

РЕГИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА

АРМЕНИЯ: ОСНОВЫ ТРАНЗИТА ДЛЯ СТРАНЫ, НЕ ИМЕЮЩЕЙ ВЫХОДА К МОРЮ

Ашот ЕГИАЗАРЯН

кандидат экономических наук,
доцент Армянского государственного экономического университета
(Ереван, Армения)

АННОТАЦИЯ

Армения не имеет выхода к морю, а ее возможности сухопутного сообщения ограничены из-за конфликта с Азербайджаном и поддерживающей его Турцией. Велика, кроме того, транспортная зависимость Армении от России. Так, концессионером армянских железных дорог является ОАО «Российские железные дороги», которое, по сути, не заинтересовано в решении актуальных проблем транс-

портной системы страны. Сложные транспортно-коммуникационные условия создают для Армении угрозы геополитического и геоэкономического характера.

На основе анализа общих особенностей развития стран, не имеющих выхода к морю, выявлены проблемы железнодорожной системы Армении и с позиций регионального подхода освещены вопросы транзита.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: транспорт, железная дорога, перевозка, транзит, конвенция, концессия, Армения.

Введение:

Особенности развития стран, не имеющих выхода к морю

Еще основоположники классической экономической теории А. Смит и Д. Рикардо отмечали, что независимо от действия рыночных механизмов большое значение для развития национальной экономики имеют географическое положение страны и, в частности, наличие морского побережья, то есть возможность выхода к мировым торговым путям.

С тех пор многое в мире изменилось. Развитие различных видов транспорта и широкое применение современных информационных технологий уменьшили преимущества прибрежных государств. Однако морские перевозки по-прежнему продолжают играть центральную роль в мировой торговле; это означает, что местоположение страны по-прежнему влияет на ее конкурентоспособность.

Изоляция и удаленность от мировых рынков, высокие транспортные и транзитные издержки, сложные процедуры оформления для пересечения границ, дорогостоящие банковские услуги и другие факторы ограничивают участие не имеющих выхода к морю стран в международной торговле и существенно снижают их конкурентоспособность. Иногда портовые и надземные транспортные расходы составляют 2/3 от общих издержек международных перевозок¹. При этом средняя стоимость экспорта и импорта одного контейнера для не имеющих выхода к морю развивающихся стран составляет соответственно 2 600 и 3 300 долл., в то время как развивающиеся транзитные страны с выходом к морю несут всего половину этих расходов².

Отсутствие выхода к морю отрицательно сказывается и на привлечении инвестиций. В большинстве случаев темпы экономического роста таких стран гораздо ниже, чем у тех, которые имеют выход к морю. Для большинства неприбрежных стран серьезными проблемами являются высокие цены на энергоресурсы, дефицит торгового баланса и большой государственный внешний долг, что значительно тормозит их экономическое развитие и снижение бедности.

Практически все вышеперечисленное можно отнести и к Армении. В этой связи возникает естественный вопрос: является ли географическое положение страны проклятием? Многочисленные исследования показали, что высокий уровень транспортных издержек, как правило, бывает обусловлен рядом проблем. Основные из них связаны с недоразвитой транспортной инфраструктурой, наличием границ, низким уровнем региональной интеграции, значительной удаленностью от рынков, некачественной структурой экспорта и др.

Решение этих проблем позволяет практически полностью нейтрализовать воздействие географических ограничений; некоторые не имеющие выхода к морю страны сумели добиться в этом деле немалых успехов. Например, граничащие с Западной Европой (т.е. находящиеся недалеко от ее основных рынков) Швейцария, Чехия, Словакия или Венгрия не имеют выхода к морю, но связаны с ним сетью хороших автомобильных и железных дорог.

Находящаяся в центре Европы Швейцария имеет развитую промышленность и высокий уровень доходов на душу населения; эта страна экспортирует такие высокодоходные товары, как медикаменты, приборы и машины, а также развивает туризм и другие эффективные секторы услуг.

¹ См.: Речь Анварула К. Чоудхури на открытии Региональной встречи министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю стран и развивающихся стран транзита в Латинской Америке по вопросам сотрудничества в области транзитных перевозок в Асунсьоне 12 марта 2003 года.

² См.: Doing Business 2012: Doing Business in a More Transparent World.

Кроме того, Швейцария обладает развитой транспортной инфраструктурой, к объектам которой относятся дороги, туннели, воздушный и железнодорожный транспорт, и четко функционирующей таможенной системой. У Швейцарии есть и морской торговый флот, насчитывающий 20 судов с общим дедвейтом примерно 800 000 т. Благодаря этому она занимает 60-е место среди стран мира по размеру коммерческого флота.

Швейцария отнюдь не считается изолированной страной; ее географическое местоположение оценивается как позитивное и стимулирующее креативные решения в транспортной, экономической и торговой политике. Примечательно, что эта страна играет для европейского континента важную транзитную роль.

Членство в ЕС вынудило Чехию, Словакию и Венгрию не только инвестировать большие средства в модернизацию транспортной инфраструктуры, но и коренным образом пересмотреть транспортную политику, институциональную основу и структуру таможенных органов³. Пример успешного развития этих стран доказывает, что географическое положение Армении не может являться непреодолимым барьером для развития.

Проблемы железнодорожной транспортной системы Армении

Неприбрежная Армения граничит с четырьмя государствами (Грузией, Ираном, Турцией и Азербайджаном); все они, за исключением Азербайджана, имеют выход к открытому морю. Ее торговля с внешним миром ведется в основном через черноморские порты Грузии (Поти и Батуми), связь с которыми осуществляется посредством железнодорожного и автомобильного транспорта. Длина железнодорожной ветки Ереван — Поти составляет 687 км, а автомагистрали — 650 км. С иранским портом Бендер-Аббас страна связана автодорогой, длина которой — 2 750 км. Граница с Турцией с 1993 года остается закрытой, что отрицательно сказывается на развитии внешнеторговых связей Армении с внешним миром. Августовская война 2008 года показала, что в условиях закрытой границы с Турцией поддержание хороших отношений с Грузией и Ираном является для Армении жизненно необходимой задачей.

