

ВОСТОЧНАЯ АНАЛИТИКА
Выпуск 3, 2020

EASTERN ANALYTICS
Issue 3, 2020

Russian Academy of Sciences
Institute of Oriental Studies

EASTERN ANALYTICS

Issue 3, 2020

Moscow
2020

Российская Академия наук
Институт востоковедения

ВОСТОЧНАЯ АНАЛИТИКА

Выпуск 3, 2020

Москва
2020

Редакция

В. В. Наумкин

(главный редактор)

В. Я. Белокреницкий

(зам. главного редактора)

А. В. Акимов

Н. Ю. Ульченко

И. В. Федулов

Члены редколлегии

А. К. Аликберов

А. Д. Васильев

А. В. Воронцов

А. Д. Воскресенский

А. С. Железняков

И. Д. Звягельская

В. А. Исаев

В. А. Кузнецов

С. Г. Лузянин

Н. М. Мамедова

Д. В. Мосяков

С. А. Панарин

Д. В. Стрельцов

Т. Л. Шаумян

Ответственный редактор выпуска — А. В. Акимов

Редактор статей на русском языке — Е. Ф. Щепилова

DOI: 10.31696/2227-5568-2020-03

© ФГБУН ИВ РАН, 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ЭКОНОМИКА

- Авдаков И. Ю.*
ТРАНСПОРТ ЯПОНИИ В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ 7
- Акимов А. В.*
МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ АЗИИ: КРАТКИЙ СТАТИСТИЧЕСКИЙ ОЧЕРК 15
- Бизяев А. И.*
РЕГУЛИРОВАНИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В ИЗРАИЛЕ 28
- Борисов М. Г.*
ПЕРСПЕКТИВЫ ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА
В АЗИАТСКИХ СТРАНАХ. 41
- Борисова Е. А.*
ДОРОГИ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ. НОВЫЕ ПРОЕКТЫ
МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНЗИТА 51
- Грайворонский В. В.*
ТРАНСПОРТ МОНГОЛИИ 61
- Маркарьян С. Б.*
ЯПОНИЯ: ЕСТЬ ЛИ ШАНС ПОДНЯТЬ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ
СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА? (АНАЛИЗИРУЯ СТАТИСТИКУ) 71
- Марьясис Д. А.*
БАНКОВСКАЯ СИСТЕМА ИЗРАИЛЯ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ
И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ 87
- Осипова М. Г.*
МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ РЕСПУБЛИКИ СИНГАПУР 101

Растяникова Е. В.
МИРОВОЙ РЫНОК РЕСУРСОВ ЦВЕТНОЙ МЕТАЛЛУРГИИ 109

Томберг И. Г.
ТРУБОПРОВОДНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА В ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКЕ
КИТАЯ И ИНТЕРЕСЫ РОССИИ 131

Семенова Н. К., Аристова Л. Б.
ПОРТ ШАНХАЙ: ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ 154

Чеснокова С. В.
ТРАНСПОРТ ИНДОНЕЗИИ 179

ПОЛИТИКА

Митрофаненкова О. Е.
МАРШРУТЫ АФГАНСКОГО НАРКОТРАФИКА
(КОНЕЦ XX В. – НАЧАЛО XXI В.) 190

Сарабьев А. В.
ПУЛ-ФАКТОРЫ ТРУДОВОЙ МИГРАЦИИ
ИЗ АРАБСКОГО МИРА В СТРАНЫ ЕВРОПЫ 202

Федорова И. Е.
К ИРАНО-ИНДИЙСКИМ ОТНОШЕНИЯМ 214

Чеснокова С. В.*

ТРАНСПОРТ ИНДОНЕЗИИ

Chesnokova Svetlana**

TRANSPORT IN INDONESIA

DOI: 10.31696/2227-5568-2020-03-179-189

Аннотация: Транспортная система Индонезии формировалась во многом с учетом экономической ресурсной базы архипелага, состоящего из более чем 17800 островов, на котором расположена страна. Расходы центрального правительства Индонезии на транспорт за последние годы существенно выросли. Это позволило стране расширить возможности транспортной сети и улучшить доступ к удаленным районам архипелага.

