

**ВОСТОЧНАЯ АНАЛИТИКА**

Выпуск 4, 2021

**EASTERN ANALYTICS**

Issue 4, 2021

Russian Academy of Sciences  
Institute of Oriental Studies

# **EASTERN ANALYTICS**

**Issue 4, 2021**

Moscow  
2021

Российская Академия наук  
Институт востоковедения

# **ВОСТОЧНАЯ АНАЛИТИКА**

**Выпуск 4, 2021**

Москва  
2021

**Редакция:**

*академик РАН, доктор исторических наук, профессор  
В. В. Наумкин (главный редактор)*

*В. Я. Белокреницкий (зам. главного редактора), А. В. Акимов (ответственный редактор выпусков), Н. Ю. Ульченко (член редакции), И. В. Федулов (член редакции), В. М. Немчинов (редактор), Е. Ф. Щепилова (редактор).*

**Редакционная коллегия:**

*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*

DOI: 10.31696/2227-5568-2021-04

<https://analitika.ivran.ru/>

## СОДЕРЖАНИЕ

### ЭКОНОМИКА

*Э. Э. Имамкулиева, К. С. Кондакова*

СУЭЦКИЙ КАНАЛ И АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ МАРШРУТЫ  
В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК  
(НА ПРИМЕРЕ КНР–ЕС) ..... 7

*У. В. Окимбеков*

ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА АФГАНИСТАНА:  
СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ ..... 28

*Н. Н. Цветкова*

РАЗВИТИЕ СЕКТОРА ИТ-УСЛУГ В ИНДИИ  
И СТРАТЕГИЯ «ЦИФРОВАЯ ИНДИЯ» ..... 43

*S. V. Chesnokova*

TRANSPORT IN INDONESIA: RECENT DEVELOPMENT TRENDS..... 62

### ПОЛИТИКА

*К. В. Вертяев*

БЕЖЕНЦЫ КАК НЕГОСУДАРСТВЕННЫЕ ИГРОКИ:  
ИРАКСКИЙ КУРДИСТАН И МИГРАЦИОННЫЙ КРИЗИС  
(НА ПРИМЕРЕ ПРОВИНЦИИ ДОХУК) ..... 74

## CONTENTS

### ECONOMICS

*E. E. Imamkulieva, K. S. Kondakova*

INTERNATIONAL CARGO TRANSPORTATION THROUGH THE SUEZ CANAL AND ALTERNATIVE ROUTES (ON THE EXAMPLE OF CHINA-EU).....	7
--	---

*U. V. Okimbekov*

TRANSPORT SYSTEM OF AFGHANISTAN: STATE AND PROSPECTS .....	28
---	----

*N. N. Tsvetkova*

IT SERVICES SECTOR EVOLUTION IN INDIA AND “DIGITAL INDIA” STRATEGY .....	43
---	----

*S. V. Chesnokova*

TRANSPORT IN INDONESIA: RECENT DEVELOPMENT TRENDS.....	62
--	----

### POLITICS

*K. V. Vertyaev*

RUSSIA AND THE NORTHEAST ASIA NUCLEAR WEAPON FREE ZONE PROSPECTS: THE NORTH KOREA CHALLENGE .....	74
--	----

## ЭКОНОМИКА

Научная статья

DOI: 10.31696/2227-5568-2021-04-007-027

# СУЭЦКИЙ КАНАЛ И АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ МАРШРУТЫ В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК (НА ПРИМЕРЕ КНР–ЕС)

**Имамкулиева Эльмира Эльмановна**<sup>a</sup>

a – Институт востоковедения РАН, Москва, Россия

a – elmiracif@gmail.com, ORCID: 0000-0001-7818-2914

**Кондакова Кристина Сергеевна**<sup>a</sup>a – Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики»,  
Москва, Россия

a – tinakondakova21@yandex.ru, ORCID: 0000-0002-0583-8641

**Аннотация.** В статье произведена оценка перспектив диверсификации торговых маршрутов из КНР в ЕС, представлены преимущества и недостатки альтернативных Суэцкому каналу транспортных путей, что представляется особенно актуальным в связи с блокировкой канала судном «Ever Given», вновь выявившей опасности концентрации грузопотоков на данном маршруте для мировой торговли и цепочек поставок.

