаров. В декабре 2010 г. странами ТС было подписано Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики. Соглашение направлено на обеспечение гарантированного и равного доступа к услугам по перевозке для товаропроизводителей и пассажиров независимо от национальной принадлежности. В рамках того же Соглашения предусматривается обеспечение с 1 января 2015 г. равного доступа к услугам железнодорожной инфраструктуры стран-партнеров и создание тем самым равных условий для перевозчиков. Благодаря этому начнет функционировать единый рынок железнодорожных перевозок трех стран. В настоящее время ведется работа по соглашениям, регулирующим в рамках ЕЭП условия предоставления услуг авиационного и автомобильного грузового транспорта.

В ЕЭП обсуждается вопрос о возможности присоединения ТС к Европейской конвенции об общей транзитной процедуре от 1987 г. Если это произойдет, то от Лиссабона до Владивостока и Хоргоса груз будет перемещаться по единому документу, что будет способствовать сокращению издержек участников внешнеэкономической деятельности и позволит более полно использовать транзитный потенциал стран ТС²⁵.

С 1 января 2013 г. в железнодорожных перевозках между странами ТС/ЕЭП применяют унифицированный тариф каждого государства, то есть единый для внутренних и международных перевозок. Но речь не идет об унификации национальных тарифов и переходу к единой тарифной системе. Соглашениями, подписанными в связи с формированием ЕЭП, предусмотрено, что формирование тарифов осуществляется в соответствии с национальным законода-

25. Михалевич И. Конвенционный транзит // Экономическая газета. 2013. 24 сент. http://www.neg.by/publication/2013_09_24_17651.html

тельством сторон, а разработка единого тарифа на перевозку грузов пока не предполагается. Грузовладельцы из стран ТС/ЕЭП взаимно могут пользоваться равными тарифами с национальными перевозчиками, взимаемыми со своих юридических лиц. При этом международные транзитные железнодорожные тарифы странами регулируются самостоятельно²⁶. Для этой категории перевозок сохранится разрешительный порядок, и их регулирование далеко от совершенства. В РФ они гораздо выше, чем в Казахстане. Казахстанские товаропроизводители за транзит своей продукции по территории России платят в 2,5 раза больше, чем на внутреннем рынке. Сложно решается вопрос о снижении тарифов на железнодорожные перевозки продукции горно-металлургического комплекса Казахстана²⁷.

Автоперевозчиков отпугивают необоснованные задержки при пересечении границ. В странах ТС/ЕЭП имеют место всевозможные сборы и дополнительные налоги со стороны контрольно-надзорных и местных органов, а также регулярный и произвольный контроль по определению веса груза. В этом же ключе следует рассматривать пересмотр ФТС РФ системы гарантий уплаты пошлин с товаров, которые ввозятся в страну автотранспортом в рамках принятой в 1975 г. Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки Международных дорожных перевозок (МДП, латинская аббревиатура TIR). Этот документ транзита с использованием книжек международных дорожных перевозок позволяет в упрощенном режиме ввозить и вывозить товары через автомобильные пункты пропуска по всем 68 странам—участницам конвенции без обязательного досмотра, без гарантийных сертификатов об уплате таможенных платежей. Объявленный ФТС

26. Варгунин В. Тарифы по перевозке грузов по железной дороге // Промтранс. 2013. № 1 (3). <http://www.fstrf.ru/press/interview/70>

27. Кошанов А. Создание Таможенного союза /Единого экономического пространства – важный фактор мобилизации и увеличения экономических потенциалов стран-участниц. // <http://www.e-cis.info/news.php?id=3502>.

РФ выход из системы МДП означает стремление ужесточить таможенный контроль за международными автоперевозками и косвенно сдерживать рост импорта и тем самым поддержать отечественного товаропроизводителя. На практике это вызовет замедление движения грузов, удорожание перевозок и рост цен на импортные товары²⁸, а значит, и на российские. Безусловно, это скажется на транзитной привлекательности России.

Из стран ТС Белоруссия выступает за более быструю либерализацию транспортного рынка ЕЭП. Казахстан и Россия, учитывая интересы своих грузоперевозчиков, готовы пойти на полную либерализацию не раньше 2020 г.²⁹

Соглашения, подписанные в рамках формирования ЕЭП, предполагают наличие возможности у железных дорог стран-участниц, в том числе у ОАО «РЖД», принимать тарифные решения в рамках определенных ценовых пределов. Это важно с точки зрения формирования источников инвестиций на развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, в случае, если такое развитие на избранных участках признано необходимым и есть заинтересованные в этом инвесторы.

Вместе с тем тарифная политика стран ТС должна быть достаточно гибкой, поскольку перевозчики соседних Украины и стран Балтии в настоящее время проводят достаточно привлекательную тарифную политику для грузоперевозчиков с целью привлечения дополнительных объемов транзитных грузов. Одновременно они инвестируют значительные средства, в том числе и через российские компании, в современные транспортные технологии. В частности, в расчете на казахстанский транзит Национальная контейнерная компания (Россия) строит в Риге контейнерный терминал на 540 тыс. TEU год. Первая очередь на

28. Соин Д. Таможня отказывается от гарантий // Тематическое приложение к газете Коммерсантъ. 2013. 23 окт.

29. Грузоперевозчики обходят Таможенный союз стороной. <http://www.ventagroup.ru/news/nn/2013/06/05/gruzoperevozchiki-obhodyat-storonoy-tamozhenny-soyuz.html>

215 тыс. TEU должна начать перевалку в 2015 г.³⁰ Данный проект свидетельствует также о том, что российские порты не в состоянии справиться с быстро растущим центрально-азиатским транзитом.

Необходимость серьезных инвестиций в транспортную сеть и подвижной состав странами ТС вполне очевидна. Состояние автомобильных и железных дорог на многих участках оставляет желать лучшего. Дороги не соответствуют международным стандартам качества. Парк подвижного состава устарел физически и морально и не позволяет увеличивать скорость и объем перевозок. Не хватает мощностей пограничных пунктов пропуска и логистических центров. Об этом свидетельствуют, в частности, низкие места стран ТС в рейтинге Всемирного банка по эффективности логистики (индекс LPI). Рейтинг строится на основе следующих критериев: 1) эффективность таможенного и пограничного оформления (customs); 2) качество торговой и транспортной инфраструктуры (infrastructure); 3) простота организации международных перевозок по конкурентоспособным ценам (international shipments); 4) качество и компетентность логистических услуг (logistics quality and competence); 5) отслеживание прохождения грузов (tracking & tracing) и своевременность поставок грузов (timeliness). В 2012 г. в рейтинге из 155 стран Беларусь заняла 91-е место (интегральный показатель 2,61), Казахстан – 86-е (2,69), Россия – 95-е (2,58)³¹.

Различия между странами ТС по уровню развития транспортной инфраструктуры, транзитным правилам, скорости движения грузов по национальным транспортным сетям и через пограничные пункты пропуска в условиях формирования ТС/ЕЭП оказывают заметное влияние на географию транзитных грузопотоков. Сегодня отчетливо видно, что МТК «Северный луч», базирующийся на российском

30. Панченко А. ННК причалит в Риге // Коммерсантъ. 2012. 25 апр.

31. Connecting to Compete. Trade Logistics in the Global Economy . World Bank. 2012. http://siteresources.worldbank.org/TRADE/Resources/239070-1336654966193/LPI_2012_final.pdf#!

Транссибе с ответвлениями на Китай, Монголию, Корею и Казахстан по динамике перевозок уступает «Среднему лучу», МТК, идущему от китайского порта Ляньюньган через Синьцзян, пограничный переход Алашанькоу–Достык, Казахстан, Россию и далее в Европу. По данному лучу начата реализация проекта «Новая Евразийская транспортная инициатива» (NELTI) по автомобильной транспортировке контейнеров между Китаем и ЕС. Иными словами, часть грузов, идущих через российский Дальний Восток, в первую очередь через порты и железнодорожный пограничный переход Забайкальск на Казахстан, переходит на вариант доставки по железным дорогам Китая до пограничной станции Алашанькоу и далее на автотранспорте до европейских контрагентов. Этот вариант быстрее и дешевле, чем по Транссибу³².

Условия ТС/ЕЭП и членства в ВТО ограничивают возможность проведения Россией прежней протекционистской практики на транспорте. Для исполнения установок, записанных в «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г.», в части транзита России предстоит сменить акценты в своей транзитной политике и постепенно перейти от привычной антиимпортной к проэкспортной политике, от политики, нацеленной на минимизацию транзитных рисков, к политике более полного использования своего транзитного потенциала, опираясь в этом на сотрудничество со странами ТС/ЕЭП и другими ННГ.

32. Таможенный союз России, Белоруссии и Казахстана: последствия для торговли с Китаем. <http://sinoexport.ru/articles/tamozhenny-sojuz-rossii-belorussii-i-kazahstana-posledstviya-dlja-torgovli-s-kitaem.shtml>

А. В. Шурубович*

Новые тенденции в развитии транспорта Республики Беларусь

Общая характеристика транспортной системы

Транспортный комплекс Белоруссии – одно из крупнейших звеньев ее экономики. В 2010 г. он давал 7,3% ВВП, 10,6% прибыли, 13,3% платных услуг населению; в нем работали 6,2% от общей численности занятых, использовалось 15,7% основных средств; на его долю приходилось 6,3% инвестиций в основной капитал¹. Транспорт, обслуживающая практически все виды международных экономических отношений РБ, является одним из важнейших источников валютных поступлений. Это крупный экспортер транспортно-логистических услуг.

За годы независимого существования объемы деятельности отдельных видов транспорта существенно изменились. Как отмечают белорусские экономисты, разрушение

* Шурубович Алексей Викторович, к.э.н., в.н.с. Сектора экономического развития постсоветских стран ИЭ РАН.

1. Национальная экономика Беларуси / Под ред. д.э.н., проф. П.Н. Шимова. 4-е изд., перераб. и доп. Минск, 2012. С. 336.

единой транспортной системы бывшего СССР, спад производства в начале 1990-х гг., снижение реальных доходов населения, другие негативные процессы в экономической, политической и социальной сферах привели к сокращению спроса на услуги всех видов транспорта. В итоге за 1991–2000 гг. грузооборот уменьшился на 40%. Одновременно происходили изменения в структуре грузооборота: при снижении доли автомобильного и железнодорожного транспорта существенно увеличился удельный вес трубопроводного транспорта. Пассажиروоборот также заметно сократился².

В последние годы (особенно в 2006–2012 гг.) роль отдельных видов транспорта, направленность и интенсивность транспортных потоков также значительно изменились. В общем объеме грузооборота по сравнению с 2000 г. увеличилась доля железнодорожного, внутреннего водного и особенно автомобильного транспорта при уменьшении доли трубопроводного. В 2012 г. на него приходилось около половины общего объема грузооборота и более трети – железнодорожного транспорта (табл. 1).

Таблица 1. **Грузооборот предприятий транспорта Белоруссии**

Вид транспорта	Грузооборот, млн т/км				% к итогу			
	1991	2000	2005	2012	1991	2000	2005	2012
Все виды транспорта, в том числе:	74668	91032	121516	131684	100,0	100,0	100,0	100,0
Железнодорожный	65551	31425	43559	48351	87,8	34,5	35,8	36,7
Трубопроводный	...	52659	74261	61134	...	57,8	61,1	46,4
Внутренний водный	1747	26	90	134	2,3	0,0	0,1	0,1
Автомобильный	7336	6904	3547	22031	9,8	7,6	2,9	16,7
Воздушный	34	18	59	34	0,0	0,0	0,0	0,0

Рассчитано по: 10 лет Содружества Независимых Государств (1991–2000). Статистический сборник. М., 2012. С. 282; Содружество Независимых Государств в 2012 году. Статистический ежегодник. М., 2013. С. 277.

Вместе с тем по объему перевозок грузов железнодорожный, автомобильный и трубопроводный виды транс-

2. Там же. С. 338.

порта в последние годы находятся на примерно одинаковом уровне, причем опережающую динамику демонстрирует автомобильный транспорт (табл. 2). Внутренний водный и особенно воздушный транспорт занимают в грузоперевозках скромное место. Обращает на себя внимание сокращение перевозок трубопроводного транспорта, что связано с пуском в России БТС и БТС-2, которые взяли на себя большую часть перевозок, ранее осуществлявшихся по нефтепроводу «Дружба».

Таблица 2. Перевозки грузов предприятиями транспорта Белоруссии

Вид транспорта	Объем перевозок, млн т.				% к итогу			
	1991	2000	2005	2012	1991	2000	2005	2012
Все виды транспорта, в том числе:	744,7	279,1	366,0	484,4	100,0	100,0	100,0	100,0
Железнодорожный	216,7	88,0	125,1	153,7	29,1	31,5	34,2	31,7
Трубопроводный	103,3	131,3	164,6	137,4	13,9	47,0	45,0	28,4
Внутренний водный	18,4	1,7	3,0	4,0	2,5	0,6	0,8	0,8
Автомобильный	406,3	58,1	73,3	189,3	54,5	20,8	20,0	39,1
Воздушный	0,02	0,004	0,01	0,01	0,0	0,0	0,0	0,0

Рассчитано по: 10 лет Содружества Независимых Государств (1991–2000).

Статистический сборник. М., 2001. С. 282; Содружество Независимых Государств в 2012 году. Статистический ежегодник. М., 2013. С. 277.

В перевозках пассажиров ведущее место занимает автобусный транспорт, доля которого в общем пассажирообороте возросла с 28,4% в 2000 г. до 39,7% в 2012 г.; доля второго по значению железнодорожного транспорта снизилась за этот период с 54,6 до 35,6%³.

Важнейший элемент транспортной системы – сеть путей сообщения: железных и автомобильных дорог, трубопроводов и т.д. Развитие этой сети в период независимости РБ характеризуется опережающим ростом протяженности автодорог. При практически неизменной протяженности железнодорожных путей и магистральных трубопроводов протяженность автомобильных дорог общего пользования

3. СНГ в 2012 г. МГСК СНГ. М., 2013. С.277.

в 2010 г. возросла по сравнению с 1990 г. на 76,7%, в том числе с твердым покрытием – на 61,3% (табл. 3).

Таблица 3. Протяженность путей сообщения различных видов транспорта в Белоруссии

Показатель	Годы			
	1990	2000	2005	2010
Железнодорожные пути:				
плотность, км/тыс. кв. км	26,8	26,6	26,5	26,5
протяженность, км	5569,0	5533,0	5518,0	5503,0
в том числе электрифицированных	869,0	874,0	897,0	898,0
Протяженность автомобильных дорог общего пользования – всего, тыс. км	48,9	74,4	83,0	86,4
В том числе с твердым покрытием	46,3	66,2	72,2	74,7
Плотность дорог с твердым покрытием, км/тыс. кв. км	223,1	319,1	347,7	359,6
Протяженность магистральных трубопроводов – всего, км	-	10 703,0	12 237,0	11 262,0
В том числе:				
нефтепроводов	-	2988,0	2995,0	2972,0
нефтепродуктопроводов	-	1304,0	1564,0	807,0
газопроводов	-	6411,0	7678,0	7483,0

Источник: Национальная экономика Беларуси. Минск, 2012. С. 339.

Состояние и проблемы развития отдельных видов транспорта

Одной из основных отраслей транспорта, играющей важную роль в жизнеобеспечении Республики Беларусь и ее многоотраслевой экономики, является *железнодорожный транспорт*. Белоруссия располагает густой и разветвленной сетью железных дорог. Плотность этой сети составляет 26,5 км/тыс. кв. км территории и существенно колеблется по областям: от 22 км/тыс. кв. км в Минской и Гомельской областях до 35 км/тыс. кв. км в Брестской области. Из 5503 км железнодорожных путей в 2010 г. 898 км (16,3%) были электрифицированы. Эксплуатационная длина (протяженность) железнодорожных путей на территории РБ в послед-

ние 20 лет остается практически неизменной (5569 км в 1990 г. и 5503 км в 2010 г.).

Территорию страны пересекают два трансъевропейских транспортных коридора, обозначенные в международной классификации номерами 2 (Запад–Восток) и 9 (Север–Юг) с ответвлением 9b. Эти коридоры включают как железнодорожные, так и автомобильные магистрали.

Транспортный коридор № 2 «Берлин–Варшава–Минск–Москва–Нижний Новгород» проходит через Германию, Польшу, Белоруссию и Россию.

Транспортный коридор № 9 проходит через Финляндию, Литву, Россию, Белоруссию, Украину, Молдавию, Румынию, Болгарию и Грецию.

В транспортном коридоре № 2 центральное место занимает электрифицированная дорога Брест–Минск–граница России протяженностью 607 км, обеспечивающая скорость движения грузовых поездов до 100 км/час, а пассажирского – до 140 км/час. Однако, как отмечают эксперты, в последние годы роль этой магистрали в перевозках транзитных грузов уменьшилась.

В южной части страны проходит широтная магистраль от Бреста через Пинск–Лунинец–Калинковичи до Гомеля. Она соединяет ряд важных промышленных центров с сельскохозяйственными районами, позволяет разгрузить дорогу Брест–Минск–Москва. Среди железных дорог, пересекающих республику в меридиональном направлении, важнейшей является магистраль Витебск–Орша–Могилев–Жлобин–Гомель (главная в транспортном коридоре № 9). Важную транзитную роль выполняет железная дорога Минск–Вильнюс–Калининград (Клайпеда, Рига).

Как отмечают белорусские экономисты, в течение длительного времени объединение «Белорусская железная дорога» (БЖД) функционировало достаточно эффективно; однако в последние годы его запас прочности был в значительной степени утерян. Локомотивный и вагонный парк обновляется крайне медленно. Пассажирские перевозки

на протяжении многих лет убыточны, что негативно сказывается на общем финансовом положении Белорусской железной дороги. Развитие железнодорожного транспорта тормозится также большими затратами на содержание инфраструктуры, преобладанием бюрократических методов в управлении и другими факторами.

В декабре 2010 г. была принята Государственная программа развития железнодорожного транспорта Республики Беларусь на 2011–2015 годы, предусматривающая, в частности, обновление подвижного состава, модернизацию железнодорожной инфраструктуры, создание новых и совершенствование действующих технологий перевозок грузов и пассажиров, снижение энергоемкости перевозок. Запланирована электрификация железнодорожных линий на ряде участков, в результате чего общая протяженность запланированных к электрификации участков достигнет 987 км, а доля электрифицированных железнодорожных линий БЖД в их общей протяженности составит 23% ⁴.

Интересно в этой связи отметить, что модернизацию железнодорожного транспорта Белоруссии предполагается проводить в тесной увязке с развитием современных средств связи — прежде всего волоконно-оптической. Намечается, в частности, строительство волоконно-оптических линий связи на участке Минск—Молодечно (81 км), который является завершающим звеном в создании межгосударственного информационного стыка с Литвой, а на участке Гомель—Терюха (40 км) — для создания межгосударственного стыка с Украиной. Всего на различных участках БЖД до 2015 г. планируется проложить 1050 км волоконно-оптических линий связи ⁵.

Автомобильный транспорт несет основную нагрузку по перевозке грузов и пассажиров на короткие и средние расстояния. Протяженность автомобильных дорог общего пользования составляет 86,4 тыс. км, в том числе

4. Маненок Т. Электрификация — задача приоритетная // Белорусы и рынок. 2013. 4–10 февраля.

5. Белорусы и рынок. 2012. 16–22 апреля.

дорог с твердым покрытием — 74,7 тыс. км. Автодороги по территории республики распределены неравномерно: так, в Гродненской области их плотность почти вдвое выше, чем в Гомельской.

Общая протяженность международных автомагистралей на территории РБ составляет 1534 км. Важнейшая из них, автомобильная дорога М-1/Е30 Брест—Минск—граница России, является участником трансъевропейского транспортного коридора № 2. Ее протяженность по территории РБ составляет 610 км. Это дорога по техническим параметрам отвечает международным стандартам, на ней применяются самые современные технологии и средства организации дорожного движения.

Автомобильная дорога М-8/Е95 граница Российской Федерации—Витебск—Гомель—граница Украины пересекает территорию республики с севера на юг, имеет протяженность 456 км и является участком трансъевропейского транспортного коридора № 9. Ответвление этого коридора, Гомель—Минск—Вильнюс—Клайпеда—Калининград, имеет протяженность по территории РБ 468 км и обеспечивает выход грузовладельцев из областей Восточной Украины и Центральной России к морским портам Клайпеды, Вентспилса и Калининграда. Важное место в транспортном комплексе Белоруссии занимает реконструированная в 2000-е годы кольцевая автодорога М9 вокруг Минска протяженностью 56,2 км.

Развитие автомобильного транспорта Белоруссии сталкивается с рядом серьезных проблем, в частности, со значительной изношенностью подвижного состава. В конце 2000-х годов количество грузовых автомобилей в системе транспорта общего пользования со сроком эксплуатации свыше 8 лет составляло 35% их общего количества⁶, а 40% автобусов были полностью физически изношены. Многие автодороги имеют высокую степень изношенности и низ-

6. <http://uchilok.net/geografia/657-trasportnyj-kompleks-belarusi.html>.

кую пропускную способность, не соответствующую интенсивному увеличению транспортных средств.

Решению имеющихся в отрасли проблем призвана способствовать утвержденная в декабре 2010 г. Государственная программа развития автомобильного транспорта Республики Беларусь на 2011–2015 годы, предусматривающая совершенствование системы организации и управления автотранспортом, развитие внутриреспубликанских перевозок грузов и пассажиров, расширение внешнеэкономической деятельности в области автомобильных перевозок. Особое внимание будет уделено обновлению автопарка: намечается закупить около 3 тыс. автобусов и 2,2 тыс. единиц грузовой автотехники. Для приобретения автомобильных транспортных средств, необходимых для осуществления международных перевозок пассажиров и грузов, планируется привлечь иностранных инвестиций на 10 млн долл. По госпрограмме будут также реализованы мероприятия, направленные на повышение конкурентоспособности белорусских перевозчиков и расширение отечественного рынка транспортных услуг⁷.

Общая протяженность *внутренних водных путей* республики составляет около 1800 км; по территории РБ проходит международный водный путь Буг–Припять–Днепр–Черное море. Наибольшее значение в перевозках грузов и пассажиров принадлежит Днепру с его притоками (более 90% всего грузооборота), Западной Двине и небольшому участку Немана (ниже г. Мосты). В пределах республики по рекам перевозятся преимущественно строительные материалы и минеральные удобрения. Международные перевозки за последние годы сильно сократились.

Речной транспорт не играет заметной роли и во внутренних перевозках, что, по мнению специалистов, связано с высокими тарифами на перевозки, низкой маневрен-

7. <http://autobild.by/index.php?id=1213>.

ностью, а также с изолированностью речных бассейнов, нехваткой искусственных водных соединений между ними (единственным действующим каналом является Днепр-Бугский протяженностью 110 км).

Одной из главных причин низкой востребованности водных перевозок является неравная конкуренция с железной дорогой: внутренние железнодорожные перевозки до нынешнего времени субсидировались за счет международных. Однако, по имеющимся оценкам, переход стран Единого экономического пространства (ЕЭП) на применение единого унифицированного тарифа на железнодорожные перевозки сможет (через повышение внутренних тарифов) в значительной мере устранить этот перекокс, вследствие чего услуги водного транспорта станут более востребованы. Кроме того, по мнению министра транспорта и коммуникаций РБ А. Сивака, выравнивание внутренних и международных железнодорожных тарифов позволит ликвидировать перекрестное субсидирование грузоперевозками пассажирских перевозок, что может активизировать перевозку водным транспортом также и пассажиров⁸.

Актуальны для Белоруссии создание и развитие *морского флота*. В настоящее время, не имея прямого выхода к морю, республика использует перевозки морским транспортом на иностранных судах через порты России, Балтии, Украины, на которые имеется выход национальной железнодорожной сети в прямом сообщении. До 70% всего белорусского экспорта и импорта в страны вне СНГ осуществляется морским транспортом, а затраты на фрахт иностранных судов ложатся на бюджет республики тяжелым бременем.

Воздушный транспорт используется в основном для перевозок пассажиров, срочных и скоропортящихся грузов, почты. Его доля в грузообороте крайне мала, тогда

8. Маненок Т. Новые тарифы как стимул // Белорусы и рынок. 2013, 4–10 февраля.

как по пассажирообороту воздушный транспорт уступает только железнодорожному и автомобильному транспорту. В стране действует 7 аэропортов (два в Минске, а также в Гомеле, Гродно, Бресте, Могилеве и Витебске). Из этих аэропортов выполняются рейсы более чем в 20 городов стран СНГ, а из крупнейшего международного аэропорта «Минск-2» — также в ряд городов Европы, Азии и Америки. Осуществляются чартерные рейсы в страны Европы, Азии, Африки и Америки. Через территорию РБ проходят многочисленные транзитные линии (около 95% полетов в воздушном пространстве страны выполняются транзитом и около 5% — с посадкой в аэропорту «Минск-2»)⁹. Примерно 90% всех пассажирских перевозок совершает национальная авиакомпания «Белавиа».

Весьма важную роль в экономике РБ играет *трубопроводный транспорт*, на долю которого в 2011 г. приходилось более 30% общего объема перевозок грузов и почти половина грузооборота. Трубопроводная сеть используется главным образом для транспортировки газа, нефти и нефтепродуктов.

Протяженность магистральных газопроводов на территории РБ составляет более 8 тыс. км в одностороннем измерении, в т.ч. газопроводов, обеспечивающих транзит российского газа, — более 3,0 тыс. км. Важнейшим из них является магистральный газопровод Ямал—Европа (протяженность белорусского участка — 575 км, пропускная способность — 33 млрд куб. м в год). Кроме того, транзит газа обеспечивается по следующим газопроводам: трехниточный магистральный газопровод Торжок—Минск—Ивацевичи; двухниточный магистральный трубопровод Ивацевичи—Долина, магистральный газопровод Кобрин—Брест—Госграница; магистральный газопровод Минск—Вильнюс, магистральный газопровод Торжок—Долина, газопровод Волковыск—Госграница¹⁰. В настоящее время рассматривается вопрос

9. <http://uchilik.net/geografia/657-transportyj-kompleks-belarusi.html>.

10. http://www.btg.by/transit_transport.html.

о строительстве второй нитки газопровода Ямал—Европа, которое позволило бы Белоруссии значительно увеличить транзит газа через свою территорию.

По территории РБ проходят магистральные нефте- и нефтепродуктопроводы общей протяженностью более 4 тыс. км, большая часть которых выполняет транзитные функции, связывая нефтепромыслы России со странами Европы. Крупнейшим из них является магистральный нефтепровод «Дружба» протяженностью около 3 тыс. км. По северной ветке этого нефтепровода нефть поступает на ОАО «Нафтан» для переработки¹¹. По южной ветке нефть поступает на ОАО «Мозырский нефтеперерабатывающий завод» и транзитом в западном направлении в Польшу и Германию, в южном направлении – на Украину. Транспортировка в направлении Украины позволяет осуществлять поставки нефти в Венгрию, Словакию, Чехию, Хорватию.

В Белоруссии действуют три магистральных продуктопровода, по которым перекачивают дизельное топливо и бензин: Унеча—Полоцк, Унеча—западная граница, Новополоцк—Минск. Первые два нефтепродуктопровода проходят в одних коридорах с нефтепроводами и выполняют в основном транзитную перекачку нефтепродуктов за пределы страны. Общая протяженность нефтепродуктопроводов – более 1 тыс. км.

Серьезная проблема трубопроводного транспорта – изношенность трубопроводов. Это относится, прежде всего, к нефтепроводу «Дружба», сданному в эксплуатацию еще в 1964 г. В последние годы его неоднократно приходилось ремонтировать, в результате чего снижались объемы транзита. Сейчас деятельность этого нефтепровода ограничена построенными в России дублерами, БТС и БТС-2.

11. До 2006 г. нефть поступала также транзитом в Литву и Латвию, однако в настоящее время по северной ветке нефтепровода «Дружба» транзит нефти в эти страны не производится.

Внешняя торговля транспортными услугами и транспортная логистика

В экономике Белоруссии серьезное значение для развития как основных видов транспорта, так и национальной экономики и внешнеэкономических связей в целом имеют международные перевозки, прежде всего транзитные. Торговля транспортными услугами занимает главное место во внешней торговле услугами. В 2012 г. почти 60% общего объема экспорта услуг приходилось на транспортные услуги. Внешняя торговля транспортными услугами в последние годы увеличивается, причем экспорт растет опережающими темпами (табл. 4).

Таблица 4. Экспорт и импорт транспортных услуг в Белоруссии (млн долл.)

Показатель	2005	2010	2011	2012
Экспорт транспортных услуг	1 341,2	2 998,9	3 540,3	3 620,7
Импорт транспортных услуг	310,4	1 380,6	1 512,9	1 493,7
Сальдо	1030,8	1618,3	2027,4	2127,0
Индекс, 2005 г. = 100	100,0	157,0	196,7	206,3

Источник: <http://www.ipmconsult.by/topic/621.html>.

Следует особо отметить, что значительное активное сальдо в торговле транспортными услугами в последние годы является главным фактором, препятствующим ухудшению общего внешнеторгового баланса РБ в условиях постоянного дефицита во внешней торговле товарами. Так, в 2012 г. положительное сальдо по транспортным услугам (2127,0 млн долл.) обеспечило большую часть общего активного сальдо по товарам и услугам (2915,1 млн долл.) при дефиците во внешней торговле товарами в размере 412,7 млн долл.

Ведущее место в экспорте транспортных услуг занимают автомобильный и трубопроводный транспорт, причем заметной тенденцией последних лет стало повышение

роли автотранспорта. В 2012 г. экспорт услуг автомобильного транспорта впервые достиг 1 млрд долл., а по объему валютной выручки автотранспорт вышел на первое место среди различных видов услуг в РБ. По величине активного сальдо в балансе внешней торговли услугами он занял второе место после трубопроводного транспорта¹².

Географическое положение Белоруссии на перекрестке основных международных транспортных маршрутов обуславливает важность транспортной системы республики для международных экономических отношений. В этой связи приобретает особое значение развитие транспортной логистики.

По имеющимся оценкам, транспортная логистика РБ уже сейчас позволяет в полной мере использовать преимущества различных видов транспорта — автомобильного, железнодорожного, водного и воздушного. Однако потенциальные возможности логистики используются не в полной мере: по индексу эффективности логистики в рейтинге Всемирного банка 2012 г. Беларусь находилась лишь на 91-м месте (для сравнения: Литва занимает 58-е, Украина — 66-е, Латвия — 76-е, Казахстан — 86-е, Россия — 95-е место). В валовом национальном продукте РБ доля логистики составляет лишь 1%, тогда как в Германии этот показатель достигает 8%, Франции — 7,4%¹³.

Руководство РБ в связи с формированием ТС/ЕЭП уделяет развитию логистики значительное внимание. Направление развития транспортно-логистической сферы сформулированы в Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года, Концепции развития транспортной системы Республики Беларусь до 2020 года, Государственной программе развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы. Основными целями и задачами указанных документов являются:

12. Тарасов В. Первое место // Беларусь и рынок. 2013. 4–10 февраля.

13. Маненок Т. Задача — попасть в золотую середину // Беларусь и рынок. 2013. 8–14 апреля.

- выработка единого технологического процесса и методов решения транспортно-логистических и производственных задач
- строительство логистических центров различного функционального назначения, предназначенных для совершенствования организации перевозок внешнеторговых грузов и привлечения дополнительных объемов транзитных грузов в рамках формирования ЕЭП
- повышение качества услуг, рост экспорта транспортных услуг и снижение транспортно-логистических издержек в себестоимости белорусских предприятий
- развитие и совершенствование правовых, организационных, экономических, технологических и технических условий для обеспечения эффективного использования транспортного комплекса Республики Беларусь
- разработка нормативной правовой базы, регламентирующей транспортно-логистическую деятельность
- модернизация складской инфраструктуры, автоматизация и механизация погрузочно-разгрузочных и складских операций, подготовка товарно-транспортных документов и их передача в электронном виде
- подготовка и повышение квалификации специалистов в области транспортно-логистической деятельности¹⁴

Согласно Государственной программе развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 гг. (от 20 декабря 2010 г.), за пять лет страна намерена увеличить доходы от транзита на 53,3%, до 3,4 млрд долл., а отчисления в бюджет вырастут на 35,4% и составят в 2015 г. 404,3 млн долл.

14. <http://www.tc.by/exhibitions/transport2013/Concept/>.

Общий объем дохода от транзита нефти и газа планируют к 2015 г. довести до 0,9 млрд долл. Правда, уже в 2012 г. в связи с введением в эксплуатацию нефтепровода БТС-2 прокачка нефти уменьшилась на четверть, поэтому прогнозный показатель на 2015 г. определен в объеме 51 млн т. В 2010 г. он составлял 68 млн т. Транзит газа, по прогнозу, останется примерно на нынешнем уровне – 43 млрд куб. м в год. Ранее принятая стратегия развития транзитного потенциала предполагала сокращение показателя на четверть в связи с вводом в эксплуатацию газопроводов «Северный поток» и «Южный поток». При этом услуги белорусской газовой трубы, как ожидается, подорожают за пятилетку на 27,5%, до 590,9 млн долл. к 2015 г. Аналогичный рост прогнозируется и для отчислений в бюджет, которые в 2015 г. должны составить 118,2 млн долл. Крайне высока импортоспособность транзита газа, которая в 2010 г. составляла около 55%. То есть более половины выручки Белтрансгаз расходует на оплату услуг и товаров иностранных организаций.

Без учета нефти и газа доходы от транзитных перевозок должны вырасти до 2,5 млрд долл., или на 68%, к 2010 г., отчисления в бюджет – до 281,1 млн долл., или на 53%. Важный вклад в рост данных показателей должен внести железнодорожный транспорт. Доходы от транзита грузов и пассажиров к 2015 г. должны прибавить 45,2% и достигнуть 743,3 млн долл. Ожидаемый объем отчислений БЖД в бюджет составит 118,9 млн долл. Для достижения цели запланировано модернизировать сеть железных дорог, усилить пропускную способность узлов и станций. По магистрали Москва – Минск – Брест пойдут скоростные пассажирские поезда (до 160 км/ч). Для перевозок транзитных грузов будут введены прямые ускоренные составы, в т.ч. контейнерные. В целом скорость движения повысится по всей сети БЖД, кроме того, отдельные участки ожидает электрификация. Особый акцент сделан на модернизации пограничных пунктов пропуска на железнодорожных вокзалах, в частности на границе с Польшей.