Морское судоходство обеспечивает связь между различными частями страны. На некоторых островах, где отсутствуют хорошие дороги, основное транспортное сообщение осуществляется по крупным рекам. Важнейшим направлением транспортной политики страны является развитие скоростного грузового и пассажирского морского сообщения с самыми удаленными и труднодоступными регионами страны, прежде всего с восточной частью Индонезии.

На дорогах Индонезии используются разнообразные транспортные средства. Автобусные маршруты проложены во всех областях, имеющих выход к дорожной сети. С 2004 г. в стране функционирует линия системы скоростных автобусных перевозок TransJakarta.

Большая часть железных дорог Индонезии расположена на Яве и используется как для пассажирских, так и для грузовых перевозок.

В марте 2019 года начал функционировать Джакартский метрополитен.

Воздушный транспорт Индонезии служит важнейшим средством сообщения между тысячами островов на всем архипелаге и другими странами. Многие жители страны перешли от наземного и морского транспорта к более быстрым и комфортабельным авиаперевозкам.

Индонезия, как и другие страны, в 2020 году подверглась жесточайшему воздействию пандемии COVID-19. Дальнейшее развитие транспорта зависит от того, насколько быстро страна восстановится после пандемии COVID-19 и насколько эффективно власть справится с ее последствиями.

Ключевые слова: Транспорт; морское сообщение; железные дороги; общественный транспорт; авиаперевозки; автобусное сообщение; пандемия.

Abstract: Indonesia's transport system was formed largely based on the economic resource base of the archipelago, which consists of more than 17,800 Islands, on which the country is located. The Indonesian Central government's spending on transport has increased significantly in recent years. This allowed the country to expand its transport network and improve access to remote areas of the archipelago.

* Чеснокова Светлана Викторовна – научный сотрудник Отдела экономических исследований ИВ РАН; e-mail: csv7@mail.ru. ORCID: 0000-0001-6875-6144.

** Chesnokova Svetlana – Scientific Researcher, Department of Economic Studies, IOS RAS; e-mail: csv7@mail.ru. ORCID: 0000-0001-6875-6144.

Maritime navigation provides a link between different parts of the country. On some Islands, where there are no good roads, the main transport connection is via large rivers. The most important direction of the country's transport policy is the development of high-speed cargo and passenger sea connections with the most remote and inaccessible regions of the country, primarily with the Eastern part of Indonesia.

A variety of vehicles are used on the roads of Indonesia. Bus routes are laid in all areas that have access to the road network. Since 2004, the TransJakarta rapid bus system has been operating in the country.

Most of Indonesia's Railways are located in Java and are used for both passenger and freight transport.

In March 2019, the Jakarta metro started operating.

Indonesia's air transport is the most important means of communication between thousands of Islands throughout the archipelago and other countries. Many residents of the country have switched from land and sea transport to faster and more comfortable air transportation.

Indonesia, like other countries, was severely affected by the COVID-19 pandemic in 2020. Further development of transport depends on how quickly the country recovers from the COVID-19 pandemic and how effectively the authorities deal with its consequences.

Keywords: Transportation; sea traffic; railways; public transport; air transportation; bus traffic; pandemic.

Индонезия располагается на обширном архипелаге, состоящем из более чем 17 800 островов. Она является четвертой по численности населения страной в мире и крупнейшей экономикой Юго-Восточной Азии.

Транспортная система Индонезии формировалась во многом с учетом экономической ресурсной базы архипелага. Также на структуру системы повлиял тот факт, что больше половины населения страны, которое уже превышает 270 млн чел¹., живут на одном острове – Яве.

Расходы центрального правительства Индонезии на транспорт за последние годы существенно выросли. Это позволило стране расширить возможности транспортной сети и улучшить доступ к некоторым самым удаленным районам архипелага.