**Ключевые слова:** Суэцкий канал, морской транспорт, морские перевозки, логистические поставки товаров из Китая, Северный морской путь

## ECONOMY

Original article

# INTERNATIONAL CARGO TRANSPORTATION THROUGH THE SUEZ CANAL AND ALTERNATIVE ROUTES (ON THE EXAMPLE OF CHINA–EU)

**E. Imamkulieva**<sup>a</sup>

a – IOS RAS, Moscow, Russia

a – elmiracif@gmail.com, ORCID: 0000-0001-7818-2914

**K. Kondakova**<sup>a</sup>

a – National Research University Higher School of Economics, Moscow, Russia

a – tinakondakova21@yandex.ru, ORCID: 0000-0002-0583-8641

**Abstract.** This paper aims to assess the prospects for diversification of trade routes from China to the EU, present the advantages and disadvantages of alternative transport routes. It is especially relevant in connection with the six-day blockage of the Suez Canal by a megaship “Ever Given”, which revealed the dangers of the freight flows concentration on this route for the world trade and supply chains.

**Keywords:** Suez Canal, maritime transport, maritime transportation, freight transportation routes, China, Northern Sea Route.

Арабский мир играет важную роль и в морских грузоперевозках. Важнейшая составляющая международной транспортной системы и ключевой транзитный хаб грузов и судов – Суэцкий канал, расположенный на стыке Европы, Азии и Африки [1]. Это также единственный морской канал, соединяющий Средиземное и Красное моря. Его история в международном судоходстве насчитывает более полутора веков, статус канала как «открытого для плавания судов всех стран на равных основаниях» в мирное и военное время был провозглашен Константинопольской Конвенцией еще в 1888 г. [2]

Суэцкий канал способен пропускать суда грузоподъемностью до 240 тыс. т после увеличения пропускной мощности в 2010 г. Канал, соединяющий Средиземное и Красное моря, заметно влияет на социально-экономическую ситуацию в Египте. Открытие канала в XIX в. позволило расширить внутреннюю и внешнюю торговлю этой страны. Однако колебания объемов перевозимых грузов в зависимости от мировой экономической ситуации отрицательно отражается на египетской экономике, учитывая весьма значительные доходы от таких перевозок. В 2005–2015 гг. канал в среднем приносил правительству Египта 4,7 млрд долл. в год (2% ВВП) [3].

Модернизация Суэцкого канала, которая обошлась в 8 млрд долл., стала предметом гордости египетского правительства. С введением в строй дублера канала время простоев сократилось с 18 до 11 ч., среднесуточное количество судов, проходящих транзитом, увеличилось до 97 судов. Поэтому выбор грузоотправителями Суэцкого канала объясняется как расположением и инфраструктурой в качестве беспшлюзового судоходного канала, соединяющего Средиземное и Красное моря, так и исторически выработанной привычкой грузоотправителей отдавать предпочтение данному маршруту, надежностью и уже выстроенными цепочками поставок. По прогнозам к 2023 г. выручка от эксплуатации всего комплекса Суэцкого канала превышает 13 млрд долл. в год.

Следует также подчеркнуть, что в период пандемии COVID-19 объемы перевозок через Суэцкий канал не сократились. Количество судов, проходящих через Суэцкий канал, стабильно увеличивалось и в указанный период. В 2019 г. произошел некоторый спад, но в 2020 г. вновь был отмечен рост грузоперевозок, а по данным за первую половину 2021 г. статистические данные указывают на рост числа прошедших через Суэцкий канал судов – до 9763 судов (за аналогичный период в 2020 г. прошло через этот морской коридор 9 546 судов (График 1). В 2021 г. по Суэцкому каналу транспортируется около 12% мирового товарооборота [3]. Более того, пределы максимальной пропускной способности Суэцкого канала еще не достигнуты: в сутки по нему могут пройти до 106 судов, сейчас среднее количество составляет около 51 [4]. Таким образом, хотя наблюдалось общее снижение объемов морских грузоперевозок в период пандемии COVID-19, Суэцкий канал по-прежнему оставался востребованным логистическим маршрутом.