Следующим по величине источником доходов должны стать международные автомобильные перевозки. Ожидается, что в 2015 г. они принесут 411,8 млн долл., в госбюджет поступит 26,7 млн долл. — на 63% больше, чем в 2010 г. Сбор за проезд по дороге М-1/Е-30 планируют довести до 79 млн долл.

Половину доходов (1,25 млрд долл.) должна составить выручка объектов придорожного сервиса. Их строительство, реконструкция и модернизация обозначены как одна из важнейших задач. В 2011–2015 гг. на обочинах белорусских магистралей планируется построить 168 новых объектов: 25 автозаправочных станций, 60 станций техобслуживания, 16 пунктов поезда, 42 пункта питания и 25 площадок отдыха.

Планы программы предполагается реализовывать с привлечением средств иностранных инвесторов. Их капитал должен послужить развитию придорожного сервиса, сети авто- и железных дорог, воздушного транспорта, автоматизации и модернизации пограничных пунктов пропуска. Очевидно при этом, что активность инвесторов и стоимость иностранных ресурсов будет зависеть и от делового, и от политического климата в стране. Не обещая институциональных реформ, авторы программы планируют сосредоточиться на совершенствовании законодательства в области транзита. В частности, предполагается сократить число контрольных органов на автомобильных пограничных терминалах. Также Белоруссия планирует внедрить европейский опыт по изменению коммерческих условий контрактов для грузов, следующих транзитом¹⁵.

Правительством РБ поставлена задача подняться в рейтинге по эффективности логистики минимум на 40 пунктов и попасть в число первых 50 стран. Ее решению способствуют успехи белорусской логистики в последние годы. Так, сокращено время выполнения заказов для экспортных операций с 7 до 3 дней, для импортных — с 5 до 3 дней,

15. Костенко Д. Деньги на дороге // Экономическая газета. 2011. 14 янв. http://www.neg.by/publication/2011_01_14_14102.html?print=1

уменьшены расходы на выполнение импортных заказов. Введены в эксплуатацию 11 логистических центров в различных районах. В белорусскую логистику были привлечены значительные инвестиции, благодаря чему логистические комплексы РБ расширяют свою деятельность. По оценкам генерального директора компании «Белтаможсервис» Ю. Короля, услуги белорусских логистических компаний на 30–40% дешевле, чем российских, и на 60% дешевле услуг центров дальнего зарубежья (в частности, Гамбурга)¹⁶.

В последние годы реализован ряд крупных международных проектов, связанных с транспортно-логистической сферой. Так, с 2003 г. курсирует поезд комбинированного транспорта «Викинг» – совместный проект Белоруссии, Литвы и Украины. Маршрут поезда соединяет сеть морских контейнерных и контрейлерных линий Балтийского региона с аналогичной системой Черного, Средиземного и Каспийского морей. С февраля 2003 г. поезд «Викинг», курсирующий по маршруту Ильичевск–Киев–Минск–Вильнюс–Клайпеда, перевез более 4,8 млн т грузов. По его маршруту на станции Колядичи Минского железнодорожного узла ведется реконструкция крупнейшего логистического центра. После завершения модернизации комплекс сможет обеспечить полный спектр услуг по переработке крупнотоннажных контейнеров, соответствующий международным стандартам. К проекту «Викинг» уже присоединились Болгария и Румыния, а в перспективе в нем планируют участвовать Грузия, Турция, Азербайджан и скандинавские страны. Маршрут поезда протянется через Болгарию и Румынию до Турции в обход Черного моря¹⁷.

С осени 2009 г. регулярно курсирует международный контейнерный поезд «ZUBR», следующий через Минск и соединяющий порты Балтийского и Черного морей (Таллин, Мууга, Рига, Ильичевск и Одесса). График движения поезда выполняется всеми участниками перевозочного

16. Маненок Т. Юрий Король: время ожидания лучшего // Белорусы и рынок. 2013. 8–14 апреля.

17. Маненок Т. «Викинг» стремится в Турцию // Белорусы и рынок. 2013. 8–14 июля.

процесса и контролирующими органами на границах. Для поезда установлены специальные тарифные условия, благодаря которым «ZUBR» проходит упрощенную процедуру таможенного и приграничного досмотра без вскрытия опломбированных контейнеров.

Согласно Программе развития логистической системы Республики Беларусь, на период до 2015 г. в стране реализуются проекты по строительству логистических объектов на 29 участках, при этом на 16 будут построены транспортно-логистические центры. При этом они концентрируются вдоль 2-го и 9-го трансъевропейских транспортных коридоров. На развитие национальной логистической отрасли до 2015 года намечено инвестировать более 1 млрд долл.¹⁸

Вместе с тем ряд белорусских экономистов считают принимаемые руководством РБ меры по развитию логистики явно недостаточными и предлагают при выстраивании экономических приоритетов сделать акцент на этой отрасли. Так, по мнению Я. Романчука, «когда в стране нет нефти, газа, золота и других полезных ископаемых, когда нет мощной технологической базы и емкого внутреннего рынка, специализация страны на оказании широкого спектра логистических, торговых, финансовых, складских и т.д. услуг логична, обоснованна и выгодна. Тот факт, что Беларусь занимает место в самом конце первой сотни стран, говорит о стратегической ошибке правительства в расстановке приоритетов и распределении ресурсов налогоплательщиков. Инвестиции в комплексную систему торговой логистики позволили бы не только дополнительно заработать миллиарды долларов, но и существенно снизить стоимость продовольствия и потребительских товаров»¹⁹. Как отмечает автор, дефицит инвестиций в логистическую систему, неэффективные механизмы пропуска товаров через границу приводят к упущенным выгодам до 5 млрд долл. Кроме того не решены проблемы транзитных пере-

18. Маненок Т. Задача – попасть в золотую середину // Белорусы и рынок. 2013. 8–14 апреля.

19. Романчук Я. История с географией // Бел Газета. 2012. 28 мая.

возок, связанные с перевалкой грузов с одного транспортного средства на другое, поскольку в белорусском законодательстве нет четкой нормы, определяющей необходимый для этого перечень документов²⁰.

Транспортная система Белоруссии и евразийская интеграция

Участие Белоруссии в ТС/ЕЭП и развитие транспортной системы республики тесно связаны и взаимообусловлены. Фактически это новый фактор развития транспорта страны. Интеграция в рамках «тройки» значительно расширяет возможности этой системы и стимулирует ее развитие; в то же время транспортная система РБ, ее состояние и проблемы оказывают заметное влияние на ход интеграции и взаимодействие «тройки» с внешним миром (прежде всего со странами ЕС).

Как отмечают белорусские транспортники, создание ТС/ЕЭП Белоруссии, России и Казахстана позитивно отразилось на работе отрасли в рамках единой таможенной территории. Развитая инфраструктура открывает широкие возможности для организаций транспортного комплекса по экспорту услуг и развитию транзитного потенциала страны. По словам представителей Минтранса РБ, формирование объединенной транспортной системы стран «тройки» позволит повысить эффективность использования РБ своего географического положения и системы коммуникаций.

Особенно позитивное влияние интеграция оказала на автомобильный транспорт. Экспорт услуг белорусских автомобильных перевозчиков увеличился почти на 40% и достиг 94,2 млн долл., при этом, по мнению главы ассоциации белорусских автоперевозчиков Н. Борового, рост экс-

20. Там же.

порта в 2011 г. на четверть был обусловлен интеграцией в рамках «тройки», устранившей таможенные границы между Беларуссией, Россией и Казахстаном²¹. Доля России и Казахстана в общем экспорте автотранспортных услуг РБ в 2011 г. превысила 37%.

Вместе с тем за 2012 г. общий грузооборот транспорта даже снизился на 2,7%, в том числе железнодорожного — на 2,0%, трубопроводного — на 6,3, грузооборот автомобильного транспорта возрос на 8,2%²². Экспорт транспортных услуг увеличился лишь на 2,2%, а импорт снизился на 1,3%. Эффект создания ЕЭП, видимо, проявится достаточно полно в более отдаленном будущем.

Стимулировать развитие транспортных систем РБ и других стран—участниц ЕЭП и повысить роль этих систем в интеграции призваны несколько соглашений, подписанных в рамках ЕЭП в конце 2011 г. — прежде всего Соглашение о торговле услугами и инвестициях в государствах — членах ЕЭП и Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики. Намечается создание к 2015 г. свободного рынка услуг в «тройке», предусматривающего открытие рынков услуг в странах ЕЭП для стран-партнеров.

В последние годы принят ряд практических мер, направленных на развитие интеграции в транспортной сфере. Унифицированы железнодорожные тарифы между Беларуссией и Россией на международные перевозки, что позволило удешевить товары обеих стран на внешних рынках. Значительный прогресс достигнут в интеграции транспортно-логистической сферы: в июне 2013 г. железные дороги Беларуссии, Казахстана и России заключили рамочное соглашение о создании объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК) в форме акционерного общества. Эта компания должна быть создана до 31 декабря 2013 г., ее штаб-квартира будет располагаться в

21. Сержанович А. ЕЭП дал четверть экспорта // Беларусы и рынок. 2012. 25 июня—1 июля.

22. Рассчитано по: <http://www.ipmconsult.by/topic/621.html>.

России. Активы компании страны сформируют в складчину: Россия внесет в формирующуюся компанию половину акций ОАО «Трансконтейнер», Казахстан — акции ряда дочерних предприятий АО «НК Казахстан темир жолы» (КЖД), Белоруссия — ряд предприятий «Белинтертранс», дочерней компании БЖД. Предполагается, что в результате реализации соглашения дополнительный доход национальных железнодорожных компаний от использования инфраструктуры составит около 1,6 млрд долл. ОАО РЖД планирует, что к 2020 г. ОТЭК займет 61% рынка контейнерных перевозок по маршруту Китай—Европа. Соглашение предусматривает инвестиции в подвижной состав, контейнеры, терминалы и другую транспортную инфраструктуру в объеме около 6,2 млрд долл.²³ По оценкам БЖД, объем перевозок контейнеров по белорусской магистрали к 2020 году увеличится в 4,5 раза, что соответственно повысит выручку от использования железнодорожной инфраструктуры в 4,6 раза, дополнительный вклад в ВВП страны — в 2 раза. Кроме того, это позволит привлечь инвестиции в развитие терминально-складской инфраструктуры Брестского железнодорожного узла²⁴.

Сделаны первые шаги на пути либерализации рынка автомобильных перевозок. Во взаимных перевозках между Белоруссией и Россией отменена разрешительная система, предусматривающая обязательное получение перевозчиками каждой из стран разрешений на грузоперевозки по территории страны-партнера; подписано аналогичное соглашение между Белоруссией и Казахстаном, которое должно вступить в силу после завершения внутригосударственных процедур.

Вместе с тем либерализация рынка автотранспортных услуг сталкивается с серьезными трудностями. По-прежнему,

23. *Меньшикова М.* Контейнерный конструктор // Тематическое приложение к газете Коммерсантъ. 2013. 1 октября.

24. *Маненок Т.* В «тройке» появится единый оператор //Белорусы и рынок. 2013. 8–14 июля; *Беспалов В.* Тройка на большой дороге //Союз. Беларусь—Россия. 2013, 26 сентября.

несмотря на возражения с белорусской стороны, действует разрешительная система на перевозки по территории стран ЕЭП грузов в третьи страны (или из них); так, белорусскому перевозчику, чтобы попасть в Россию с грузом из Казахстана, надо иметь разрешение российской стороны.

Как отмечают белорусские эксперты, Казахстан и Россия занимают очень осторожную позицию относительно полной либерализации рынка услуг автомобильных перевозок, опасаясь, что их национальные автоперевозчики проигрывают конкуренцию белорусам. Белорусские перевозчики по многим позициям имеют конкурентные преимущества перед российскими и казахстанскими. Более 50% транспорта белорусских автоперевозчиков соответствует экономическим стандартам ЕВРО-4 и ЕВРО-5; 37% автопарка перевозчиков Белоруссии составляют новые автомобили (до трех лет), что превосходит соответствующие показатели стран-конкурентов ²⁵.

Отмена разрешительной системы на автоперевозки, по мнению белорусской стороны, не только пополнит бюджет РБ на 200 млн долл. в год, но и увеличит транзитный потенциал стран ЕЭП (сейчас из общего объема грузопотоков из азиатского региона в Западную Европу, в среднем составляющего более 140 млн т в год, на транзит через Белоруссию приходится лишь 4 млн т ²⁶).

Сохраняются ограничения на взаимные перевозки воздушным транспортом между странами «тройки», что привело весной 2012 г. к конфликту между авиакомпаниями Белоруссии и России.

В целом возможности Таможенного союза и ЕЭП пока используются далеко не в полной мере для динамичного развития транспортной системы Белоруссии, что связано как с «молодостью» этих проектов, не позволившей пока сформулировать соответствующую нормативно-правовую базу, так и с наличием серьезных противоречий между

25. Тарасов В. Первое место // Белорусы и рынок. 2013. 4–10 февраля.

26. Маненок Т. К либерализации надо двигаться плавно // Белорусы и рынок. 2013. 8–14 июля.

странами-участницами, на преодоление которых, очевидно, понадобится довольно много времени.

Вместе с тем в последние годы появились новые возможности для транспортной системы Белоруссии (и «тройки» в целом), чтобы органично «вписаться» в глобальную транспортную сеть. Так, по оценкам специалистов, у РБ есть шанс удвоить транзитный грузопоток, если она подключится к проекту создания сухопутного транспортного коридора между Европой и Азией, к реализации которого приступили Россия, Казахстан и Китай²⁷. В 2009 г. министры транспорта Белоруссии, Литвы и России подписали декларацию о создании сухопутного транзитного коридора Восток–Запад, который должен стать альтернативой морскому пути Азия–Европа. Предполагается подключить к этому проекту Россию и Казахстан, по территории которых должен пройти новый транспортный маршрут²⁸.

27. Между этими странами подписано соглашение о строительстве новой автомобильной трассы Китай-Казахстан-Россия, которая, возможно, пройдет до Калининграда через Белоруссию и Литву.

28. Белорусы и рынок. 2012. 1–7 сентября.

*Е.М. Кузьмина**

Развитие транспорта в Казахстане

Транспортный комплекс Казахстана представлен всеми видами транспорта: железнодорожным, автомобильным, трубопроводным, а также речным, морским и воздушным. Все они имеют свою сферу применения в зависимости от характера перевозимых грузов и дальности перевозки. Доля транспорта в ВВП на протяжении 2006–2012 гг. имела тенденцию к снижению: в 2006 г. она составляла 9,3%, в 2010 г. — 7,9, а в 2012 г. — 6%, в связи с тем, что темпы роста валовой добавленной стоимости в отрасли были ниже, чем в экономике страны в целом. За 2000–2005 гг. рост транспортных услуг в среднем за год составлял по пассажирским перевозкам — 7,8%, а по грузовым — 9,5% при среднем ежегодном экономическом росте 10,3%¹. К концу нулевых годов выяснилось, что недостаточное развитие транспорта стало сдерживать экономическое развитие Казахстана.

Развитие транспорта в Казахстане в прошлом было обусловлено добычей топлива и сырья и вывозом их на внешние по отношению к республике рынки. Кроме того,

* Кузьмина Елена Михайловна, к.полит.н., завсектором экономического развития постсоветских стран ИЭ РАН.

1. О транспортной стратегии республики Казахстан до 2015 г. Апрель 2006 г. http://ru.government.kz/docs/u060086_20060411-1.htm

Казахстан играл важную роль в сообщении европейской и сибирской частей СССР с Центральной Азией, что и предопределило особенности советского транспортного наследия. В условиях суверенного существования возникла необходимость серьезно расширить транспортную сеть с целью диверсификации транспортных маршрутов выхода на внешние рынки и освоения транзитного потенциала страны. Кроме того, потребность повышения качества транспортного обслуживания диктуется задачами социально-экономического развития страны и формирования Евразийского экономического союза.

Особенности транспортной системы Казахстана

По состоянию на 1 января 2013 г. транспортная сеть общего пользования Казахстана состояла из 15,3 тыс. км железных дорог, 97,4 тыс. км автомобильных дорог, 4,2 тыс. км внутренних водных путей, 20,2 тыс. км магистральных трубопроводов². По густоте путей сообщения Казахстан близок к России, но многократно уступает Белоруссии и Украине, что обусловлено разной плотностью населения и разным уровнем освоенности территории.

Ведущую роль в транспортной системе страны играет железнодорожный транспорт. В 2012 г. грузооборот железнодорожного транспорта составил 235,9 млрд т/км – около половины грузооборота всеми видами предприятий транспорта, а объем перевозок – 294,8 млн т грузов, 9% всего объема перевозок. Это заметно меньше, чем в 2000 г., – соответственно 60 и 11,6%³.

2. Транспорт в Республике Казахстан. 2008-2012 гг. Статистический сборник. Агентство по статистике РК. Астана, 2013. С. 6

3. СНГ в 2012 г. МГСК СНГ. М., 2013. С.320.

Таблица 1. Густота путей сообщения на территории Казахстана на 1000 кв. км территории, км

Пути сообщения	2000	2005	2010	2011	2012
Железнодорожные пути общего пользования	5,3	5,5	5,5	5,5	5,6
Трубопроводы	7,4	7,4	7,4
Внутренние водные пути	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Автомобильные дороги с твердым покрытием общего пользования	29,8	30,4	31,5	31,6	32,0

Источник: Транспорт в Республике Казахстан. 2008–2012 гг. Статистический сборник. Агентство по статистике РК. Астана, 2013. С. 6.

Особенностью железнодорожной сети страны является тот факт, что из 15332,9 км эксплуатируемых железнодорожных линий 574 км принадлежит другим государствам, в основном России, а на территориях других государств расположено 275,1 км казахстанских железных дорог. Это участки железных дорог, проходящие по территории РФ и Кыргызстана. Из дорог, принадлежащих Казахстану, 4170,6 км (27,2%) электрифицированы, а 4900,3 км являются двухпутными⁴.

Таблица 2. Грузооборот предприятий транспорта Казахстана

Виды транспорта	Млн т/км			%		
	2000	2008	2012	2000	2008	2012
Все виды транспорта, в том числе:	207084	369704	477956	100,0	100,0	100,0
Железнодорожный	124983	171855	235893	60,4	58,1	49,4
Трубопроводный	50941	90329	106892	24,6	24,4	22,4
Внутренний водный	42	55	62	0,0	0,0	0,0
Морской	-	820	2753	-	0,2	0,6
Автомобильный	31000	63481	132297	15,0	17,3	27,6
Воздушный	118	69	59	0,0	0,0	0,0

Рассчитано по: 10 лет Содружества Независимых Государств (1991-2000). Статистический сборник. М., 2012. С. 282; Содружество Независимых Государств в 2012 году. Статистический ежегодник. М., 2013. С. 320.

Основными видами грузов железных дорог являются: каменный уголь – 37,2%, нефть и нефтепродукты – 11,3%, железная и марганцевая руда – 10,5% от обще-

4. Россия, Казахстан и Узбекистан.

го объема перевозок. В структуре грузовых перевозок в 2008 г. 52% составляли перевозки в межобластном сообщении, 35% в экспортном сообщении, 7% в импортном и 6% в транзитном сообщении. При этом доходы от перевозок грузов распределялись следующим образом: на межобластное сообщение пришлось 26%, на экспортное – 39, импортное – 15 и транзитное – 19%⁵.

По территории Казахстана проходит несколько международных железнодорожных транспортных коридоров: Алматы – Астана – Челябинск, Алматы–Барнаул–Новосибирск, Достык (Хоргос) – Алматы – Чимкент – Оренбург, Алматы – Шимкент – Ташкент – Ашхабад. Международное значение этих магистралей возросло с пуском в эксплуатацию в октябре 2012 г. линии «Хоргос (Алтынколь) – Жетыген» (293 км), от нового пограничного пункта пропуска Хоргос до магистрали Алматы–Новосибирск. Пограничная железнодорожная станция «Алтынколь» обслуживает Международный центр приграничной торговли «Хоргос»⁶, с вводом в эксплуатацию которого значительно увеличатся объемы грузопотока. Начало полномасштабного функционирования Центра запланировано на 2018 г. Благодаря новой линии, расстояние от КНР до южных регионов Казахстана и стран Центральной Азии сократилось более чем на 500 км. Она сможет значительно увеличить поток китайских товаров через Казахстан и привлечь значительные объемы грузов с автотранспорта на железную дорогу⁷.

-
5. Программа по развитию транспортной инфраструктуры Республики Казахстан на 2010–2014 гг. от 30.09 2010 г. <http://www.mtk.gov.kz/index.php/ru/programma-po-razvitiyu-transportnoj-infrastruktury-v-respublike-kazakhstan-na-2010-2014-gody/570>
 6. Территория МЦПС разделена государственной границей между Казахстаном и Китаем на две части. На казахстанской части площадью 185 га уже готовы объекты коммуникационной и жизнеобеспечивающей инфраструктуры: котельные, контрольно-пропускные пункты, международные станции связи, система безопасности, офисные здания, многофункциональный комплекс приграничного и таможенного контроля, КПП-1. Ведется строительство кольцевой дороги протяженностью 10 км и объездной дороги, предназначенной для пропуска транзитного грузопотока на территорию Китая.
 7. Можарова В. Транспорт в Казахстане: современная ситуация, проблемы и перспективы развития. Алматы КИСИ. 2011. С.11.

Еще одна крупная новостройка, железнодорожная линия «Узень – государственная граница Туркменистана», обеспечивает выход Казахстана на Иран, а также к странам и морским портам Персидского залива⁸. Пропускная способность этого участка составляет 10 млн т в год. Новый маршрут сократит дорогу с севера на юг более чем на 600 км по сравнению с существующими магистралями⁹. Строительство велось с 2009 г. по май 2013 г. По мнению главы Казахстана Н.Назарбаева, открытие казахстанско-туркменского участка железной дороги «Узень-Берекет-Горган» позволит стать Мангистау регионом, обеспечивающим выход и к Каспийскому морю, и к южным морям¹⁰.

В последние годы быстро растут перевозки автотранспортом. Его доля в грузообороте за 2000-2012 гг. почти удвоилась (табл.2). А в объемах перевозок доля отрасли выросла с 76 до 84%. (табл.3) Автомобильный парк республики насчитывает 428,9 тыс. грузовых автомобилей, 97,3 тыс. автобусов, 3642,8 тыс. легковых автомобилей.

Таблица 3. Перевозки грузов предприятиями транспорта Казахстана

Вид транспорта	Объем перевозок, млн т				% к итогу			
	2000	2005	2008	2012	2000	2005	2008	2012
Все виды транспорта, в том числе:	1293	1927	2189	3232	100,0	100,0	100,0	100,0
Железнодорожный	172	223	269	295	13,3	11,6	12,3	9,1
Трубопроводный	139	192	196	213	10,7	10,0	9,0	6,6
Внутренний водный	0,5	0,8	1,2	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Морской	-	0,2	1,7	4,0	-	0,0	0,0	0,0
Автомобильный	982	1511	1721	2718	76,0	78,4	78,6	84,1
Воздушный	14	21	23	22	0,0	0,0	0,1	0,1

Рассчитано по: 10 лет Содружества Независимых Государств (1991-2000). Статистический сборник. М., 2001. С. 282; Содружество Независимых Государств в 2012 году. Статистический ежегодник. М., 2013. С. 320.

В 2012 г. автотранспортом было перевезено 18455,7 млн чел., или подавляющая часть всех пассажиров, а его

8. Протяженность – 146 км.

9. <http://newskaz.ru/regions/20130417/4992474.html>

10. Казахстан и Туркменистан связала железная дорога // <http://kapital.kz/gosudarstvo/15407/kazakhstan-i-turkmenistan-svyazala-zheleznyaya-doroga.html>

доля в пассажирообороте страны составила 185,2 млрд пасс-км, или 87% от общего объема ¹¹.

Через Казахстан проходят 5 международных автомобильных маршрутов общей протяжённостью 23 тыс. км:

- Алматы – Астана – Костанай (трасса М-36) с выходом на Челябинск
- Алматы – Петропавловск с выходом на Омск
- Алматы – Семей – Павлодар (трасса М-38) с выходом на Омск
- Алматы – Шымкент (трасса М-39) с выходом на Ташкент
- Шымкент –Актобе – Уральск (трасса М-32) с выходом на Самару

В 2009 г. в Казахстане начато строительство международного автокоридора «Западная Европа – Западный Китай»¹². Проектом предусмотрено строительство автодорожных мостов, дорожно-эксплуатационных комплексов, остановочных площадок, скотопрогонов, сервисных объектов для водителей и пассажиров. Одновременно со строительством автомагистрали намечен ремонт и строительство дорог в близлежащих районах областей, расположенных вдоль трассы.

В августе 2013 г. в Жамбыльской области вдоль границы с Киргизией был введен в эксплуатацию участок автокоридора «Мерке – Аспара». Он построен для того, чтобы обеспечить проезд по территории Казахстана без заезда в соседнюю Киргизию, как это было раньше¹³. Ожидается, что строительство автодороги «Западная Европа – Западный Китай» будет полностью завершено в 2015 г.

11. Транспорт в Республике Казахстан. 2008-2012 гг. Статистический сборник. Агентство по статистике РК. Астана, 2013. С. 8.

12. Протяженность казахстанского участка международного транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай» составляет 2787 км, из них 2452 подлежат реконструкции. В настоящее время работы ведутся на территории Актюбинской, Кызылординской, Жамбылской и Южно-Казахстанской областей.

13. Введен в эксплуатацию новый участок автокоридора «Западная Европа – Западный Китай» вдоль границы с Киргызстаном // <http://russian.cri.cn/841/2013/08/08/1s478575.htm>

Внутренний водный транспорт традиционно играет незначительную роль в перевозках. Основной причиной служила ограниченная протяженность судоходных рек и сезонность работы. Но с середины нулевых годов быстро развивается морской транспорт, на который уже приходится более 80% перевозок грузов по воде. В 2012 г. в стране было зарегистрировано 79 морских судов. (табл. 4)

Таблица 4. Состав морского торгового флота, единиц

Типы судов	2011	2012
Всего морских судов, в том числе:	58	79
самоходные суда	38	50
Наливные	6	14
Буксиры	11	21
Прочие	21	15
несамоходные суда	20	29
сухогрузные	17	21
Прочие	3	8

Источник: Транспорт в Республике Казахстан. 2008–2012 гг. Статистический сборник. Агентство по статистике РК. Астана, 2013. С. 69.

Через морские порты Казахстана, среди которых выделяется быстро растущий порт Актау, ежегодно переваливается около 4 млн т грузов. Основную номенклатуру грузов составляют нефть, металл, зерно, контейнеры, каменная порода и другие грузы. Динамика перевозок грузов морским транспортом за 2008–2012 гг. характеризуется непрерывным ростом (табл. 3). Прирост грузооборота за соответствующий период составляет 3,4 раза. Основной морской грузопоток направлен в Азербайджан и Россию (табл. 5).

Таблица 5. Основные показатели работы морского и прибрежного транспорта по видам сообщений

Виды перевозок	2008	2009	2010	2011	2012
Перевозки грузов, тыс. т					
в том числе по видам сообщений:	1 715,4	3 554,6	4 655,0	4 557,0	4 048,3
Международное:	168,0	1 758,1	2 926,2	4 051,7	4 048,3
в страны СНГ	168,0	1 758,1	2 926,2	4 037,7	3 826,3
в страны вне СНГ	-	-	-	14,0	212,5

Окончание табл. 5

Виды перевозок	2008	2009	2010	2011	2012
Каботажное	1 547,4	1 796,5	1 728,8	505,2	-
Грузооборот, млн т/км в том числе по видам сообщений:	820,4	1 400,9	3 055,7	3 189,7	2 752,8
Международное:	91,1	1 007,4	1 966,9	2 846,1	2 752,8
в страны СНГ	91,1	1 007,4	1 966,9	2 836,6	2 601,9
в страны вне СНГ	-	-	-	9,5	144,5
Каботажное	729,3	393,5	1 088,8	343,6	-

Источники: Транспорт в Республике Казахстан. 2008-2012 гг. Статистический сборник. Агентство по статистике РК. Астана, 2013. С. 69.

Более 50% нефти, переваливаемой через порт Актау, перевозится судоходной компанией «Казмортрансфлот». Торговый флот компании состоит из шести собственных танкеров и 20 фрахтуемых. Акции порта Актау в первом квартале 2013 г. переданы национальной компании «Казахстан темир жолы (КТЖ)»¹⁴, что должно привлечь финансирование для дальнейшего развития морской гавани. Предполагается, что с передачей в управление АО НК «КТЖ» годовая перевалка грузов через порт достигнет около 36 млн т, а в денежном выражении казахстанские компании смогут зарабатывать на транзитном потенциале более 400 млрд тенге. Для сравнения: через Казахстан ежегодно проходит около 16 млн т транзитных грузов, что обеспечивает доход в 1 млрд долл¹⁵. Принятый правительством в 2012 г. Генеральный план развития приморского города Актау предполагает создание мультимодальной транспортной системы города, в том числе – организацию нового отделения НК «КТЖ»¹⁶.

Трубопроводный транспорт представлен нефтепроводами (7919,7 км) и газопроводами (12318,4 км). В 2012 г. перекачано 213,2 млн т нефти и газа.

14. Казахстанские железные дороги.

15. Бектасова А. Водный транспорт Казахстана: тенденции и перспективы // <http://bnews.kz/ru/news/post/128077/>

16. Генплан развития Актау: в Мангистау создадут новый крупный транспортный узел // Лада плюс (Актау). 2012.20 сент.

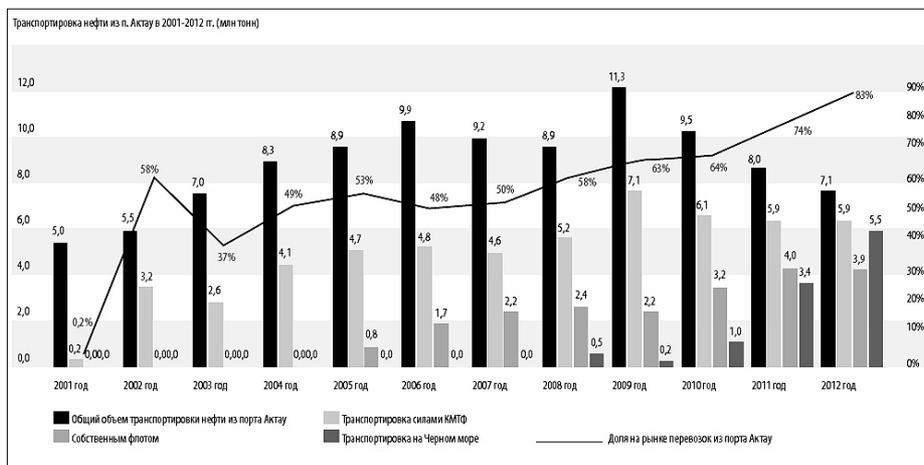


Рис. 1. Динамика транспортировки нефти в 2001–2012 гг.

Источник: <http://kazenergy.com/ru/1-56-2013/8157-2013-03-04-05-58-03.html>

Из-за особенностей географического положения для выхода на внешние рынки Казахстан активно использует трубопроводную сеть России. Транзит осуществляется по нефтепроводу Атырау–Самара (не менее 15 млн т в год) и по системе нефтепроводов Махачкала–Тихорецк–Новороссийск (не менее 2,5 млн т в год)¹⁷. В 2006 г. был отработан экспортный маршрут нефти Карачаганак – Самара – магистральная система «Транснефть», по которому нефть может поставляться либо в черноморские и балтийские порты, либо напрямую в Центральную Европу по нефтепроводу «Дружба». Россия выражает готовность прокачивать до 5 млн т казахстанской нефти по БТС и увеличить пропускную способность нефтепровода Баку–Новороссийск до 18 млн т в год¹⁸.

Самым крупным экспортным маршрутом для казахстанской нефти является трубопровод Каспийский Трубо-

17. Россия и Казахстан заключили соглашение о транзите нефти сроком на 15 лет // <http://www.avias.com/news/2002/06/10/29750.html>

18. Наибольший объем работ «ЛУКОЙЛ оверсиз» произвел в Казахстане // <http://www.rusenergy.com/newssystem/opened/37/20070119/305822.htm>

проводный Консорциум (КТК) «Тенгиз – Новороссийск», введенный в действие в 2001 г. КТК – единственный негосударственный магистральный трубопровод на территории РФ и РК¹⁹. Базовая пропускная способность – около 28 млн т в год, в результате модернизации и применения специальных присадок в 2011 г. по КТК прокачано 36 млн т нефти. В 2012 г. Казахстан прокачал по этому трубопроводу 29 млн т. В июле 2011 г. начаты строительные работы по расширению КТК – увеличению пропускной способности нефтепровода до 68 млн т нефти в год. Реализация проекта будет осуществлена в три фазы с завершением в 2015 г.²⁰

Казахстан и Китай заинтересованы в российских поставках нефти через казахстанско-китайский трубопровод Атасу–Алашанькоу (ККТ) в Китай²¹, из-за недостатка казахстанской нефти для заполнения трубы. Казахстан в сентябре 2012 г. установил льготный тариф для прокачки российской нефти через ККТ. В России это снижение восприняли как демпинг, так как этот маршрут, безусловно, составит конкуренцию для «Транснефти», поставляющей нефть в Китай по ВСТО через Сковородино. Выпадающие доходы АК «Транснефть» в случае избрания казахстанского варианта транспортировки оцениваются в 1,5 млрд долл.²²

Более того, осенью 2012 г. президент РФ В. Путин поставил в известность казахстанского коллегу Н. Назарба-

19. Участники проекта: Российская Федерация – 24%, Республика Казахстан – 19, Оман – 7, а также частные нефтяные компании Chevron – 15%, ЛУКОЙЛ – 12,5, ExxonMobil – 7,5, СП «Роснефть-Шелл» – 7,5, ENI – 2, BG – 2%, СП «КазМунайГаз-Амоко» – 1,75, и Oghuz – 1,75%. Договор по проекту подписан 6 декабря 1996 г. Общая протяженность трубопровода составляет 1580 км, диаметр – 1020 мм.

20. <http://lukoil-overseas.ru/projects/kazakhstan/>

21. Первая очередь нефтепровода Атасу – Алашанькоу была построена в декабре 2005 г., поставки начались во второй половине июля 2006 г. Пропускная способность на первом этапе составляет 10 млн т нефти в год с возможностью увеличения до 20 млн т в год на втором этапе.