Все виды транспорта играют свою определенную роль и, как правило, дополняют друг друга, а не конкурируют между собой. В стране преобладает автомобильный транспорт.

Железнодорожная система имеет четыре не связанные между собой сети на Яве и Суматре, которые в основном предназначены для перевозки навалочных грузов и для дальних пассажирских перевозок.

Чрезвычайно важное значение для экономической интеграции страны, а также для внутренней и внешней торговли имеет морской транспорт. Он хорошо развит: на каждом из крупных островов имеется, по крайней мере, один крупный портовый город.

Роль внутренних водных путей относительно невелика и ограничивается определенными районами Восточной Суматры и Калимантана.

¹ World Bank. <https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?locations=ID>.

Значительную роль играет воздушный транспорт, особенно там, где сухопутного или водного транспорта не хватает или вообще нет. В стране создана обширная сеть внутренних авиалиний, связывающая между собой крупные города.

Водный транспорт

Поскольку Индонезия расположена на обширном архипелаге морское судоходство обеспечивает необходимые связи между различными частями страны. К широко используемым судам относятся большие контейнеровозы, различные паромы, пассажирские суда, парусники и небольшие моторные суда. До сих пор для перевозки грузов, пассажиров, рыболовства и туризма в пределах архипелага используются традиционные деревянные суда «пиниси».

Многочисленные паромные переправы пересекают проливы между близлежащими островами, особенно в зоне, простирающейся от Суматры через Яву до Малых Зондских островов. На оживленных переправах между Суматрой, Явой и Бали часто круглосуточно курсируют многочисленные автомобильные паромы. Также существует международное паромное сообщение в Малаккском проливе между Суматрой и Малайзией и между Сингапуром и близлежащими индонезийскими островами, такими как Батам.

Сеть пассажирских судов обеспечивает сообщение с отдаленными островами, особенно в восточной части архипелага. Крупнейшая сеть паромного сообщения между всеми обитаемыми островами Индонезии принадлежит государственной компании Pelni, эксплуатирующей современные и вместительные суда европейской постройки. Суда Pelni, как правило, обеспечивают наименее дорогой способ передвижения между островами. Также сообщение между ними обеспечивают еще более мелкие частные суда.

На некоторых островах, где отсутствуют хорошие дороги, основное транспортное сообщение осуществляется по крупным рекам. На Калимантане длинные лодки, курсирующие по рекам, являются единственным способом добраться до многих внутренних районов.

В Индонезии имеется 21 579 км судоходных водных путей², по которым могут ходить суда среднего размера. Примерно половина водных путей приходится на Калимантан, а четверть – на Суматру и провинцию Папуа. На Калимантане и Папуа в отличие от высокоразвитой Явы недостаточно развиты автомобильный и железнодорожный транспорт. В настоящее время Индонезия занимает седьмое место в мире по протяженности водных путей³.

² The World Factbook. CIA. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/id.html>.

³ Rank Order – Waterways. The World Factbook. Central Intelligence Agency. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2093rank.html>.

Крупнейшие морские порты:

- Танджунг Приок (Джакарта);
- Танджунг Перак (г. Сурабая, Восточная Ява);
- Белаван (г. Медан, Северная Суматра);
- Макасар (Южное Сулавеси).

Порты управляются различными портовыми корпорациями Индонезии, которых насчитывается четыре, пронумерованных с I по IV. Каждая из них функционирует в различных регионах страны, причем I – на западе и IV – на востоке. Порт Танджунг Приок в Джакарте является самым загруженным портом Индонезии, перерабатывающим более 5,20 млн TEU⁴. В настоящее время реализуется двухэтапный проект расширения порта «Новый Приок», который после введения в эксплуатацию в 2023 году утроит существующую годовую мощность. В 2015 году было завершено строительство стратегического порта Куала Танджунг на Северной Суматре. В перспективе он будет вмещать 500 000 TEU в год и сможет конкурировать с портом Сингапура.