**График 1.**

Источник: Suez Canal Authority, Statista, Reuters. Составлено автором.

Суэцкий канал играет беспрецедентную роль и в товарообороте между КНР и ЕС: на долю КНР приходится почти 15% от общего количества судов, направляющихся на юг [5], а более 60% китайских товаров, отправляемых в Европу, проходят через Суэцкий канал [6].

Однако севший на мель 23 марта 2021 г. контейнеровоз “Ever Given”, зафрахтованный тайваньской компанией “Evergreen Marine”, вновь спровоцировал волну дискуссий и обсуждений альтернативных Суэцкому каналу логистических маршрутов доставки товаров из Азии в Европу. Канал не могли разблокировать в течение шести дней, каждый день простоя приводил к потерям товаров на сумму более 9 млрд долл. США (около 400 млн долл. США в час) [7].

Таким образом, Суэцкий канал является одной из ключевых артерий мировой торговли и в торговле между КНР и Европейским Союзом (ЕС). Проведенная в 2014–2015 гг. модернизация Суэцкого канала значительно расширила пропускные возможности данной транспортной артерии, позволила одновременно проходить судам в два направления, однако не ликвидировала риски возникновения аварии и блокировки канала. Любые препятствия в движении по данному торговому маршруту существенно влияют на двустороннюю торговлю и могут быстро приводить к дефициту некоторых видов товаров в странах ЕС.

### Торговля между КНР и ЕС: категоризация товаров

Объем торговли между ЕС и Китаем растет год от года, и по некоторым категориям товаров Евросоюз довольно сильно зависит от китайского экспорта. В Китай 2019 г. был крупнейшим экспортером в мире (16,1%), на втором месте был Европейский Союз (15,4%), затем – США (10,6%), Япония (4,6%) и Южная Корея (3,5%). Кроме того, Китай (13,1%) был третьим по величине импортером в мире после США (16,1%) и ЕС (13,7%) (график 2).

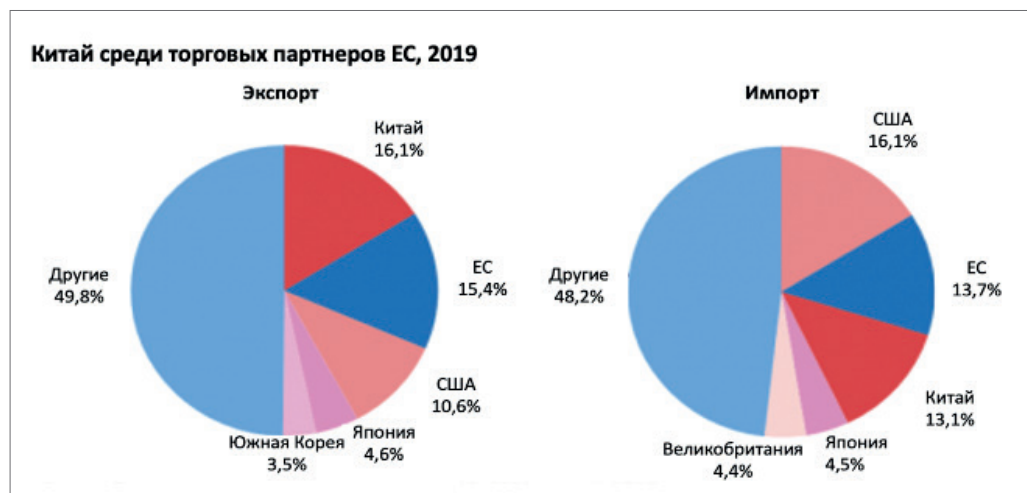


График 2.

Источник: China among the world's largest traders of goods. 2019. URL: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:China\\_among\\_the\\_world%27s\\_largest\\_traders\\_of\\_goods,\\_2019.png](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:China_among_the_world%27s_largest_traders_of_goods,_2019.png). Переведено автором.