22. РФ намерена возобновить поставку нефти в Китай по нефтепроводу Атасу – Алашанькоу // <http://www.kt.kz/?lang=rus&uin=1133167983&chapter=1153567200>

ева, что Россию не устраивают планы казахстанской госкомпании «КазМунайГаз» по увеличению поставок российской нефти в Китай в рамках своповых операций без уплаты экспортной пошлины в российский бюджет. Действующая схема ухода от пошлины является законной в рамках Таможенного союза («географический своп»)²³, но формирует выпадающие доходы российского бюджета в объеме до 1 млрд долл. в год. НК «Роснефть» готова взять на себя обязательства по заключению прямых договоров с НПЗ Казахстана, сократив, таким образом, объем реэкспорта. Компании это выгодно, потому что она сама наращивает прямые поставки в Китай. Тем не менее НК «Роснефть» не отказывается от своповой схемы, и, возможно, она начнет реализовываться с 2014 г. в объеме 7 млн т²⁴.

С конца нулевых годов довольно динамично создается инфраструктура по экспорту газа. Одним из первых проектов сотрудничества в газовой сфере стало строительство газопровода из Жамбыльской области на юге Казахстана до местечка Хоргос на казахско-китайской границе в 2009 г. В декабре 2010 г. началось строительство газопровода Бейнеу—Бозой—Шымкент, окончание запланировано на конец 2013 г. Проект рассчитан на транспортировку газа с месторождений Западного Казахстана, в том числе расположенных на шельфе Каспия, до южных областей — Кызылординской, Южно-Казахстанской, Жамбылской и Алматинской, а также на поставки в газопровод Казахстан—Китай²⁵.

23. Из 2 млн т российской нефти, приобретаемой Petro China для нужд Чимкентского НПЗ, значительная часть идет в Китай по нефтепроводу Атасу — Алашанькоу без уплаты экспортной пошлины в российский бюджет (с 1 октября 2012 г. пошлина составляет 418,9 долл. за тонну). Подобная схема реализуется в рамках «географического свопа». Чимкентский НПЗ находится на юге Казахстана, и, чтобы не транспортировать российскую нефть через всю страну, Petro China направляет российскую нефть в экспортный нефтепровод, а на Чимкентский НПЗ направляет равный объем нефти с близлежащего Кумкольского месторождения.

24. Петроченков Р. Терминал в Иркутской области может стать воротами в Китай для российской нефти. <http://www.oilru.com/dossier/read/113/>

25. <http://news.gazeta.kz/art.asp?aid=343037>

В 2011 г. достигнуты договоренности по строительству второй очереди газопровода Казахстан–Китай, второго этапа второй очереди китайско-казахстанского нефтепровода, казахстанского участка третьей нитки газопровода Китай–Туркменистан и по принятию мер по их безопасности и стабильной эксплуатации²⁶. С июня 2010 г. КНР начала осуществлять поставки сжиженного нефтяного газа из РК по железной дороге.

Инвестиционные проблемы развития транспорта

Наиболее значимой проблемой транспорта в Казахстане является высокая доля транспортной составляющей в стоимости товаров. Это связано как с низкой удельной стоимостью перевозимых товаров, в которых преобладают товары низкой степени обработки, так и с большими расстояниями перевозки. Транспортная составляющая в Казахстане на товары, перевозимые железнодорожным транспортом, достигает 8%, на автотранспорте – 11% по сравнению с 4–5% в наиболее развитых странах²⁷.

В этом контексте одна из важных проблем транспорта Казахстана – износ основных фондов. В среднем по отрасли уровень износа составляет около 30%. Однако по мере наращивания инвестиций в основной капитал транспорта этот показатель в среднем снижается. Но он сильно разнится в зависимости от отрасли. Если железнодорожный и воздушный парк имеет тенденции к значительному обновлению фондов, то городской транспорт, наоборот, к значительному износу.

26. <http://russian.cri.cn/841/2011/06/14/1s385311.htm>

27. Можарова В. Транспорт в Казахстане: современная ситуация, проблемы и перспективы развития. Алматы: КИСИ, 2011. С. 15.

Таблица 6. Степень износа основных средств по предприятиям транспорта (в %)

Виды транспорта	2008	2009	2010	2011	2012
Транспорт – всего, в том числе:	33,8	30,6	28,1	21,5	26,4
железнодорожный	43,4	37,4	36,8	33,2	27,6
автомобильный и городской	33,1	41,0	43,8	40,0	42,1
трубопроводный	20,5	15,7	12,8	14,3	18,2
речной	44,7	68,6	17,7	47,9	37,7
морской	9,4	13,4	17,1	25,1	34,5
воздушный	22,2	48,6	18,9	21,5	14,0

Источник: Транспорт в Республике Казахстан. 2008–2012 гг. Статистический сборник. Агентство по статистике РК. Астана, 2013. С. 25.

Стоимость основных фондов транспортного комплекса составляет 11% общей стоимости основных фондов страны. Достигнутые в последние годы высокие темпы развития транспортной отрасли базировались на росте экспорта топлива и сырья и сравнительно высоких ценах на топливно-энергетические ресурсы. Определенный импульс развитию транспорта дала реализация государственной Программы по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан (ГПФИ-ИР), в которой транспорт признан одним из приоритетных секторов экономики, подлежащий модернизации. Программа по развитию транспортной инфраструктуры на 2010–2014 гг., в рамках ГПФИИР предусматривает реализацию свыше 60 инфраструктурных проектов на общую сумму 2,8 трлн тенге (свыше 19 млрд долл.)²⁸.

В развитие транспорта и складского хозяйства в 2009 г. было направлено 21,1% общего объема совокупных инвестиций в основной капитал. Рост инвестиций по отрасли в 2008–2012 гг. был нестабильным. Обусловленный кризисом спад в 2008 г., затем двойной рост в 2009 г. (4,2 млрд долл.) и вновь сокращение в 2 раза в 2010 г. В последующие два года идет постепенное выравнивание показателей (табл. 7).

28. Казахстан модернизирует инфраструктуру транзита // Kazakhstan. 2012. 26 сент.

Таблица 7. Инвестиции в основной капитал за счет всех источников финансирования по видам транспорта, в фактически действующих ценах, млн тенге

Виды транспорта	2008	2009	2010	2011	2012
Транспорт – всего, в том числе	379 603	625 666	390 649	568 425	660 891
железнодорожный	62 806	48 920	99 451	218 654	253 054
автомобильный и городской	5 379	6 283	7 481	24 257	27 687
трубопроводный	233 231	508 555	186 539	148 017	193 177
речной	24	253	30	13	8
морской	5 858	4 577	7 539	20 030	1 409
воздушный	2 258	2 360	9 244	10 298	19 866

Источник: Транспорт в Республике Казахстан. 2008–2012 гг. Статистический сборник. Агентство по статистике РК. Астана, 2013. С. 24.

По рекомендациям экспертов, инвестиции в транспортную отрасль должны быть не ниже среднего уровня по промышленности, а для устойчивого развития транспортной отрасли требуется инвестирование опережающими темпами.

Наибольшей инвестиционной привлекательностью отличается трубопроводный транспорт, на долю которого приходилось по годам 43–81% всего объема инвестиций в отрасль²⁹. На втором месте по значимости и размерам инвестирования находится железнодорожный транспорт, далее соответственно морской и воздушный. Предпоследнее место занимает автомобильный транспорт, учитывая, что государство крайне мало принимает участие в развитии данного вида транспорта, отдав приоритеты бизнес-сообществу и частным предпринимателям. Наименьший объем инвестиций характерен для речного транспорта, который не рассматривался в Казахстане в качестве приоритетного сектора на протяжении последних лет.

29. Можарова В. Транспорт в Казахстане: современная ситуация, проблемы и перспективы развития. С. 18.

Таблица 8. **Ввод в действие основных производственных мощностей транспорта за счет строительства новых, расширения и реконструкции действующих предприятий**

Транспортные объекты	2008	2009	2010	2011	2012
Железнодорожные линии, км	28,0	-	-	444,7	447,0
Вторые железнодорожные пути, км	98,7	210,2	33,5	46,5	31,2
Электрификация железных дорог, км	28,0	29,8	29,3	16,6	-
Автомобильные дороги общего пользования, км	295,1	492,8	536,1	199,2	559,3
Газопроводы и отводы от них, км	99,7	355,8	1 399,7	575,5	142,3
Нефтепроводы, км	183,5	1 153,8	222,2	151,0	32,6
Взлетно-посадочные полосы, тыс. кв.м	4,8	-	-	-	-
Аэровокзалы, пассажиров/час	-	-	500	-	-

Источник: Транспорт в Республике Казахстан. 2008–2012 гг. Статистический сборник. Агентство по статистике РК. Астана, 2013. С. 25.

Анализ финансовых результатов деятельности транспортной отрасли в целом и по видам транспорта выявляет значительную дифференциацию в рентабельности как во времени, так и по отдельным видам транспорта. Наибольший уровень рентабельности имеет трубопроводный транспорт, наименьшие уровни характерны для автомобильного, речного и воздушного транспорта (табл. 9).

Таблица 9. **Рентабельность (убыточность) предприятий транспорта, в %**

Виды транспорта	2008	2009	2010	2011	2012
Транспорт – всего, в том числе	7,5	3,2	13,4	19,3	16,8
железнодорожный	7,1	7,3	17,7	24,2	15,2
автомобильный и городской	2,7	4,1	0,9	0,7	4,5
трубопроводный	25,6	8,9	38,6	36,2	37,1
речной	12,1	2,8	178,5	2,2	6,2
воздушный	3,0	8,0	8,4	14,5	6,7
складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность	3,4	-2,3	3,9	12,8	14,9

Источник: Транспорт в Республике Казахстан. 2008–2012 гг. Статистический сборник. Агентство по статистике РК. Астана, 2013. С. 28.

На уровень рентабельности отрасли в значительной степени влияют размер и обоснованность тарифов на транспортные услуги. Постоянный рост тарифов на грузо-

перевозки происходил на железнодорожном транспорте. Тарифы на другие виды транспорта были более стабильны. В 2010 г. резко (на 32,5%) выросли тарифы речного транспорта.

Из-за внутриматерикового положения стоимость внешнеторговых перевозок, особенно в страны, с которыми Казахстан не имеет прямого соседства, значительно выше, чем у его партнеров по ТС/ЕЭП. Ситуацию усугубляет неразвитость сферы логистики. В связи с этим логистика объявлена стратегическим приоритетом развития страны.

Направления развития транспорта Казахстана в текущем десятилетии

Для того чтобы Казахстан стал частью мировой транспортно-коммуникационной системы, нужно обеспечить опережающее развитие всей транспортной инфраструктуры страны. Для этого необходимо было комплексное и скоординированное развитие всех видов транспорта на основе долгосрочного комплексного плана строительства, ремонта и реконструкции дорог. Основную проблему составляет формирование устойчивых источников и достаточных объемов финансирования транспортной инфраструктуры (увеличение государственных и привлечение частных инвестиций).

Развитие современных мультимодальных транспортных технологий позволяет оптимизировать и снизить транспортные затраты, повысить эффективность использования транспортной инфраструктуры, увязать между собой региональные и отраслевые производственные циклы и потребности в транспортировке.

Осенью 2012 г. на заседании Совета иностранных инвесторов Н. Назарбаев инициировал проект «Казахстан—Новый Шелковый путь», который призван создать на территории Казахстана единый комплекс хабов междунаро-

ного уровня – торгово-логистического, финансово-делового, инновационно-технологического и туристического³⁰. В рамках этого проекта АО НК «КТЖ» совместно с компанией Interrail Holding AG запустило пилотный контейнерный поезд по маршруту «Ухань» (КНР) – Пардубице (Чехия). Документы пилотного проекта оформлены по стандарту «электронного поезда». На перегрузочной станции Достык совместными усилиями АО «НК «КТЖ», АНЭК и компании «Кедентранссервис» было организовано ускоренное прохождение поезда через границу. Благодаря процедуре предварительного таможенного информирования в рамках проекта «Электронный поезд» контейнерный состав был оформлен за 1,5 часа. На процесс перестановки пилотного поезда с китайской железнодорожной колеи на колею 1520 мм было потрачено рекордно короткое время – 10 часов³¹.

В апреле 2013 г. был обнародован проект Государственной программы по развитию транспортной инфраструктуры Республики до 2020 г. Документ предусматривает внедрение национальных стандартов качества, в соответствии с которыми будут не только оказываться услуги пассажирских перевозок, но и строиться новые автовокзалы, автостанции, железнодорожные вокзалы, аэродромы, а также реконструироваться уже существующие. Так, к 2020 г. запланировано строительство новых 9 автовокзалов и 61 автостанции в районных центрах, 733 пунктов обслуживания пассажиров в селах и аулах, 1104 стоянок такси в городах. Как ожидается, будут приведены в соответствие со стандартами 34 автовокзала и 138 автостанций, проведены ремонтные работы 300 железнодорожных вокзалов. Планируется также реконструировать 14 аэропортов страны.

30. В Алматы презентовали стратегию транспортно-логистической системы Казахстана // Today.kz: 2012. 21 сент.

31. КТЖ запустила первый контейнерный поезд Азия – Европа в рамках проекта «Новый Шелковый Путь» // Zakon.kz: 2012.12 нояб.

Также программа включает в себя мероприятия по дальнейшему развитию сети автомобильных дорог. С 2013 по 2020 г. планируется охватить ремонтными работами 21 390 км (в том числе реконструкцией – 11 390 км) дорог республиканского значения. Планируется завершить реконструкцию 6 международных коридоров³².

Одновременно предусматриваются активное строительство новых железнодорожных линий общей протяженностью порядка 2300 км, в том числе высокоскоростной магистрали Астана–Алматы через озеро Балхаш, а также электрификация существующих железнодорожных участков (1400 км). Другой крупный проект Программы – железная дорога Жезказган–Саксаульская–Бейнау, которая позволит сократить путь из Китая до ЕС на 1000 км. Она станет звеном проекта «SILK WIND», в рамках которого будет увеличена пропускная способность пограничной станции Достык, будут созданы сухой порт в СЭЗ «Хоргос – Восточные Ворота», паромный и 3 сухогрузных терминала в морском порту Актау³³. Новый маршрут, который объединит страны Европы с КНР через Казахстан, Азербайджан, Грузию и Турцию, сократит транзит из Китая в Европу на 1 тыс. км, а Казахстан получит самый короткий выход к мировому океану³⁴. Благодаря этим инвестициям Казахстан сможет увеличить объем транзитных перевозок к 2020 г. в 2 раза (до 30–35 млн т), а к 2050 г. – в 10 раз.

Улучшить инфраструктуру предполагается в гражданской авиации. Для этого планируется провести реконструкцию взлетно-посадочных полос в 7 аэропортах. В текущем году такие работы будут проводиться в Таразе и Талдыкоргане, а в дальнейшем – в Семее, Костанае, Усть-Каменогорске и Уральске. В то же время в 5 аэропортах будет проведена реконструкция аэровокзальных комплексов, в том числе в

32. В Казахстане разработана госпрограмма по развитию транспортной инфраструктуры // Kazakhstan Today. 2013. 8 апр.

33. Китай–Турция, Восточная Европа.

34. Казахстан модернизирует инфраструктуру транзита // Kazakhstan. 2012.26 сент.

Астане. В связи с проведением ЭКСПО-2017 в столице планируется строительство нового терминала³⁵.

По мнению представителей Министерства транспорта и коммуникаций, реализация программы позволит Казахстану улучшить свою позицию в мировом рейтинге эффективности логистики (LPI). В 2012 г. страна в этом рейтинге находилась на 86-м месте³⁶.

В сфере транспортного контроля будет введена автоматизированная система взвешивания грузовых автотранспортных средств в движении. Эта мера позволит избежать многократных проверок и повторных взвешиваний грузового автотранспорта при следовании по транспортным коридорам страны.

Помимо развития инфраструктуры и логистики на транспорте продолжатся институциональные реформы. В частности, на железной дороге при сохранении ведущей роли национального перевозчика АО НК КТЖ на магистральной железнодорожной сети смогут работать независимые перевозчики работающих на одном или нескольких маршрутах. При этом государство будет обеспечивать недискриминационный доступ к услугам магистральной железнодорожной сети. АО НК КТЖ будет преобразовано в холдинговую структуру с корпоративным центром и дочерними компаниями по перевозкам грузов, перевозкам пассажиров и услугам магистральной железнодорожной сети.

Казахстан активно участвует в работе по совершенствованию международной правовой базы деятельности функционирования евроазиатских транспортных связей. В рамках ТС/ЕЭП принимаются меры, которые позволят обеспе-

35. Лукичева И. В РК взяли за дороги // Kapital.kz. 2013.11 апр.

36. Этот рейтинг складывается из 5 критериев, по которым оценивается транспортная инфраструктура страны. По качеству инфраструктуры (автодороги, железные дороги, порты) Казахстан находится на 79-м месте, по эффективности таможенных процедур – на 73-м месте, по простоте организации международных перевозок – на 92-м месте, возможности отслеживать грузы – на 70-м месте, соблюдению сроков доставки грузов – на 132-м месте, по компетенции в логистике – на 74-м месте.

чить наращивание транзитного потенциала, эффективное и безопасное функционирование транспортных комплексов стран-участниц, что будет способствовать формированию единого транспортного рынка. Практика показала, что ТС/ЕЭП путем устранения ряда препятствий при пересечении границ вносит существенный вклад в создание эффективных международных транспортных коридоров, соединяющих Китай с Европой. С учетом участия Казахстана в ТС\ЕЭП и предстоящего вступления в ВТО будет проведена работа по унификации внутренних железнодорожных тарифов и их сближению с железнодорожными тарифами в странах-участницах ТС\ЕЭП для формирования единых экономических условий. Но при этом возможны сложности в координации сотрудничества на транспорте в связи с разным уровнем либерализации этой сферы экономики в странах-участницах. В любом случае Казахстан обеспечит доступ перевозчиков-нерезидентов или аффилированных с ними компаний-резидентов на казахстанский рынок только при предоставлении равноценного доступа казахстанским перевозчикам со стороны соседних государств³⁷.

37. Тукушева А. Развитие железнодорожной отрасли в Казахстане. 2012. 13 нояб. <http://www.bnews.kz/ru/news/post/110099/>

*А.С. Савостина**

Проблемы и перспективы транспортного сотрудничества стран Балтии и СНГ

Транспортная система стран Балтии имеет ярко выраженный транзитный характер. Транзит как экспорт транспортных услуг является важным элементом национальных экономик Эстонии, Латвии и Литвы, одной из главных составляющей их экономического и геополитического положения. Следует отметить, что транспортные коммуникации стран Балтии (Латвии, Литвы и Эстонии) развивались как составная часть путей сообщения Российской империи и Советского Союза. Одним из направлений специализации данного региона было транспортное обслуживание экспортно-импортных операций.

Обретение независимости странами Балтии стало менять картину транспортных отношений в регионе, хотя в 1990-е годы в условиях рыночных трансформаций важность балтийского транзитного коридора для России сохранялась. Транзит российских грузов обеспечивал загрузку транспортной инфраструктуры и занятость населения. В этот период сектор транспорта оказал существенную поддержку экономикам стран региона.

* Савостина Любовь Семеновна, к.э.н., старший научный сотрудник Сектора экономического развития постсоветских стран ИЭ РАН.

В развитии транспорта стран Балтии прослеживаются две тенденции. Первая связана с адаптацией их транспортных сетей к условиям ЕС: строительство новой инфраструктуры, открытие маршрутов сообщения со странами ЕС, обслуживаемыми быстро растущие взаимные торговые и социальные связи, создание адекватной логистической системы, переход на нормативы и правила ЕС.

Большую часть инфраструктурных проектов страны реализуют при помощи средств фондов ЕС (прежде всего, Фонда социально-экономического выравнивания). Так, «в период за 2007–2013 гг. Латвия получила из фондов ЕС на 4,5 млрд евро; Литва – 6,8 млрд евро; Эстония – 3,4 млрд евро, а регион ЦВЕ в целом – 180,9 млрд евро. В пересчёте на одного жителя это составляет 2192 евро в Латвии, 2220 евро – в Литве и 2540 евро – в Эстонии, в то время как в среднем по региону ЦВЕ – 2002 евро. В Латвии в проекты улучшения инфраструктуры вложен 71% этих средств, в Литве – 63, в Эстонии – 57%»¹.

Безусловно, членство в ЕС повысило качество работы национальных транспортных систем за счет внедрения новых технологий и современных систем управления транспортно-логистическим процессом. Особое внимание в этом контексте уделяется развитию скоростного пассажирского сообщения, применению новых технологий перевозок грузов с использованием контейнерных поездов. Тем не менее по индексу эффективности логистики (LPI), рассчитываемому Всемирным банком, страны Балтии занимают места в середине списка рейтингуемых стран. В 2012 г. из 155 стран Литва занимала 58-е, Эстония – 65-е, а Латвия – 76-е места².

Наиболее крупным проектом включения стран Балтии в европейскую транспортную систему является проект Rail Baltica – строительство железной дороги с использованием

1. BNS Baltic News Service. July 1, 2013.

2. Connecting to Compete. Trade Logistic in the World Economy/ 2012. http://siteresources.worldbank.org/TRADE/Resources/239070-1336654966193/LPI_2012_final.pdf#!

стандартной европейской колеи (1435 мм), которая должна соединить страны Балтии и страны ядра ЕС. Согласно проекту, единая европейская колея должна соединить Таллин, Ригу, Каунас, Варшаву и Берлин, улучшив таким образом сообщение между Центральной и Восточной Европой. Интеграция железных дорог стран Балтии в транспортную систему ЕС позволит увеличить скорость движения поездов, пассажиро- и грузопотоки и доходы от транспортно-логистической деятельности.

Страны Балтии и Польша объявили проект одним из своих приоритетов в области развития транспортной инфраструктуры. Проект Rail Baltica является частью панъ-европейского коридора № 1, который включает также автодорожную часть (Via Baltica) и ответвление А на Калининград (Via Hanseatica). Движение по дороге будет скоростным (скорость движения поездов должна достигать 250 км/ч), однако на начальном этапе скорость будет ограничена 120 км/ч. Дорога пройдет от Варшавы до Каунаса и далее через Паневежис, Бауску, Ригу, Пярну в Таллин.

Реализация проекта сталкивается с множеством проблем и целиком и полностью зависит от финансирования из европейских фондов. АО Lietuvos gelezinkeliai (Литовские железные дороги) подписали с Северным инвестиционным банком (Nordic Investment Bank, NIB) договор о выделении долгосрочного займа в размере 114 млн евро (около 393 млн литов). Эту сумму планируется выделить на строительство европейской железнодорожной колеи (1435 мм), формируя будущий маршрут Rail Baltica. Планируется также модернизировать отдельные участки находящегося на территории Литвы транспортного коридора Восток—Запад. Главной проблемой магистрали являются недостаточные объёмы грузо- и пассажиропотоков³.

Еще один крупный проект связан с более широким включением аэропортов стран Балтии в систему европей-

3. Балтийский курс. 2013. 26 июня.

ских воздушных сообщений. В частности, Эстония выступила с инициативой создания совместно с Латвией и Литвой единой конкурентной авиакомпании при финансовой поддержке Европейской комиссии. Предполагается, что к осени 2014 г. завершится проект реконструкции Международного аэропорта в Риге стоимостью 81 млн латов и существенно вырастет пропускная способность воздушных ворот столицы. Новая литовская авиакомпания Air Lituanica летом 2013 г. начала полеты из Вильнюса в главные города европейских государств. Открылся новый авиарейс из Каунасского аэропорта в московский аэропорт Домодедово, этот рейс совершает российская авиакомпания РусЛайн. Пассажирам из России и других стран СНГ через Каунасский аэропорт будет удобнее и дешевле добраться до многих городов Западной Европы⁴.

Другая тенденция связана с сохранением и развитием транзитных функций для постсоветских стран. О значении транзита в экономике стран Балтии свидетельствует такой факт: около 80% обрабатываемых портами грузов (и соответственно доставляемых к портам железнодорожным и автомобильным транспортом) – транзитные»⁵.

Косвенным признанием зависимости балтийских экономик от связей со странами СНГ стала предсказуемо нервная реакция властей Латвии и Литвы на заявление президента Белоруссии А.Лукашенко о намерении перенаправить основной грузопоток белорусского экспорта из портов Вентспилса, Клайпеды и Риги в порты Ленинградской области РФ. «Услуги по транзиту белорусских грузов приносят до 3 млрд долларов годового дохода бюджету Литвы и обеспечивают занятость около 12 тысяч ее граждан. Важное место занимает белорусский грузопоток и в логистическом бизнесе Латвии. Переориентация этого грузопотока на Выборг и Усть-Лугу чревата серьезными проблемами для экономики и социальной сферы балтийских республик

4. См.: Downloaded by ru-green1 from 194.85.216.24 at 2013-06-21. ISI Emerging Markets.

5. См.: Страны Балтии в поисках выхода из кризиса // Вопросы экономики. 2010. № 4.

(в Литве, например, из 25 млрд литов доходной части госбюджета Клайпедский порт, специализирующийся на перевозке белорусских удобрений, переводит в бюджет 34 млн литов). Более того, если считать, что данное решение было принято не исключительно Белоруссией, а является частью единой экспортной политики стран Таможенного союза, то заявление Лукашенко становится для стран Балтии очень тревожным сигналом. Из всех грузов, обслуживаемых, например, портами Латвии, 95% грузов приходят с Востока — из России, Белоруссии, Казахстана, то есть стран Таможенного союза. Перевалка отечественной экспортной продукции отечественными же портами давно объявлена российским правительством своим экономическим приоритетом»⁶.

Вместе с тем технологическое и нормативно-правовое единство организации перевозочного процесса (прежде всего, за счет общей железнодорожной колеи 1520 мм) делают транспортные предприятия стран Балтии естественными экономическими партнерами России и других постсоветских стран.

Грузооборот портов Балтии в 2011 г. вырос на 10,4% по сравнению с 2010 г., до 162,61 млн т, 42,3% всех грузов перевалили латвийские порты, 28% — литовские, 29,7% — эстонские. Латвийские порты добились самого высокого прироста грузо- и пассажирооборота в ЕС, грузооборот увеличился на 14,2% до 68,8 млн т (это самый высокий прирост среди стран ЕС), было обслужено 786 тыс. пассажиров, что на 16,4% больше по сравнению с 2010 г. Второй результат был у Литвы, в портах которой перевалено 42,7 млн т грузов, или на 12,7% больше, прирост числа пассажиров составил 12,1% — до 281 тыс. человек. В Эстонии объем грузооборота вырос на 5,3% и составил 48,2 млн т, а пассажирооборот увеличился на 5,9% до 11,84 млн человек⁷.

6. Александр Носович, tubaltic.ru Калининград, 04.02.2013.

7. Балтийский курс. Рига. 2013. 21 марта.

Транзит дает не только дополнительную загрузку портов, железных дорог, автомобильного и авиационного транспорта, но и способствует развитию транспортной инфраструктуры, организации эффективных перевозочных технологий, служит примером для частных грузоотправителей из разных стран мира. При этом страны Балтии активизируют транзитную политику по широкому кругу направлений, главным из которых остается российское. Россия, как известно, прилагает большие усилия по наращиванию пропускной способности своих портов на Балтийском море. Тем не менее у портов Балтики есть свои преимущества. Они связаны железными дорогами и автодорогами с Центром и Югом России, регионами Поволжья и являются конечными точками Транссибирской магистрали. Развитие железнодорожного сообщения, строительство и модернизация путевой инфраструктуры в странах Балтии отвечает интересам России как потребителя транзитных услуг.

Порты стран Балтии имеют развитую инфраструктуру, созданную ещё во времена бывшего СССР, в них сочетаются как специализация по грузам и направлениям, так и высокая технологическая оснащенность, они практически не замерзают, имеют достаточные глубины для обслуживания крупнотоннажных судов. Работы по обеспечению гарантированных глубин в большой мере финансируются из европейских фондов. Функционирование в портах свободных экономических зон, предоставляющих их резидентам целый ряд налоговых льгот, в том числе и предусмотренных нормативными актами ЕС, также привлекательны для грузовладельцев⁸. Наконец, следует отметить более гибкую тарифную политику портовых и железнодорожных властей прибалтийских стран, что делает их более конкурентоспособными по сравнению с украинскими портами.

Предельный уровень тарифов на транзитные перевозки устанавливается в рамках Тарифного соглашения

8. См.: Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Проблемы интеграции и инновационного развития транспортных систем России и стран Балтии. М: ЦЭМИ РАН, 2012.

железных дорог государств – участников СНГ от 17 февраля 1993 г. (в Соглашении участвуют Латвия и Эстония). Тарифным соглашением, которым руководствуются и российские железные дороги, предусмотрено право каждой страны снижать тарифы на транзитные перевозки грузов по своей территории. Литва не входит в это Соглашение, самостоятельно устанавливает тарифы на транзитные грузы, идущие по направлению в/из Калининградской области. Последние изменения коэффициентов, применяемых к базовым тарифам на перевозку транзитных грузов в направлении Калининградской области, были произведены в конце 2010 г. Проблема железнодорожных тарифов на Калининградском направлении – серьезное препятствие, мешающее региону развивать транспортный комплекс. Кроме того, данная проблема – самая болезненная в диалоге России и стран Балтии о возможностях дальнейшего транспортного сотрудничества. Все попытки наладить поступательное взаимодействие в области транспорта между странами в конечном итоге упирается в «калининградскую проблему»⁹.

Развитие транзита через порты стран Балтии все более увязывается с развитием контейнерных перевозок по маршруту Китай – страны Центральной Азии – Россия – страны Балтии. Большим потенциалом обладает Транссибирская магистраль для привлечения транзитного грузопотока из стран Северо-Восточной Азии. Рост конкурентоспособности российских железных дорог, в свою очередь, напрямую связан с ростом перевалки транзитных грузов в портах стран Балтии.

За последние несколько лет существенно возросло автомобильное сообщение между Россией и Балтикой, причем речь идет как о перевозках грузов, так и пассажиров. Развитие малого и среднего бизнеса в России и в странах Балтии, в сочетании с взаимным интересом со сто-

9. http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=413#top

роны населения, значительно повысило роль автомобильного транспорта в обеспечении транспортного сообщения между странами.

Грузы из России в страны Балтии направляются двумя путями: 1) напрямую через пункты пропуска на границе России и стран Балтии; 2) транзитом через территорию Республики Беларусь. «Транзит через Белоруссию имеет устойчивую тенденцию к росту, в основном за счет привлечения новых грузовладельцев из азиатского региона. В 2010 г. объем транзитных грузов через Белоруссию составил 30,3 млн тонн, из которых около 40% грузов предназначались Латвии, 28% – Калининградской области и 12% – Литве. По прогнозам специалистов, интенсивность транспортного сообщения на данном направлении в ближайшие годы будет возрастать, чему в немалой степени будет способствовать формирование единого экономического пространства между Россией, Белоруссией и Казахстаном»¹⁰.

В целом следует признать: на протяжении двадцати лет, прошедших с момента распада Советского Союза, транспортная политика России, Белоруссии и стран Балтии формировалась под влиянием стремления первых сократить свою транзитную зависимость от вторых и встречных попыток балтийских портов сохранить спрос на свои услуги у России, Белоруссии и других постсоветских государств. Однако ситуация постепенно начинает меняться, и все чаще звучат призывы из России, Белоруссии и стран Балтии прекратить конкурировать между собой и начать реализовывать совместную долгосрочную политику по привлечению грузов из динамичного Азиатско-Тихоокеанского региона, ищущего стабильные пути транспортировки грузов на Запад.

Так, в частности, министр путей сообщения Латвии А. Матисс в рамках Международного транспортного форума в Лейпциге отметил, что «Латвии и России важно

10. РСМД : Будущее транспортно-логистических связей России. 22 мая 2012.

продолжать диалог о взаимно согласованном развитии транспортной инфраструктуры, а также увеличивать пропускную способность железнодорожных и автомобильных пограничных пунктов пропуска. Министр высоко оценил конструктивное и плодотворное сотрудничество с Россией в транспортном секторе и на уровне министерств, и на уровне латвийско-российской межправительственной комиссии, и экспертных групп, подчеркнув при этом необходимость продолжать развивать транспортный коридор Восток–Запад в области автомобильного и железнодорожного сообщений»¹¹.

АО «Литовские железные дороги» является важнейшим партнером БЖД в выполнении международных грузоперевозок. По итогам 2012 г. в сообщении с Литвой перевезено 19 млн т грузов. Соседнее государство обеспечивает для Беларуси оптимальные транспортно-логистические схемы доставки экспортно-импортных грузов, в том числе калийных удобрений, нефтепродуктов, черных металлов. Через Клайпедский порт в 2012 г. перевезено почти 12 млн тонн. Каждая третья тонна грузов в порту является белорусской. Для привлечения грузопотоков на клайпедском направлении Белорусская и Литовская железные дороги совместно со стивидорными компаниями Литвы проводят работу по оптимизации транспортно-логистических схем доставки грузов для обеспечения их конкурентоспособности с альтернативными вариантами на паритетных принципах¹².

Латвия имеет развитую портовую и транзитную железнодорожную инфраструктуру на пути от востока к общему рынку Евросоюза. По сообщению председателя латвийской железнодорожной компании *Latvijas Dzelzceļš (LDz)* объем грузоперевозок в 2013 г. будет вполне достойным, хотя они и сократятся по сравнению с 2012 г. на 10–15% до 55 млн т (в 2012 г. было перевезено 60,6 млн т, что было на 2% больше, чем в 2011 г.); среди основных причин уменьшения

11. <http://rus.tv.net.lv>. 23.05.2013.

12. Балтийский курс. 2013. 18 апр.

потоков было названо падение спроса на каменный уголь в Европе¹³.

В настоящее время состояние подвижного состава и возможность оперативно доставить с его помощью груз по месту назначения является одним из главных факторов конкурентоспособности балтийских перевозчиков. Это получает высокую оценку в странах Центральной Азии. Так, «Узбекистан открывает двери латвийским автоперевозчикам, которые получили дополнительно 1000 разрешений на перевозки в этой стране. Министр путей сообщения Латвии А.Матисс отметил, что для развития экономического сотрудничества обеих стран важно их географическое положение. Узбекистан является важным сухопутным узлом транзита между Европой и Азией»¹⁴.

Президент Туркмении Г. Бердымухамедов надеется на сотрудничество с Латвией по обеспечению международных перевозок между регионами Балтийского и Черного морей. По его мнению, у Латвии и Туркменистана хорошие перспективы сотрудничества в развитии железнодорожных контейнерных перевозок: Туркменистан находится на пересечении мировых транспортных коридоров как с Севера на Юг, так и с Запада на Восток. Латвия обладает развитой инфраструктурой с морскими портами, играющими важную роль в функционировании международных грузоперевозок¹⁵.