Важнейшим направлением транспортной политики страны является развитие скоростного грузового и пассажирского морского сообщения с самыми удаленными и труднодоступными регионами страны, прежде всего с восточной частью Индонезии. В 2016 г. президент страны Джоко Видодо запустил программу скоростных морских перевозок Tol Laut (Морские скоростные пути). Она призвана обеспечить ускорение экономического развития отдаленных районов, способствовать укреплению единства и связности различных территорий страны.

Автомобильный транспорт

На дорогах Индонезии используются разнообразные транспортные средства. Автобусные маршруты проложены во всех областях, имеющих выход к дорожной сети. Между крупными городами, особенно на Суматре, Яве и Бали, автобусное сообщение хорошо развито, маршруты в основном безостановочные. В более удаленных областях и между небольшими городами курсируют микроавтобусы и минивэны (angkut). В городах используются в основном автобусы и автофургоны. Очень часто они выполняют роль маршрутных такси.

В связи с ростом благосостояния жителей страны увеличивается количество личного автотранспорта, особенно в крупных городах. Однако рост числа машин значительно опережает строительство новых дорог, в результате чего часто возникают пробки, в том числе и на автострадах. Так, Джакарта славится одними из самых серьезных пробок в мире.

⁴ Двадцатифутовый эквивалент (TEU или teu от англ. twenty-foot equivalent unit) – условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств. Часто используется при описании вместимости контейнеровозов и контейнерных терминалов. Основана на объеме 20-футового (6,1 метров) интермодального контейнера – металлической коробки стандартного размера, которая может транспортироваться различными видами транспорта: автомобильным, железнодорожным и морским.

Многие города и поселки имеют тот или иной вид транспорта напрокат, например, такси и каршеринг. Существуют различные виды автобусного сообщения, такие как сети Корая и MetroMini.

В 2004 году в эксплуатацию была введена первая линия системы скоростных автобусных перевозок TransJakarta.

Эту систему можно назвать революционным прорывом в развитии общественного транспорта Индонезии. Автобусы курсируют по скоростным коридорам со специальными выделенными полосами. Цены на билеты субсидируются региональным правительством. Общая протяженность линий TransJakarta составляет 251,2 км,⁵ что делает ее самой протяженной системой скоростных автобусов в мире. TransJakarta сегодня эксплуатирует около 3900 современных автобусов. Парк системы активно пополняется электробусами: появился первый маршрут, на котором курсирует только электротранспорт. По состоянию на февраль 2020 г. TransJakarta обслуживала в среднем около миллиона пассажиров ежедневно⁶ и работала по 248 маршрутам.

В дополнение к 15 скоростным коридорам с выделенными полосами TransJakarta в сотрудничестве с другими транспортными компаниями предоставляет пассажирам за пределами Джакарты автобусы-шаттлы.

В других городах (Джокьякарта, Палембанг, Бандунг, Денпасар, Пеканбару, Семаранг, Макасар и Паданг) также действует система скоростных автобусных перевозок, но без выделенных полос. Во многих городах имеются моторизованные авторикши (баджах) различного вида. Велосипедные рикши (бекак) являются особой достопримечательностью на городских дорогах и к тому же недорогим транспортом. Однако их обвинили в том, что велорикши создают серьезные пробки на дорогах, и, следовательно, запретили их использование в большинстве районов Джакарты в 1972 г. В некоторых городах и населенных пунктах можно встретить телеги, запряженные лошадьми.

Общая протяженность автомобильных дорог Индонезии составляла 564 тыс. км в 2019 г.⁷

Автомагистралей страны делятся на национальные (25 магистралей, в настоящее время только на Яве и Суматре) и платные. Самой дорогой является дорога Cipularang Toll road, соединяющая Джакарту с Бандунгом.

Для управления дорожной сетью в Индонезии используется Intelligent Transportation System (Интеллектуальная транспортная система, ITS), которая последовательно вводится в строй с 2012 г.⁸ Свыше половины индонезийских магистралей имеют твердое покрытие.