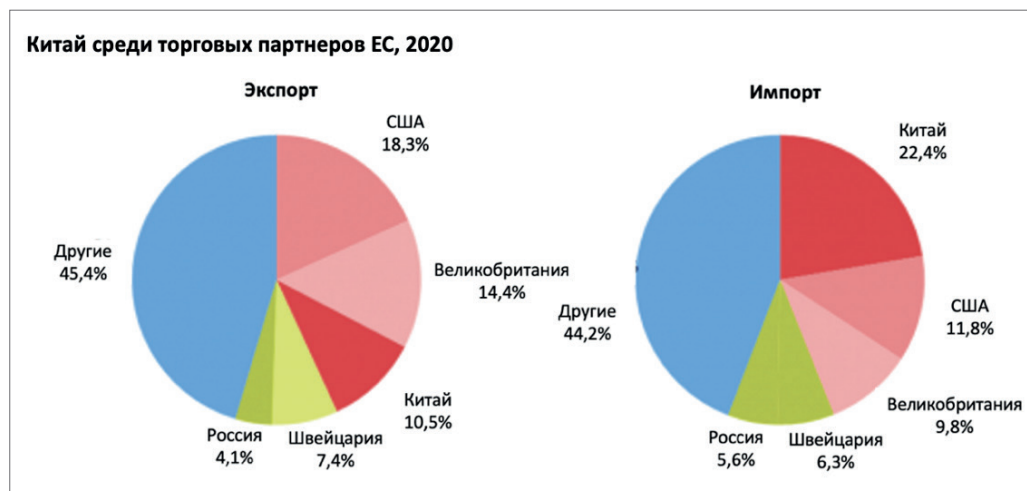


График 3.

Источник: China-EU – international trade in goods statistics. 2021. URL: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU\\_-\\_international\\_trade\\_in\\_goods\\_statistics&oldid=520429](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics&oldid=520429). Переведено автором.

В 2020 г. Китай вышел на 1-е место в списке важнейших торговых партнеров ЕС, а ЕС занял 2-е место по объемам торговли с КНР. В 2020 г. Китай стал основным партнером ЕС. Такой результат был обусловлен увеличением импорта (+5,6%) и экспорта (+2,2%) [8]. Китай стал третьим по величине экспортером товаров в ЕС (10,5%) после США (18,3%) и Великобритании (14,4%) и крупнейшим импортером товаров из ЕС (22,4%) (график 3).

Выбор маршрута может зависеть от типа перевозимого груза. Согласно критериям, которые представлены Европейским Банком Развития, выбор оптимального маршрута и способа перевозки зависит от следующих показателей:

- Физическое состояние груза (твердое, жидкое, газообразное), свойства грузов (сыпучие, скоропортящиеся, горючие, опасные и т. д.), упаковка, габариты<sup>1</sup>.
- Тоннажность груза: крупно-, средне- и малотоннажные грузы. От этого фактора напрямую зависит выбор вида транспорта.
- Цена груза: показатель, определяющий экономическую эффективность использования того или иного вида транспорта [9].
- В целом все товары можно разделить на следующие категории:
- Контейнеронепригодные грузы (главным образом сырье): перевозка / транспортировка между Европой и Азией осуществляется морским транспортом, по трубопроводам или железнодорожным транспортом.
- Контейнеропригодные грузы: используют смешанные наземные и морские перевозки между Европой и Азией.
- Высокоценные контейнеропригодные грузы: используют смешанные воздушные и морские перевозки между Европой и Азией [4].