По мнению президента Латвии Андриса Берзиньша, «интерес к экономическому сотрудничеству между латвийскими и туркменскими предпринимателями вырос, географическое положение Латвии и Туркмении, уже существующие межрегиональные маршруты и проявленный другими государствами интерес заставляют серьезно обдумывать создание взаимосвязанных торговых коридоров от латвийских

13. АТИ-Медиа, Информационный портал о грузоперевозках и логистике. 2013. 28 мая.

14. Бизнес и Балтия. 2013. 18 апр.

15. <http://iphone.znews.lv/ru/business/page:7> (2013-05-20)

портов на берегу Балтийского моря до Туркменбаши на Каспийском море и еще дальше на восток»¹⁶.

Туркмения и Литва также рассматривают возможности расширения взаимовыгодного партнерства в транспортно-коммуникационной сфере. При этом Литва готова предоставить Туркмении весь свой опыт в области портового хозяйства и логистики, морского транспорта и судостроения для создания нового транспортного маршрута, соединяющего регионы Каспийского, Черного и Балтийского морей¹⁷. В этом контексте важную роль могут сыграть контейнерные поезда «Викинг» и «Зубр», соединяющие регулярными рейсами порты Балтии и Украины через Минск и Киев, маршруты которых продлеваются в страны Южного Кавказа и Центральной Азии. «Викинг» – совместный инновационный проект трех стран Балтии, объединяющий Балтийское и Черное моря. Маршрут Ильичевск–Киев–Минск–Вильнюс–Клайпеда протяженностью 1734 км поезд преодолевает за 52 часа. За десять лет «Викинг» перевез более 4,8 млн т грузов¹⁸.

В 2013 г. исполняется 10 лет со дня запуска контейнерного поезда «Балтика Транзит», который доставляет грузы из прибалтийских портов в республики Центральной Азии. В 2011 г. было подписано соглашение о курсировании контейнерно-контрейлерного поезда «Балтика-Транзит-2». Соглашение заключено между АО «НК „Казакстан темір жолы“», ГАО «Латвийские железные дороги» (LDz), АО «Эстонские железные дороги» (Eesti Raudtee) и Транспортной группой «ФЕСКО» с целью осуществления международных мультимодальных перевозок. Контейнерный поезд «Балтика-Транзит-2» соединил Таллин с Алматы и позволил сэкономить до 30 дней при транспортировке грузов из Китая в Европу, поскольку между Казахстаном и Россией в рамках Таможенного союза не

16. Балтийский курс, Рига. 2013. 15 мая.

17. ELTA Lithuania News Agency, June 18, 2013.

18. Балтийский курс. Вильнюс. 2013. 11 июля.

существует проверки на границе. Интерес к Эстонии со стороны Казахстана не случаен, учитывая хорошие возможности для выхода через Эстонию в северные страны Европы¹⁹.

На заседании латвийско-казахстанской межправительственной комиссии стороны выразили готовность расширять деловые отношения, совместно работать над привлечением инвесторов и содействовать сотрудничеству между латвийскими и казахстанскими компаниями. В последние годы объемы грузов из Казахстана растут: в 2011 г. их доля составила 3,4%, в 2012 г. – 4,1% от общего объема грузов. Президент Андрис Берзиньш на переговорах подчеркнул, что Латвия видит в Казахстане важного партнера. Важнейшими задачами сотрудничества в сфере транспорта между Латвией и Казахстаном является развитие контейнерных перевозок и авиасообщения. Казахстан стремится увеличивать объемы грузопотоков через латвийские порты и не только отправлять грузы, но и организовывать грузопотоки между Европой и Азией²⁰.

Новый этап сотрудничества в сфере транспорта между этими странами начался в июне 2013 г., когда казахстанская компания логистики Kedentransservis, основная деятельность которой связана с организацией перевозок контейнерными поездами между Китаем и Европой, подписав договор о сотрудничестве с предприятием группы латвийской железнодорожной компании Latvijas dzelzceļš (LDz) – LDz Cargo logistika, стала официальным агентом казахстанской компании на территории Латвии и теперь вправе заключать от её имени договоры на организацию грузоперевозок. Таким образом, в Латвии появилась возможность привлечь новых клиентов в Европе и Азии²¹.

Крупные инфраструктурные проекты в Литве, Латвии и Эстонии – некая альтернатива российской стратегии

19. Балтийский курс. Таллин. 2012. 28 дек.

20. Балтийский курс. Рига. 2013. 8 февр.

21. Бизнес и Балтия. 2013. 6 июня.

экономической реинтеграции постсоветского пространства. Экономическим приоритетом России является создание на территории СНГ Евразийского экономического пространства с разветвленными экономическими связями и налаженной системой экономической взаимопомощи. Литва, Латвия и Эстония, существующие в рамках ЕС, при определенных условиях могут столкнуться с ограничительной практикой сотрудничества с государствами—участниками интеграционного проекта. По мнению А. Носовича, такие крупные объекты инфраструктуры балтийских стран, как морские порты и железнодорожная сеть, могут оказаться нерентабельными в случае отказа восточных партнеров от пользования ими и нанести странам серьезный экономический ущерб. Поэтому задачей стран Балтии в обозримом будущем становится предоставление качественных транспортно-логистических услуг. Одним из проявлений решения такой задачи стало решение о строительстве Вильнюсского логистического центра в непосредственной близости от границы с Белоруссией. Литовские железные дороги (Lietuvos Gelezinkeliai) приняли в мае 2013 г. Общий объем финансирования проекта составит около 40 млн долл. (104 млн литов), 85% средств выделит Евросоюз, а 15% — Литовские железные дороги. Данный проект будет ориентирован на страны Таможенного союза ²². В Муугаском порту в сентябре 2013 г. сдана в эксплуатацию первая очередь современного логистического центра площадью 25 тыс. кв. м, который предназначен для обработки товаров широкого потребления. Складской комплекс возводит крупная бельгийская компания Katoen Natie. Инвестиции в проект составляют 30 млн евро, будет обеспечено 60 рабочих мест. Инвесторы рассчитывают, что Муугаский центр логистики станет воротами для грузов из Европы, идущих в Россию и страны СНГ. К 2015 г. это будет крупнейший центр логистики в Эстонии. Представители

22. АТИ-Медиа, Информационный портал о грузоперевозках и логистике. 2013. 14 мая.

Таллиннского порта заявили, что хотят увеличить к 2020 г. объем внешнеторгового грузооборота до 43,2 млн т²³.

В свою очередь, Россия старается развивать свои балтийские порты. Предполагается, что к 2030 г. внешнеторговые потоки России, проходящие через балтийские порты, составят до 5% от общего потока, то есть через Эстонию будет проходить до 5 млн т грузов в год²⁴. Чьи усилия окажутся эффективнее — покажет время.

23. Балтийский курс. Таллин. 2013. 21 мая.

24. Балтийский курс. Таллин. 2013. 11 окт.

*Л.В. Фокина**

Проблемы и противоречия развития транспорта Республики Молдова

Общая характеристика транспорта

В советское время транспорт Молдовы выполнял важные транзитные функции, обеспечивая внешнеторговые связи СССР с Румынией и Болгарией. Кроме того, большие объемы перевозок были связаны с межреспубликанскими торгово-экономическими отношениями. После распада СССР объем перевозок многократно сократился в связи с деиндустриализацией молдавской экономики, сокращением торговли со странами СНГ и их торговли с Румынией и Болгарией. Причем спад в грузовых перевозках был значительно сильнее, чем пассажирских перевозок и ВВП страны. Наибольшее сокращение перевозок грузов произошло в 1999 г., а перевозок пассажиров – в 2000 г.

* Фокина Людмила Васильевна, научный сотрудник Сектора экономического развития постсоветских стран ИЭ РАН.

Таблица 1. Динамика объема перевозки грузов и пассажиров предприятиями транспорта в 1992–2000 гг. (в % к 1991 г.) и в 2001–2012 гг. (в % к 2000 г.) в сравнении с динамикой ВВП

Индексы \ Год	1992	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Грузоперевозки	55	17	16	17	15	9	10
Пассажиropеревозки	87	69	63	57	65	69	55
ВВП	71	49	48	45	47	43	41
Индексы \ Год	2001	2005	2008	2009	2010	2011	2012
Грузоперевозки	121	146	152	79	87	98	95
Пассажиropеревозки	65	97	99	89	71	73	73
ВВП	106	141	164	154	165	176	175

Источник: 10 лет Содружества Независимых Государств (1991–2000). Статистический сборник. М., 2001. С.29,32; Статистический ежегодник. Содружество Независимых Государств в 2012 году. М., 2013. С.60; Национальное бюро статистики Республики Молдова. Пассажиpские перевозки по видам общественного транспорта (2000–2012). www.statistica.md

Тенденция спада перевозочной деятельности была переломлена лишь в начале 2000-х годов. В последующий период, в 2001–2012 гг., хотя рост ВВП и привел к частичному восстановлению объемов перевозок, но они не достигли уровня 1991 г. При этом динамика ВВП была значительно выше, чем динамика перевозок, что связано с ускоренным ростом сферы услуг.

Транспортную систему РМ составляют железнодорожный, автомобильный, воздушный, водный и трубопроводный транспорт. Молдова имеет довольно густую транспортную сеть. Протяженность автомобильных дорог в 2012 г. составила 9,4 тыс. км, железных дорог – 1150 км, внутренних водных путей – 0,6 тыс. км¹. Протяженность сети магистральных газопроводов, по которым импортируется газ и осуществляется транзитная прокачка, равняется 1,7 тыс. км².

В структуре грузооборота транспорта страны выделяются автомобильный, трубопроводный и железнодорожный

1. СНГ в 2012 г. МГСК СНГ. М., 2013. С.401.

2. Молдова. Обзор энергетического рынка. http://www.inogate.org/index.php?option=com_inogate&view=countrysector&id=111&lang=ru

транспорт (табл.2). Обращает на себя внимание устойчивое сокращение работы железнодорожного транспорта и рост автомобильного.

Таблица 2. Грузооборот предприятий транспорта Молдовы

Вид транспорта	Грузооборот, млн т/км				% к итогу			
	2000*	2005*	2008	2012	2000*	2005*	2008	2012
Все виды транспорта, в том числе:	2064	4369	6343	4903	100,0	100,0	100,0	100,0
Железнодорожный	1513	3053	2873	960	73,4	69,9	45,3	19,6
Трубопроводный	-	-	1427	1211	-	-	22,5	24,7
Внутренний водный	0,1	0,4	0,8	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Автомобильный	547	1315	2041	2730	26,6	30,1	32,2	55,7
Воздушный	1,4	1,1	1,2	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0

* Без трубопроводного транспорта.

Источник: СНГ в 2012 г. МГСК СНГ. М., 2013. С. 400.

Еще лучше это прослеживается по показателю перевозок грузов (табл. 3). По сравнению с 2005 г. объемы перевозок грузов по железным дорогам сократились в 2,8 раза, а автомобильным транспортом увеличились в 1,5 раза.

Таблица 3. Перевозки грузов предприятиями транспорта Молдовы

Вид транспорта	млн т				% к итогу			
	2000*	2005*	2008	2012	2000*	2005*	2008	2012
Все виды транспорта, в том числе:	11,1	16,2	37,3	28,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Железнодорожный	8,2	11,7	11,0	4,1	73,9	72,2	29,6	14,7
Трубопроводный	-	-	19,6	16,9	-	-	52,5	60,5
Внутренний водный	0,0	0,1	0,2	0,1	0,0	0,6	0,5	0,4
Автомобильный	2,9	4,4	6,5	6,8	26,1	27,2	17,4	24,4
Воздушный, тыс.т.	1,4	0,8	0,8	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0

* Без трубопроводного транспорта.

Источник: СНГ в 2012 г. МГСК СНГ. М., 2013. С. 400.

В целом за годы независимости произошли серьезные изменения в структуре перевозок молдавского транспорта, которые отражают как состояние национальной экономики, так и отдельных видов транспорта. На динамике перевозок, безусловно, сказывается дезинтеграция с Приднестровьем.

Основная задача транспорта заключается в удовлетворении потребности населения в передвижении, обеспечении торгово-экономических связей в пределах национальной экономики и с внешними рынками. Из-за слабого развития транспортной инфраструктуры высоки транспортные издержки, что сдерживает экономический рост и развитие внешнеторговых связей, понижает инвестиционную привлекательность страны. Высокие издержки связаны не только с низким качеством транспортного обслуживания, но и постоянным ростом транспортных тарифов. Современное состояние транспортной инфраструктуры республики препятствует внешнеторговому обмену Молдовы с другими странами, превращая ее в транспортно-логистический мост между ЕС и странами СНГ. Необходимо также отметить, что по объемам грузооборота и грузовых перевозок Молдова уступает большинству стран СНГ.

Железнодорожный транспорт

Стратегическую роль в экономическом развитии Молдовы играет железнодорожный транспорт. Магистральный железнодорожный транспорт остается одной из ведущих отраслей экономики и важным звеном транспортной системы страны.

В 2007 г. Молдова утвердила транспортную стратегию, направленную на процесс реструктуризации. Начатые реформы проходили в контексте планов по интегрированию страны в ЕС и улучшению положения Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» (ЖДМ). Реформы проходят в условиях, когда оборудование, инфраструктура, подвижной состав морально и физически устарели. Под угрозой безопасность движения. Инвесторы не хотят вкладываться в модернизацию железных дорог. Объем грузовых перевозок по стране с каждым годом сокращается, пассажирские перевозки убыточны: себестоимость пере-

возки пассажира вдвое выше стоимости билета. Доходов железной дороги едва хватает на топливо и зарплату персонала. Железнодорожники медленно погружаются в пучину банкротства. Главной задачей считается ремонт подвижного состава. Спасение же ГП «ЖДМ», по мнению некоторых экспертов, в развитии транзитных перевозок грузов и пассажиров³. При этом следует отметить, что собственных средств на полноценную модернизацию отрасли у Молдовы было недостаточно.

Специфика железнодорожных сетей республики заключается в том, что благодаря своему географическому расположению она может стать важным звеном в транспортных связях Европы и Азии. Линии железных дорог соединяют главные экономические центры – Кишинев, Бендеры, Тирасполь и Бельцы. Они следуют также к Бухаресту в Румынии, в Одессу, Киев, Черновцы, Львов и другие города Украины. В Молдове соприкасаются железнодорожные линии разной колеи – 1435 мм европейского стандарта и 1520 мм постсоветского стандарта. В Молдове имеются два пункта перестановки колесных пар на пограничных станциях Унгены и Кагул.

В настоящее время ГП «ЖДМ» при поддержке ЕС приступило к модернизации железнодорожного транспорта. Прежде всего Молдова заинтересована в модернизации инфраструктуры на участке, граничащем с Евросоюзом, а также модернизации всего парка подвижного состава в целях снижения энергопотребления и степени загрязнения окружающей среды. В этом вопросе большое значение придается реализации крупномасштабных проектов. К ним относятся: железнодорожные пути Кишинев–Унгены, Кагул–Джурджулешть, строительство современного логистического терминала, а также проекты по модернизации, направленные на увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок в направлении Казахстан–

3. Ладыженский А. Будущее железной дороги Молдовы // Ведомости Молдовы. 2013. 28 июня. http://www.vedomosti.md/news/Est_Li_Budushchee_U_Zheleznoi_Dorogi_Moldovy

Россия—Украина—Молдова—Евросоюз. ГП «ЖДМ» имеет немаловажное значение для интегрирования 9-го Панъевропейского коридора в европейскую железнодорожную сеть, а также в будущие связи между Западной и Восточной Европой. Причем для грузового сообщения Молдовы главная роль отводится эффективной взаимосвязи ГП «ЖДМ» с Евросоюзом через Румынию.

В тарифной политике в отношении транзита Молдова руководствуется положениями Концепции установления согласованной тарифной политики на железнодорожном транспорте государств—участников СНГ от 18 октября 1996 г. и Тарифного соглашения железнодорожных администраций государств—участников СНГ.

В частности, на 2012 г. Государственным предприятием «Железная дорога Молдовы» были установлены тарифные ставки на перевозку транзитных грузов, которые позволили увеличить объемы транзитных перевозок⁴.

В целях реализации этих проектов в мае 2012 г. ГП «ЖДМ» стало ассоциированным членом Европейского сообщества железных дорог и инфраструктурных компаний (ЕСЖД). Одновременно оно является и полноправным членом организации ОСЖД и Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ.

В конце 2012 г. Молдова присоединилась к международному проекту «Зубр», а весной 2013 г. — к аналогичному проекту «Викинг». И тот и другой связаны с налаживанием регулярного движения контейнерных поездов между портами Балтики и Черного моря. Маршруты проходят через Украину, Белоруссию, соединяя цепь морских контейнерных линий Клайпеды («Викинг»), Риги и Таллина («Зубр») с регионами Черного, Средиземного и Каспийского морей. Сотрудничество участников проекта предполагает упрощенный таможенный контроль грузов.

4. Информация за 2012 год о ходе выполнения решений Совета глав правительств СНГ от 18 октября 1996 года о Концепции установления согласованной Тарифной политики на железнодорожном транспорте государств—участников СНГ // www.mintrans.ru/upload/iblock/bda/pril34.doc

Важно отметить, что в программу деятельности правительства РМ и на 2014 г. включена реструктуризация и модернизация ГП «ЖДМ». При этом следует подчеркнуть, что реализацию проектов финансирует Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР). Он инвестирует в проект модернизации поездов и локомотивов 25 млн евро. Кроме того, при финансовой поддержке Европейского инвестиционного банка (ЕИБ) будет реализован и другой проект по реабилитации железнодорожной инфраструктуры на 25 млн евро ⁵.

Но получение Молдовой инвестиций международные финансовые организации связывают с выполнением ряда условий. По территории страны транзитные составы должны проходить со скоростью: пассажирские – 140 км/ч, грузовые – 90 км/ч. Для этого необходимо заменить подвижной состав и представить международным операторам-перевозчикам национальный режим. Транзитные грузовые поезда в ближайшее время будут формироваться грузоподъемностью 10–15 тыс. т. Но технические данные многих устройств железной дороги Молдовы не соответствуют стандартам. Согласно международным нормам минимальная длина платформы должна быть не менее 400 метров, минимальная длина подъездного пути – не менее 750 метров. Путей должно быть минимально два. Железнодорожные переезды в одном уровне с автомобильными запрещены. Иными словами, инфраструктура железной дороги Молдовы ко всем этим требованиям не готова.

В этой связи интересное мнение высказал молдавский предприниматель Ренато Усатый. Он отметил, что «ситуация с железнодорожным транспортом в Молдове катастрофична. Правительство не помогало отрасли более 20 лет. Оборудование, инфраструктура, подвижной состав морально и физически устарели. Грузовые перевозки с каждым годом сокращаются, а пассажирские перевозки в целом убыточ-

5. ЕБРР и ЕИБ вложат 50 миллионов евро в модернизацию «ЖДМ» //ru.publika.md/tag/link_777821. 2013.11.09.// www.publika.md 2013.22.07.

ны. Сейчас 60% инфраструктуры ГП «ЖДМ» находится в плачевном состоянии. Требуется капитальный ремонт более 270 км железнодорожного пути. На это необходимо почти 300 млн леев. У бюджета страны нет 3–4 млрд евро, чтобы модернизировать отрасль. В этой связи наилучшим решением в данной ситуации было бы передать железную дорогу в концессию надежным компаниям. Концессия сохранит объекты железнодорожной инфраструктуры в государственной собственности, а следовательно, по окончании срока концессии государство остается собственником модернизированной инфраструктуры»⁶. Более того, с точки зрения Р. Усатого, единственной корпорацией, которая в состоянии инвестировать и полностью реанимировать Молдавскую железную дорогу, являются «РЖД России». Аналогичного мнения придерживаются многие эксперты, считая главным, что можно будет использовать транзитные перевозки грузов и пассажиров для спасения железной дороги Молдовы. Проект включает реконструкцию путевого хозяйства, модернизацию всей системы сигнализации и связи и др.⁷

Автотранспорт

После 2000 г. перевозки автомобильным транспортом по сравнению с железнодорожным росли довольно устойчиво (табл. 2 и 3). Следует отметить, что официальная статистика не полностью отражает объемы перевозочной деятельности автотранспорта, поскольку значительная ее часть остается в тени, особенно при перевозках на небольшие расстояния. Наиболее динамичны международные сообщения: внешнеторговые и транзитные. С 1992 г. действует Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Молдовы (АИТА), которая обеспечивает интересы автотран-

6. Усатый Р. Единственное спасение для молдавских железных дорог – отдать их одному из мировых лидеров // Молдавские ведомости. № 77 (1693). 2013.12 июля. www.vedomosti.md

7. Там же.

спортных предприятий, работающих с зарубежными партнерами.

Одной из главных проблем молдавского автотранспорта является необходимость постоянного обновления парка большегрузных автомобилей. Уже несколько лет АІТА ведет переговоры с властными структурами о важности создания для этого необходимых условий. Основным препятствием для ввоза новых автомобилей остаются высокие таможенные пошлины и НДС, прежде всего процедура его возврата⁸.

Другая проблема связана с плохим состоянием автодорог. В 1992 г. 70% сети автомобильных дорог Молдовы находилось в хорошем или удовлетворительном состоянии, а в конце 2006 г. уже только 7% сети автомобильных дорог находилось в таком состоянии, а 93% – в плохом или очень плохом⁹. В 1995 г. Всемирный банк проанализировал ситуацию в транспортной отрасли Молдовы. В его докладе отмечалось, что максимальный спад был зафиксирован на автомобильном транспорте. Кроме того, он характеризовался не только снижением интенсивности движения, но также острой нехваткой средств на содержание дорог.

К сожалению, эта характеристика Всемирного банка актуальна и для нынешней ситуации. Процесс разрушения дорог в стране достиг критического уровня, они нуждаются либо в срочном ремонте в кратчайшие сроки, либо в полной реабилитации¹⁰. В этой связи следует отметить, что еще в 2008 г. Молдова приняла важный документ – «Стратегию развития инфраструктуры наземного транспорта на 2008–2017 годы». Она разрабатывалась под руководством и на средства западных доноров. В соответствии со стратегией, расходы на реабилитацию дорог и их содержание должны

8. Кочубей Е. Владимир Флоря: наши транспортники – элита европейских перевозок // Молдавские ведомости. 2012. 28 сент. http://www.vedomosti.md/news/Vladimir_Florya_Nashi_Transportniki_Eto_Elita_Evropeiskih_Avtoperevozk

9. См.: Постановление № 85 от 01.02.2008 об утверждении Стратегии инфраструктуры наземного транспорта на 2008–2017 годы. Опубликовано в: Мониторул Официал Республики Молдова. 2008. № 30–31. 12. февр.

10. Дороги Молдовы – проблема номер один молдавской экономики // ava.md 2011.24. 03.

были составить около 4 млрд леев в год. В то же время на практике в бюджете на 2011–2013 гг. на эти цели было предусмотрено всего около трети расчетной минимальной потребности. По мнению экспертов, если бы транспортная инфраструктура не была в деградированном состоянии, то Молдова могла бы более эффективно использовать свое положение между ЕС и СНГ. Она также могла бы играть немалую роль в обеспечении важных маршрутов перевозок в северном регионе Черного моря и в сообщении между странами СНГ и Балканским полуостровом. Одновременно следует обратить внимание на то, что и непризнанное Приднестровье географически также расположено на основных магистралах.

Сейчас, в соответствии с мировым рейтингом по качеству дорог, Молдова находится на последнем месте в мире. Об этом свидетельствуют данные Всемирного экономического форума (WEF), в том числе в рейтинге конкурентоспособности (The Global Competitiveness Report 2013–2014), Молдова получила только 1,7 балла из 10 возможных по качеству дорог, заняв 148-е, последнее место¹¹. Все это по сравнению с соседними странами выражается в высоких транспортных издержках. Подобная ситуация на транспорте обуславливает и резкое сокращение количества выделяемых Молдове «дозволов-разрешений» на транзит через соседние страны. Эти причины заставляют иностранные транспортные компании просто объезжать дороги Молдовы. В результате национальная экономика теряет значительные средства от утраченного трафика. В совокупности все нерешенные транспортные проблемы негативно влияют и на другие области экономики. Отрасль, как и вся экономика страны, находится в стагнации. В этой связи одной из главных целей, стоящих перед транспортной инфраструктурой, является, прежде всего, реабилитация автодорожной и железнодорожной сетей.

11. Молдавские дороги самые плохие в мире // <http://point.md> 2013.17.09.

Водный транспорт

Водный транспорт Молдовы начал восстанавливаться на основе принятой концепции, рассчитанной на 2008–2011 гг. В соответствии с этим документом главное внимание было направлено на реформирование отрасли и ее включение в европейскую и мировую транспортную систему. Сейчас Молдова имеет один морской и четыре речных порта: Свободный международный морской порт «Джурджулешть» на Дунае, Унгенский порт на р.Прут, Бендерский речной порт, Рыбницкий речной порт и Варницкий грузовой порт на Днестре.

Особенно важным моментом для страны явилось получение выхода к морю – 800 метров вдоль Дуная (подаренных Украиной), которые стали гаванью морского порта «Джурджулешть» площадью примерно в 300 га. Следует обратить внимание, что Молдова изначально не претендовала на специализацию морских перевозок. Своей главной специализацией она считала переадресацию грузов в контейнеры, которые дальше должны были двигаться по морю. Пассажирский порт на Дунае был сдан в эксплуатацию в марте 2010 г. Причем несколько ранее в этом порту был открыт грузовой зерновой терминал пропускной способностью в 3 тыс. т в день и при скорости погрузки 300 т в час. Сейчас Джурджулештский международный порт охватывает территорию в 120 га, являясь свободной экономической зоной. К концу 2013 г. международный порт «Джурджулешть» планирует удвоить объем услуг по транспортировке грузов между терминалами «Constanta Sud» (Румыния) и Джурджулешть¹².

Необходимо отметить, что благодаря порту «Джурджулешть» Молдова выходит к VII панъевропейскому транспортному коридору, проходящему по Дунаю, по которому перевозятся грузы 11 государств. Потенциально

12. [http:// www.vesti.md](http://www.vesti.md) 2013.28.03.

многие клиенты хотели бы миновать порт Одессу и транспортировать грузы через Молдову. Кроме того, по Дунаю за последние годы резко увеличилось количество туристических маршрутов. Часть туристов могла бы посетить Молдову.

В 2012 г. Молдова в целях стимулирования развития контейнерных перевозок предложила свои портовые мощности использовать в рамках проекта «Викинг» (Балтийское море – Черное море). Такая инициатива обуславливалась запуском терминала для генеральных и контейнерных грузов в международном порту Джурджулешть. В результате первым сервисом терминала стала контейнерная линия перевозчика Mediterranean Shipping Company (MSC) по маршруту порт Мармара (Турция) – порт Джурджулешть. Оператором и владельцем терминала выступила компания Danube Logistocs – создатель и инвестор порта Джурджулешть. В соответствии с предложением Молдовы, маршрут «Викинг», дополненный терминалом Джурджулешть, проходит по оси Литва – Беларусь – Украина – Молдова – Румыния с конечной точкой порт Констанца. Благодаря открытию международного транспортного коридора, по которому будет курсировать регулярный поезд «Zubr», Молдова получит возможность перевозить товары не только железнодорожным, но и морским путем по Черному и Балтийскому морям. Это будет способствовать росту контейнерных перевозок по маршруту Дунай – Черное море – Балтийское море. Более того, открытие транспортного морского и железнодорожного коридора позволит также снизить транспортные затраты и привлечь внешние транзитные грузопотоки, которые раньше осуществлялись в обход Молдовы. Реализация этого проекта важна для Молдовы и с точки зрения повышения ее региональной роли в качестве транзитной страны по грузоперевозкам. За счет этого объем перевозимых контейнеров предполагается увеличить почти в 3,5 раза – с 1160 контейнеров в 2012 г. до порядка 4000 контейнеров к концу 2013 г.¹³

13. Джурджулешть свяжет Черное и Балтийское моря // <http://resurs.md> 2013.03.04.

Воздушный транспорт

Главные воздушные ворота Молдовы – это Кишиневский аэропорт. На сегодняшний день из аэропорта выполняются полеты 19 авиакомпаний по 30 направлениям. Среди партнеров аэропорта значатся 15 иностранных авиакомпаний и четыре национальных перевозчика. Всего в 2012 г. аэропорт обслужил 1,22 млн пассажиров, что на 16,67% больше, чем в 2011 г. Это рекордный показатель за всю историю существования Кишиневского аэропорта. Грузопоток по итогам 2012 г. составил 2023 т, а почтовые перевозки – 743 т, т.е. на 24,45% больше по сравнению с предыдущим годом¹⁴.

Стремление Молдовы интегрироваться в ЕС нашло свое отражение в ратификации парламентом страны (декабрь 2012 г.) Соглашения об общем авиационном пространстве Молдовы с Евросоюзом¹⁵. Оно предусматривает открытие доступа Молдовы к авиационному рынку ЕС, внедрение высоких стандартов безопасности полетов, либерализацию рынка авиауслуг. Это соглашение крайне важно для авиакомпаний Молдовы, поскольку исключает ограничения по географии полетов и частоте рейсов, открывая доступ к рынку ЕС с населением 500 млн человек. Кроме того, соглашение расширяет возможности для улучшения качества предоставляемых услуг, стимулирования конкуренции на рынке авиауслуг, привлечения в Молдову low-cost авиакомпаний, что снизит цены на авиабилеты.

Сейчас в целях предотвращения возможного банкротства Кишиневского аэропорта руководство страны подготовило его к сдаче в концессию на 49 лет, считая это, в сущности, вынужденной мерой. Главная причина заключается в том, что у государства, как собственника аэропорта, не хватило ни финансовых ресурсов, ни возможностей для того, чтобы он соответствовал современным международ-

14. Информационное агентство «Инфомаркет». Кишинев // www.infomarket.md 2013. 22 янв.

15. Опубликовано в: Monitorul oficial Republicii Moldova. 2013. 25 янв.

ным требованиям¹⁶. Причем Молдове не удалось модернизировать аэропорт даже с помощью кредитов ЕБРР. Кроме того, Кишиневский международный аэропорт конкурируя с другими аэропортами страны, значительно уступал им. Решение о концессии аэропорта было размещено правительством в конце мая 2013 г. В сентябре уже стало известно, что Кишиневский аэропорт перешел под контроль консорциума «Avia Invest», в который входят российская УК «Komaks», которая была объявлена победителем тендера, организованного Министерством экономики Республики Молдова. Интересно, что на этот конкурс были приглашены 7 компаний, однако пять компаний, которые управляют аэропортами в Париже, Мадриде, Лондоне, Вене и Хьюстоне, отказались от участия. Таким образом, участок земли и Кишиневский аэропорт, в соответствии с тендером, на 49 лет перешли в управление УК «Komaks», дочерней компании «Alliance Oil Company», принадлежащей семье Бажаевых.

По соглашению, компания «Komaks» обязана расширить терминал, построить парковки, обновить взлетно-посадочную полосу, перрон, системы освещения. До 2030 г. «Komaks» обязана будет инвестировать в аэропорт 230 млн евро¹⁷.

Пути улучшения позиций Молдовы в европейских транспортных связях

В 2009 г. после парламентских и последовавших за ними президентских выборов было учреждено Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры. В числе приоритетов нового правительства РМ, включенных в Программу его деятельности на 2009–2013 гг. «Европейская

16. В Молдове пассажирские авиаперевозки сократились на 13,5% // <http://www.noi.md> 2013.21.08.

17. Аэропорт Кишинева готовят к сдаче в концессию // <http://www.pan.md> 2013.29.05; <http://ru.publika.md> 2013.04.09.

интеграция, свобода, демократия, благосостояние», в области инфраструктуры и транспорта были обозначены следующие главные цели:

- либерализация и развитие рынков транспорта и связи
- восстановление и модернизация транспортной инфраструктуры, в частности дорожной инфраструктуры, и подключение ее к общеевропейским сетям
- повышение безопасности дорожного движения и сокращение количества дорожных происшествий
- создание интегрированной и эффективной инфраструктуры связи, направленной на повышение конкурентоспособности национальной экономики и обеспечение доступа всех категорий пользователей к услугам информационного общества

Молдова присоединилась к Концепции стратегического развития железнодорожного транспорта в СНГ до 2020 г., утвержденной в 2011 г. Советом глав правительств стран Содружества. Такое решение обуславливалось, прежде всего, тем, что на долю стран СНГ приходится примерно 90% международных грузоперевозок, осуществляемых ГП «ЖДМ» Молдовы. Другим важным фактором в пользу подписания Концепции является то, что все железные дороги СНГ используют единую технологию функционирования железнодорожных путей – широкую колею 1520 мм¹⁸.

Тем не менее пока никаких существенных подвижек в сторону улучшения транспортного обслуживания экономики не произошло. По индексу эффективности логистики Молдова в 2012 г. расположилась на 132-м месте среди 155 рейтингуемых стран, немного уступая Кыргызстану (130-е место) и слегка опережая Таджикистан (136-е место)¹⁹. Весной 2013 г. правительство Молдовы утвердило «Стратегию в сфере транспорта и логистики на 2013–

18. Новости Беларуси. Белорусское Телеграфное Агентство // БЕЛТА. 2013. 20 янв.

19. Connecting to Compete. Trade Logistic in the World Economy/ 2012. http://siteresources.worldbank.org/TRADE/Resources/239070-1336654966193/LPI_2012_final.pdf#

2022 годы» (04.09.2013 г.). Для восстановления отрасли в течение следующих восьми лет планируется инвестировать более 2 млрд евро непосредственно в дорожное хозяйство, 500 млн евро предназначено для железнодорожного сектора, 55 млн евро – для авиации и 18 млн евро – на развитие водного сообщения. Свыше 70 млн евро планируется выделить на упрощение торговых процедур. Министр транспорта Молдовы В. Ботнарь считает, что после внедрения Стратегии страна станет более привлекательной для международных перевозчиков. Он заявил, что «мы продолжим улучшать авиационную инфраструктуру, чтобы создать предпосылки для прихода на наш рынок компаний лоу-кост и соответственно для снижения стоимости билетов. Министерство планирует восстановить судоходство по Днестру и Пруту, а также расширить подъездные пути вблизи границы. Согласно проекту, разработанному Министерством транспорта, половина средств поступит от внешних партнеров»²⁰.