⁵ TransJakarta, the oldest BRT system in Southeast Asia is participating to Busworld. <https://devirsaaati.com/transjakarta-the-oldest-brt-system-in-southeast-asia-is-participating-to-busworld>.

⁶ Achievement unlocked: Transjakarta breaks record for serving one million customers in a day. <https://www.thejakartapost.com/news/2020/02/05/achievement-unlocked-transjakarta-breaks-record-for-serving-one-million-customers-in-a-day.html>.

⁷ Length of roads in Indonesia in 2019. <https://www.statista.com/statistics/978198/indonesia-length-of-streets-by-type/>.

⁸ RI to adopt ITS gradually starting in 2012. <https://en.antaranews.com/news/74080/ri-to-adopt-its-gradually-starting-in-2012>.

Национальные магистрали Индонезии соединяют между собой крупные города Явы. Также имеется одна магистраль на Суматре. Они выступают в качестве основного междугороднего маршрута за пределами населенных пунктов. Часто национальные магистрали проходят в обход центральной части городов: строятся объездные или кольцевые дороги.

Управляет национальными магистралями министерство общественных работ и жилищно-коммунального хозяйства. Маршрут может быть пересмотрен при проблемах с трафиком. Обычно этим занимаются региональные власти.

Строительству дорог, в том числе и скоростных платных автомагистралей, уделяется особое внимание, поскольку они являются важным звеном логистической цепочки, которая создает условия для ускорения экономического развития.

Общая протяженность платных дорог в Индонезии в 2019 г. составляла 1780 км. К 2024 г. планируется увеличить их протяженность на 3000 км.⁹ Вряд ли эти амбициозные планы будут выполнены в полном объеме из-за экономического кризиса, связанного с пандемией.

Железнодорожный транспорт и метро

Большая часть железных дорог Индонезии расположена на Яве и используется как для пассажирских, так и для грузовых перевозок. Железная дорога эксплуатируется индонезийской компанией Kereta Api. Сеть междугородних железных дорог на Яве дополняется местными пригородными железными дорогами в столичном районе Джакарты и в Сурабае. В Джакарте пригородное железнодорожное сообщение (Kereta Commuter Indonesia) перевозит почти миллион пассажиров в день.

В марте 2019 года начал функционировать Джакартский метрополитен. Введена в эксплуатацию первая очередь линии «Север – Юг» протяженностью 15,7 км, которая состоит из 13 станций (7 надземных станций и 6 станций метро). Предполагается, что эта линия будет обслуживать 212 000 пассажиров в день. Ожидаемая мощность может быть увеличена до 960 000 в день. Расстояние длиной 15,7 км можно преодолеть менее чем за 30 минут¹⁰.

В декабре 2019 года запущена первая линия легкого метро.

На Суматре имеется четыре не связанные между собой железнодорожные сети в провинциях:

- Ачех;
- Северная Суматра (соединение с Ачехом предполагается завершить в 20-х годах);

⁹ Indonesia to Build 3,000 Km Toll Roads Until 2024. <https://theinsiderstories.com/indonesia-to-build-3000-km-toll-roads-until-2024/>.

¹⁰ MRT Jakarta (North-South Corridor). <https://kppip.go.id/en/priority-projects/public-transportation/mrt-jakarta-north-south-corridor/w>.

- Западная Суматра;
- Южная Суматра и Лампунг.

Железных дорог в других частях Индонезии пока нет. Новые сети разрабатываются на Калимантане и Сулавеси. В 2015 году был одобрен план правительства по строительству высокоскоростной железной дороги Джакарта–Бандунг с участием японских и китайских инвесторов¹¹. Эта магистраль станет первой высокоскоростной железной дорогой в Индонезии и Юго-Восточной Азии. Протяженность составит около 140 км. К февралю 2020 г. было выполнено 44 % строительных работ. Затем строительство магистрали было приостановлено в связи с пандемией COVID-19¹². В мае 2020 г. строительные работы возобновились.