За два последних десятилетия в Армении были реализованы программы модернизации дорожной инфраструктуры, значительно улучшившие функционирование транспортной системы. Вместе с тем большая часть местной дорожной сети, соединяющейся с международными коридорами, нуждается в восстановлении или реконструкции (то же самое можно сказать и по поводу вторичной дорожной сети). Если до глобального кризиса 2008—2009 годов на восстановление транспортных инфраструктур страны Азиатским банком развития (АБР), Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР), Фондом «Линси», американской корпорацией «Вызовы тысячелетия» и Всемирным банком (ВБ)⁴ было выделено около 350 млн долл., то после кризиса получение финансовых средств серьезно осложнилось. Ситуация усугубляется еще и тем, что Армения под давлением России отказалась парафиро-

³ См.: Страны, не имеющие выхода к морю: возможности, проблемы, рекомендации. Европейская экономическая комиссия. Комитет по развитию торговли, промышленности и предпринимательства, Шестая сессия, 28—31 мая 2002 года.

⁴ См.: Стратегия развития транспортной сферы Армении 2020. Итоговый отчет. PADECO Co. совместно с VGM Partners, Ереван, 2008 [http://www.mtc.am/main.php?lang=1&page_id=527] (на армянс. яз.).

вать соглашение об ассоциации с ЕС, фактически лишив себя потенциальных источников инвестиций.

Предполагается, что в ближайшие годы большое значение будет иметь развитие автомобильного транспортного коридора Север — Юг, соединяющего Иран с Грузией через территорию Армении. Эта программа должна осуществляться в основном за счет кредитных средств, предоставляемых АБР.

С точки зрения включения в международные транспортные коридоры для Армении очень важно участие в европейской инициативе TRACECA, в рамках которой она выдвинула проект строительства железнодорожной линии, ведущей в Иран. Вне всяких сомнений, налаживание железнодорожного сообщения с Ираном станет толчком к совершенствованию структуры армянской промышленности и даст стране возможность выйти на рынки Ближнего Востока (БВ) и Центральной Азии (ЦА). Планируемый срок реализации указанного проекта, стоимость которого колеблется от 1,7 до 2,8 млрд долл.⁵, составляет пять лет.

Однако сегодня осуществление этого проекта остается под вопросом, что связано не только с финансовыми трудностями, но и с отсутствием заинтересованности у российского концессионера армянских железных дорог — ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» (ЮКЖД)⁶, для которого приоритетным является задействование Закавказской железной дороги, связывающей Россию, Грузию и Армению через территорию Абхазии.

В свое время на это обстоятельство указывал экс-министр транспорта России И. Левитин; по его мнению, «вопрос железнодорожного сообщения Армения — Иран необходимо рассматривать одновременно с восстановлением абхазского участка»⁷.

Иными словами, выдвигаемый Арменией проект рассматривается сквозь призму российско-грузинских отношений. Вместе с тем события 2008—2009 годов на Южном Кавказе (ЮК) привели к укреплению российско-турецких отношений. В связи с этим можно с уверенностью предположить, что Россия больше заинтересована в восстановлении железнодорожного сообщения между Арменией и Турцией, чем в реализации проекта Иран — Армения.

Современное состояние железнодорожного транспорта в Армении. В течение 1988—1999 годов объемы перевозок, осуществляемых Армянской железной дорогой, снизились с 30 млн т грузов и 5 млн пассажиров до 1,5 и 1,3 млн соответственно.

В настоящее время объемы грузоперевозок достигли лишь 3 млн т в год (см. табл. 1), а пассажироперевозки сократились до 600 тыс. чел. в год⁸.

Подобная ситуация в основном обусловлена влиянием следующих факторов: потерей транзитных грузопотоков, упадком отраслей промышленности, ориентированных на перевозку грузов, а также снижением конкурентоспособности железнодорожного транспорта по сравнению с автомобильным.

Тарифы ЮКЖД являются одними из самых высоких в мире. С 1 марта 2013 года на территории Армении ставка для 40-футового груженого контейнера составляет 0,96 долл. за 1 т/км (вместо прежних 0,78 долл.), а для порожнего — 0,48 долл. (ранее она равнялась 0,39 долл.). Для груженых и порожних 20-футовых контейнеров тариф составляет соответственно 0,56 и 0,28 долл. за 1 т/км (вместо прежних 0,54 и 0,27 долл.)⁹.

⁵ Оценки основаны на исследованиях, проводимых австрийской «ILF» и армянскими компаниями.

⁶ ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» является 100-процентной дочерней компанией ОАО «Российские железные дороги» и осуществляет концессионное управление армянскими железными дорогами. ЗАО «Армянская железная дорога» было передано в концессионное управление ЮКЖД согласно подписанному 13 февраля 2008 года Концессионному договору. Срок концессионного управления составляет 30 лет с правом пролонгации еще на 10 лет.

⁷ Левитин И. Проект железной дороги Армения — Иран вписывается в коридор «Север — Юг», 21 января 2008 [<http://www.regnum.ru/news/polit/945206.html>].

⁸ См.: НСС РА. Статистический ежегодник Армении 2013. С. 331.

⁹ [<http://www.ekhhokavkaza.com/archive/news/20130228/3235/2759.html?id=24915346>].