Принятые программы в конечном итоге призваны более полно использовать благоприятное положение республики в центре Европы, на границе с ЕС и СНГ, через поэтапное формирование транспортно-логистического кластера, обслуживающего торговлю стран СНГ и Южной Европы. Страна могла бы стать одним из операторов логистики грузов и международной почты. Благодаря этому в стране появилось бы большое количество новых рабочих мест.

По мнению некоторых экспертов, следует обратить особое внимание на транзитную перевозку контейнеров. Перевозка одной тонны груза в контейнерах дает прибыль железной дороге в 10-15 раз больше, чем практикуемая нами перевозка грузов навалом. Преимущества должны отдаваться контейнерным перевозкам, когда на платформу грузятся автомашины с грузом. Доехав до пункта назначения, фура съезжает с платформы и далее едет своим ходом.

20. Правительство утвердило Стратегию транспорта и логистики // <http://ru.publika.md> 2013.04.09.

В 2012 г. была выдвинута идея проложить от Унген до Кишинева (107 км) европейскую колею шириной 1435 мм, что, по мнению генерального директора ГП «ЖДМ» Виталия Струнэ, позволит создать в столице крупный логистический центр ²¹. По мнению же других экспертов, такое строительство может привести к прекращению деятельности железной дороги Молдовы на три-пять лет ²².

Что касается генеральной линии развития, то можно согласиться с рядом молдавских экспертов и представителей партий. В частности, приведем мнение И.Додона, который считает, что будущее Молдовы – это экономика, которая будет основываться на услугах. Услуги финансовой отрасли, услуги ИТ, услуги в качестве хабов – транзитные услуги. «Если мы это не построим, отметил И. Додон, через 4–5–10 лет у Молдовы будут очень серьезные проблемы» ²³.

21. Молдова имеет высокий потенциал транзита грузов на евразийскую платформу. <http://moldovan.railwaysummit.com/?p=352&lang=ru>

22. Ладыженский А. Будущее железной дороги Молдовы // Ведомости Молдовы. 2013. 28 июня. http://www.vedomosti.md/news/Est_Li_Budushchee_U_Zheleznoi_Dorogi_Moldovy

23. Додон И. Молдавия и Таможенный союз: за и против // Русское единство. <http://rusedin.ru> 2012.05.07.

А.Г. Пылин*

Транзитный потенциал стран Южного Кавказа

Страны региона, лежащего на стыке Европы и Азии, между Каспийским и Черным морями, между богатыми углеводородами прикаспийскими государствами и их крупными импортерами – ЕС и Турцией, обладают уникальным транзитным потенциалом. В этой связи государства Южного Кавказа находятся в зоне геополитических и экономических интересов мировых и региональных держав. Результатами реализации этих интересов стал транспортный проект ТРАСЕКА, нефтепровод Баку–Тбилиси–Джейхан, газопровод Баку–Тбилиси–Эрзерум и другие проекты. ЕС активно продвигает проект газопровода «Nabucco-West». Если Азербайджан и Грузия посредством упомянутой инфраструктуры активно взаимодействуют со странами ЕС и Турцией, то Армения практически развивается в условиях транспортной изоляции.

Транзитный потенциал Азербайджана во многом определяется его соседством с такими крупными странами, как Россия на севере, Иран на юге и Турция на западе

* Пылин Артем Геннадьевич, к.э.н, н.с. Сектора экономического развития постсоветских стран ИЭ РАН.

(через Нахичеванскую автономную республику). Соседство с Грузией обеспечивает Азербайджану более широкий выход в Турцию, а также через Черное море в страны ЕС. Прикаспийское положение Азербайджана позволяет ему развивать связи со странами Центральной и Юго-Западной Азии. Между тем Азербайджан является нетто-импортером транзитных услуг. За период 2005–2011 гг. экспорт транспортных услуг Азербайджана вырос более чем в три раза и достиг 740,5 млн долл., а импорт – в 2,5 раза и составил 965,8 млн долл. (таблица). Большой объем импорта транспортных услуг обусловлен транзитоемкостью экспорта страны, главные рынки которого располагаются в ЕС, странах Азии (Индия, Индонезия, Израиль и Турция) и США.

Наиболее выраженным транзитным потенциалом обладает Грузия, которая граничит с Россией на севере, Азербайджаном на востоке, Арменией на юго-востоке и Турцией на юго-западе. По территории Грузии осуществляется транзит азербайджанских углеводородов в Турцию и ЕС, а также российского газа в Армению. В 2005–2012 гг. экспорт транспортных услуг Грузии вырос более чем в 2,5 раза и достиг 852,3 млн долл.; импорт рос чуть быстрее и в 2012 г. составил 804,8 млн долл. Грузия – единственная страна Южного Кавказа, которая является чистым экспортером транзитных услуг.

Развитие транзитного потенциала Армении сдерживается региональными конфликтами и нерешенными проблемами. В результате Карабахского конфликта Армения оказалась в транспортной изоляции. Она отделена от России Азербайджаном, с которым фактически находится в состоянии войны, и Грузией, которая из-за конфликта с Россией по поводу Южной Осетии и Абхазии разорвала с ней дипломатические отношения и вышла из СНГ. Другой сосед Армении – Турция выступает стратегическим партнером Азербайджана и по-прежнему держит свои границы закрытыми для Армении. Иран проводит дружественную политику в отношении Армении, но сам находится

во враждебных отношениях с Западом, что накладывает определенные ограничения на их взаимное сотрудничество. За период 2005–2012 гг. экспорт транспортных услуг Армении вырос лишь в 1,9 раза и составил 177,4 млн долл., а импорт – более чем в два раза – до 473,7 млн долл. В итоге Армения является нетто-импортером транзитных услуг, причем с крупным отрицательным сальдо.

Таблица. Транзитный потенциал государств Южного Кавказа, млн долл.

Страны	Показатели	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Азербайджан	Экспорт транспортных услуг	239,5	438,2	637,5	794,2	661,8	643,4	769,8	740,5
	Экспорт транспортных услуг, % ВВП	1,8	2,1	1,9	1,6	1,5	1,2	1,2	1,1
	Баланс торговли транспортными услугами	-140,7	-81,9	78,9	112,9	-142,7	-158,2	-193,8	-225,3
Армения	Экспорт транспортных услуг	93,4	104,3	134,2	138,9	109,2	157,1	176,8	177,4
	Экспорт транспортных услуг, % ВВП	1,9	1,6	1,5	1,2	1,3	1,7	1,7	1,8
	Баланс торговли транспортными услугами	-119,0	-128,8	-228,0	-331,1	-275,0	-291,6	-283,1	-296,4
Грузия	Экспорт транспортных услуг	332,8	412,0	512,6	615,1	624,8	697,4	799,5	852,3
	Экспорт транспортных услуг, % ВВП	5,2	5,3	5,0	4,8	5,8	6,0	5,5	5,4
	Баланс торговли транспортными услугами	44,1	24,1	5,0	-27,9	133,0	142,4	107,4	47,4

Примечание. По данным платежных балансов трех стран.

Источники: составлено и рассчитано по данным World Bank database. World Development Indicators, October 2013.

Среди стран Южного Кавказа наиболее полно использует свое транзитное положение Грузия, где экспорт транспортных услуг устойчиво составляет 5–6% ВВП. В Азербайджане и Армении этот показатель составляет лишь

1–2% ВВП, что во многом объясняется в первом случае крупным размером экономики, а во втором — транспортной блокадой. При этом в последние годы в Армении наметилась определенная тенденция роста данного показателя, а в Азербайджане — спада (таблица).

Развитие транзитного потенциала государств Южного Кавказа тесно связано с добычей и транспортировкой углеводородов в регионе. После образования новых независимых государств развитие транспортных систем на Южном Кавказе преимущественно определялось, с одной стороны, потребностями крупного экспортера углеводородов — Азербайджана, заинтересованного в выходе на мировые рынки сбыта, а с другой — крупными импортерами энергоносителей (ЕС, Турция и США), стремившихся диверсифицировать источники поставок нефти и газа. Однако для этого необходимо было создать новую систему магистральных нефте- и газопроводов, идущих из Азербайджана в Турцию и ЕС. В условиях нагорнокарабахского конфликта между Азербайджаном и Арменией транзитной территорией для прокладки трубопроводов по транспортировке азербайджанских углеводородов была выбрана Грузия.

Первый магистральный экспортный нефтепровод Баку—Новороссийск (мощностью 7 млн т в год) удалось восстановить, реконструировать и сдать в эксплуатацию в 1997 г. Чуть позже, в 1999 г., был построен нефтепровод Баку—Супса (5,7 млн т в год). Однако интенсивный рост добычи нефти на перспективных морских месторождениях Азери—Чыраг—Гюнешли (АЧГ) предопределил строительство более крупных нефтепроводов. И в 2006 г. был сдан в эксплуатацию основной экспортный нефтепровод региона Баку—Тбилиси—Джейхан (БТД) с мощностью 50 млн т в год. С ноября 2008 г. по нефтепроводу БТД началась транспортировка казахской нефти, а с июня 2010 г. — туркменской нефти.

Во второй половине нулевых годов в Азербайджане резко выросла добыча природного газа, достигнув в 2010 г.

15,1 млрд куб. м, что втрое выше показателя пятилетней давности. Основные газовые месторождения – тоже шельфовые: Шах-Дениз, Бахар и АЧГ. По данным ВР, в 2011 г. экспорт газа из Азербайджана составил 7,18 млрд куб. м (до 2007 г. страна была нетто-импортером газа), причем весь этот объем был поставлен по трубопроводам в Турцию (52%), Грузию (23%), Россию (19%) и Иран (6%).

Для реализации растущих объемов добычи собственного природного газа в регионе была также создана система газопроводов. В 2007 г. был построен Южнокавказский газопровод Баку–Тбилиси–Эрзурум (мощностью 20 млрд куб. м в год) для поставок газа с месторождения Шах-Дениз в Турцию. Газопровод Баку–Ново-Филя, идущий от столицы Азербайджана до российской границы (Дагестан), позволяет поставлять в Россию до 14 млрд куб. м газа в год. Газопровод Гази-Магомед–Астара–Бинд-Бианд (10 млрд куб. м в год) соединяет Азербайджан и Иран.

Имеются и некоторые перспективные проекты для экспорта природного газа в ЕС в рамках «Южного газового коридора», среди которых – Трансадриатический газопровод (TAP) и связанный с транспортировкой сжиженного природного газа (СПГ) проект «Азербайджан–Грузия–Румыния Интерконнектор» (AGRI). Продолжается работа по диверсификации экспортных маршрутов доставки азербайджанских углеводородов. Сегодня Азербайджан закладывает базу для транспортировки «большого газа» с уже открытых месторождений Шах-Дениз, Абшерон, Умид (и месторождений перспективных, в районе которых ГНКАР ведет интенсивные поисково-разведочные работы). Так, в июне 2012 г. подписано межправительственное соглашение между Азербайджаном и Турцией о строительстве Трансанатолийского газопровода (TANAP)¹.

1. Трансанатолийский газопровод представляет собой важный энергетический «перешеек» для «Южного газового коридора» и будет пролегать с востока на запад Турции к границе с Болгарией или Грецией.

В конце июня 2013 г. упомянутый Трансадриатический трубопровод был официально выбран консорциумом по разработке азербайджанского газоконденсатного месторождения Шах-Дениз-2 в качестве маршрута транспортировки природного газа на европейские рынки. Вторым трубопроводом, который конкурировал за транспортировку азербайджанского газа в ЕС, был проект «Nabucco West». По сути, данный выбор знаменует начало реализации крупного проекта «Южный газовый коридор», который в перспективе превратит ЕС в основной рынок для азербайджанского газа. Начало строительства ТАР намечено на 2015 г., и первоначальная мощность газопровода составит 10 млрд куб. м в год (с перспективой роста до 20 млрд). По оценкам экспертов, Баку решил выбрать более короткий и экономически выгодный маршрут (по сравнению с «Nabucco West»), чтобы ускорить процесс выхода на европейский газовый рынок. Проект ТАР предполагает транспортировку газа из Каспийского региона через Турцию, Грецию, Албанию и через Адриатическое море на юг Италии и далее – в Западную Европу.

Транзитный потенциал Азербайджана и Грузии может быть также значительно расширен за счет реализации проекта Транскаспийского газопровода (ТКГ), который должен пройти по дну Каспийского моря и обеспечить условия для транспортировки туркменского газа в ЕС. Идею строительства данного газопровода активно продвигают ЕС и США. Переговоры Туркменистана, Азербайджана и ЕС о строительстве ТКГ ведутся с конца 1990-х гг. и активизировались с 2011 г. Однако главной проблемой проекта Транскаспийского газопровода является неопределенный статус Каспийского моря: попытки определить правовой статус Каспия предпринимаются с момента распада СССР. При этом позиции так называемой Каспийской пятерки по вопросу строительства ТКГ существенно расходятся. Как известно, Россия и Иран выступают против подобных проектов без согласования их строительства со всеми прикаспийскими государствами.

Армения также стремится обеспечить себя устойчивыми поставками энергоносителей. Построенный в 2009 г. газопровод из Ирана уменьшил риски прекращения газоснабжения в случае выхода из строя по каким-либо причинам действующего газопровода, идущего из России через Грузию. Планируется также строительство продуктопровода из Ирана.

Реализация транзитного потенциала стран Южного Кавказа определяется их участием в развитии международных транспортных коридоров (МТК): Европа–Кавказ–Азия (ТРАСЕКА) и «Север–Юг». Государствами–участниками программы ТРАСЕКА являются свыше десятка стран, в том числе все три страны рассматриваемого региона. Однако именно для Азербайджана и Грузии развитие транспортных коммуникаций в направлении «Восток–Запад» представляется ключевым. По инициативе руководства Азербайджана и Грузии в сентябре 1998 г. в Баку была проведена международная конференция «ТРАСЕКА – Восстановление исторического Шелкового пути». На основе Программы ТРАСЕКА Европейского союза было подписано «Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа–Кавказ–Азия» и принята Бакинская декларация. За прошедший период с целью выполнения условий Основного многостороннего соглашения в рамках Программы ТРАСЕКА в регионе были проведены важные работы, направленные на развитие транспортной инфраструктуры.

В мае 2011 г. была активизирована работа по строительству железной дороги Баку–Тбилиси–Карс (БТК), которая соединит железнодорожные сети Азербайджана, Грузии и Турции. Осуществление проекта ведется с 2007 г. Новая железнодорожная магистраль будет способствовать увеличению грузооборота и быстрой транспортировке грузов из Азии в Европу. Для этого в Ахалкалаки планируется построить пункт по переводу поездов с существующей в

Грузии колеи на европейскую. Как ожидается, по железнодорожной магистрали БТК будет транспортироваться 30 млн т грузов в год. Однако время завершения строительства неоднократно откладывалось. По последним данным, грузинский участок этой железной дороги будет завершён в 2015 г.

Этот проект – часть ещё более крупного проекта по соединению железных дорог Южного Кавказа с ЕС через Турцию. По программе развития железных дорог Турции, ведётся строительство подводного железнодорожного тоннеля «Мармарай» под проливом Босфор в Стамбуле, что обеспечит прямую связь с общеевропейской сетью железных дорог. В перспективе проект БТК станет частью железнодорожного скоростного коридора Европа–Кавказ–Азия².

В рамках данного проекта планируется также строительство железной дороги из Карса в Нахичеванскую автономную республику (НАР). Строительство новой железнодорожной линии Нахичевань–Карс позволит обеспечить выход в Турцию по железной дороге. Сейчас НАР находится в транспортной блокаде со стороны Армении. Транспортное сообщение с НАР осуществляется либо по воздуху, либо автомобильным транспортом через Иран.

Дальнейшему развитию транзитного потенциала стран региона будет способствовать модернизация и строительство новой транспортной инфраструктуры. Так, например, АО «Грузинская железная дорога» уже приступило к реализации в стране проекта строительства скоростной железной дороги, которая увеличит пропускную способность железных дорог Грузии до 41 млн т грузов в год³. Планируется, что данный проект будет реализован до 2016–2017 гг.

2. Проект «Баку–Тбилиси–Карс» // Georgian Railway. 2012 // Режим доступа: http://www.railway.ge/?web=0&action=page&p_id=291&lang=rus

3. Косолапова Е. Пропускная способность железных дорог Грузии превысит 40 млн тонн // Trend. Азербайджан, Баку, 2013. 23 октября // Режим доступа: <http://www.trend.az/capital/business/2204288.html>

МТК «Север–Юг» призван обеспечить транспортную связь между странами Балтии и Индией через Иран. В сентябре 2000 г. между Россией, Ираном и Индией было подписано Соглашение о создании МТК «Север–Юг». Позднее к данному соглашению присоединились и другие страны, в том числе Азербайджан и Армения. Данный коридор предусматривает три основных маршрута следования грузов относительно Каспийского моря, в том числе по западной ветви: направление Астрахань–Махачкала–Самур, далее по территории Азербайджана до планируемой пограничной станции Астара. По территории Ирана транзит должна обеспечивать строящаяся железная дорога Астара–Решт–Казвин, которая соединит азербайджанскую Астару с иранскими городами.

Соглашение о строительстве данной дороги было подписано тремя сторонами еще в 2005 г. В его рамках предусматривается строительство сегментов железной дороги на территории Ирана и Азербайджана между Астарой и азербайджано-иранской границей, а также реконструкция уже существующей железной дороги в Азербайджане. В 2009 г. иранская сторона приступила к строительству участка железной дороги между Рештом и Казвином. По состоянию на июнь 2013 г. строительство железной дороги было выполнено на 81%⁴. Тогда же заместитель министра дорог и городского строительства Ирана заявил, что железнодорожное сообщение должно начаться до марта 2014 г. Реализация проекта по строительству железной дороги Астара (Азербайджан)–Астара (Иран)–Решт–Казвин позволит создать условия для развития региональных транзитных перевозок из стран Персидского залива, Индийского океана и Юго-Восточной Азии в Россию, скандинавские страны и страны Северной Европы. По данным Iran News, с открытием движения по железной дороге Решт–Казвин по ней можно будет перевозить до 10 млн т различных грузов и 3 млн пассажиров в год.

4. Ализаде Ф. Роль железной дороги заметно возрастает // Зеркало. 2013. 25 июня. Режим доступа: <http://www.zerkalo.az/2013/rol-zheleznoy-dorogi-zametno-vozrastet/>

Участие в МТК «Север–Юг» представляется крайне важным для Армении, которая находится в транспортной блокаде со стороны Азербайджана и Турции. Благодаря этому коридору, связывающему Грузию и Иран через Армению, республика сможет снизить транзитные риски развития экономики, что приобретает особую значимость в случае реализации проекта БТК. В частности, строительство железной дороги Иран–Армения позволит армянской стороне пользоваться альтернативным путем транспортировки энергоресурсов и других товаров, получив выход во внешний мир. В настоящее время все железнодорожное сообщение Армении с зарубежными странами осуществляется только через Грузию.

Приоритетный для Армении проект строительства железной дороги в Иран начинает постепенно реализовываться. В январе 2013 г. Министерство транспорта и связи Армении, инвестиционная компания Rasia (ОАЭ) и Южно-Кавказская железная дорога («дочка» РЖД) подписали соглашение о строительстве Южной железной дороги Армении⁵. Соглашение предполагает строительство железнодорожной ветки между городами Гавар (расположен в 50 км от Еревана возле озера Севан) и Мегри (недалеко от границы с Ираном в южной части страны). Электрифицированная однопутная железнодорожная линия должна стать частью транспортного коридора «Север–Юг», который связывает Черное море и Персидский залив. После завершения проекта новая железная дорога будет интегрирована в существующую железнодорожную сеть Армении и Ирана. Ранее в Армении уже началось широкомасштабное строительство автомагистрали Север–Юг к Черному морю⁶.

Специфика развития транспортных коммуникаций на Южном Кавказе связана с рядом трудностей, в том числе

5. Армения строит новую железную дорогу // Центр транспортных стратегий. 2013. 29 января. Режим доступа: <http://cfts.org.ua/news/51072>

6. Строительство автомагистрали «Север–Юг» к Черному морю стартует в Армении // Центр транспортных стратегий. 2012. 14 сентября. Режим доступа: <http://cfts.org.ua/news/47534>

с наличием в регионе военно-политических конфликтов, что приводит к прекращению действия некоторых трансграничных железнодорожных маршрутов и формированию альтернативных транспортных систем⁷. Так, например, упомянутые проекты строительства железных дорог, реализуемые Азербайджаном и Турцией, Арменией и Ираном, призваны заменить железнодорожные маршруты, на которых ранее прекращено движение поездов: Ереван–Джюльфа–Мегри–Миндживан–Баку и Баку–Тбилиси–Гюмри–Карс. Железнодорожное сообщение между Грузией и Россией (через Абхазию: Сочи–Сухуми–Тбилиси–Ереван) было также прервано еще в начале 1990 гг. Взамен функционируют железнодорожно-паромные переправы: порт Кавказ (Россия) – порт Потти (Грузия), порт Ильичевск (Украина) – порт Потти. Такие перевозки морским путем существенно удлиняют время следования грузов и удорожают их стоимость. Отсутствие железнодорожного сообщения между Россией и Грузией также сдерживает рост их двусторонней торговли.

Реализация транзитного потенциала стран региона обеспечивалась до сих пор преимущественно значительным ростом транспортировки нефти, нефтепродуктов и газа. Этому способствовали не только запуски нефтепровода БТД и Южнокавказского газопровода, но и модернизация действующих и строительство новых морских портов. Так, например, в Грузии с 1999 г. действует нефтяной терминал в порту Супса, а в 2008 г. открыт нефтяной терминал компании ГНКАР в Кулеви. Однако для более широкого использования своего транзитного потенциала странам региона необходимо развивать транспортную инфраструктуру для транспортировки разнообразных грузов, в том числе товаров с высокой степенью обработки. Это особенно важно в контексте обеспечения транзита товаров в направлении Китай–ЕС.

7. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Проблемы интеграции и инновационного развития транспортных систем России и стран Южного Кавказа. М: ЦЭМИ РАН, 2011. С. 7–12.

Для повышения транзитного потенциала странам Южного Кавказа необходимо повышать качество транспортной инфраструктуры, создавать современные логистические центры, развивать пограничные пункты пропуска (ППП). В настоящее время государства региона различаются по уровню развития транспортной инфраструктуры. По данным Всемирного экономического форума (ВЭФ), более высокий уровень развития транспортной инфраструктуры отмечается в Азербайджане (55-е место из 148 стран мира) и Грузии (58), Армения пока несколько отстает по этому показателю (67)⁸. Причем в большей степени развита инфраструктура железнодорожного транспорта, особенно в Грузии (35) и Азербайджане (36). Однако качество автомобильных дорог еще оставляет желать лучшего в Армении (82) и Азербайджане (74), в отличие от Грузии (60). Наиболее высокое качество инфраструктуры воздушного транспорта и портовой инфраструктуры достигнуто в Азербайджане (48-е и 60-е места соответственно).

Страны региона пока сильно отстают по развитию торгово-логистической среды и системы пограничных пунктов пропуска. В рейтинге Всемирного банка по эффективности логистики (индекс LPI) в 2012 г. относительно высокие позиции занимала лишь Грузия (77-е место из 155 стран мира), значительно хуже позиции Армении (100) и Азербайджана (116)⁹. При этом основными проблемами логистики Азербайджана и Армении являются низкая эффективность таможенного и пограничного контроля, компетентность и качество логистических услуг. В этой связи мощным толчком к развитию транзитного потенциала Азербайджана послужит строительство нового международного морского торгового порта в пригороде Баку (поселок Алят), где будет создан большой логистический центр.

8. Schwab K. The Global Competitiveness Report 2013–2014. World Economic Forum. Geneva, 2013. P. 108–109, 114–115, 192–193.

9. Connecting to Compete 2012. Trade Logistics in the Global Economy. The World Bank. Washington, DC 2012.

Строительство нового порта началось в ноябре 2010 г., а завершиться должно в 2015 г. Годовая мощность порта составит 8 млн т груза и 50 тыс. контейнеров, а в полную мощность – 25 млн т и 1 млн контейнеров. В рамках строительства Южной железной дороги (Иран–Армения) обсуждается также возможность строительства логистического центра на базе станции Ерасх¹⁰.

Таким образом, государства Южного Кавказа, благодаря крайне выгодному географическому положению, обладают значительным транзитным потенциалом, возможности которого еще далеко не исчерпаны. Специфика транзитного потенциала региона определяется значительной ролью в нем транспортировки углеводородов при наличии ряда военно-политических конфликтов. В результате Азербайджан и Грузия в большей степени ориентируются на развитие направления «Восток–Запад», тогда как Армения – на «Север – Юг». Решение сохраняющихся военно-политических проблем способствовало бы развитию торговых связей стран региона не только с третьими странами, но и друг с другом.

10. Иран и Армения обсуждают строительство железной дороги между странами // Центр транспортных стратегий. 2013. 5 июля. Режим доступа: http://cfts.org.ua/news/iran_i_armeniya_obsuzhdayut_stroitelstvo_zheleznoy_dorogi_mezhdu_stranami_13113/

*З.А. Дадабаева**

Особенности развития транспорта в Республике Таджикистан

Таджикистан находится во внутренней части материкового массива Евразии, довольно далеко от мирового океана, крупнейших морей, рек, имеет наименее развитый транспортный сектор в регионе и находится в числе стран с высокими транспортными затратами. По индексу эффективности логистики в 2012 г. Таджикистан находился на 136-м месте среди 155 рейтингуемых Всемирным банком стран мира.

Выходы Таджикистана к мировым транспортным артериям пролегают по территориям соседних государств. Поэтому разрыв хозяйственных связей в рамках бывшего Союза поставил экономику Таджикистана в тяжелейшее положение. Страна оказалась в транспортной изоляции. В первую очередь на это повлияла гражданская война: из-за опасности разлозания межнациональных конфликтов были закрыты границы, дороги, а Узбекистан даже ввёл визовый режим с РТ. Осуществление новых экономических связей осложнялось удаленностью республики от мировых

* Дадабаева Зарина Абдурахмановна, д.полит.н., в.н.с. Сектора евразийского регионализма ИЭ РАН.

транспортных артерий, высокой стоимостью перевозок, отсутствием дорог, которые связывали бы Таджикистан с перспективными торгово-экономическими партнерами и соседями по региону – Пакистаном, Индией, Ираном.

Транспортную систему Таджикистана составляют 34 тыс. км автодорог и около тысячи километров железных дорог. Общая протяженность трубопроводов не превышает 600 км¹.

С момента провозглашения независимости стратегической целью Таджикистана объявлен вывод страны из транспортной и коммуникационной изоляции, превращение республики в транзитную страну в рамках концепции проекта «новый Шелковый путь». Необходимость развития транспорта в Таджикистане определяется тем, что это обязательное условие развития экономики страны. Региональные различия в уровне развития во многом объясняются уровнем развития транспорта в регионах.

За 2000–2012 гг. темпы роста грузовых перевозок и ВВП примерно соответствовали друг другу, а динамика пассажирских перевозок была заметно выше, чем ВВП (табл.1). Соотношение темпов перевозок и ВВП отражает структурные процессы в экономике, некий баланс между сферой услуг и реальным производством.

Таблица 1. Индексы перевозок и ВВП в Таджикистане, 2000 г. =100

Показатели	2001	2005	2008	2009	2010	2011	2012
Перевозки грузов	101	155	192	239	251	254	260
Перевозки пассажиров	115	252	291	309	342	324	318
ВВП	110	159	197	205	218	235	252

Источник: СНГ в 2012. МГСК СНГ. М., 2013. С. 25,60,64.

Развитие транспортной инфраструктуры в стране сдерживается отсутствием благоприятных условий для привлечения инвестиций в виде неэффективной налоговой систе-

1. Инвестиционные возможности Таджикистана. <http://www.tajinvest.tj/?q=ru/node/24>

мы, высокой стоимости финансирования, неустойчивых прав собственности,

Стратегия вывода Таджикистана из коммуникационного тупика базируется на двух направлениях: а) развитие транспортной сети в стране, соединение её с международными транспортными автодорогами; б) присоединение республики к международным конвенциям и соглашениям, регулирующим сотрудничество в области транспорта.

Автомобильный транспорт

В структуре грузовых перевозок и грузооборота резко преобладает автотранспорт, на который в 2012 г. пришлось почти 84% перевозок грузов и более – 90% грузооборота таджикского транспорта. Еще выше его доля в пассажироперевозках – 97%, но заметно ниже в пассажирообороте – 72%. Поэтому развитию автотранспорта, прежде всего дорожной сети, в стране уделяется первостепенное внимание.

В нулевые годы была построена дорога, соединяющая Таджикистан с Китаем. Автотрасса Душанбе – Куляб – Калаи-Хумб – Хорог – Мургаб – перевал Кульма – выход на Каракорумское шоссе занимает по общей протяженности чуть более 1000 км и проходит по труднодоступной территории республики. Эксплуатация этой автомагистрали позволила выйти на транспортную сеть Китая, в перспективе Пакистана, Индии и через морские порты этих стран к морским путям. Транзит грузов через Узбекистан является для Таджикистана политически некомфортным, экономически более затратным и долгим. Как считают таджикские эксперты, в связи с этим Таджикистану экономически и политически выгодно освоить южное направление – транспортный коридор до портов Карачи (Пакистан) и Бандар-Аббас (Иран)².

2. Захидов О. О геополитических приоритетах современного Таджикистана. <http://www.intelros.ru/readroom/nz/nz-66/4095-o-geopoliticheskikh-prioritetakh.html>

Выполняя стратегию по выходу из коммуникационного тупика с 2003 г. в республике реализовано 23 государственных проекта на сумму 3,2 млрд сомони (6,3 млрд долл.) За счёт использования бюджетных средств и зарубежных инвестиций построены или реконструированы 1650 км автомобильных дорог, в том числе трассы Мургаб – Кульма – граница Китая, Душанбе – Вахдат – Джиргаталь – граница Кыргызстана, Душанбе – Чанак – граница Узбекистана, Курга-Тюбе – Нижний Пяндж – граница Афганистана³. Введены 27 км туннелей, 109 мостов, проведены противооползневые и берегоукрепительные работы, построены защитные сооружения на лавиноопасных участках.

С учетом протяженности границы Таджикистан можно рассматривать как один из основных транзитных путей в Афганистан. В этой связи особое значение приобретает строительство мостов через приграничную реку Пяндж, развитие сетей дорог и инфраструктуры. С завершением строительства данных объектов и реконструкции дорог на севере Афганистана Таджикистан получит выход к портам и Индийского океана, и Персидского залива.

Первый мост через Пяндж, который соединил две части Бадахшана – таджикскую и афганскую, был достроен осенью 2002 г. при финансовой поддержке Фонда Ага Хана⁴. Стоимость проекта составила 385 тыс. долл. Были достроены мосты в Дарвазском, Ванчском и Ишкашимском районах⁵.

В 2007 г. открыт мост, соединяющий таджикский Нижний Пяндж и афганский Шерхон-Бандар. Объект построен на деньги США, которые в качестве гуманитарной помощи вложили в него 37,1 млн долл. Еще около 900 тыс. долл. было вложено правительством Норвегии. По рас-

3. <http://news.tj/ru/news/m-davlatov-tadzhikistan-prakticheski-vyshel-iz-kommunikatsionnogotupika>

4. Организация Ага Хана по развитию объединяет ряд частных, международных, неконфессиональных учреждений, работающих в интересах улучшения жизни людей в ряде беднейших регионов развивающихся стран.

5. <http://www.hospitality.ru/news/newsview.aspx?id=7720>

четам специалистов, до 50% всего товарооборота, включающего товары народного потребления, строительные материалы, имущество сил антитеррористической коалиции в Афганистане, гуманитарную помощь, в дальнейшем будет осуществляться именно через этот мост.

В результате в Таджикистане постепенно формируются транспортные коридоры, связанные с соседними странами по четырём направлениям⁶. В области строительства и модернизации автомобильных дорог, туннелей и мостов в настоящее время реализуются инвестиционные проекты на общую сумму около 1,7 млрд долл., большая часть из них выделена иностранными инвесторами.

Раньше установленного срока была завершена реконструкция автомагистрали международного значения Душанбе – Худжанд – Бустон-Чанак протяженностью 410 км, связывающей столицу с севером страны. Ускоренными темпами ведутся строительство и модернизация дороги Душанбе – Джиргиталь – Карамык – Сары-Таш протяженностью 400 км. Эта трасса свяжет восточную часть Таджикистана с Кыргызстаном и Казахстаном, что даст возможность странам региона участвовать в экономическом обмене, прежде всего экспортируя производимую здесь сельскохозяйственную продукцию.

Для дальнейшего развития внутренней транспортной сети и обеспечения выхода всех районов республики на международные автотрассы была разработана программа восстановления и реконструкции дорог до 2025 г., которая нацелена на уменьшение затрат на транспортные услуги и направлена на получение социально-экономических эффектов.

После завершения строительных работ, для поддержания автомобильных трасс в рабочем состоянии, необходимы большие средства, которые не покрываются существующим транспортным налогом. Ввиду того что средства от дорож-

6. Асадов Ш. Транзитные коридоры Таджикистана и их потенциал для развития региональной торговли. Доклад №6 2012 г. Университет Центральной Азии. Высшая школа развития. http://www.ucentralasia.org/downloads/UCA-IPPA-WP-6-Tajikistan-Transit-Coridor_Rus.pdf

ного налога с 1995 г. аккумулируются в бюджете вместе с другими налогами и лишь часть из них выделяется на работы по реабилитации и содержанию дорог, Министерство экономического развития и торговли РТ разработало закон о введении в стране платных автомобильных дорог. Несмотря на многочисленные протесты со стороны населения и оппозиционных политических партий в 2010 г. были открыты первые толлинговые плазы – места стыка обычных и платных дорог, оборудованные шлагбаумами и платежными терминалами на автодороге Душанбе–Чанак на территории Варзобского района. Управление платной дорогой, которая соединяет столицу республики с северным регионом страны, передано таджикскому филиалу акционерной компании «Инновейтив Роуд Солюшнз ЛТД» (IRS), зарегистрированной на британских Виргинских островах. На данный момент по автодороге Душанбе – Чанак функционируют семь толлинговых плаз: «Варзоб», «Гушари», «Майхура», «Шахристан», «Истаравшан», «Дехмой» и «Чорух».