Также были упомянуты планы по ее возможному продлению до Сурабайи, второго по величине города страны.

Воздушный транспорт

Воздушный транспорт Индонезии служит важнейшим средством сообщения между тысячами островов на всем архипелаге и другими странами. Индонезия является самой большой архипелажной страной в мире, ее протяженность с востока на запад составляет 5120 км, а с севера на юг – 1760 км. При населении, превышающем 270 млн человек, что делает ее четвертой по численности населения страной мира, а также благодаря росту среднего класса, буму дешевых авиаперевозчиков в последнее десятилетие и общему экономическому росту, многие отечественные пассажиры перешли от наземного и морского транспорта к более быстрым и комфортабельным авиаперевозкам. Индонезия считается экспертами развивающимся рынком авиаперевозок в регионе. В 2019 г. число индонезийских авиапассажиров составило почти 77 млн чел¹³. Однако по итогам первых пяти месяцев 2020 г. по сравнению с тем же периодом 2019 г. пассажирооборот упал на 40%. Очевидно, что падение вызвано пандемией COVID-19¹⁴.

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) прогнозирует, что к 2034 году Индонезия войдет в пятерку крупнейших мировых рынков авиаперевозок. По прогнозам, к 2034 году количество новых индонезийских авиапассажиров вырастет на 132 млн чел. по сравнению с 2014 г.¹⁵

Серьезной проблемой индонезийской авиации по-прежнему остаются вопросы безопасности. Несколько крупных аварий создали индонезийскому

¹¹ Jakarta to Bandung High-Speed Rail. <https://www.railway-technology.com/projects/jakarta-to-bandung-high-speed-rail/>.

¹² Jakarta-Bandung high-speed railway project delayed amid pandemic. <https://www.thejakartapost.com/news/2020/04/15/jakarta-bandung-high-speed-railway-project-delayed-amid-pandemic.html>.

¹³ Economic Indicators. Monthly Statistical Bulletin. June 2020. P. 182.

¹⁴ Рассчитано по: Economic Indicators. Monthly Statistical Bulletin. June 2020. P. 182.

¹⁵ Passenger forecast estimates 7 billion by 2034. <https://airlines.iata.org/agenda/passenger-forecast-estimates-7-billion-by-2034>.

воздушному транспорту репутацию наименее безопасного в мире. Индонезийская авиация сталкивается с многочисленными проблемами: плохо обслуживаемой, устаревшей и зачастую перегруженной инфраструктурой; человеческим фактором; неблагоприятными погодными условиями; дымкой, вызванной пожарами на плантациях; пеплом, извергаемым многочисленными вулканами.

В Индонезии насчитывается 673 аэропорта, 186 из которых имеют взлетно-посадочные полосы с твердым покрытием, а 487 – грунтовые взлетно-посадочные полосы¹⁶. Также в Индонезии насчитывается 76 вертолетных площадок¹⁷. Главным воздушным транспортным узлом страны служит международный аэропорт Сукарно-Хатта (Джакарта). Он же является крупнейшим аэропортом страны. В 2010–2018 гг. он был самым загруженным аэропортом Юго-Восточной Азии и превосходил по пассажиропотоку такие гиганты, как Суваннапхум (Бангкок, Таиланд) и Чанги (Сингапур). В 2019 г. аэропорт несколько утратил свои позиции, но тем не менее занимал 25-е место в мире по загруженности¹⁸. В 2019 году суммарный пассажиропоток пяти крупнейших индонезийских аэропортов – Сукарно-Хатта (Джакарта, Ява); Джуанда (Сурабая, Ява); Нгурах-Рай (Бали); Султан Хасануддин (Макаassar, Сулавеси) и Куаланаму (Медан, Суматра) – составил почти половину общего пассажиропотока страны¹⁹.