Таблица 1

Основные показатели транспорта
общего пользования

	2008	2009	2010	2011	2012
Перевезенные грузы, тыс. т	9 389,3	9 806,7	10 556,2	9 715,7	12 094,1
В том числе					
по железным дорогам	2 755,1	2 942,6	3 063,3	3 269,4	3 460,2
по автомобильным дорогам	5 065,3	5 636,4	6 196,0	4 944,2	6 840,1
воздушным транспортом	10,8	8,4	8,8	10,0	12,3
магистральными трубопроводами	1 558,1	1 219,3	1 288,1	1 492,1	1 781,5
Удельный вес грузоперевозок по отдельным видам транспорта					
Общее количество всех транспортных средств	100	100	100	100	100
В том числе					
по железным дорогам	29,3	30,0	29,0	33,6	28,6
по автомобильным дорогам	54,0	57,5	58,7	50,9	56,6
воздушным транспортом	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
магистральными трубопроводами	16,6	12,4	12,2	15,4	14,7
Источники: Статистический ежегодник Армении. НСС РА, 2013. С. 331, 333.					

Тем не менее во внешнеторговых перевозках ведущую роль продолжает играть железнодорожный транспорт (см. табл. 2).

Следует отметить, что в грузоперевозках ЮКЖД доминируют руда, цветные металлы и минеральные строительные материалы (см. табл. 3).

Техническое состояние армянских железных дорог не внушает оптимизма: их изношенная инфраструктура и устаревший подвижной состав не соответствуют современным требованиям. Большая часть локомотивов эксплуатируется более 40 лет и подлежит обязательной замене; ЗАО ЮКЖД постоянно сталкивается с проблемами, связанными с техническим обслуживанием вагонов. Кроме того, существуют многочисленные скоростные ограничения (до 30 км/ч).

Из 732 км железнодорожных линий полностью используется лишь 370 (Ереван — граница Грузии, пассажирская линия Ереван — Ерасх и некоторые участки линии Ереван — Варденис). Большая часть линии Ереван — Гюмри — Айрум (граница с Грузией) находится в плачевном состоянии; 72 км восстановлено за счет средств, выделенных Всемирным банком, однако 107 км остаются в прежнем состоянии. Помимо этого, нуждаются в ремонте примерно 40 мостов.

Отметим, что инвестиционные обязательства ЮКЖД по концессионному договору составляют всего 572 млн долл. (до 2035 г.). При этом 82% этих инвестиций предназначены для улучшения инфраструктуры, систем электрификации, сигнализации и связи, а 18% — для обновления парка локомотивов и подвижного состава.

Таблица 2

**Удельный вес вывезенных,
ввезенных и внутриреспубликанских перевозок грузов
по видам транспорта общего пользования (в %)**

	2008	2009	2010	2011	2012
Железнодорожный транспорт	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
В том числе					
вывезено	23,1	11,7	11,1	13,8	14,2
ввезено	49,9	45,2	46,6	41,3	39,6
внутриреспубликанские	27,0	43,1	42,3	44,9	46,2
Автомобильный транспорт	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
В том числе					
вывезено	4,0	2,9	3,4	4,9	4,4
ввезено	16,2	11,8	12,6	16,6	12,7
внутриреспубликанские	79,8	85,3	84,0	78,5	82,9
Воздушный транспорт	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
В том числе					
вывезено	37,0	38,1	37,5	47,0	54,5
ввезено	63,0	61,9	62,5	53,0	45,5

И с т о ч н и к: Статистический ежегодник Армении. НСС РА, 2013. С. 335—336.

Таблица 3

**Погрузка по видам грузов
железнодорожным транспортом (в 1 000 т)**

	2008	2009	2010	2011	2012
Всего	1 380,8	1 614,3	1 637,4	1 918,3	2 090,4
Минеральные строительные материалы	546,9	212,7	238,8	366,5	313,4
Цемент	403,7	140,9	83,3	118,4	126,4
Нефть и нефтепродукты	12,0	1,8	—	—	—
Черные металлы	2,5	1,4	12,4	6,7	0,9
Лом черных металлов	27,3	45,5	51,1	49,6	47,1
Лесные грузы	0,4	0,2	9,6	4,7	0,1
Зерно и продукты перемола	26,6	22,8	33,0	29,1	46,4
Химические и минеральные удобрения	—	0,8	1,1	1,7	0,3

Таблица 3 (продолжение)

	2008	2009	2010	2011	2012
Руда цветных металлов	85,5	601,6	686,9	1 059,7	1 230,5
Другие грузы	275,9	586,6	521,2	281,9	325,3
<i>Удельный вес погрузок по видам грузов железнодорожным транспортом, %</i>					
Всего	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Минеральные строительные материалы	39,6	13,2	14,6	19,1	15,0
Цемент	29,2	8,7	5,1	6,2	6,0
Нефть и нефтепродукты	0,9	0,1	—	—	—
Черные металлы	0,2	0,1	0,8	0,3	0,0
Лом черных металлов	2,0	2,8	3,1	2,6	2,3
Лесные грузы	0,0	0,0	0,6	0,3	0,0
Зерно и продукты перемола	1,9	1,4	2,0	1,5	2,2
Химические и минеральные удобрения	—	0,0	0,1	0,1	0,0
Руда цветных металлов	6,2	37,3	41,9	55,2	58,9
Другие грузы	20,0	36,4	31,8	14,7	15,6

И с т о ч н и к: Статистический ежегодник Армении. НСС РА, 2013. С. 336—337.

ЮКЖД не в состоянии оказать качественные транспортные услуги по перемещению людей и грузов на короткие расстояния, удешевить перевозки и создать возможности для широкомасштабного применения контейнеров и вагонов-рефрижераторов¹⁰.