Продолжением автодороги Душанбе – Чанак является автодорога Душанбе – Вахдат – Дангара, которая начинается с аэропорта Душанбе и ведет до центра Дангаринского района, на этой дороге в октябре 2013 г. был открыт тоннель под перевалом Чормагзак, расположенным на автотрассе, которая, в свою очередь, является частью международной автодороги Чанак – Худжанд – Душанбе – Дангара – Куляб – Калаи Хумб – Хорог – Кульма – Каракорум.

Несмотря на то что за весь период суверенного существования РТ на реабилитацию дорог было направлено 1,8 млрд долл. инвестиций, 70% дорог в стране находятся в плачевном состоянии – утратили полностью или частично своё покрытие. Но, как полагает замминистра транспорта РТ Ш. Ганджалов, с помощью кредитов международных финансовых институтов через 5-6 лет ситуация может заметно улучшиться⁷.

7. Эргашева З. Как в бездонную яму...<http://news.tj/ru/news/kak-v-bezdonnuyu-yamu-statya>

Система автодорог Таджикистана включает в себя международные автомобильные магистрали, дороги республиканского значения, автомобильные дороги местного значения общей протяженностью около 34000 км. Средняя густота автодорог составляет около 240 км на 1000 кв. км территории страны. Но для страны характерно неравномерное размещение автомобильных дорог, что связано с особенностями расселения, размещением промышленных объектов, сельскохозяйственных предприятий. На севере республики – в долине реки Сырдарья, в Гиссарской и Вахшской долинах, Кулябской зоне имеется довольно плотная сеть автодорог с покрытием капитального типа. В районах горного Бадахшана, Гармской группы (Припамирье), в долине реки Заравшан, т.е. горных территориях, дорожная сеть имеет гораздо меньшую плотность.

Обширная сеть автодорог, построенная в советское время, была частью союзной инфраструктуры, не всегда учитывавшей нужды и потребности отдельных республик. Центр Таджикистана с регионами был связан дорогами, пролегающими по территории союзных республик. После образования новых независимых государств возникли проблемы с транзитом транспорта по территории соседних государств, разгорелись таможенные «войны». В зимний период северная часть республики и Памир до недавнего времени оставались полностью изолированными от центра.

Министерство транспорта контролирует более 14000 км дорожных сетей в стране, около 29% из них дороги с асфальтовым покрытием. Вместе с тем сельские дороги и промышленные подъездные пути (20 000 км) не входят в юрисдикцию МТ.

По данным Азиатского банка развития с 1990 по 2010 г. из-за нерегулярного ремонта и износа дорожного покрытия произошла декапитализация дорог на сумму около 1 млрд долл.⁸ Усиленное использование дорог, осо-

8. http://www.tajik-gateway.org/wp/?page_id=30958

бенно в условиях становления рыночных форм развития экономики, ускорило износ дорожного покрытия.

Таблица 2. Структура государственной дорожной сети Таджикистана

Категории дорог	км	% от общей протяженности дорожных сетей
Местные дороги	8 670	62
Республиканские дороги	2 120	15
Международные дороги	3 178	23
Итого, дорожная сеть	13 968	100

Источник: Развитие транспортного сектора Таджикистана /Генеральный план транспортного сектора / Транспорт и коммуникации Таджикистан. Азиатский банк развития, 2011 г.

Пока дорожные сети справляются с существующим потоком транспорта, но неудовлетворительное качество дорог из-за некачественной их укладки, выбора более дешевых материалов и не всегда добросовестных подрядчиков ограничивает мобильность грузоперевозок и тормозит экономический рост в стране. Обострилась проблема перегруженности транспортных средств, увеличилось количество большегрузных габаритных машин, превышающих разрешенную массу. Дороги Таджикистана в основном рассчитаны на эксплуатацию машин грузоподъемностью до 10 т, но все выше доля более тяжелых машин. В результате ухудшается дорожное полотно, нарушается безопасность дорожного движения, особенно это проявляется в летний период, когда дорожное покрытие под воздействием высоких температур и большого груза теряет свои эксплуатационные качества. В связи с этим министерство транспорта, Агентство по стандартизации, метрологии, сертификации и торговой инспекции при правительстве РТ вышли с предложением прекратить допуск в страну большегрузных грузовиков.

Международное сотрудничество по восстановлению и реконструкции дорог

Таджикистан активно сотрудничает с международными кредитными организациями и со странами – соседями в деле развития и восстановления своих автодорог. Этому способствовало принятие Стратегии партнерства страны на 2010–2014 гг., направленной на развитие транспортной инфраструктуры, наращивание человеческого потенциала и улучшение качества управления. Таджикистан также участвует в Программе Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), нацеленной на региональное развитие. При содействии Азиатского банка развития (АБР) с учетом его финансовой поддержки и технической помощи в республике был разработан национальный генеральный план транспортного сектора, который согласуется со Стратегией ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле (2008–2018 гг.) и Национальной программой развития Республики Таджикистан.

По оценкам Азиатского банка для развития автодорог Таджикистану требуются инвестиции равные 1,8% его ВВП, из которых 1,1% нужна для реабилитации, около 0,7% – на регулярное содержание⁹. «Протяжённость восстановленных дорог составляет примерно 1,7 тыс. км, а сумма инвестиций, потраченная на это, – 777,8 млн долл.»¹⁰ В среднесрочной перспективе проекты по реабилитации требуют значительного внешнего финансирования. Эксперты Азиатского банка уверены, что зависимость от льготного кредитования в долгосрочной перспективе будет снижаться за счет сборов с пользователей автодорог¹¹.

9. Развитие транспортного сектора Таджикистана / Генеральный план транспортного сектора / Транспорт и коммуникации Таджикистана. Азиатский банк развития, 2011 г. http://www.tajik-gateway.org/wp/?page_id=30958

10. Эргашева З. Как в бездонную яму...<http://news.tj/ru/news/kak-v-bezdonnuyu-yamu-statya>

11. Там же.

Тем не менее зависимость от внешнего кредитования пока весьма велика. В частности, для завершения строительства автомобильной дороги Шагон-Зигар общей стоимостью около 30 млн долл. правительство РТ выделило 11,3 млн долл., недостающая часть – это кредит Исламского банка развития. В 2013 г. с китайскими инвесторами обсудили вопрос финансирования строительства автодороги Бустон – Зарнисор в Согдийской области. На реконструкцию дороги Душанбе – Вахдат – Дангара и строительство тоннеля Чормагзак правительство Китая выделило кредит в размере 143 млн долл. Основными условиями предоставления кредита являются: срок погашения 20 лет под процентную ставку 2% годовых с льготным периодом 5 лет. Работы проводила китайская компания Чайна Роуд, общая стоимость проекта составила около 70 млн долл.

Наряду с тоннелями «Озоди» и «Шахристон», а также круглогодичным пятикилометровым тоннелем «Истиклол», построенным при помощи иранских компаний и на иранские деньги – 31 млн долл. (из которых 10 млн – грант и 21,2 млн – кредит, доля Таджикистана – 7,8 млн долл.), тоннель «Чормагзак» имеет стратегическое значение и позволяет использовать Таджикистан в качестве транзитной территории. В процессе его строительства существующие автомобильные дороги отремонтированы в соответствии с международными стандартами, в перспективе это должно облегчить транспортировку грузов, обеспечить безопасность пассажиров, сократить расстояние, сэкономить время и горюче-смазочные материалы, обеспечить круглогодичное движение транспортных средств.

Республика активно использует внешние кредиты не только для строительства дорог, но и уделяет внимание их поддержанию и эксплуатации. Так, в 2013 г. Япония выделила грант в размере 14 млн долл. на приобретение современной техники и оборудования для содержания автодорог Хатлонской области и районов республиканского подчинен-

ния, подрядчиком этого проекта выступит японская компания «Иточу Корпорэйшн».

Таджикистан присоединился к 9 многосторонним международным конвенциям и соглашениям по автомобильным перевозкам:

- Международная конвенция по координации контроля перевозки грузов через границы
- Международная конвенция по-дорожному движению
- Международная конвенция по дорожным предупредительным знакам
- Международная конвенция по доставке и хранению грузов
- Международная таможенная конвенция по перевозке грузов с помощью книжки TIR
- Европейское соглашение по перевозке и доставке опасных грузов на дороге
- Межгосударственное соглашение о скоропортящихся продуктах питания и специальных транспортных средств для доставки таких грузов
- Европейское соглашение о деятельности обслуживающих транспортных средств на международных автотрассах
- Соглашение о внедрении техники безопасности для средств передвижений, а также запасных частей, которые используются для них

В области транспорта подписано 39 соглашений с девятью странами СНГ и семью странами Центральной Азии и Европы, подписаны 27 соглашений и 7 конвенций международных организаций.

По заявлению генерального секретаря Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), Таджикистан облегчил процедуры пересечения своей границы автомобильным транспортом. МСАТ подписал с правительством Таджикистана Меморандум о сотрудничестве, который направлен на развитие перевозок грузов и товаров через территорию РТ.

Таможенной службой Таджикистана утвержден новый бланк транзитно-грузовой декларации по аналогии с единым административным документом Европейского союза. Этот документ существенно упрощает процедуру прохождения таможенного контроля. Совмещение грузовой таможенной декларации и транзитной декларации в один бланк существенно упростит таможенные процедуры. Для упрощения оформления экспортно-импортных операций, транзитных грузов и других мероприятий была введена система «единого окна». С помощью компании «Risk Management» (Азербайджан) введена в эксплуатацию Единая автоматизированная информационная система Таможенной службы Республики Таджикистан.

Железнодорожный транспорт

Общая протяжённость железных дорог Таджикистана составляет 943 км, из которых главных путей – 678 км. Основная часть железных дорог расположена в южной части республики и связывает столицу страны с промышленными зонами Гиссарской и Вахшской долины и с внешним миром.

По железным дорогам в основном перевозятся внешнеторговые грузы. В межрегиональном сообщении он практически не используется из слабо развитой сети, вследствие сложного рельефа пассажирское сообщение осуществляется по маршрутам: Душанбе – Москва, Душанбе – Астрахань, Худжанд – Саратов, Куляб – Астрахань, Душанбе – Канибадам, Курган-Тюбе – Канибадам.

В настоящее время активно обсуждаются проекты строительства железной дороги через Таджикистан и Афганистан до Мешхеда (Иран). По мнению специалистов, дорога позволит облегчить доступ к местным рынкам и соединить рынки Ирана и Китая друг с другом. Афганистан, Таджикистан и Туркменистан обратились к Азиатскому банку

развития с просьбой оказать поддержку в реализации проекта по строительству железной дороги между этими тремя странами. В марте 2013 г. в Ашхабаде подписан меморандум по проекту строительства железной дороги, которая соединит Таджикистан с Туркменистаном через Афганистан. Строительство около 400 км железнодорожных путей планируется завершить к 2015 г. Финансирование проекта предусмотрено в плане действий программы Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества. В нём намечена реализация проектов в области транспортной инфраструктуры, электроэнергетики и торговых инициатив на общую сумму 23 млрд долл. Приоритетами в плане определены 68 проектов, которые будут способствовать развитию шести основных коридоров, связывающих порты в восточной части Китая с Кавказом и далее с Европой, а также соединение северных регионов Казахстана с портами Карачи и Гвадар в Пакистане. Для Душанбе альтернативная в обход Узбекистана железная дорога позволит успешно общаться со всем миром, оптимизирует грузовые перевозки, снизит транзитные расходы и экономические риски. Тогда как, например, транспортировка глинозема по морю и существующей железной дороге ежегодно обходится ТАЛКО (главному наполнителю бюджета республики) в 250 млн долл.¹² Строительство железной дороги Таджикистан – Афганистан – Туркменистан обещает поддержать Евросоюз. Данный проект нацелен на уменьшение эксплуатационных расходов транспортных средств, сокращение издержек производства, его реализация будет способствовать развитию туризма и повышению конкурентоспособности Таджикистана в международных транзитных перевозках.

Пока республика собственными силами (с 2009 г.), с надеждой на помощь Китая, прокладывает железнодорожный маршрут Душанбе – Курган-Тюбе¹³; предполагается,

12. <http://www.evrazes-bc.ru/news/view/14057>

13. Пока города связывает узкоколейная железная дорога (123 км), построенная в 1937 г. В 1955 г. от Курган-Тюбе была построена узкоколейка до Куляба.

что он может стать частью международного железнодорожного проекта Кашгар – Герат. Самым сложным является участок Вахдат – Карамык (граница Кыргызстана) протяженностью 270 км. С учетом рельефа местности на строительство одного километра данного участка потребуется от 8 млн до 10 млн долл. Также предусмотрено строительство 16 км тоннелей и 47 мостов¹⁴. Протяженность будущей железной дороги от участка Вахдат до Яванского участка составит 46 км. На реализацию проекта потребуется более 120 млн долл. Эта железная дорога позволит соединить центральную часть страны с Хатлонской областью в обход Узбекистана и сократит маршрут на 152 км¹⁵.

В настоящий момент железнодорожные пути южного Таджикистана отрезаны от центрально-азиатской магистрали, которая проходит по территории Узбекистана. В 2011 г., на железнодорожном мосту на границе Узбекистана с Таджикистаном, произошел взрыв (неизвестного происхождения), последствия которого не были устранены, более того, железнодорожные пути на этом мосту были демонтированы.

Сложные отношения с Узбекистаном привели к снижению с 2009 г. перевозок грузов, пассажиров и сократили транзитные перевозки. За шесть месяцев 2013 г. объем транзитных перевозок составил 928 тыс. т, что на 515 тыс. т ниже показателя аналогичного периода 2012 г. и на 3,3 млн т меньше, чем в январе-июле 2009 г.; за этот же период ТЖД перевезено 228 тыс. пассажиров, что на 18 тыс. человек меньше по сравнению с этим же периодом 2012 г.¹⁶ В 2012 г. ущерб ТЖД от необоснованной задержки Узбекистаном поездов составил 50 млн долл. За первое

14. <http://nm.tj/politics/2973-kyrgyzstan-mozhet-zablokirovat-tadzhikskuyu-zheleznodorozhnuyu-mechtu.html>

15. <http://nm.tj/economy/6274-tadzhikistan-predlozhit-kitayu-investirovat-stroitelstvo-mostov-i-zheleznodorozhnogo-tonnelya.html>

16. Чоршанбиев П. Глава ТЖД: «Чтобы навредить Таджикистану, Узбекистан готов работать даже в ущерб себе». <http://news.tj/ru/news/glava-tzhd-chtoby-navredit-tadzhikistanu-uzbekistan-gotov-rabotat-dazhe-v-ushcherb-sebe>

полугодие 2013 г. ТЖД потеряла уже 15 млн долл. С 2009 г. узбекская сторона воздерживается от транзита своих грузов через территорию Таджикистана, теряя при этом 100 млн, «переправляя грузы из центральной части своей страны в ее восточную часть на автотранспорте, в объезд Таджикистана»¹⁷.

В связи с чем одной из приоритетных задач для правительства является строительство транснациональной железнодорожной сети, соединяющей Таджикистан с другими странами. На стадии обсуждения находится предложенный Россией проект по строительству железной дороги Россия – Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан, как продолжение строящейся железной дороги Таджикистан – Афганистан – Туркменистан.

Республика Таджикистан имеет все условия, чтобы стать в будущем надежным транзитным узлом, соединяющим международные транспортные коридоры между Азией и Европой. В республике понимают важность и необходимость использования транспортного потенциала в интеграционных проектах ЕврАзЭС, ТРАСЕКА, ЦАРЭС, ЕС.

Воздушный транспорт

Автодороги из-за горного рельефа местности не позволяют в полной мере обеспечить всех жителей страны полноценной социальной поддержкой. Для эффективного экономического развития большое значение имеют авиаперевозки. Авиасообщение способствует также эффективно-му международному сотрудничеству практически со всеми странами мира. В сфере гражданской авиации происходит активная деятельность по улучшению сервиса и повышению роли местных перевозчиков на международном

17. Чоршанбиев П. Глава ТЖД: «Чтобы навредить Таджикистану, Узбекистан готов работать даже в ущерб себе». <http://news.tj/ru/news/glava-tzhd-chtoby-navredit-tadzhikistanu-uzbekistan-gotov-rabotat-dazhe-v-ushcherb-sebe>

рынке. Регулярные авиарейсы по более чем 20 направлениям в 9 стран ближнего и дальнего зарубежья выполняют местные авиакомпании: Таджики Эйр, Сомон Эйр, Ист Эйр. Количество направлений регулярно растёт. Местные авиаперевозчики способны выполнять регулярные авиарейсы по 73 направлениям, в том числе по 8 внутриреспубликанским линиям. В данное время выполняется 116 рейсов в неделю, из которых 61 – внутриреспубликанский. В республике работают 19 иностранных авиакомпаний, выполняющих 55 рейсов в неделю.

Для усиления безопасности полетов после успешной эксплуатации на севере страны «Таджикаэронавигация» завершает установку системы Multilateration (MLAT) в центральной и южной части Таджикистана. Разработка чешской компании «Эра» многопозиционного наблюдения мультилатерейшн (MLAT) является наиболее эффективным инструментом обзора воздушного пространства в условиях горной местности. Технология MLAT позволяет республике самостоятельно управлять потоками воздушных судов и тем самым уменьшить зависимость от Узбекистана. До 2010 г. обслуживание воздушного движения в Согде на севере РТ осуществлялось с его помощью. В СНГ система MLAT эксплуатируется только Арменией и Таджикистаном¹⁸.

За шесть месяцев 2013 г. Международный аэропорт «Душанбе» обслужил 3 тыс. 431 регулярный рейс, услугами аэропорта воспользовались более 358 тыс. прибывших и свыше 242 тыс. ульывших пассажиров. Новый терминал Международного аэропорта Душанбе (МАД) стоимостью 39 млн евро возводит французская компания Vinci совместно с таджикскими строителями. Доля правительства Таджикистана в строительстве терминала составляет 19 млн евро., французская сторона выделила кредит в размере 20 млн евро. Параллельно со строительством сотруд-

18. Эргашева З. «Таджикаэронавигация» устанавливает систему мультилатерации в центральной и южной части страны. <http://news.tj/ru/news/tadzhikaeronavigatsiya-ustanavlivaet-sistemumultilateratsii-v-tsentralnoi-i-yuzhnoi-chasti-str>

ники аэропорта обучаются у специалистов французской компании технологии эксплуатации нового оборудования терминала ¹⁹.

В планы правительства республики входит реконструкция неработающего аэропорта в г.Дангара, которая связана с созданием центра логистики в Дангаре и свободной экономической зоны на юге республики. Аэропорт расположен вблизи автодороги Душанбе – Куляб – Калайхумб – Хорог – Мургаб – перевал Кульма – граница КНР, которая является альтернативным маршрутом коридора 5 ЦАРЭС. Ориентировочная стоимость реконструкции аэропорта Дангара 30 млн долл.

В полной мере потенциал интеграционных организаций для республики в транспортной сфере можно ощутить при наличии соответствующей транспортной инфраструктуры и возможностей транзитных перевозок. Региональные организации, членом которых является Таджикистан, имеют довольно высокий экономический потенциал; развивая свободную экономику, рыночные отношения и конкуренцию, устраняя барьеры на пути поддержки и укрепления частного сектора, страна создает основы для реального укрепления независимости, сокращения бедности, повышения уровня жизни. Развитие экономического сотрудничества РТ со странами СНГ и ТС, формирование общего рынка призваны способствовать устойчивому развитию страны и интеграции в мировое сообщество, полноценному членству в Едином экономическом пространстве, повышению жизненного уровня населения, обеспечению стабильности и безопасности в регионе. Пока низкий уровень реализации принимаемых решений и наличие многих нерешенных проблем в региональном сотрудничестве стран Центральной Азии тормозит эффективное внутрирегиональное развитие и инвестиционное сотрудничество. На практике решение вопросов развития кооперационных связей сводится не к

19. <http://news.tj/ru/news/frantsuzy-uskorennymi-tempami-stroyat-novyi-terminal-dushanbinskogo-aeroporta>

взаимовыгодному сотрудничеству, а к взаимным опасениям и недоверию друг к другу.

Для либерализации двухсторонних и многосторонних автомобильных перевозок грузов властям Таджикистана и Узбекистана рекомендовано подписать соглашение о международном автомобильном сообщении. Такая резолюция была принята по результатам обсуждения транспортных проблем на состоявшейся в сентябре 2013 в Душанбе Международной конференции: «Развитие автомобильного транспорта и транзитного потенциала Центральной Азии на период до 2023 года». В ней же правительствам Таджикистана, Афганистана и Пакистана предложено подписать трехстороннее соглашение по торговле и транзиту. Участники конференции обратились с призывом к Китаю присоединиться к трансграничному соглашению, подписанному между Таджикистаном и Кыргызстаном в рамках Программы Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), финансируемой Азиатским банком развития. Как заявил первый вице-премьер Таджикистана М.Давлатов, республика практически вышла из коммуникационной изоляции. «Дороги уже есть, есть коммуникация, однако возникают вопросы, связанные с упрощением транзитных перевозок, гармонизацией процедур при пересечении границы»²⁰.

20. Чоршанбиев П. Властям Таджикистана и Узбекистана рекомендуется подписать соглашение об автосообщении. <http://news.tj/ru/news/vlasyam-tadzhikistana-i-uzbekistana-rekomenduetsya-podpisat-soglashenie-ob-avtosoobshchenii>

*А.И. Самсонова**

Развитие современных средств коммуникаций в новых независимых государствах: сравнительный анализ динамики индекса сетевой готовности

В последние десятилетия в экономическом развитии непрерывно возрастала роль информационно-коммуникационных технологий (ИКТ). Согласно отчету всемирного экономического форума от 2011 г., ИКТ в условиях кризиса в наибольшей степени способствовали экономической устойчивости стран мира ¹, поскольку к этому времени превратились в ключевое условие повышения конкурентоспособности, экономической и социальной модернизации, а также стали инструментом в преодолении экономических и социальных противоречий и сокращения уровня бедности.

ИКТ являются одним из наиболее важных факторов, влияющих на формирование общества XXI века. Их революционное воздействие касается образа жизни людей, их образования и профессиональной деятельности, а также взаимодействия государства и общества. Под влиянием информатизации всех сфер жизни общества формирует-

* Самсонова Анна Игоревна, аспирантка ИЭ РАН.

1. The Global Information Technology Report 2010–2011. 2011 World Economic Forum.

ся новая глобальная информационно-коммуникационная среда жизни, общения и производства, которая получила название «инфосфера»².

В настоящее время используются два основных индекса, с помощью которых измеряется уровень развития информационного общества. Это индекс развития информационно-коммуникационных технологий (ICT Development Index), комбинированный показатель, характеризующий достижения стран мира с точки зрения развития информационно-коммуникационных технологий (ИКТ). Он рассчитывается по методике Международного союза электросвязи (International Telecommunication Union), специализированного подразделения ООН, определяющего мировые стандарты в области ИКТ. Индекс разработан в 2007 г. на основе 11 показателей, которыми Международный союз электросвязи оперирует в своих оценках развития ИКТ. Индекс сводит эти показатели в единый критерий, который призван сравнивать достижения стран мира в развитии ИКТ и может быть использован в качестве инструмента сравнительного анализа на глобальном, региональном и национальном уровнях. Эти показатели касаются доступа к ИКТ, использования ИКТ, а также навыков, то есть практического знания этих технологий населением стран, охваченных исследованием³.

Другой индекс – индекс сетевой готовности (Networked Readiness Index) (ИСГ)⁴, комплексный показатель развития ИКТ, разработанный на 6 лет раньше, в 2001 г., Всемирным экономическим форумом⁵. Разработчики данного индекса исходят из того, что существует тесная связь между развитием ИКТ и экономическим благополучием, и он дол-

2. Вовченко В.В. Тенденции развития мирового рынка информационных технологий. Факультет экономистов-международников. 2004 г.

3. Рейтинг стран мира по уровню развития информационно-коммуникационных технологий. Информация об исследовании. <http://gtmarket.ru/ratings/ict-development-index/ict-development-index-info>

4. ИКТ – информационно-коммуникационные технологии.

5. <http://www.weforum.org>

жен использоваться государствами для анализа проблемных моментов в их политике и осуществления мониторинга своего прогресса в области внедрения новых технологий.

Индекс измеряет уровень развития ИКТ по 53 параметрам, объединенным в три группы.

1. Наличие условий для развития ИКТ – общее состояние деловой и нормативно-правовой среды с точки зрения ИКТ, наличие здоровой конкуренции, инновационного потенциала, необходимой инфраструктуры, возможности финансирования новых проектов, регуляторные аспекты и так далее.

2. Готовность граждан, деловых кругов и государственных органов к использованию ИКТ – государственная позиция относительно развития информационных технологий, государственные затраты на развитие сферы, доступность информационных технологий для бизнеса, уровень проникновения и доступность сети Интернет, стоимость мобильной связи и так далее.

3. Уровень использования ИКТ в общественном, коммерческом и государственном секторах – количество персональных компьютеров, интернет-пользователей, абонентов мобильной связи, наличие действующих интернет-ресурсов государственных организаций, а также общее производство и потребление информационных технологий в стране.

В нашем исследовании мы анализируем динамику ИСГ за 2001–2013 гг. с целью определения места новых независимых государств в мировом процессе информатизации общества.

Страны, имеющие самые высокие показатели ИСГ, являются наиболее развитыми в области ИКТ и обладают большим потенциалом для внедрения новых разработок в данной области. Таким потенциалом в 2001 г. обладали США, скандинавские страны и развитые страны Западной Европы (рис. 1). Из ННГ среди ведущих стран мира по ИСГ с самого начала находилась Эстония, которой уже в 2001 г. почти удалось войти в двадцатку лидирующих стран

(23-е место). В рейтинге она находилась с такими высоко-развитыми странами, как Япония, Франция, Южная Корея. В 2001 г. среди ННГ в список рейтингуемых стран входили помимо стран Балтии только Россия и Украина, занимавшие по ИСГ среднее положение наряду с Китаем.

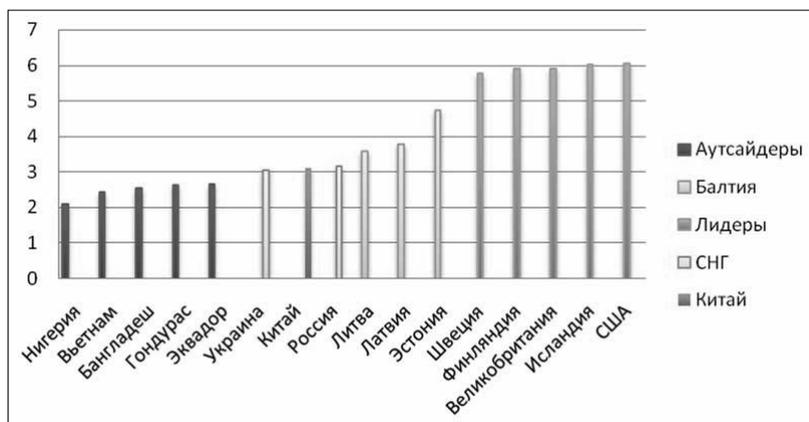


Рис. 1. Индекс сетевой готовности, 2001 г.; группы стран ⁶

По состоянию на 2006 г. десятка стран лидеров осталась практически в том же составе. Наилучшие результаты по динамике показали в основном государства Азии: Малайзия, Индия, Япония, Таиланд, Сингапур, в меньшей степени Китай. Также успешно действовали и многие государства Латинской Америки, активно реализующие программы «Электронного правительства» (E-Government) (рис. 2).

В 2006–2007 гг. список рейтингуемых стран (всего 122) дополнили Азербайджан, Казахстан, Молдавия, Армения и Киргизия. Однако если страны Балтии на этот год укрепили свои позиции и встали на более высокие места (так, например, Эстония по ИСГ в 2006–2007 гг. вошла в двадчатку стран-лидеров), то страны СНГ, напротив, свои позиции утратили: Россия опустилась с 61-го места на 70-е,

6. Здесь и далее диаграммы построены автором на основе годовых отчетов ВЭФ. <http://www.weforum.org>

а Украина с 66-го на 75-е. Самая худшая по этому индексу Киргизия входила в двадцатку стран с самыми низкими показателями, а остальные страны располагались между ней и Россией. Следует отметить успех Азербайджана, который разместился на 71-м месте.

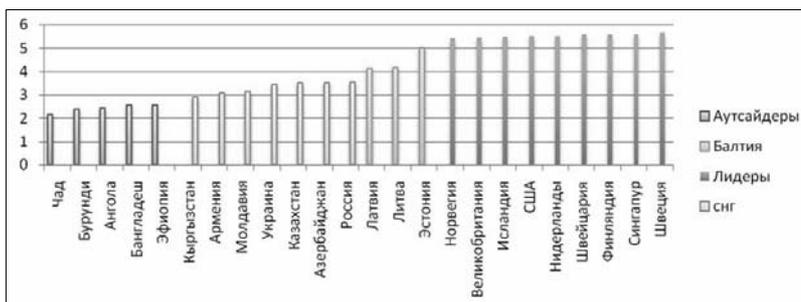


Рис. 2. Индекс сетевой готовности, 2006–2007 гг.; группы стран.

В ИСГ 2008–2009 гг. Эстония практически вошла в группу мировых лидеров, заняв 18-е место. Азербайджан, Казахстан, Россия и Украина уверенно заняли середину рейтинга, приблизившись к Латвии и Литве (рис. 3). Остальные ННГ были ближе к аутсайдерам рейтинга.

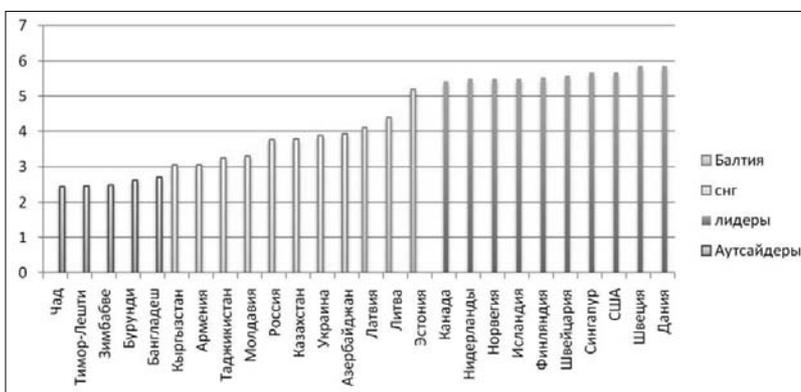


Рис. 3. Индекс сетевой готовности, 2008–2009 гг.; группы стран

Азербайджан в рейтинге 2008–2009 гг. возглавил список стран СНГ, поднявшись на 11 позиций по сравнению

с 2006 г. и заняв 60-е место в рейтинге. Это во многом было связано с политикой государства, где использование информационно-коммуникационных технологий стало одним из приоритетных направлений. С небольшим отставанием от Азербайджана шла Украина (62-е место), также продемонстрировавшая хорошие темпы роста в сфере ИКТ. Россия же опустилась на 74-е место рейтинга, хотя по сравнению с 2006 г. и улучшила показатель индекса с 3,68 до 3,77. Наиболее низкие показатели были характерны для Таджикистана, Киргизии и Армении. За исключением Таджикистана (ранее этой страны в рейтинге не было), данная группа стран еще больше приблизилась к странам-аутсайдерам с наиболее низким показателем ИСГ.

По итогам рейтинга ИСГ на 2011-2012 гг. в десятке лидирующих стран по-прежнему те же государства, за исключением Исландии (опустилась на 15-е место) и Великобритании (снова вошла в 10 лидеров). Дания, находившаяся в лидерах последние 3 года, уступила свое лидерство Швеции, Сингапuru и Финляндии, опустившись на 3 позиции. В целом же лидерство оставалось за скандинавской группой стран, однако все ближе к доминирующим позициям подбираются «азиатские тигры», возглавляемые Сингапуром (второе место в рейтинге). Заметим, что 11–13-е места разделены между Тайванем, Гонконгом и Республикой Корея.

Эстония на этот раз не вошла в двадцатку сильнейших стран и опустилась на 24-е место. Тем не менее она по-прежнему характеризуется благоприятными условиями для развития ИКТ. В данной стране сектор ИТ высоко развит и является приоритетной отраслью для привлечения инвестиций. Латвия и Литва заметно отставали от Эстонии. Они разделили 31-е и 41-е места в рейтинге соответственно. При этом Латвия несколько улучшила свои позиции по сравнению с 2008–2009 гг., поднявшись на 17 позиций.

Среди стран СНГ в тройке лучших оказались Казахстан, Россия и Азербайджан (рис. 4), заняв 55-е, 56-е и 61-е

места в рейтинге соответственно. Несмотря на лидирующие позиции, в данной группе по-прежнему существует ряд проблемных факторов, которые тормозят развитие ИКТ. К ним можно отнести: недостаточно развитый рынок, нестабильную нормативную и политическую среду, недостаток инвестиций в ИТ, непризнание ИТ в качестве движущей силы экономического роста, отсутствие возможности воплощения новых идей в производственном секторе.

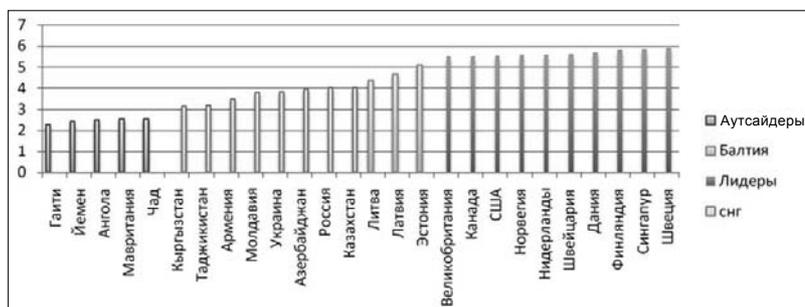


Рис. 4. Индекс сетевой готовности, 2011–2012 гг.; группы стран

Украина заняла 4-е место среди стран СНГ и 75-е место в общем рейтинге государств, что на 13 позиций ниже по сравнению с 2008–2009 гг. К неблагоприятным факторам развития ИКТ в Украине можно отнести: отсутствие четкой концепции развития этой сферы, неблагоприятные условия для инноваций (98-е место в мире), слабую правовую основу для экономической деятельности (125-е место).

Несколько улучшили свое положение Армения и Молдавия, поднявшись на 21 и 20 позиций соответственно. Это во многом связано с успехами в области телекоммуникационных услуг (беспроводной доступ в Интернет, развитая мобильная связь, традиционная телефония, развитие информтехнологий и т.д.)