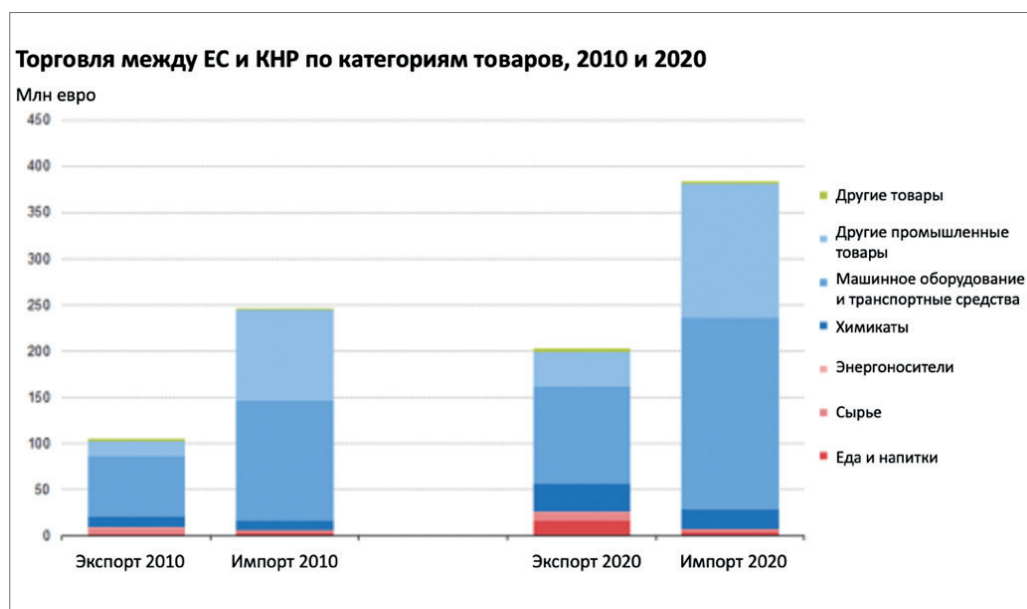
По подсчетам специалистов немецкого института MERICS, есть 659 категорий товаров, в которых ЕС «стратегически зависит» от поставок из Китая, из 5,6 тыс. категорий товаров в целом [10]. Шесть из десяти категорий связаны, по крайней мере частично, с потребительскими товарами (текстилем, мебелью, игрушками) и бытовой электроникой (мобильными телефонами, ПК, бытовой техникой). Существует 103 категории товаров в области электроники, химии, минералов / металлов и фармацевтических / медицинских товаров, в которых ЕС имеет критическую стратегическую зависимость от импорта из Китая. Подавляющее большинство из них сосредоточено в технологически менее сложных областях производственно-сбытовой цепочки. Они являются результатом экономического выбора компаний по сокращению затрат за счет перемещения производства в Китай [10].

В 2019 г. на 20 типов товаров пришлось 57% от общего объема торговли товарами. 10% из них относились к машинам и оборудованию, 7% – к другим промышленным товарам, 2% – к химикатам и 1% – к еде и напиткам.

<sup>1</sup> Жидкие грузы в целом нерелевантны для перевозки в контейнерах (кроме танк-контейнеров), однако расфасованные в тару, они вполне контейнеропригодны (автомасла, уайт-спирит и подобные продукты).

Самой продаваемой товарной группой было телекоммуникационное оборудование [11].

В 2020 г. в экспортируемых из ЕС в КНР товаров доля промышленных товаров была выше (86%), чем доля сырьевых товаров (13%) (график 4). Больше всего экспортированных промышленных товаров приходилось на машинное оборудование и транспортные средства (52%), за ними следовали другие промышленные товары (19%) и химикаты (15%). В 2020 г. в импорте ЕС доля промышленных товаров (98%) также была выше, чем доля сырьевых товаров (2%). Среди импортированных ЕС промышленных товаров были машины и транспортные средства (54%), за ними следовали другие промышленные товары (38%) и химикаты (6%).



**График 4.**

Источник: EU trade with China by product group, 2010 and 2020. URL: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:EU\\_trade\\_with\\_China\\_by\\_product\\_group,\\_2010\\_and\\_2020.png](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:EU_trade_with_China_by_product_group,_2010_and_2020.png). Переведено автором.

Стоит также добавить, в последние годы в структуре экспорта КНР в целом наблюдаются существенные изменения: экспорт высокотехнологичной продукции<sup>2</sup> растет (График 5) [12]. Наглядным примером является тот факт, что в 2020 г. самой продаваемой товарной группой в торговле между КНР и ЕС было телекоммуникационное оборудование.

<sup>2</sup> Высокотехнологичные отрасли:

- авиакосмическая;
- фармацевтика;
- производство офисной техники и компьютеров;
- производство радио- и телекоммуникационного оборудования;
- производство медицинского оборудования, точных и оптических приборов, а также часов.