С чисто экономической точки зрения ЗАО ЮКЖД не заинтересовано в открытии армяно-турецкой границы. С одной стороны, в случае открытия границы появится возможность осуществлять грузоперевозки в Турцию, Европу и по другим направлениям, используя не черноморские, а средиземноморские порты (известно, что в средиземноморских портах существует высокая конкуренция, обуславливающая низкие тарифы), а также задействовать двухэтажные контейнерные поезда, что сократит железнодорожные издержки на 40%. С другой стороны, следует учитывать изменение ширины колеи на турецкой части дороги и неспособность ЮКЖД обеспечить регулярные отправки двухэтажных контейнерных поездов. Большая часть контейнеров, скорее всего, переориентируется в сторону турецкой границы, что приведет к сокращению объемов перевозок ЮКЖД¹¹.

Добавим, что в случае открытия границы значительную часть массовых грузов (например, нефть и зерно) можно будет импортировать через территорию Турции. Это еще больше уменьшит показатель ЮКЖД по перевозке грузов.

ЮКЖД не уделяет внимания и реализации неконцессионных проектов, которые могут значительно сократить транспортные расстояния, операционные издержки и улучшить конку-

¹⁰ См.: Стратегия развития транспортной сферы Армении 2020.

¹¹ Там же.

рентное положение железной дороги. Для сокращения расстояния по маршруту Ереван — Поти предлагается построить две новые железнодорожные линии: Фиолетово — Ванадзор (протяженностью 47 км и стоимостью 90 млн долл.) и Гюмри — Богдановка (протяженностью 80 км и стоимостью 140 млн; 21 км пройдет по территории Грузии).

В руководстве ЗАО ЮКЖД считают, что реализация этих программ не сможет в достаточной мере обеспечить доходы, необходимые для компенсации инвестиций в среднесрочной перспективе (т.е. финансовое обоснование этих программ затрудняется недостаточным потенциалом грузоперевозок).

С другой стороны, в случае реализации вышеупомянутых проектов Армения, две из четырех границ которой закрыты, смогла бы существенно повысить свою экономическую безопасность. Особо не надеясь на ЮКЖД, правительство страны планирует получить необходимые средства от международных финансовых организаций. Однако это создаст дополнительные проблемы как в аспекте общей кредитной нагрузки, так и в планировании развития железнодорожного транспорта.

Перспективы конкурентоспособности ЮКЖД неутешительны и в контексте развития региональной железнодорожной сети. В последние годы в странах региона начала налаживаться работа железных дорог; введение в эксплуатацию строящихся в Иране, Грузии и Турции новых линий отрицательно отразится на эффективности функционирования ЮКЖД.

Перспективы проекта железнодорожной линии Армения — Иран. Сегодня известно лишь, что в феврале 2009 года было принято решение о создании координирующей ее строительство рабочей группы под контролем заместителей министров транспорта России, Армении и Ирана. В августе того же года правительство Армении создало ГЗАО «Дирекция строительства железной дороги»; предполагалось, что оно будет заниматься всеми вопросами строительства упомянутой железнодорожной линии. Чертеж железной дороги составила германо-австрийская компания «ILF»; для проведения конкурса и подготовки технико-экономического задания АБР был предоставлен 1 млн долл. В обсуждении проекта принимали участие представители ВБ и ЕБРР.

Международные финансовые организации в целом положительно оценивают проект строительства железнодорожной линии Армения — Иран, и даже готовы участвовать в нем. Между тем его реализация не только тормозится по некоторым финансовым и политическим причинам, но и блокируется действиями ЮКЖД.

В Бюджетном послании о социально-экономическом развитии и основных направлениях налогово-бюджетной политики отмечается, что на основе технического задания, составленного компанией «Российские железные дороги», в 2011 году планируется начать работы по техническому обоснованию строительства 313-километровой железной дороги Мегри — Сисиан — Мартуни — Гагарин. Однако этот документ до сих пор не разработан; по словам генерального директора ЗАО ЮКЖД В. Ребеца, экономическая целесообразность реализации проекта строительства железной дороги Армения — Иран не рассчитана¹². Ответственные лица компании отмечают, что инвестиции в строительство в концессионных обязательствах не предусмотрены.

Несмотря на это, в прессе иногда появляются сообщения, касающиеся обсуждения железнодорожного проекта Армения — Иран. Так, в январе 2013 года было заявлено о начале программ «Южная железная дорога Армении» и «Южная скоростная дорога Армении». Тогда между компаниями ЗАО ЮКЖД, «Раша ФЗЭ» (зарегистрированной в ОАЭ) и Министерством транспорта и связи Армении был подписан меморандум о взаимном согласии. Согласно пространственному сообщению, «Раша ФЗЭ» уже осуществляет широкомасштабную деятель-

¹² См.: Экономическая целесообразность строительства жездороги Иран — Армения не рассчитана — Ребец // arka.am, 24 мая 2012.

ность на основе создания консорциума для технико-экономического обоснования, проектирования, финансирования, развития и эксплуатации.

По словам председателя компании «Российские железные дороги» В. Якунина, строительство южной железной дороги предполагает принципиально новые инфраструктуры, расходы на которые не могут быть быстро компенсированы. Для этого потребуется от 30 до 50 лет и, кроме того, реализация проекта во многом будет зависеть от ситуации вокруг Ирана. «Мы считаем, что программа строительства железной дороги Иран — Армения имеет реалистичные основы, и мы работаем по этому направлению. Однако ее осуществление — из сферы межгосударственных отношений и не зависит только от нас», — добавил он в интервью Радио Свобода¹³.

Вместе с тем можно с высокой долей уверенности утверждать, что Иран весьма заинтересован в строительстве альтернативных путей в Европу. Вышеупомянутая железнодорожная линия даст Ирану возможность выйти на грузинские черноморские порты. В свою очередь, европейцы, несомненно, заинтересованы в иранском рынке. В случае возникновения новой геополитической и геоэкономической ситуации вокруг Ирана, при которой США и ЕС попытаются привлечь его в региональные энергетические, и особенно в газовые, проекты роль Армении в региональных инфраструктурах существенно повысится. Одним из способствующих этому факторов может стать железнодорожная связь Армения — Иран.