По индексу от 2011–2012 гг. большинство стран СНГ (кроме Таджикистана и Киргизии) относились к груп-

пе стран мира со средним показателем развития ИСГ. Киргизия и Таджикистан попали в группу с худшими показателями, тогда как страны Балтии (в первую очередь Эстония) заняли устойчивые позиции во второй группе с показателями выше среднего (рис. 4).

В последнем отчете ВЭФ 2013 г. список стран расширился до 143 участников. Лидирующие позиции в рейтинге остаются за странами Северной Европы и «азиатскими тиграми». Всего несколько позиций не хватило Эстонии, чтобы вернуться в двадцатку лидеров (в 2013 г. заняла 22-е место). Следуя примеру скандинавских стран, Эстония стремительно развивает сильную ИКТ-инфраструктуру, поощряя освоение ИТ как отдельными гражданами, так и бизнесом. Необходимо также отметить нацеленность государственной политики на развитие всевозможных онлайн-услуг, что также способствует укреплению ИКТ. Практически не изменилось положение Литвы и Латвии (41-е и 32-е места соответственно) (рис. 5).

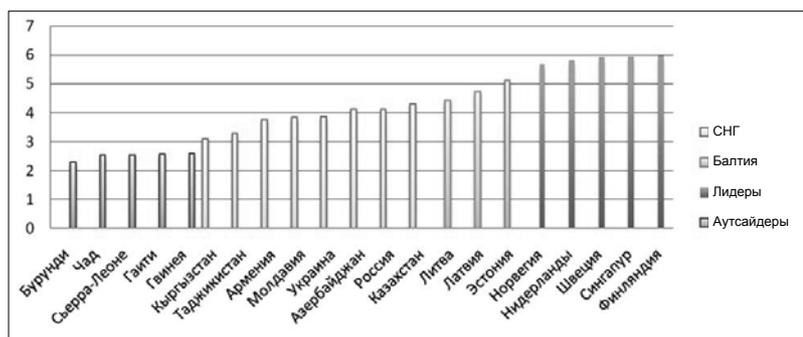


Рис. 5. Индекс сетевой готовности, 2013 г.; группы стран

Хорошие результаты показали и страны СНГ. Особенно стоит отметить Казахстан, который поднялся за год на 12 позиций (43-е место) и по ИСГ сохранил лидерство среди страны СНГ. Бурный рост был обусловлен улучшением инфраструктуры ИКТ, что отражает сильное увели-

чение числа интернет-пользователей (практически в 2 раза по сравнению с прошлым годом). Несмотря на заметные успехи, все еще существует и ряд проблем, тормозящих дальнейшее развитие (недостаточно развитая инновационная среда, уровень образования в сфере ИТ, слабые места в нормативно-правовой базе).

Россия в 2013 г. обогнала Китай (58-е место) и заняла второе место в рейтинге стран СНГ, поднявшись за год на две позиции. Положительная динамика развития связана с общим увеличением темпов развития ИКТ, ростом числа интернет-пользователей и особенно абонентов мобильной широкополосной связи. Однако существуют и слабые стороны, препятствующие дальнейшему развитию ИКТ. К ним можно отнести: низкие показатели электронного бизнеса, слабую политическую и нормативно-правовую среду.

Замыкает тройку лидеров Азербайджан (56-е место). По сравнению с 2012 г., он также продемонстрировал хорошую динамику развития, поднявшись на 5 позиций. Это, в свою очередь, обусловлено доступными ценами на Интернет, увеличением общей пропускной способности сети, ростом числа абонентов мобильной связи.

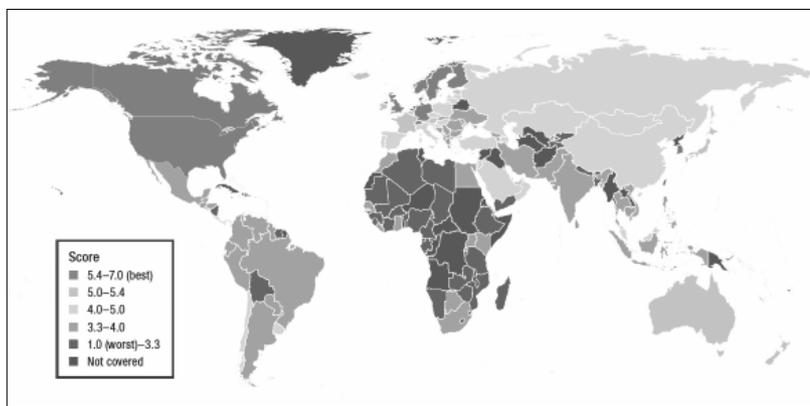


Рис. 6. Уровень развития стран мира по индексу сетевой готовности, 2013 г.

Источник: <http://www.weforum.org>

Заметный рост среди всех стран СНГ продемонстрировала Армения (82-е место); сравнению с 2012 г. она поднялась на 12 позиций вверх. Украина, Молдова и Таджикистан также немного улучшили свои позиции, поднявшись на несколько пунктов. Киргизия же, как и в прошлом году, остается среди самых слабых стран по уровню развития ИКТ (118-е место). По сравнению с прошлым годом ее позиция ухудшилась на 3 позиции. Сейчас ее показатели близки к слаборазвитым странам Африки и Латинской Америки (рис. 6).

Если проследить динамику развития индекса сетевой готовности с 2001 г. (рис. 7), можно заметить его устойчивый рост у большинства стран СНГ и Балтии. Исключения составляют лишь наименее развитые страны: Киргизия и Таджикистан (значение индекса за анализируемый период практически не менялось и даже ухудшалось). Лучшие результаты продемонстрировали страны Балтии, в первую очередь это, конечно, Эстония, которая не раз попадала в двадцатку лучших по данному показателю. Стремительно развиваются Казахстан, Россия и Азербайджан, занимая лидирующие позиции среди группы СНГ и из года в год улучшающие свои показатели.

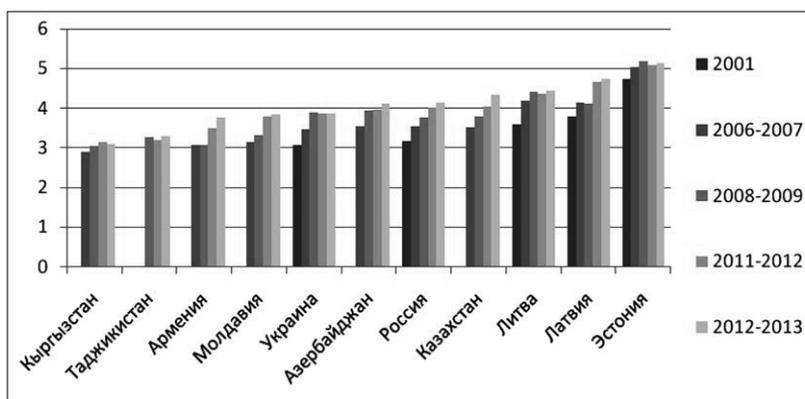


Рис. 7. Динамика ИСГ в странах СНГ и Балтии

Источник: составлено автором на основе материалов <http://www.weforum.org>

За последние годы заметно улучшили свои показатели Армения и Молдавия (за весь период они смогли улучшить показатель на 0,7).

По оценке министра связи и информационных технологий Азербайджана Али Аббасова, в ближайшие восемь лет ожидается примерно пятикратное увеличение объема сектора. С этой целью будет расширена деятельность Государственного фонда развития информационных технологий, основным направлением деятельности которого станет стимулирование развития сектора ИКТ в республике⁷.

За последние годы заметно улучшили свои показатели Армения и Молдавия (за весь период они смогли улучшить показатель на 0,7). К сожалению, в этот рейтинг не входит Белоруссия. Развитие сектора информационных технологий стало ускоренно развиваться в стране с 2005 г. после создания Парка высоких технологий (ПВТ), который обеспечивает благоприятные условия для развития бизнеса в секторе ИТ⁸. По рейтингу международного союза электросвязи Белоруссия занимает ведущее место среди ННГ (табл.1).

Таблица 1. Сопоставление рейтингов развития ИКТ и ВВП на душу населения, 2012 г.

Страны	Рейтинг по ИСГ из 142 стран мира	Индекс СГ	Рейтинг по индексу развития ИКТ из 157 стран мира	Индекс развития ИКТ	Рейтинг по ВВП на душу населения по ППС из 180 стран мира	ВВП на душу населения по ППС, долл.
Эстония	1. 24	5,09	1. 22	7,28	3. 45	23024
Латвия	2. 31	4,66	2. 35	6,36	4. 49	21685
Литва	3. 41	4,35	5. 44	5,88	2. 44	23487
Казахстан	4. 55	4,03	6. 48	5,74	7. 69	13892
Россия	5. 56	4,02	3. 40	6,19	1. 43	23549
Азербайджан	6. 61	3,95	7. 62	5,00	8. 83	10624
Украина	7. 75	3,85	9. 68	4,64	9. 98	7418
Молдова	8. 78	3,78	8. 65	4,74	13. 130	3424
Грузия	9. 88	3,60	10. 71	4,59	11. 108	5902
Армения	10. 94	3,49	11. 74	4,45	10. 103	6645

7. <http://www.trend.az/regions/scaucasus/azerbaijan/2115903.html>

8. <http://www.novabelarus.com/articles/ru/it-otrasl-v-belarusi-park-vysokih-tehnologij,id32.html>

Окончание табл. 1

Страны	Рейтинг по ИСГ из 142 стран мира	Индекс СГ	Рейтинг по индексу развития ИКТ из 157 стран мира	Индекс развития ИКТ	Рейтинг по ВВП на душу населения по ППС из 180 стран мира	ВВП на душу населения по ППС, долл.
Таджикистан	11. 114	3,19	-	-	15. 144	2247
Кыргызстан	12. 115	3,13	-	-	14. 142	2409
Р. Беларусь	-	-	4. 41	6,11	5. 66	15579
Узбекистан	-	-	12. 104	3,12	12. 129	2591

Источники: Measuring the Information Society 2013 // http://www.itu.int/en/ITU-D/Statistics/Documents/publications/mis2013/MIS2013_without_Annex_4.pdf; Всемирный Экономический Форум: Индекс сетевой готовности 2011–2012 года. <http://gtmarket.ru/news/2012/04/05/4269>; World Development Indicators database, World Bank.

Сопоставление рейтингов развития информационного общества показывает, что они дают в целом схожую картину. Различия в порядке стран не превышают двух мест. Из этого следует, что Белоруссия входит в одну группу с Казахстаном и Россией, а Узбекистан близок к Кыргызстану и Таджикистану.

Особый интерес представляет сопоставление рейтингов информационно-коммуникационного развития и их места в списке стран по объему ВВП на душу населения. У большинства стран рейтинги по развитию ИКТ выше, чем их рейтинг по ВВП. Наиболее велико это превышение у Молдовы, примерно на 60 мест. У Литвы и России позиции в рассматриваемых рейтингах примерно равны. Различия в рейтингах отражает не только более быстрое развитие информационно-коммуникационной сферы в странах, но и разную степень производства и потребления информационных технологий. Одно дело заимствование технологий и их внедрение для целей коммуникаций и другое дело – их производить самим и широко использовать в производстве и услугах. Именно это будет определять развитие ИКТ в рассматриваемых странах в ближайшие годы.

*З.А. Дадабаева, Л.С. Савостина,
Л.В. Фокина, А.В. Шурубович*

Вопросы развития современных средств связи в новых независимых государствах

Развитие современных средств связи в Республике Беларусь

Важной отраслью экономической инфраструктуры РБ является связь. В 2010 г. эта отрасль давала 2,2% ВВП, 5,6% прибыли, 22,1% платных услуг населению; в ней работали 1,4% от общей численности занятых, использовалось 3,4% основных средств; на ее долю приходилось 2,8% инвестиций в основной капитал. В национальной экономике связь обладает самой большой долей активной части основного капитала (51,5%), обеспечивает самую высокую рентабельность активов организаций (7,1%), характеризуется наименьшей долей материальных затрат (21,3%)¹.

В структуре отрасли выделяются две главные составляющие: электросвязь и почтовая связь. При этом электросвязь в последние годы развивается значительно быстрее почтовой (табл. 1).

1. Национальная экономика Беларуси. С. 340.

Таблица 1. Основные показатели связи общего пользования в Белоруссии

Виды связи	1991	2000	2005	2012
Отправлено:				
газет и журналов, млн	1451,2	530,6	380,0	295,7
писем, млн	272,6	132,4	161,1	231,3
посылок, тыс.	6177	748	2050	4814
денежных переводов и пенсионных выплат, млн	38,6	30,0	29,1	25,2
телеграмм, млн	9,8	1,5	1,1	0,3
Число предоставленных междугородних телефонных разговоров, млн	205,1	528,6	1067	731,1
Число телефонных аппаратов телефонной сети общего пользования или имеющих на нее выход (на конец года), тыс. шт.	1849	2962	3521	4293
в том числе домашних	1290	2339	2828	3588
Количество абонентов сетей сотовой подвижной связи (на конец года), тыс. абонентов	...	49,4	4100	10676
в расчете на 100 человек населения, абонентов	...	0,5	41,7	112,8
Число пользователей сети Интернет (на конец года; в расчете на 100 человек населения)	...	1,9	...	46,9

Источник: 10 лет Содружества Независимых Государств (1991-2000). Статистический сборник. М., 2001. С. 270; Содружество Независимых Государств в 2012 году. Статистический ежегодник. М., 2013. С. 278.

В общем объеме тарифных доходов отрасли удельный вес электросвязи за 2001–2010 гг. возрос с 82,0 до 92,2%, что говорит о значительных изменениях в структуре услуг связи. В результате широкого распространения современных телекоммуникационных технологий и видов связи количество абонентов сотовой подвижной электросвязи превысило численность населения страны, ликвидированы очереди на установку местных телефонных аппаратов, стремительно развивается сетевая компьютеризация – приближается к насыщению количество пользователей сети Интернет, системами кабельного телевидения обслуживаются все крупные населенные пункты, ведется работа по их внедрению в сельской местности².

Развитие современных средств связи в последние годы происходит в соответствии с Национальной программой ускоренного развития услуг в сфере информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) на 2011–2015 гг. Основными целями Программы являются содействие

2. Там же. С. 342.

информатизации общества на инновационной основе, повышение качества и эффективности информационных отношений населения, бизнеса и государства, в том числе путем формирования Государственной системы оказания электронных услуг (ГСОЭУ).

По оценке Международного союза электросвязи в Республике Беларусь в последние годы наблюдаются достаточно высокие темпы развития информационно-коммуникационной инфраструктуры, что позволяет обеспечить создание благоприятной среды для оказания широкого спектра электронных услуг, формирования государственных информационных ресурсов и доступ к ним на всей территории республики. В 2013 г. по показателю «индекс развития ИКТ» из 155 рейтинговых позиций республика заняла 41-е место, опередив большинство постсоветских стран³. Интенсивно развиваются сети сотовой связи. Услуги сотовой связи оказывают 4 оператора; общее число абонентов в конце 2012 г. составляло 10,7 млн чел. Количество абонентов сотовой связи на 1000 человек населения возросло с 0,5 на конец 2000 г. до 113 на конец 2012 г. По этому показателю РБ уступает ряду стран СНГ (табл. 2). Сотовой связью охвачено 98,1% территории РБ, на которой проживает 99,7% населения.

Таблица 2. **Количество абонентов сетей сотовой подвижной связи в странах СНГ на конец года в расчете на 100 чел. населения**

Страны	2000	2005	2010	2012
Россия	2,2	86,3	161,4	183,5
Казахстан	0,6	35,5	118,0	178,8
Армения	0,5	21,1	113,0	132,4 (2011 г.)
Украина	1,7	64,0	118,7	132,1
Кыргызстан	...	10,4	113,1	124,8
Молдова	3,0	30,4	88,9	119,8
Р. Беларусь	0,5	42,6	109,0	112,8
Азербайджан	5	27	99	105
Таджикистан	0,0	4,1	86,4	92,2

Источник: СНГ в 2012 г. МГСК СНГ. М., 2013

3. Measuring the Information Society 2013 // Международный союз электросвязи ООН. http://www.itu.int/en/ITU-D/Statistics/Documents/publications/mis2013/MIS2013_without_Annex_4.pdf

Одним из важнейших показателей развития современных средств связи является наличие доступа в сеть Интернет. Количество абонентов и пользователей сети Интернет на начало 2012 г. составило 6,8 млн, в том числе физических лиц – 6,1 млн. В расчете на 1000 человек населения количество пользователей сети Интернет с 2000 г. по 2012 г. увеличилось с 19 до 469.

Таблица 3. Число пользователей сети Интернет в странах СНГ на конец года в расчете на 100 чел.

Страны	2000	2005	2010	2012
Азербайджан	0,2	8,0	46,0	54,2
Россия	2,0	15,2	43,0	53,3
Казахстан	0,7	3,0	31,6	53,3
Р. Беларусь	1,9	...	31,8	46,9
Молдова	1,3	14,6	32,3	43,4
Армения	1,3	5,3	25,0	39,2
Украина	0,7	3,8	23,3	33,7
Кыргызстан	1,0	10,5	18,4	21,7
Таджикистан	0,1	0,3	11,6	14,5

Источник: СНГ в 2012 г. МГСК СНГ. М., 2013.

По данным обследования, проведенного в 2012 г., доступ к сети Интернет имели 96,8% обследуемых организаций республики. Среди организаций, имевших доступ к сети Интернет, наиболее распространен стационарный широкополосный доступ (85,5%). Коммутируемый доступ использовали 27,7% организаций, беспроводной – 21,4%. По данным обследования, 35,6% организаций имели максимальную скорость передачи данных через Интернет от 256 Кбит/с до 2 Мбит/с, 34,3% организаций – от 2 Мбит/с до 10 Мбит/с⁴.

По данным выборочного обследования домашних хозяйств по уровню жизни доля домашних хозяйств, имеющих персональные компьютеры, в 2012 г. составила 51,7% от общего их числа, имеющих доступ к сети Интернет с

4. Там же.

домашнего персонального компьютера по состоянию на начало 2013 года – 48,3%. Услугами Интернета на начало 2013 г. воспользовалось 46,9% населения⁵.

Следует, однако, отметить, что по охвату населения современными видами связи Белоруссия, несмотря на достигнутый в последние годы значительный прогресс, пока отстает не только от высокоразвитых стран, но и от своих партнеров по интеграции (табл.2).

Значительный вклад в развитие связи в РБ должен внести ввод в строй единой республиканской сети передачи данных, намеченный на октябрь 2013 г. В эту сеть будут объединены сети республиканских органов государственного управления, местных исполнительных и распорядительных органов, иных государственных органов и других организаций⁶.

Важную роль в развитии информационно-коммуникационных технологий в РБ играет созданный в Минске в 2005 г. первый в Восточной и Центральной Европе и СНГ Парк высоких технологий (ПВТ), занимающий ныне центральное место в формирующейся инновационной инфраструктуре республики. Он объединяет организации и фирмы в области новых и высоких технологий со специализацией на разработке программного обеспечения, ориентированного на экспорт. В конце 2012 г. в ПВТ работали 118 компаний, половину из которых составляли иностранные и совместные предприятия. Экспорт программного обеспечения и услуг только за 2012 г. возрос на 54% и достиг 331,5 млн долл.; доля экспорта в общем объеме производства достигла в 2012 г. 89%. Благодаря прежде всего деятельности ПВТ Белоруссия вошла в число 30 ведущих стран в сфере офшорного программирования; при этом 54% зарегистрированных в парке компаний производят собственный программный продукт⁷.

5. Там же.

6. Белорусы и рынок. 2013. 27 мая-2 июня.

7. Силибин К. Экспорт растет // Белорусы и рынок. 2013. 4–10 марта.

Услугами резидентов ПВТ пользуются заказчики из 54 стран, 48% его продукции и услуг приходится на страны Западной Европы, 39% – Северной Америки, 12% – СНГ⁸.

Взаимодействие развития современных средств связи в Белоруссии и интеграционных процессов на пространстве бывшего СССР можно, на наш взгляд, рассматривать в двух аспектах: 1) значение Белоруссии для создания единой системы связи в ЕЭП (а в дальнейшем в Евразийском союзе); 2) роль взаимного сотрудничества в развитии современных средств связи в Белоруссии. По обоим этим направлениям в последние годы удалось добиться определенных успехов.

Так, началась реализация компанией «Белорусские облачные технологии» проекта создания транзитной магистральной линии связи через территорию РБ. В настоящее время основной интернет-трафик между Китаем, Россией и Европой идет через Скандинавию по морю; прокладка же континентальной магистральной сети через Белоруссию, по мнению экспертов, будет более эффективным способом связи, поскольку позволит больше зарабатывать на информационных услугах и будет способствовать развитию соответствующей инфраструктуры. Владеть магистральной линией связи Москва–Минск–Франкфурт на паритетной основе будут учредители СООО «Белорусские облачные технологии» – белорусское предприятие «Национальный центр обмена трафиком» и российский бизнесмен К. Николаев⁹.

Реализация данного проекта, на наш взгляд, будет способствовать интеграции систем связи РФ и РБ и их эффективному включению в международные сети.

Сотрудничество с партнерами по интеграции, прежде всего с Россией, вносит серьезный вклад в развитие современных средств связи Белоруссии. В республику активно инвестируют российские компании мобильной связи, вне-

8. Силибин К. Время отчета // Белорусы и рынок. 2013. 5–11 августа.

9. Силибин К. Положение обязывает // Белорусы и рынок. 2013. 18–24 февраля.

дряющие в эту область самые современные технологии. Крупнейшим оператором сотовой связи РБ стало СООО «Мобильные системы», в которой российской компании МТС принадлежит 49% акций. В 2010 г. СООО «МТС» Беларуси запустило в коммерческую эксплуатацию сеть «третьего поколения» с поддержкой технологии HSPA, которая должна значительно улучшить качество мобильной связи и обеспечить скоростной доступ в Интернет по всей территории страны. ИООО «Yota Бел», контролируемое российской компанией «Скартел», создает в РБ сеть беспроводного широкополосного доступа по технологии Mobile WIMAX. До 2015 г. этой сетью предполагается покрыть большинство районных центров РБ¹⁰.

Перспективные программы и проекты, нацеленные на развитие информационно-коммуникационных технологий в странах-участницах, выполняются в рамках создаваемого Россией и Белоруссией Союзного государства. Так, развитию компьютерной отрасли двух стран в значительной мере способствовала реализация союзных программ «СКИФ» и «СКИФ-ГРИД» по созданию и внедрению суперкомпьютеров, в рамках которых были созданы суперкомпьютеры с широким спектром производительности. За период с 2002 по 2009 г. производительность суперкомпьютеров семейства «СКИФ» возросла с 0,423 трлн до 60 трлн операций в секунду¹¹. В рамках программы «СКИФ-ГРИД», реализованной в 2007–2010 гг., создан суперкомпьютер 3-го поколения «СКИФ-МГУ», ставший по производительности 5-м в Европе и 22-м в мире; развернута экспериментальная ГРИД-сеть «СКИФ-Полигон», объединяющая ресурсы ряда суперкомпьютерных центров РФ и РБ. В настоящее время выполняется совместная программа «СКИФ-Союз», рассчитанная на период 2012–2015 гг. и предполагающая создание суперкомпьютера «СКИФ» следующего поколения

10. Хейфец Б.А. Российский бизнес в странах ЕврАзЭС. Модернизационный аспект. М., 2011. С. 137.

11. Союзное государство. Развитие и перспективы. Минск, 2011. С. 40.

и развертывание на этой основе совместной киберинфраструктуры двух стран¹².

Электронные коммуникации в Молдове

В 1998–1999 гг. в Молдове уже начали работу первые два оператора сотовой мобильной связи: Voxtel (позже Orange Moldova) и Moldcell, которые были представлены иностранными инвесторами France Telekom и Telia Sonera. С этих пор объем иностранных инвестиций в отрасль связи начал расти из года в год. В 2012 г. их объем составил около 1 млрд леев¹³.

В 2001 г. при вступлении в ВТО республика взяла на себя обязательство проводить реформы по реструктуризации отрасли связи. Они предусматривали разделение функций в области развития отрасли, регулирования и предоставления услуг. Для этих целей был создан регулирующий орган – Национальное агентство по регламентированию электросвязи и информатики (НАРЭИ), в настоящее время – это Национальное агентство по регулированию в области электронных коммуникаций и информационных технологий (НАРЭКИТ). Его главной функцией является регламентирование рынка услуг электросвязи. Функции же по разработке и внедрению отдельных стратегий и политики развития отрасли, администрированию радиочастотного спектра, законодательной инициативе закреплялись за отраслевым министерством. Началась поэтапная либерализация рынка телекоммуникационных услуг. Сначала были либерализованы услуги местной и междугородной связи, услуги доступа в Интернет и IP-телефонизация. В 2004 г. Молдова полностью либерализовала рынок связи. Монопо-

12. Внешнеэкономический фактор в стратегии модернизации России и Беларуси. Минск, 2012. С. 161.

13. История отрасли // <http://www.tadviser.ru> 2013.07.07.

лию по предоставлению услуг фиксированной международной телефонной связи сохранило за собой ранее созданное АО Moldtelecom.

В 2012 г. общий объем рынка услуг информационных технологий и коммуникаций (ИТ) Молдовы составил 6,7 млрд леев (или около 545 млн долл.). При этом наибольшие объемы продаж были зарегистрированы на рынках мобильной и фиксированной телефонной связи – 3,733 млрд леев и 1,546 млрд леев соответственно. В начале 2013 г. количество абонентов, подключенных к сетям операторов стационарной связи, достигло 1 205 900, а уровень охвата по предоставлению этих услуг на 100 жителей – 33,9%. Общее количество пользователей мобильной связи составило 4,3 млн чел., при этом уровень предоставления этих услуг увеличился на 19,7%¹⁴. По относительным показателям проникновения мобильной связи и Интернета Молдова близка к Белоруссии (табл.2,3).

В целом за последние 5 лет отрасль ИТ в Молдове стала одним из основных источников экономического роста. Доля доходов отрасли в ВВП достигла 9%. В ней занято около 16 тыс. человек. В 2011 г. общий объем предоставленных услуг отрасли увеличился по сравнению с предыдущим годом на 1,5% и составил 7,9% в ВВП¹⁵. При этом основными факторами роста были услуги мобильных коммуникаций и услуги доступа к Интернету и передачи данных. Участие частных компаний, их значительные инвестиции, а также конкуренция на рынке услуг мобильной связи привели к существенному росту данного сегмента рынка. Сейчас на отечественном рынке мобильной связи действуют три оператора, их сети охватывают почти 98% населения и территории страны. Уже с 2008 г. операторы мобильной связи обладали лицензиями на оказание услуг третьего поколения. В 2011 г. была запущена

14. Статистическое бюро Республики Молдова. Развитие отрасли информационных технологий и коммуникаций (2000-2012) // www.statistica.md

15. Е. Хороших. Региональный форум МСЭ в Кишиневе состоялся! // <http://it-moldova.md/ru/ict-in-moldova/503-itu-forum-2012>.

на в тестовом режиме сеть нового поколения 4G на базе технологии LTE, которая предоставила новые возможности для жителей страны. Оживление рынка широкополосных услуг обуславливалось успешным развитием оптоволоконных сетей, либерализацией доступа к инфраструктуре главного поставщика АО «Moldtelecom», а также увеличением спроса на эти услуги. При этом в целом по стране уровень доступа фиксированного широкополосного Интернета достиг 10%, а в столице – 20,4%¹⁶. В то же время, несмотря на достигнутые успехи, рынок программного обеспечения в Молдове остается недостаточно развитым. К числу основных причин такого положения можно отнести то обстоятельство, что большинство крупных международных поставщиков программного обеспечения находятся за рубежом, а не в Молдове.

Надо отметить, что, уделяя особое внимание развитию ИТ, Молдова постоянно наращивает инвестиции в эту отрасль. В 2011 г. их объем составил 155 млн долл. Причем наибольший объем инвестиций вкладывался в развитие мобильных коммуникаций – 62,5%, инвестиции в развитие доступа к Интернету и передаче данных составили 18% в общем объеме инвестиций. На этом фоне вполне понятно, что инвестиции в сеть стационарной телефонной связи несколько сократились и занимают лишь 16% в общем объеме инвестиций.

Дальнейшее развитие отрасли во многом зависит от таких ключевых факторов, как быстрое наращивание плотности мобильной телефонной связи и широкополосных услуг, эффективное использование ИТ в бизнесе и государственном управлении, а также от таких факторов, как эффективные регуляторные рамки и человеческие ресурсы, обладающие высоким профессиональным уровнем и технической квалификацией¹⁷.

16. Там же.

17. Предсказуемое развитие. Интервью Министра информационных технологий и связи Республики Молдова Павла Филипа главному редактору ComNews Леониду Конику по итогам ИКТ саммита (Кишинев, 16-17.04.2012) // <http://www.comnews.ru> 2013.25.04.

Одновременно следует отметить, что при определенном прогрессе в развитии ИТ-отрасли международный рейтинг страны еще довольно низкий. Республика пока находится в категории стран со средним уровнем развития ИКТ. По данным Всемирного экономического форума, который опубликовал ежегодный доклад «Глобальный отчет о развитии информационных технологий 2013» (*Global Information Technology Report*), где дана оценка уровня развития отрасли ИТ в 144 странах мира, Молдова заняла 77-е место, поднявшись на одну позицию по сравнению с 2012 г. (тогда речь шла о 142 странах мира). При этом РМ получила минимальные баллы относительно влияния ИТ на экономику – 84-е место (91-е место в 2012 г.), создания среды для развития делового климата и инноваций в сфере ИТ – 88-е (89-е), реализации политики регламентирования отрасли – 117-е (109-е), использования ИТ в бизнесе – 129-е (120-е)¹⁸.

В то же время более глубокий анализ развития ИТ показывает, что в этой сфере существует ряд серьезных проблем. Так, несмотря на то что в Молдове цена доступа в Интернет относительно невелика, но в сравнении с покупательной способностью населения страна является одной из самых дорогих. В структуре ВВП из 10% общего рынка ИТ около 8% занимают телекоммуникации и связь, в то время как в развитых странах этот показатель составляет около 3%. Доля же сегмента ИТ-индустрии с более высокой добавленной стоимостью (производство софта или электронных компонентов) составляет всего 2%. Хотя в отрасли высокие зарплаты, но при этом большая текучесть кадров. Кроме того, много программистов ежегодно уезжает за рубеж. Фактически молдавские компании становятся своеобразным «лифтом», с помощью которого молодые люди уезжают из этой страны.

18. Сектор ИСТ недостаточно влияет на развитие экономики Молдовы //www.infomarket.md 2013.15.04.

Дальнейшее развитие отрасли во многом зависит от таких ключевых факторов, как быстрое наращивание плотности мобильной телефонной связи и широкополосных услуг, эффективное использование ИТ в бизнесе и государственном управлении, а также таких факторов, как эффективные регуляторные рамки и человеческие ресурсы, обладающие профессиональными навыками и технической квалификацией. Избрав одним из важнейших направлений развития экономики отрасль информационных технологий и коммуникаций, руководство страны разработало новую стратегию «Цифровая Молдова 2020». Впервые она была представлена на саммите ИТ в 2012 г. (Кишинев 16–17 апреля 2012 г.) и утверждена правительством 19 сентября 2013 г. Стратегия призвана обеспечить системное и предсказуемое развитие страны, определить возможности, предоставляемые информационным обществом, для обеспечения комфорта и повышения благосостояния граждан. Кроме того, Национальная стратегия развития информационного общества призвана обеспечить системное и предсказуемое развитие страны, основываясь на принципах, обозначенных в «Цифровой повестке дня для Европы 2020». Главной целью стратегии является создание благоприятных условий для развития и широкого использования потенциала информационно-коммуникационных технологий государственными учреждениями, деловой средой и гражданами при минимальном вмешательстве государства, но с максимальным эффектом. При этом основное внимание будет уделено трем областям: инфраструктура и доступ; цифровое содержание и электронные услуги; возможности и использование. В результате успешной реализации стратегии Республика Молдова в 2020 г. может стать страной с развитым информационным обществом. Использование возможностей, предоставляемых информационно-коммуникационными технологиями, расширенный доступ к современной инфраструктуре электронных коммуникаций, разнообразное цифровое содержание и прогрессивные

информационные услуги окажут большое влияние на рост качества процесса управления, повышение экономической конкурентоспособности и рост благосостояния населения. В соответствии со стратегией через семь лет 60% населения будет использовать электронную подпись, 20% – покупать через Интернет и 100% – смотреть цифровое телевидение¹⁹.

На сегодняшний день отрасль ИТ в Молдове может развиваться по двум сценариям: либо в объеме, который необходим и достаточен для функционирования других отраслей экономики, а также базовых потребностей отрасли и государства, либо как одна из основных отраслей, занимая от 20 до 30% в ВВП²⁰. По какому варианту она будет развиваться – зависит от позиции государства в этом вопросе.

Развитие телекоммуникационного рынка Таджикистана

Для Таджикистана телекоммуникационная сфера является самой развитой отраслью экономики. Информационно-коммуникационные технологии занимают центральное место в обновлении и реструктуризации всех видов деятельности республики.

Ещё в 90-е годы крупные израильские инвестиции позволили полностью модернизировать сферу связи в молодом государстве. Израильские компании получили эксклюзивное право на выдачу лицензий для установки оборудования. Но гражданская война в Таджикистане и её экономические последствия помешали дальнейшему развитию сотовой связи, вместе с тем более поздний выход на тад-

19. Правительство утвердило национальную стратегию «Электронная Молдова-2020» // <http://allmoldova.com>. 2013.19.09.

20. Предсказуемое развитие. Ежедневная интернет-газета // <http://www.comnews.ru> 2013.25.04.

жикский рынок операторов мобильной связи позволил им использовать современное оборудование последнего поколения. В Таджикистане свои первые сети 3G построили российские сотовые операторы «Вымпелком» и «Мегафон». При финансовой поддержке ЕБРР все местные АТС перешли на цифровой формат.

Конкурентный рынок мобильной связи сложился уже в нулевые годы благодаря активной работе китайской компании ZTE, российских «Вымпелкома» и «Мегафона», а также шведской TeliaSonera. Анализ развития ИКТ показал, что при прозрачности информации о всех сотовых операторах стандарта GSM и компаниях-монополистах фиксированной связи, которые работают в Центральной Азии, Таджикистан с пятью компаниями мог вполне претендовать на роль лидера в регионе²¹.