В Индонезии действуют 22 регулярные авиакомпании, которые перевозят свыше 30 пассажиров за рейс, и 32, которые перевозят 30 или менее пассажиров за рейс, а также чартерные авиакомпании.

По состоянию на 2015 г. доля авиакомпании Lion Air на внутреннем рынке авиаперевозок составляла 41,6%. Garuda Indonesia занимала второе место с долей в 23,5%. Sriwijaya Air была на третьем месте с долей рынка 10,4%. За ней следуют лоукостер Citilink (дочерняя компания Garuda) 8,9% и ближнемагистральная компания Wings Air, «дочка» Lion Air – 4,7%. Доля индонезийского филиала малазийской бюджетной авиакомпании AirAsia составляла 4,4%.

В целом, львиная доля индонезийского рынка внутренних авиаперевозок контролируется двумя группами: Lion Air (43%) и Garuda Indonesia (37%)²⁰.

В Индонезии бывают определенные периоды времени – Пуланг Кампунг (в переводе с индонезийского «возвращение домой»), когда происходит массовая миграция жителей больших городов в родные населенные пункты во время или перед большими праздниками, особенно в Идул Фитри – окончание священного месяца Рамадан (май). Главные проблемы возникают в крупнейшей городской агломерации – Большой Джакарте. Миллионы

¹⁶ CIA World Factbook. Indonesia. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/id.html>.

¹⁷ Ibid.

¹⁸ List of airports in Indonesia. https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_airports_in_Indonesia.

¹⁹ Рассчитано по: Economic Indicators. Monthly Statistical Bulletin. June 2020. P. 178, 182.

²⁰ List of airlines of Indonesia. https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_airlines_of_Indonesia.

людей выезжают из города различными видами транспорта, перегружая железнодорожные станции, аэропорты, автомагистрали и дороги. Особому давлению подвергается платная трансъяванская магистраль и шоссе, идущее вдоль северного побережья Явы. По некоторым оценкам только на грунтовые дороги в этот период выезжает порядка 33 млн чел. Спрос на билеты на поезда и самолеты повышается за месяц-два до Идул Фитри, что приводит к резкому росту их цен на наиболее востребованные дни. Авиакомпании добавляют дополнительные рейсы или используют более крупные самолеты, чтобы справиться со спросом. Индонезийский железнодорожный оператор Kereta Api Indonesia обычно предлагает дополнительные поездки или вводит поезда с большим количеством вагонов. Частные операторы междугородних автобусов обычно в этот период взвинчивают цены на билеты. Миллионы автобусов, автомобилей и мотоциклов забивают дороги и автомагистрали, создавая многокилометровые пробки.

Пандемия COVID-19

Индонезия, как и другие страны мира, в 2020 году подверглась жесточайшему воздействию пандемии COVID-19. На конец сентября 2020 г. в Индонезии зафиксировано свыше 240 тыс. заболевших. 9500 человек умерли. После относительной стабилизации в сентябре вновь начался рост количества ежедневных новых случаев заболевания. Если в июле-августе 2020 г. ежедневное число вновь заболевших составляло 1500–2500 чел., то в конце сентября этот показатель вышел на 4000 чел. в день. По распространению коронавирусной инфекции Индонезия находится на 23-м месте в мире²¹.

Пандемия внесла свои коррективы практически во все аспекты экономической и социальной жизни страны. Объем ВВП во втором квартале 2020 года уменьшился на 5,32% по сравнению со вторым кварталом 2019 г.

Падение ВВП Индонезии в апреле-июне было самым существенным со времен азиатского финансового кризиса конца 90-х гг. Объем ВВП Индонезии во втором квартале упал на 4,19% по сравнению с первым кварталом 2020 г.

Согласно прогнозу министерства финансов Индонезии, ВВП страны снизится и в третьем квартале текущего года, что будет означать рецессию в экономике²².