Однако в настоящее время Армения испытывает ограничения в сфере транспортной политики (в частности, в вопросах планирования развития железнодорожного транспорта). Концессионное соглашение, обеспечивающее Армении незначительные экономические выгоды, ограничивает свободу действий правительства страны по развитию железнодорожного транспорта. Так, согласно соглашению, концессионер осуществлял одnorазовую оплату входа концеденту в размере 1 700 млн драм. В соответствии со статьей 5.2, концедент должен был получать годовую концессионную плату в размере 2% от совокупного дохода концессионера (за исключением доходов, полученных от пассажироперевозок).

С другой стороны, концессионер свободен в вопросе установления тарифов железнодорожных услуг за исключением случая, когда в Армении будет объявлено чрезвычайное положение. Кроме того, концессионер не мог устанавливать следующие тарифы:

- а) тарифы для использования инфраструктуры железнодорожного транспорта;
- б) тарифы на перевозку товаров стратегического значения, список которых устанавливается решением правительства;
- в) тарифы международных перевозок в Армению (или из Армении), регулируемые соответствующими соглашениями.

Тарифная политика ЗАО ЮКЖД основана на международных договорах и соглашениях, законодательстве Армении, решениях компании и, как уже отмечалось выше, железнодорожной тарифной политике стран СНГ.

Тарифная политика компании разрабатывается в соответствии с Концепцией установления согласованной тарифной политики на железнодорожном транспорте СНГ, утвержденной Решением Совета глав правительств Содружества от 18 октября 1996 года. Концепция определяет принципы формирования согласованной тарифной политики железнодорожных администраций государств — участников СНГ на перевозку грузов в межгосударственном и международном сообщениях. Более того, концессионные обязательства правительства Армении предоставляют стране роль «обслуживателя» геоэкономических стратегий России и ограничи-

¹³ *Аветисян Т. Якунин — железнодорожная программа Иран — Армения реалистична* // Радио Свобода, 15 февраля 2012 [<http://www.azatutyun.am/content/article/24485399.html>] (на армянск. яз.).

вают возможности геополитического и геоэкономического маневра, что может создать серьезные проблемы для сближения страны с ЕС.

В июне 2012 года был подписан учредительный договор о создании Евразийского союза транспортных, экспедиторских и логистических организаций (ЕСТЭЛО), объединяющего транспортные союзы и ассоциации стран будущего Евразийского экономического союза (ЕАЭС). ЕСТЭЛО призван защищать интересы транспортных предприятий, в первую очередь участников внешнеэкономической деятельности. В него вошли Союз транспортников России, ассоциации международных автомобильных перевозчиков России и Беларуси (АСМАП и БА-МАП), ассоциации экспедиторов России и Казахстана (АРЭ и АНЭК), украинская ассоциация «Укрвнештранс», казахская «Казлогистикс», российское объединение дорожников АСПОР и Гильдия экспедиторов¹⁴. Одной из основных задач Союза является содействие в разработке нормативно-правовой базы для гармонизации и возможной унификации транспортных нормативных актов на территории будущего ЕАЭС. Что касается Армении, то остается неясным, как в случае вступления в ЕАЭС она сможет согласовывать свою транспортную политику со странами ЕС.

Таким образом, на сегодняшний день единственным выходом, отвечающим национальным интересам страны, мог бы стать пересмотр существующих подходов заинтересованных в строительстве железной дороги Армения — Иран сторон, а также решение ряда вопросов, связанных с деятельностью ЮКЖД.

Транзит. Региональный подход

С юридической и экономической точки зрения транзит представляет собой определенную систему уступок, цель которых — упростить торговлю в рамках отдельно взятой таможенной территории или между отдельными таможенными территориями. Конкуренентоспособность стран, не имеющих выхода к морю, страдает из-за «транзитных платежей» (портовые и дорожные сборы, платежи за экспедиторские услуги и др.) и множества других проблем. Ситуация усугубляется еще и тем, что значительное число как имеющих, так и не имеющих морское побережье стран являются развивающимися и сталкиваются с одними и теми же инфраструктурными, институциональными, административными и юридическими препятствиями.

Помимо наличия недостатков в транспортной системе и инфраструктуре, не имеющие выхода к морю страны весьма уязвимы с точки зрения безопасности. Так, транзитные маршруты могут в любой момент закрыться (касающиеся этой проблемы оговорки часто встречаются в соглашениях о транзите). Кроме того, товары, пересекающие границу при экспорте, импорте или транзите, попадают из одной правовой системы в другую. Несовместимость этих систем может привести к возникновению «правового пата», и в конечном счете к перебоям в транзите товаров.

Следует отметить, что сотрудничество в сфере транзитных перевозок сулит существенные выгоды как транзитным странам, так и странам, не имеющим выхода к морю. Следовательно, когда ведутся переговоры вокруг транзитного соглашения, позиции этих стран не обязательно должны быть противоположными.

¹⁴ См.: Романова В. Создан новый транспортный союз // Российская Бизнес-газета, 26 июня 2012 [<http://www.rg.ru/2012/06/26/transport.html>].

С одной стороны, при перевозках грузов используется инфраструктура транзитной страны и связанные с этим расходы включаются во взимаемые тарифы и платежи, что считается вполне нормальным.

С другой стороны, страна, не имеющая выхода к морю, располагает определенными возможностями для защиты своих интересов. Потоки идущих из нее товаров служат источником дохода для транзитной страны. В связи с этим необходимо, чтобы существующие транзитные мощности были прибыльными. Поэтому транзитные страны, как правило, заинтересованы в заключении разумных соглашений с целью привлечения торговых потоков.