В ноябре 2003 г. была утверждена Государственная стратегия «Информационно-коммуникационные технологии для развития Республики Таджикистан», в которой были определены основные организационные, экономические и финансовые механизмы развития этого сегмента инфраструктуры. В ней также подчеркивались стратегические направления по формированию информационных технологий. Были предусмотрены меры по преодолению растущего «цифрового неравенства» внутри страны, в регионе и в СНГ с целью достойной интеграции Таджикистана в мировое информационное сообщество.

В РТ был принят ряд нормативно-правовых документов, касающихся информационно-коммуникационных технологий. Их внедрение позволило более чем в два раза увеличить количество операторов связи и создать условия для использования ИКТ во всех сферах жизнедеятельности страны. Правительство приступило к выработке государственной политики, направленной на формирование и развитие единого информационного пространства в Таджики-

21. <http://www.ict.kg>

стане, на осуществление отраслевых проектов и программ информатизации, в частности внедрению электронных баз и банков данных, новейших технологий, широкого использования информационно-телекоммуникационных систем и сетей в банковской сфере.

В 2011 г. совокупный доход всех компаний мобильной связи в Таджикистане превысил 300 млн долл.²² В 2012 г. выросли доходы частных операторов и составили более 1,6 млрд сомони (около 379 млн долл.), а показатели контролируемых государством АООТ «Таджиктелекома» и ГУП «Почтаи Тоджик» оказались гораздо меньше и составили 103,9 млн (23,5 млн долл.).

В настоящее время в стране работают десять операторов сотовой связи, 5 из которых действуют по стандарту CDMA (множественный доступ с кодовым разделением), а еще 5 – по стандарту GSM (глобальный цифровой стандарт) и около 20 интернет-провайдеров.

В 2010 г. число абонентов мобильной связи равнялось 6 млн человек, в 2012 г. эта цифра выросла до 6,5 млн человек, число пользователей Интернета за эти же годы возросло в три раза — с 1,3 млн до 3,73 млн²³. По заявлению первого заместителя начальника Службы связи при правительстве РТ Р. Шакирова только 3,9 млн абонентов имеют активные телефонные номера. По его словам, на каждые сто граждан приходится 5,3 стационарных телефонов. Одна линия местного телефона в месяц приносит доход в размере 25 сомони. Из каждых 100 граждан 80 имеют мобильные телефоны, прибыль от которых, включая использование Интернета, составляет 40 сомони²⁴. Однако по проникновению мобильной связи и Интернета Таджикистан уступает многим странам СНГ (табл.2,3).

22. <http://www.tajik-gateway.org/wp/?tag=%D1%80%D0%B0%D0%B7%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%B5-%D0%B8%D0%BA%D1%82>

23. <http://www.tajik-gateway.org/wp/?tag=%D1%80%D0%B0%D0%B7%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%B5-%D0%B8%D0%BA%D1%82>

24. <http://www.avesta.tj/business/10936-v-tadzhikistane-s-naseleniem-75-mln-chelovek-naschityvaetsya-65-mln-abonentov-sotovoy-svyazi.html>

Наиболее полным и авторитетным источником международной оценки влияния ИКТ на конкурентоспособность и благосостояние стран считается Индекс сетевой готовности – комплексный показатель развития ИКТ, разработанный в 2001 г. Индекс используется для анализа проблемных моментов в политике государств и осуществления мониторинга в области внедрения новых технологий. В глобальном отчете о развитии информационных технологий 2013 «Экономический рост и занятость в гиперсвязанном мире» представлены данные по Индексу сетевой готовности в 144 странах мира. Таджикистан занимает 112-е место (в 2012 году – 114-е место), сосед и конкурент в сфере развития ИКТ, Кыргызстан, занимает 118-е место (был на 115-м месте). В 2010–2011 гг. Таджикистан занимал 111-е место среди 139 стран. В 2013 г. по Индексу сетевой активности среди стран СНГ лидируют Казахстан (55-е место), Россия (56-е место), Азербайджан (61-е место), Украина (75-е место), Молдова (78-е место), Грузия (88-е место). В первой десятке Швеция, Сингапур, Финляндия, Дания, Швейцария, Нидерланды, Норвегия, Соединенные Штаты, Канада и Великобритания²⁵.

В отчете был отмечен определенный прогресс в развитии информационно-коммуникационных технологий в Республике Таджикистан, но по нескольким важнейшим индикаторам развития ИКТ Таджикистан заметно уступает не только большинству стран, получивших в наследство от бывшего СССР сравнимую по уровню телекоммуникационную инфраструктуру и кадры, но и Монголии и Ирану²⁶.

Эксперты считают, что отставание Таджикистана по показателю абонентов фиксированного широкополосного доступа в Интернет на 100 жителей в странах Центральной Азии связано с отсутствием соответствующей совре-

25. <http://www.tajik-gateway.org/wp/?tag=%D1%80%D0%B0%D0%B7%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%B5-%D0%B8%D0%BA%D1%82>

26. <http://www.tajik-gateway.org/wp/?tag=%D1%80%D0%B0%D0%B7%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%B5-%D0%B8%D0%BA%D1%82>

менной инфраструктуры для доступа в сеть такого формата. Внедрение фиксированного ШПД экономически выгодно в странах с преобладающим городским населением, в Таджикистане это связано с так называемым естественным ограничением (70% населения республики – сельские жители). Но использование зарубежного опыта, например Турции, могло бы вывести республику на новый уровень.

Прогресс Таджикистана в развитии мобильной связи несомненен (табл.2). В 2011 г. компания МЛТ внедрила уникальную для телекоммуникационного рынка Таджикистана и Центральной Азии технологию четвертого поколения LTE 4G (Long Term Evolution). С появлением 3,5 G и LTE 4G уменьшилось количество пользователей (абонентов) фиксированных операторов ²⁷.

Но в последние годы технически хорошо оснащенная телекоммуникационная сеть республики попадает под прессинг властных структур. В соответствии с письмом Службы связи и распоряжением Национального банка страны 2012 г. об установлении тарифов и измерительных единиц услуг в национальной валюте с мая 2013 г. мобильные операторы Таджикистана перевели свои тарифные планы на национальную валюту. Услуги мобильной связи, в том числе Интернета, дорожали поэтапно. В 2011 г. был введен акциз, затем повысились тарифы на звонки в Россию, где находится до миллиона трудовых мигрантов. Интернет-издание «Сотовик» опубликовало данные, по которым в Таджикистане 500 Мбайт мобильных данных обходится в среднем в 39,6 долл. Это 21,8% среднего месячного дохода граждан. В СНГ только в Киргизии столь же высока стоимость мобильного Интернета в соотношении к ежемесячным доходам населения – 27,4 долл., 15,8% ²⁸.

Быстрорастущий рынок Таджикистана активно использует передовые технологии. Но имеются факторы, которые

27. <http://www.avesta.tj/business/7353-kompaniya-mlt-vnedryaet-texnologiyu-lte-4g.html>

28. <http://news.tj/ru/news/tadzhikskii-mobilnyi-internet-odin-iz-samykh-dorogikh-v-mire-dlya-naseleniya>

сдерживают развитие ИКТ в Таджикистане, например низкие доходы населения, недостаточное энергообеспечение — операторам приходится тянуть свои линии электропередачи или обеспечивать базовые станции дизелем. В стране не хватает линий волоконно-оптической связи, что вынуждает операторов использовать спутниковые каналы с небольшой пропускной способностью. Вместе с тем нельзя не отметить, что технологический уровень таджикских операторов связи контрастирует с аналогичными показателями соседних стран. В то время как GSM Kazakhstan пытался ускорить процесс внедрения телекоммуникационных сетей стандарта 3G (позволяют передавать данные со скоростью до 2 Мбит/сек.), в Таджикистане первые базовые станции стандарта 3G уже были установлены. Это стало возможным в том числе и потому, что свободные частоты, необходимые для сети третьего поколения, оказались не заняты из-за слабого развития IT-технологии и операторы довольно легко получили к ним доступ. В настоящее время их продвижением занимаются 4 компании (Babilon Mobile, TT-Mobile, Indigo, «Таком»). Развитие высокоскоростных стандартов позволило разнообразить рынок: местные игроки предлагают потребителям такие услуги, как видеозвонок, мобильное телевидение и др. А Интернет в Таджикистане разгоняется до 3,6 Мбит/сек., что сравнимо с показателями в России и Казахстане²⁹.

Развитие ИКТ в Латвии

Латвия наряду со своими соседями по Балтии занимает ведущее место по развитию ИКТ не только среди ННГ, но и среди стран мира. В 2013 г. Латвия по Индексу сетевой готовности занимала 32-е место среди 144 стран мира. Проникновение Интернета в стране превышает 70%. Число

29. <http://expertonline.kz/a5313/>

интернет-пользователей в настоящее время активно расширяется за счет людей старшего поколения.

Отрасль телекоммуникаций в Латвии, как и во всём мире, в настоящее время переживает значительные изменения. Латвийский телекоммуникационный оператор Baltcom, учрежденный в 1991 г., предлагает услуги аналогового и цифрового ТВ, скоростного Интернета и фиксированной телефонной связи, планирует в 2013 г. вложить в развитие инфраструктуры и новых высококачественных услуг клиентам около 4 млн латов³⁰. «Latvijas Mobilais Telefons (LMT) видит широкие возможности развития рынка контент-услуг в Интернете, и поэтому в дополнение к уже существующим направлениям бизнеса в дальнейшем будет работать как предприятие медиа- и информационных технологий (ИТ). Как лидер в области технологий, LMT продолжит инвестировать в модернизацию сети, т.к. на обширные возможности контент-услуг влияет всеобъемлющее развитие технологии на всей территории страны. LMT – первый и единственный оператор в Латвии, предлагающий клиентам широкую сеть 3G и современную сеть 4G со скоростью, равноценной скорости оптического Интернета. Это и по мощности, и по скорости соответствует ожиданиям самых требовательных пользователей Интернета и открывает возможности для создания контента совершенно нового вида и формы»³¹.

Телекоммуникационная компания VIR2SIM, предлагающая возможность присоединить до 20 виртуальных международных номеров к своей SIM-карте, начинает экспансию в Европу из Латвии. Разработчиком сервиса VIR2SIM.com является латвийское предприятие Arcana Digital Group, которое специализируется на запуске глобальных интернет-сервисов. Проект профинансирован частными инвесторами из Европы. Все функции сервиса доступны на вебсайте VIR2SIM.com и в мобильных приложениях для

30. Балтийский курс. Рига. 2013. 24 мая.

31. Там же.

Android и iOS. Это наиболее удобная и дешевая возможность принимать мобильные звонки от клиентов из-за границы. Хотя официальный запуск в Латвии еще не произошел, уже около 100 латвийских предприятий, работающих с международными клиентами, используют VIR2SIM³².

По данным опроса Tele2, 97% населения Латвии пользуются мобильными телефонами, компьютерами пользуются 70% домохозяйств. Ведущий оператор мобильной связи Tele2 в сотрудничестве с самым крупным страховым обществом BALTA представит новую услугу в Латвии — страхование мобильных телефонов и компьютеров. К настоящему времени в модернизацию сети связи в регионах Латвии Tele2 вложил уже 2 млн латов. В результате скоростной мобильный Интернет в сети 3G Tele2 обеспечивает уже 93% населения³³.

Высокий уровень проникновения современных средств связи и их повсеместная доступность создали основу для широкого распространения ИТ, формирования как новых центров развития ИКТ, так и областей их применения. Сегодня в Латвии формируется новый центр ИКТ в г. Вентспилсе. За 2005-2012 гг. число предприятий ИКТ выросло в пять раз (с 12 предприятий ИКТ до почти 60). Такой быстрый темп развития был обеспечен благодаря деятельности факультета информационных технологий Вентспилсской высшей школы, Вентспилсского дигитального центра в образовании взрослых, Вентспилсского парка высоких технологий и его бизнес-инкубатора, а также активной работе города по привлечению инвесторов. С целью консолидации усилий по формированию в городе центра ИКТ весной 2013 г. был подписан соответствующий меморандум. Меморандум предполагает стратегии развития в городе ИКТ, в которой будут определены мероприятия в сферах образования, инфраструктуры и оказания услуг, подлежащие осуществлению в течение ближайших семи

32. Балтийский курс, Рига. 2013. 8 мая.

33. Балтийский курс. Рига. 2013. 29 апр.

лет, в результате которых в городе будет создана благоприятная среда для развития предприятий ИКТ. Реализация положений меморандума обеспечит получение качественной рабочей силы, отвечающей требованиям индустрии ИКТ, а также доступность необходимой инфраструктуры. Целенаправленные усилия органов местного самоуправления, образовательных учреждений, местных и иностранных компаний ИКТ позволят городу Вентспилс достичь уровня, отвечающего статусу центра современных мудрых технологий, значимого в Балтийском регионе.

Меморандум предполагает открытие на территории Вентспилсского парка высоких технологий первого в Северной Европе центра компетенции качества программирования SQUALIO. SQUALIO – это совместный проект крупнейшего в Латвии ИТ-предприятия «DPA» и Латвийского университета, осуществляемый в целях оказания содействия в развитии новых и эффективных методов тестирования программного обеспечения³⁴.

Другой проект запущен в 2012 г. в рамках программы приграничного сотрудничества «Эстония – Латвия – Россия» и ориентирован на развитие приграничных услуг и создание международной сети центров демонстрации (демоцентров) новейших разработок в сфере информационных технологий. В данных демоцентрах будут представлены передовые электронные решения для бизнеса и граждан, а также электронные государственные услуги Эстонии, Латвии, России и других стран региона Балтийского моря. Целью сети является развитие информационно-технологического обмена между разработчиками и заказчиками (пользователями) современных ИКТ-решений. Проект позволит наладить постоянное взаимодействие с целью развития приграничных электронных услуг для граждан и предприятий малого и среднего бизнеса. Выработанный в его рамках стандарт электронного взаимодействия граждан

34. В Вентспилсе подписан меморандум о развитии отрасли ИКТ. 3.06.2013. <http://www.ventspils.lv/rus/ekonomika/41741-v-ventspilsie-podpisan-miemorandum-o-razvitii-otrasli-ikt>

по доступу к услугам будет взят за основу при формировании государственных и социальных услуг для иностранных граждан и организаций в приграничном регионе. Широкому освещению деятельности местных органов власти по развитию ИКТ-решений будет способствовать ежегодная Балтийская международная выставка-конференция «Электронная среда»³⁵.

35. Балтийская ИКТ платформа. <https://sites.google.com/site/elri121>

*Е.Р. Уразаева**

Состояние и проблемы развития электронной торговли в Республике Казахстан

Одним из наиболее динамичных сегментов экономики Республики Казахстан является электронная торговля. На сегодняшний день объем рынка электронной торговли в Казахстане оценивается приблизительно в 240 млн долл., при этом ежегодный прирост объемов рынка в последние годы составляет не менее 10%¹. Бурное развитие электронной торговли в стране обусловлено как динамичным развитием информационных технологий, так и ростом доходов населения.

Международным союзом электросвязи регулярно определяется индекс развития информационно-коммуникационных технологий (ИКТ), являющийся инструментом оценки общего прогресса, достигнутого странами в направлении перехода к информационному обществу. Согласно индексу развития ИКТ, в период между 2008 и 2013 гг. Казахстан поднялся с 72-го на 46-е место.

* Уразаева Елизавета Равильевна, аспирантка кафедры мировой экономики ГУУ.

1. Анализ рынка электронной коммерции Казахстана (<http://kzcontent.kz/rus/kaznet1>)

Таблица 1. Индекс развития ИКТ (IDI) стран Таможенного союза

Страны	2008		2010		2013	
	Место в рейтинге	Индекс	Место в рейтинге	Индекс	Место в рейтинге	Индекс
Россия	49	4,42	47	5,38	40	6,19
Казахстан	72	3,39	68	4,02	48	5,74
Белоруссия	58	3,93	52	5,01	41	6,11

Источник: по данным доклада Measuring the Information Society 2008; 2010; 2013 // Международный союз электросвязи ООН².

В докризисный период ИТ-сектор Казахстана отличался очень высокими темпами роста, на уровне 40–50% в год. Причем в период кризиса в 2008–2009 гг. темпы роста не только не упали, но даже выросли с 38,7% в 2007 г. до 48,4 и 44% в 2008 и 2009 гг.³ Высокие темпы развития ИКТ- сектора сохранились и в 2010–2012 гг. В 2010 г. в стране была принята Программа по развитию ИКТ на 2010–2014 гг.⁴

В 2012 г. вклад ИКТ-сектора в экономику Казахстана составил 3,4%, а по уровню проникновения Интернета Казахстан опередил все страны СНГ – 62,8 пользователя на 100 чел.⁵

Международный опыт свидетельствует о том, что интернет-торговля становится прибыльной после того, как Интернет доступен хотя бы 30% населения. По данным Министерства связи и информации Казахстана, количество интернет-пользователей в стране в 2012 г. превысило 9 млн человек (около половины от общего количества населения). При этом более 1 млн человек в РК имеют широкополос-

2. http://www.itu.int/en/ITU-D/Statistics/Documents/publications/mis2013/MIS2013_without_Annex_4.pdf

3. Карачаровский В. Объем и динамика ИТ-затрат предприятий Казахстана: не замечая кризиса // CNews Analytics.

4. <http://www.mtc.gov.kz/index.php/ru/programmy-po-razvitiyu-ikt-na-2010-2014/571-programma-po-razvitiyu-informatsionnykh-i-kommunikatsionnykh-tekhnologij-v-respublike-kazakhstan-na-2010-2014-gody>

5. Министерство связи и информации Республики Казахстан. Оперативный отчет за 2012 г. по Программе развития ИКТ на 2010–2014 гг. <http://www.mtc.gov.kz/index.php/ru/programmy-po-razvitiyu-ikt-na-2010-2014/571-programma-po-razvitiyu-informatsionnykh-i-kommunikatsionnykh-tekhnologij-v-respublike-kazakhstan-na-2010-2014-gody>

ный доступ в сеть. Для сравнения: в Белоруссии Интернетом пользуются около 4 млн чел., и здесь предложение значительно превышает платежеспособный спрос. В России же Интернетом пользуются более половины жителей (76 млн пользователей). Таким образом, по уровню развития ИКТ-рынка Казахстан с учетом численности населения сегодня стоит примерно на уровне своих партнеров по ТС, что и отражает индекс развития ИКТ. Но в то же время имеется определенный потенциал его развития. Речь идет о периферийных регионах страны.

Несмотря на быстрый рост оборота, казахстанский рынок интернет-торговли пока находится в самом начале своего развития и сильно отстает от стран с развитой ИТ-сферой. Как было отмечено выше, объем рынка интернет-торговли в Казахстане оценивается в 240 млн долл. По России данный показатель составляет около 5 млрд, а в стране с самой развитой интернет-коммерцией – США он равен 150 млрд долл.

Доля электронных продаж в общем товарообороте Казахстана на данный момент составляет не более 0,25%, в то время как в России она равна 1,6%. В США же этот процент равен 6,4; причем здесь темпы роста электронной торговли опережают темпы офлайн-торговли почти в 5 раз с момента снижения налога на продажи в сети. Несмотря на то что рынок электронной торговли в США практически сформировался, он растет более высокими темпами, чем в России и тем более в Казахстане⁶. В России 48% покупателей проживают в столичных регионах (28% от всей интернет-аудитории страны) и на их долю приходится 58% всего товарооборота электронной торговли.

По отношению к уровню проникновения Интернета объем рынка интернет-торговли Казахстана отстает в развитии от России более чем в 2 раза. Размер рынка интернет-

6. Джалилова А. Объем рынка интернет-торговли оценивается в \$240 млн // <http://profit.kz/news/7412-Obem-rynka-elektronnoj-torgovli-v-Kazahstane-ocenivaetsya-v-240-mln/> // Панорама. 2011.

торговли в 2011 г. в РФ на одного пользователя составляет около 100 долл., тогда как в Казахстане – около 42 долл. Если сравнить этот показатель с развитыми странами, то от США, в которых на 1 интернет-пользователя приходится около 1 тыс. долл. онлайн-товарооборота, Казахстан отстает в 20 раз.

Важный фактор роста электронной торговли – доходы населения, отражением которых является ВВП на душу населения. Казахстан по этому показателю постепенно приближается к России и Белоруссии (табл. 2).

Таблица 2. ВВП по ППС на душу населения за 2008 и 2012 гг. в России, Белоруссии и Казахстане

Страны	2008		2012	
	долл.	место	долл.	место
Белоруссия	12535	69	15579	66
Казахстан	11366	78	13892	70
Россия	20276	54	23549	43

Источник: World Economic Outlook Database.

Обращает на себя внимание, что по рейтингу ВВП на душу населения страны движутся заметно медленнее, чем по рейтингу развития ИКТ. При этом только у России положение в обоих рейтингах довольно близкое. Одной из причин является то, что доля ИКТ в производстве ВВП пока не особенно велика. И, в частности, это проявляется в слабом развитии интернет-торговли.

Большинство казахстанских пользователей традиционно используют Интернет для поиска информации в образовательных и коммуникативных целях, при этом не более 9% населения страны используют Интернет для покупок-продаж товаров и услуг.

В мировой практике наиболее популярными товарами, приобретаемыми в Интернете, являются книги, одежда, аудио-, видеопродукция, билеты на транспорт, бытовая техника (информация предоставляется в порядке уменьшения). В Казахстане же покупатели предпочитают приобретать в

первую очередь программное обеспечение, аудио- и видео-записи (35% покупателей), книги – 33% населения (рис. 1).

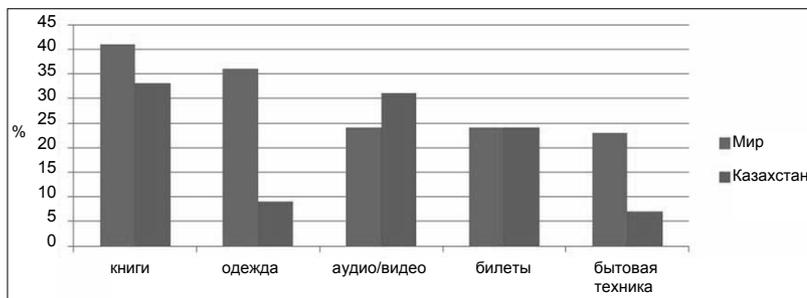


Рис. 1. Товарная структура покупок в Интернете в мире и РК (% покупок)

Источник: Обзор Казахстанского интернет-рынка 2007-2011. Анализ рынка электронной коммерции Казахстана (<http://kzcontent.kz/rus/kaznet1>).

Согласно исследованию Книжной палаты, на сегодняшний день емкость казахстанского книжного рынка составляет от 5–7 млн до 50 млн долл.⁷ В целом, по оценке экспертов, доля продаж книжной интернет-торговли от всего объема продаж книжной продукции в 2010 г. составила 2%.

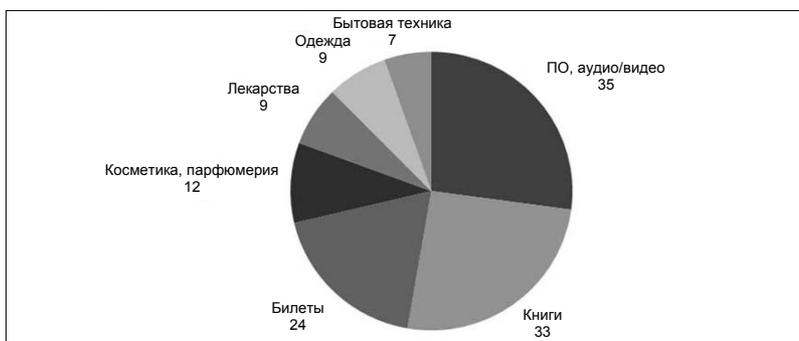


Рис. 2. Структура покупок в интернете РК, в % от объема покупок

Источник: Обзор Казахстанского интернет-рынка 2007–2011. Анализ рынка электронной коммерции Казахстана (<http://kzcontent.kz/rus/kaznet1>).

7. Шатерникова А. Обзор книжного рынка РК. (<http://www.business-kazakhstan.com/obzor/45-obzor-knizhnogo-rynka-rk.html>). Панорама, 2011.

Если доли приобретения через Интернет билетов в мире и Казахстане примерно равны – около 24%, то низкая популярность покупки одежды – 9% в Казахстане и 36% в мире – связана с ментальными признаками и отсутствием потребности в покупке недорогих вещей (футболки, носки и т.д.) в большом количестве. Что касается приобретения бытовой техники (7% покупок в РК против 23% в мире), то эта ситуация обусловлена большими рисками, связанными с высокой стоимостью продукции, что, в свою очередь, увеличивает недоверие населения к покупке данной категории товаров через сеть.

Наиболее основательно развитию интернет-торговли способствует принятие регулирующих правовых актов и качественная законодательная база страны. Одним из шагов, предпринимаемых правительством РК, является недавно принятый закон «О внесении изменений и дополнений в законодательство по вопросам электронных денег», регулирующий рынок электронных денег (ЭД). Электронные деньги – денежная стоимость, представленная требованием на эмитента, которая хранится на электронном устройстве, эмитируется по получении средств эмитентом в размере не менее внесенной в качестве предоплаты денежной суммы и принимается в качестве средства платежа иными институтами (помимо эмитента)⁸. Целью принятия Закона является создание правовых условий для использования электронных денег на территории Казахстана как нового инструмента оплаты по торговым сделкам, в том числе для совершения покупок в интернет-среде. Благодаря принятию Закона рынок электронных денег получил в стране дальнейшее развитие. В будущем электронные деньги могут стать наиболее популярным средством платежа, как это уже происходит в развитых странах, так как с их появлением совершение

8. Директива Европейского парламента и Совета № 2000/46/ЕС от 18 сентября 2000 г. об учреждении и деятельности организаций, эмитирующих электронные деньги, и о пруденциальном надзоре за их деятельностью.

покупок в Интернете определенно станет более удобным для населения.

Одним из набирающих обороты перспективных проектов в Казахстане являются системы электронных государственных закупок (ЭГЗ). Перевод госзакупок в электронный формат инициировало Министерство финансов Казахстана. Такая система функционирует в стране с 2008 г. Благодаря электронной системе государственных закупок только за три квартала текущего года правительство Казахстана уже сэкономило порядка 23 млрд тенге бюджетных средств. В целом за три года работы электронной площадки экономия по электронным государственным закупкам способом запроса ценовых предложений составила более 60 млрд тенге. По мнению экспертов, система уже окупила себя в 51 раз, и это только на сегодняшний день и только по одному виду электронных государственных закупок! Между тем на сегодняшний день количество пользователей веб-портала государственных закупок превышает 107 тыс. зарегистрированных участников. Всего на веб-портале государственных закупок государством было размещено более 8 млн лотов и более 2,3 млн объявлений⁹.

В 2013 г. в Казахстане были запущены несколько интернет-экваторингов (прием к оплате карт через Интернет с использованием специально разработанного веб-интерфейса, позволяющего провести расчёты в интернет-магазинах). Если учесть, что более половины казахстанцев являются держателями платежных карточек, таких, как «Виза», «Мастеркард», то теперь у пользователей не возникает трудностей с оплатой товара, купленного через интернет-магазин. Подобные инновации в перспективе способны значительно повысить доступность финансовых услуг для физических лиц с использованием возможности современных технологий.

9. <http://www.internetworldstats.com/asia/kz.htm> - Internet World Stats.

Перспективным в Казахстане также является рынок интернет-рекламы, который по итогам 2010 г. составил 4,7 млн долл. (1 млн долл. – в 2007 г. и 3,3 млн – в 2008 г.) В ближайшее время интернет-реклама вырастет в 2 раза. В дальнейшем рынок будет расти, потому что люди осознали, что интернет-реклама становится хорошим инструментом в продвижении бренда, в увеличении продаж компании, и при этом не требуется больших вложений. Рост продаж рекламы в сети эксперты связывают с проникновением новых технологий и повышением компьютерной грамотности населения. По мнению участников рынка, основные преимущества интернет-рекламы – это эффективность и сравнительно низкие цены. Кроме того, компания может выбрать свою целевую аудиторию (таргетинг) – механизм, позволяющий выделить из всей имеющейся аудитории только удовлетворяющую заданным критериям (например, по региону, полу, возрасту).

Наравне с развитием интернет-рекламы в США по итогам 2010 г. доходы от нее превысили доходы от размещения в печатных СМИ. Между тем цены на интернет-рекламу в Казахстане с начала 2011 г. увеличились в 2 раза. Этот феномен эксперты объясняют увеличением бюджета крупных компаний на интернет-рекламу. В частности, казахстанская компания Processing.kz, способствующая продвижению электронной коммерции, в 2010 г. потратила на рекламу в Интернете около 15 тыс. долл., а в 2011 г. в два раза больше.

На конец прошлого года в Казахстане насчитывалось порядка 7 тыс. активных сайтов, половину из которых составляли коммерческие. На рынке действует порядка 70 крупных интернет-магазинов, осуществляющих денежные транзакции, среди них Air-Astana, Казахтелеком, Казахстан Темир Жолы, K-cell. Крупнейший авиаперевозчик в Республике Казахстан Air-Astana (пассажиропоток до 3 млн человек в год) запустил продажу билетов онлайн в июне 2007 г. В компании отмечают ежегодный рост

продаж билетов в Интернете до 50%, а по итогам 2009 г. посредством электронной торговли было продано более 46 000 билетов онлайн. Компания не собирается останавливаться на достигнутых результатах и постоянно проводит акции в поддержку электронных продаж¹⁰. И все же на долю электронных транзакций пока приходится около 3% от общего оборота компании Air-Astana, и только не менее чем через пять лет перевозчик планирует довести данный показатель до 30%. Для сравнения: зарубежные авиаперевозчики Lufthansa и British Airways продают через Интернет 80–90% билетов.

Помимо рассмотренных «традиционных» секторов интернет-торговли в РК онлайн-торговля начинает распространяться на рынки новых товаров. К примеру, набирают обороты продажи продуктов и напитков онлайн. В ближайшее время на рынок планирует выйти такой крупный игрок, как Beeline, национальные гостиничные сети. Ожидается дальнейшее расширение секторов деятельности электронного правительства (оплата налогов через Интернет, получение справок, других услуг).

Основными факторами, положительно влияющими на интернет-торговлю в Казахстане, являются: 1) рост численности пользователей Интернета, 2) при этом Интернет становится быстрее и доступнее, вследствие чего и 3) растет интернет-аудитория «Казнета»; 4) рост численности и разнообразия интернет-магазинов, которые ищут новые формы, новые продукты, новую географию влияния; 5) рост численности платежных карточек: по данным национального банка РК по состоянию на 1 февраля 2011 г. количество платежных карточек составляет 8,5 млн штук, а держателей — 7,8 млн чел., что выше аналогичных показателей 2009 г. на 10,2 и 8,7%; 6) улучшение правовой среды интернет-торговли (недавно принятый в Казахстане Закон об электронных деньгах, упомянутый выше). В стра-

10. <http://www.airastana.com/kaz/ru/Annual-Reports.aspx> - Годовые отчеты компании Air Astana (2009–2011).

не создаются различные институты, помогающие развитию IT-сферы Казахстана.

Основными факторами, сдерживающими рост интернет-торговли в стране, являются недоверие пользователей к такому виду коммерческих операций, неосведомленность и неготовность его использовать, особенно в периферийных областях страны. Большинство интернет-магазинов работают только в Алматы и Астане. Вполне закономерными для молодого рынка являются недостаточная отлаженность механизмов финансовых транзакций и непонимание таких операций как со стороны администраций сайта, так и со стороны потребителей. Должно пройти определенное время для оптимизации всех операций и процессов на нем.

Большая часть казахстанского трафика все еще приходится на зарубежные сайты (около 80%), этому способствует малое количество национальных качественных, интересных и полезных сайтов. Важной характеристикой, влияющей на динамику контента в сети, является глобальная конкуренция. В Интернете глобальная конкуренция достигает практически чистой формы. Находясь в Казахстане, потенциальный потребитель может пользоваться не только национальными сервисами или сайтами, но и ресурсами других стран. Запуск нового проекта в сети Казахстана трудно выполним именно из-за высокой глобальной конкуренции. Существуют многие международные аналоги, которые будут заведомо лучше вследствие их транснационального уровня конкуренции. Казахстанским же разработчикам необходимо в большей степени использовать территориальное преимущество страны.

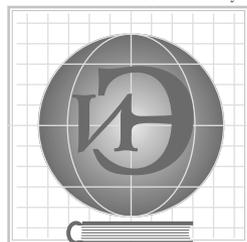
Современное положение развития электронной торговли в Республике Казахстан указывает на то, что внедрение казахстанского Интернета в реальные экономические и социальные процессы находится на первоначальной стадии. Предпосылками развития на ближайшее будущее являются рост доступности Интернета для населения, повышение уровня проникновения в отстающих регионах и внедрение

новых каналов выхода в сеть. Скорее всего казахстанский Интернет выйдет из этой стадии в ближайшие 3–4 года и подойдет к новому этапу своего развития, когда дальнейший рост будет возможен лишь через качественные изменения.

На международной конференции Digital Communications Kazakhstan 2011 министром связи и информации РК А. Жумалиевым были озвучены планы по дальнейшему развитию интернет-торговли в стране: к 2014 г. ожидается рост объема электронной торговли до 1,2 млрд долл.¹¹ Но, несмотря на широкие перспективы, необходимо помнить, что Казахстан – страна с относительно небольшим населением и большой территорией, и невозможно добиваться постоянного роста простым увеличением количества клиентов, как это происходит в настоящее время. Для Казахстана интернет-торговля могла бы стать действенной альтернативой торговле традиционной. Однако стране необходимы выход на новый, качественный уровень торговли товарами и услугами в Интернете, а также появление здоровой конкуренции на интернет-рынке.

11. <http://www.newskaz.ru/economy/20110914/1888526.html>. Объем казахстанского рынка электронной коммерции к 2014 году достигнет 1,2 млрд долл. – Минсвязи РК // Агентство международной информации «Новости-Казахстан». 2011.

Российская академия наук



Институт экономики

Редакционно-издательский отдел:

Тел.: +7 (499) 129 0472

e-mail: print@inecon.ru

Сайт: www.inecon.ru

Научное издание

**Транспорт и связь в новых независимых государствах:
особенности и факторы развития**

Оригинал-макет *Валериус В.Е.*

Редактор *Пуцаева Л.Д.*

Компьютерная верстка *Сухомлинов А.Р.*

Подписано в печать 25.12.2013. Заказ № 99

Тираж 300 экз. Объем 9,8 уч.-изд. л.

Отпечатано в ИЭ РАН

ISBN 978-5-9940-0449-4



9 785994 004494