Экономические проблемы не могли не отразиться на транспортном секторе. Так, пассажиропоток на внутренних авиарейсах в июне 2020 г. упал почти в 8 раз, международный пассажиропоток сократился в 90 раз по сравнению с январем этого же года²³. Межостровной грузооборот четырех

²¹ Coronavirus. Indonesia. <https://www.worldometers.info/coronavirus/country/indonesia/>.

²² ВВП Индонезии упал во 2-м квартале впервые более чем за 20 лет. <http://www.finmarket.ru/news/5288910>.

²³ Рассчитано по: Economic Indicators. Monthly Statistical Bulletin. June 2020. P. 183. Показатели прибытия.

крупнейших морских портов (Танджунг Приок, Танджунг Перак, Белаван и Макасар) в июне 2020 г. упал на 15% по сравнению с январем этого же года²⁴. Пассажиропоток на железных дорогах страны упал в тот же период в 3,7 раза, а грузооборот сократился на треть²⁵.

Пока рано прогнозировать развитие экономической ситуации в Индонезии в условиях пандемии. Однако уже ясно, что амбициозные планы индонезийского руководства в транспортной сфере будут пересмотрены, а часть наиболее дорогих проектов и вовсе могут быть заморожены. Весьма вероятен затяжной социально-экономический кризис. Дальнейшее развитие экономики страны и транспорта, в частности, зависит от того, насколько быстро страна восстановится после пандемии COVID-19 и насколько эффективно власть справится с ее последствиями.

Литература / References

1. Indikator Ekonomi Juni 2020/ Economic Indicators June 2020. Buletin Statistik Bulanan / Monthly Statistical Bulletin. Jakarta, 2020.

Электронные ресурсы / Electronic sources

2. Achievement unlocked: Transjakarta breaks record for serving one million customers in a day <https://www.thejakartapost.com/news/2020/02/05/achievement-unlocked-transjakarta-breaks-record-for-serving-one-million-customers-in-a-day.html>.
3. CIA World Factbook. Indonesia. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/id.html>.
4. Coronavirus. Indonesia. <https://www.worldometers.info/coronavirus/country/indonesia/>.
5. Indonesia to Build 3,000 Km Toll Roads Until 2024. <https://theinsiderstories.com/indonesia-to-build-3000-km-toll-roads-until-2024/>.
6. Jakarta to Bandung High-Speed Rail. <https://www.railway-technology.com/projects/jakarta-to-bandung-high-speed-rail/>.
7. Jakarta-Bandung high-speed railway project delayed amid pandemic. <https://www.thejakartapost.com/news/2020/04/15/jakarta-bandung-high-speed-railway-project-delayed-amid-pandemic.html>.
8. Length of roads in Indonesia in 2019. <https://www.statista.com/statistics/978198/indonesia-length-of-streets-by-type/>.
9. List of airlines of Indonesia. https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_airlines_of_Indonesia.
10. List of airports in Indonesia. https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_airports_in_Indonesia.

²⁴ Рассчитано по: Economic Indicators. Monthly Statistical Bulletin. June 2020. P. 176.

²⁵ Ibid. P. 184.

11. MRT Jakarta (North-South Corridor). <https://kppip.go.id/en/priority-projects/public-transportation/mrt-jakarta-north-south-corridor/w>.
12. Passenger forecast estimates 7 billion by 2034. <https://airlines.iata.org/agenda/passenger-forecast-estimates-7-billion-by-2034>.
13. Rank Order – Waterways. The World Factbook. Central Intelligence Agency. Retrieved 2 April 2018. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2093rank.html>.
14. RI to adopt ITS gradually starting in 2012. <https://en.antaranews.com/news/74080/ri-to-adopt-its-gradually-starting-in-2012>.
15. The World Factbook. CIA. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/id.html>.
16. TransJakarta, the oldest BRT system in Southeast Asia is participating to Busworld. <https://devirsati.com/transjakarta-the-oldest-brt-system-in-southeast-asia-is-participating-to-busworld>.
17. World Bank. <https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?locations=ID>.
18. <http://www.finmarket.ru/news/5288910>.