Единственный логичный путь для решения вышеописанных проблем состоит в разработке региональных подходов в рамках двусторонних и многосторонних транзитных соглашений. Иногда двусторонние соглашения о транзите имеют обобщенные положения, что может быть непривлекательным для деловых кругов и создать некую неопределенность. В этом случае потребители, скорее всего, начнут с опаской относиться к предлагаемым им для заключения долгосрочным экспортным договорам, а иностранные компании захотят пересмотреть вопрос о размещении своих объектов в стране, не имеющей выхода к морю.

В двусторонних соглашениях, как правило, дается очень подробное описание транзитных коридоров, которое может касаться пунктов въезда и выезда, наземных маршрутов, платы стране транзита за обслуживание, беспопшлинных зон, складов или свободных зон (открытое или закрытое пространство) в портовых пунктах для перевалки грузов, правил перевозки опасных грузов и др. Кроме того, такие соглашения зачастую содержат конкретные инструкции по аренде или арендной плате, адресованные представителям таможенных органов в свободных зонах (для контроля товарных потоков и решения административных вопросов в стране транзита).

В некоторых соглашениях могут также предусматриваться квоты на предоставление лицензий и природоохранные лимиты. В этом случае создаются ограничения, удорожается транзит и в результате сокращаются грузоперевозки и объемы торговли. Таким образом, можно констатировать, что в условиях интеграции транзит осуществляется без особых проблем как для транзитных, так и для не имеющих выхода к морю стран. В этом плане интеграция Армении и Грузии в рамках одного и того же регионального объединения не имеет разумной альтернативы ни в политическом, ни в экономическом смысле. Если передвижение товаров осуществляется свободно и без препятствий, а решения об инвестициях принимаются с учетом общей перспективы, то транспортные издержки уменьшаются, а благосостояние обеих сторон увеличивается.

В результате такого взаимодействия создаются транспортные коридоры (или так называемые коридоры развития), которые могут открыть большие возможности как для транзитных, так и для не имеющих выхода к морю стран. Подобные коридоры включают автомобильные дороги, железнодорожные линии, порты, торговые склады, распределительные точки и смешанные грузоперевозки между прибрежными и неприбрежными странами.

Создать такие транспортные коридоры могут также Армения и Грузия (либо Армения и Иран).

Коридор развития — важная предпосылка интеграционных процессов между имеющими и не имеющими выхода к морю странами. Результатами подобных инициатив могут стать применение координирующего подхода в вопросе международных перевозок, единые законодательные рамки¹⁵, а также согласованные документы и процедуры, соответствующие международной практике.

¹⁵ Единая законодательная база включает общие железнодорожные коды, законы гражданской авиации, транспортные кодексы, таможенное законодательство, законы об экспедиторских услугах, законодательство о перевозках опасных грузов и т.д.

Региональная интеграция и сотрудничество позволяют устранять торговые барьеры и снижать транзакционные издержки; благодаря эффекту масштаба они создают стимул для экономического развития. Одновременно это может способствовать экономическому росту как в прибрежных, так и в соседних транзитных странах.

Транспортные коридоры позволяют максимально расширять возможности межрегионального сотрудничества. Примером тому может служить программа создания транспортного коридора Европа — Кавказ — Центральная Азия (ТРАСЕКА), инициированная ЕС в 1993 году. На первом этапе создания этого коридора была заложена общая законодательная основа транспортного и транзитного секторов. Она предусматривала регулярное согласовывание законов и внесение в них изменений (с целью приведения их в соответствие с международными принципами). Помимо этого, для регулирования международных грузоперевозок было решено принять новые законы.

Многосторонние и региональные торговые соглашения (в экономических, таможенных и зонах свободной торговли) предполагают неуклонное снижение тарифов; происходит активное стимулирование обмена товарами и услугами, повышается интеграция производственных и распределительных систем. Больше внимания уделяется улучшению физического передвижения товаров.

Сегодня главная проблема заключается не столько в физическом доступе на мировые рынки, сколько в доставке на них товаров без роста издержек, связанных с юридическими, административными, таможенными или техническими барьерами. Особенно остро эта проблема ощущается в странах, не имеющих прямого выхода к морю.

Одной из наиболее актуальных задач, стоящих перед Арменией, является повышение эффективности двусторонних соглашений с Грузией и Ираном.

В 2006 году Грузия и Армения подписали соглашение о дорожном транспорте, а в 2007 году — о взаимной поддержке в таможенных вопросах. Эти двусторонние соглашения не являются распорядительными, а носят в основном общий характер. Между двумя странами все еще существуют нерешенные вопросы, связанные с транзитными перевозками через Грузию (например, чрезмерно большое количество документов, необходимых для проведения процедур фито- и зоосанитарного контроля, обязательное наличие особого разрешения для транзитных перевозок товаров двойного назначения и др.). Вероятно, это связано еще и с тем, что Грузия не предоставила Армении режима наибольшего благоприятствования.

Что касается Ирана, то с ним соглашение о дорожном транспорте Армения подписала в 1992 году. В 2003 году было ратифицировано соглашение о сотрудничестве и предоставлении взаимной административной поддержки. Как и в случае с Грузией, соглашения с Ираном носят общий характер.

Если рассматривать подписание вышеупомянутых документов сквозь призму возможного вступления Армении в Таможенный союз (ТС), то можно констатировать, что имеются серьезные риски, угрожающие перспективам ее двусторонних соглашений с Грузией и Ираном. Распространено мнение, что пути их предотвращения следует искать в международных конвенциях. Однако изучение положений этих конвенций показывает, что риски в сфере транспорта вполне реальны и миновать их лишь посредством присоединения к каким-либо соглашениям невозможно.

Принципы свободы транзита и суверенитета. Вопрос о применимости термина «принцип свободы транзита» остается дискуссионным в юридической литературе. Основными международно-правовыми документами, оперирующими понятиями «свобода транзита» и «право свободного транзита», являются Конвенция и Статут о свободе транзита от 20 апреля 1921 года, Генеральное соглашение о тарифах и торговле 1947 года, Конвенция ООН об открытом море 1958 года, Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных государств 1965 года и Конвенция ООН по морскому праву 1982 года. Их анализ показывает, что

принцип свободы транзита не является универсальным, а скорее носит конвенционный характер.

Предоставление свободы транзита сопряжено с ограничениями. Отметим также, что порядок транзитного перемещения при всей заявленной свободе все же подчиняется общему принципу международного права о суверенитете государства над своей территорией.

Предоставление транзита заинтересованной стороне происходит не только в силу одной лишь его необходимости (как, например, государству, не имеющему морского побережья), а в соответствии с договоренностями со страной транзита в рамках двустороннего или многостороннего соглашения по данному вопросу.

Американский специалист в области международного права Ч. Хайд отмечает: «Сомнительно, чтобы международное право обязывало одно государство предоставлять право сухопутного транзита через свои национальные владения другому государству»¹⁶. При этом он убежден, что «принцип свободы транзита» достаточно всеобъемлющ, чтобы включать и право пользования любым видом сообщений¹⁷. По мнению Ч. Хайда, обоснованность требования о предоставлении права транзита через чужую территорию зависит от природы и государственного значения данного пути сообщения и может быть различна в зависимости от географического положения и относительной изолированности территории государства, притязающего на право пользования данным путем сообщения¹⁸.

Таким образом, в современном международном праве сложились две различные концепции свободы транзита. В одном случае свобода транзита признается мировым сообществом как необходимый принцип торгового сообщения для внутриконтинентальных государств в силу их особого географического положения и общепризнанной свободы открытого моря. Во втором случае свобода транзита представляется правовым условием, признаваемым в качестве желаемого при заключении двусторонних и многосторонних соглашений, однако не является неперменной догмой. Этот принцип не может считаться общепризнанной нормой, однако всесторонние соглашения, регулирующие вопросы транзита, делают возможным превращение его в универсальный.

Возникновение других вероятных проблем, связанных с членством в ТС. В последнее десятилетие ЕС уделял большое внимание (в рамках комплексного регионального подхода) созданию соответствующего нормативного поля с регионом Кавказа и ЦА. Следует отметить, что Армения достигла некоторых успехов в адаптации к правилам ЕС и международным стандартам в сфере транспорта.

Армения сконцентрировала усилия на развитии дорожного коридора «Север — Юг». В рамках инвестиционного фонда соседства ЕС оказал Армении помощь в модернизации пунктов пересечения границы Грузии сухопутными транспортными средствами. Кроме того, Армения ратифицировала десять конвенций ЕЭК ООН. Они включают пять из семи важнейших конвенций, способствующих развитию сухопутного транспорта; все они, за исключением одной, внесены в список ТРАСЕКА¹⁹. Наряду с этим идет процесс присоединения страны еще к двум конвенциям ЕЭК в сфере сухопутного транспорта²⁰.

¹⁶ Хайд Ч.Ч. Международное право, его понимание и применение Соединенными Штатами Америки. Т. 2 / Пер. с англ. Д.М. Кершнер / Под ред., с предисл. и примеч. канд. юрид. наук Б.А. Дранова. М.: Изд. иностр. лит., 1951. С. 383—384.

¹⁷ См.: Там же. С. 384.

¹⁸ Цит. по: Малашевич В.А. Принцип свободы транзита в международном праве // Проблемы управления, 2010, № 3 (36). С. 139.

¹⁹ См.: Trade Facilitation and Institutional Support Project for Armenia, Azerbaijan, Bulgaria, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyz Republic, Moldova, Romania, Tajikistan, Turkey, Turkmenistan, Ukraine, Uzbekistan. Progress Report III, February 2006.

²⁰ Венская конвенция о дорожных знаках и сигналах от 8 ноября 1968 года и Таможенная конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств от 4 июня 1954 года.

В 2013 году Армения присоединилась к Конвенции 1965 года о транзитной торговле государств, не имеющих выхода к морю (так называемая Нью-Йоркская конвенция); предполагается, что это даст ей дополнительные возможности для защиты своих прав на тех международных форумах, в которых участвует Турция.

Транспортная интеграция с ЕС может превратить Армению в юго-восточную границу Европы. Тем самым страна получит большие возможности для развития современного сектора услуг и выполнения важной транзитной и цивилизационной роли.

Армения является членом некоторых международных транспортных организаций (например, Международного транспортного форума и ТРАСЕКА) и участвует в программах Черноморского экономического сотрудничества, СНГ и других организаций в сфере транспорта. В 2003 году Армения стала членом Всемирной торговой организации; это означает, что транспортный рынок страны либерализован.

Однако в случае присоединения к ТС Армения может столкнуться с серьезными проблемами в сфере транспорта и транзита, утратив большую часть тех преимуществ, которые способны обеспечить ей упомянутые конвенции.

Например, Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 г.) устанавливает процедуру, позволяющую перевозить грузы автомобилями или контейнерами от таможни страны отправления до таможни страны назначения с пересечением одной или нескольких границ без промежуточного осмотра перевозимых товаров и предоставления финансовых гарантий на каждой границе.

В конце прошлого года Россия пересмотрела условия применения процедуры МДП. В свою очередь, другие страны — участники Конвенции на основе принципа взаимности могут требовать дополнительные гарантии от Москвы и перевозчиков других стран ТС (в случае пересмотра ими действующей системы МДП)²¹. Если Грузия и Иран, обеспечивающие Армении выход во внешний мир, будут требовать от Москвы и стран ТС дополнительные гарантии, это существенно увеличит стоимость как импорта, так и экспорта Армении, транспортная составляющая которого и без того высока. Это в равной мере относится и к экспорту в страны ТС и импорту из них, так как Армения не имеет непосредственной сухопутной границы с ТС²².

В 2008 году транспортная сфера Армении испытала на себе негативное влияние грузино-российского конфликта. С 1 марта 2008 года Грузия отменила действующие льготы (скидки) для транзита армянских грузов в рамках тарифного соглашения железнодорожных администраций стран СНГ. В качестве обоснования своего решения грузинская сторона заявила, что льготы предоставлялись армянской компании, а не ОАО «Российские железные дороги», которое стало концессионером «Армянских железных дорог»²³. В частности, была отменена 17%-я скидка на транспортировку жидких грузов и 22%-я скидка на транзит сухих грузов. Отметим, что согласно документам, подписанным в рамках ТРАСЕКА, Грузия взяла на себя международное обязательство применить 50%-ю скидку для транзитных перевозок товаров (грузинских и армянских) через свою территорию.

В настоящее время в ТС применяется единое таможенно-тарифное и нетарифное регулирование, единое таможенное законодательство, а в области барьеров и ограничений действует единое правовое поле.

В рамках ТС предусматривается подписание трех соглашений, которыми будут регулироваться особенности грузоперевозок с применением книжки МДП по таможенной территории ТС; особенности перемещения товаров и транспортных средств через территорию госу-

²¹ См.: Лютова М. Россия выходит из международной системы транзита // Vedomosti.ru, 1 августа 2013.

²² [<http://www.lragir.am/index/arm/0/comments/view/90831>].

²³ [<http://izvestia.ru/news/417711>].

дарств, не являющихся членами ТС, и особенности осуществления таможенного сопровождения автомобильных транспортных средств.

Вышеуказанные изменения могут создать ограничения для Грузии. С другой стороны, углубление отношений Грузии с НАТО чревато проблемами с военным транзитом в Армению.

В ы в о д ы

Отсутствие выхода к морю, изоляция и отдаленность от мировых рынков, высокие транспортные и транзитные издержки, сложные процедуры пересечения границ и прочие факторы ограничивают участие неприбрежных стран в международной торговле и создают серьезные проблемы для их социально-экономического развития и повышения глобальной конкурентоспособности.

Для не имеющей выхода к морю страны важно развивать свою транспортную инфраструктуру, упрощать процедуры пересечения границ, углублять региональную интеграцию, искать возможности выхода на рынки и улучшать структуру внешней торговли с акцентом на производство прибыльной продукции, развитие информационных технологий и других сфер с высокой добавленной стоимостью.

Августовские события 2008 года показали, что закрытость границ Армении обуславливает необходимость сохранения и развития хороших отношений с Грузией (связывающей Армению с портами Черного моря автомобильными и железными дорогами) и Ираном (порты которого служат альтернативой грузинским).

Для модернизации транспортной инфраструктуры большое значение может иметь строительство железной дороги Армения — Иран. Осуществление этого проекта сыграет немалую роль в совершенствовании структуры экономики страны, повышении ее транзитных возможностей, а также реализации перспективы на рынки БВ и ЦА. Однако в нынешних условиях реализация этого проекта пока остается под вопросом из-за нехватки финансовых средств и отсутствия заинтересованности у ЮКЖД.

В настоящее время инфраструктура и подвижной состав армянских железных дорог значительно устарели и не соответствуют современным требованиям. В течение прошлых лет ЗАО ЮКЖД неоднократно сталкивалось с проблемами, связанными с техническим обслуживанием подвижного состава вагонов, ограничениями скорости и т.д.; оно так и не смогло приобрести необходимый опыт деятельности в сфере перевозок на короткие расстояния, сделать железную дорогу более конкурентоспособной по сравнению с альтернативными видами перевозок и создать широкие возможности для использования контейнеров и вагонов-рефрижераторов. Вместе с тем ЮКЖД применяет одни из самых высоких в мире тарифы.

Страны, не имеющие выхода к морю, имеют двойную уязвимость. Очень часто они сталкиваются с нежеланием соседних прибрежных стран предоставить им возможности для транзита. Более того, иногда прибрежные страны блокируют выход к морю или транзит через свою территорию по экономическим причинам и соображениям безопасности.

В современном международном праве сформировались две концепции, касающиеся свободы транзита. В одном случае свобода транзита признается мировым сообществом как необходимый принцип торговых сообщений для внутриконтинентальных государств в силу особого географического местоположения последних и общепризнанной свободы открытого моря. Во втором случае свобода транзита представляется как юридическое условие, признаваемое желаемым при заключении двусторонних и многосторонних соглашений, однако не являющееся неопровержимой догмой. Этот принцип не может считаться общепризнанной нормой, однако многосторонние соглашения, которые регулируют вопросы транзита, дают возможность превратить его в универсальный.

В любой реформе, целью которой является улучшение состояния не имеющей выхода к морю страны, центральную роль играют двусторонние и многосторонние соглашения. В этом аспекте естественным объектом регулирования является не какая-либо страна, а регион или, например, конкретно рассматриваемый транспортный коридор (или коридоры).

В ближайшие годы Армении предстоит решить важную задачу, состоящую в создании реальных «торговых коридоров» с Грузией и Ираном, которые свяжут страну с глобальными и региональными рынками. Укрепление отношений с Ираном и выход к Каспийскому и Аравийскому морям будут еще больше способствовать повышению конкурентоспособности Армении. В случае же вступления Армении в ТС могут возникнуть существенные ограничения в развитии ее транспортных связей с внешним миром, и тогда страна окажется в очень серьезной изоляции.