**График 5.**

Источник: Мировой атлас. URL: <https://knoema.ru/atlas/Китай/Экспорт-высокотехнологичных-товаров?compareTo=US>.

Таким образом, отсутствие в торговле между ЕС и Китаем крупнотоннажных грузов предопределяет возможность практически полной контейнеризации взаимных грузопотоков. К грузам, перевозимым в евро-азиатском сообщении различными видами внутреннего транспорта, относятся высокоценные и малообъемные грузы, в частности контейнеропригодные. Растущая доля экспорта высокотехнологичной продукции заставляет также обращать внимание на условия перевозки товаров (повышенная влажность и т.д.).

#### **Пути транспортировки товаров из Китая в Европу: общая характеристика и препятствия для их развития**

Для анализа возможностей диверсификации транспортных путей нами были рассмотрены: воздушные и наземные (автомобильные и железнодорожные) перевозки, а также предлагаемый Россией альтернативный морской логистический маршрут – Северный морской путь (СМП).

**Авиационные грузоперевозки** остаются важным звеном в цепочке поставок между Европой и Китаем благодаря более коротким срокам доставки грузов, но высокий уровень ставок на транспортировку пока не позволяет им выйти в число лидеров среди предпочитаемых видов транспортировки и позволяет перевозить только товары с высокой добавленной

стоимостью или скоропортящуюся продукцию. Мировой спрос на грузовые авиаперевозки, в 2020 г. снизился на 10,6% в годовом исчислении, что является самым большим спадом с 1990 г. [13]

Благодаря повышению топливной эффективности самолетов последнего поколения, расширению электронной торговли и развитию логистики воздушного транспорта гражданская авиация стала играть все более важную роль в торговле между Европой и Азией. В целом динамика объема взаимной «воздушной» торговли между Европой и Китаем в период 2015–2019 гг. характеризуется положительной динамикой: стоимостный объем рос в среднем на 22,1% [14].

Что касается преимуществ авиаперевозок, то воздушный транспорт имеет решающее значение для рынков, которым требуются скорость и надежность доставки. Наибольший удельный вес в тоннаже авиационной торговли по сравнению с аналогичным показателем контейнерных перевозок приходится на высокоценные товары, например вычислительную технику, машины и электрооборудование. По прогнозам ЕЭК ООН, ожидается, что до 2030 г., по мере роста спроса на товары с более высокой добавленной стоимостью, доля грузовых авиаперевозок будет увеличиваться [12].

Значимым критерием выбора способа транспортировки товаров для грузоотправителей служит соотношение скорости и безопасности с затратами. TAC Index является индикатором стоимости перевозки авиатранспортом генеральных грузов по основным маршрутам и отражает цены сделок на физическом и спотовом рынках. ERAI West — субиндекс, отражающий индикативную стоимость перевозки контейнера по направлению Восток – Запад. По итогам 2019 г. средняя стоимость перевозки 24 т груза авиатранспортом из Гонконга в Европу была выше средней стоимости транзитной контейнерной перевозки в евразийском железнодорожном коридоре по направлению Восток – Запад в 24 раза [14].

По данным Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) мировой спрос на грузовые авиаперевозки в тонно-километрах (ГТК) по итогам 2019 г. сократился на 3,9% по сравнению с 2018 г., а средняя загрузка самолетов сократилась на 2,6 %, несмотря на увеличение грузоподъемности самолетов на 2,1%. Региональная структура объема грузовых авиаперевозок в 2019 г. осталась неизменной с 2018 г.: Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР) сохранил наибольшую долю в общем объеме грузовых авиаперевозок в тонно-километрах — 34,6% в 2019 г. При этом на грузооборот воздушного транспорта между Европой и Азией в 2019 г. приходилось около 21% общего объема грузовых авиаперевозок в мире; по объему грузоперевозок в тонно-километрах этот маршрут уступает только маршруту Азия – Северная Америка [14].

Что касается ситуации на 2021 г., то индекс Baltic Air Freight (BAI), который отражает еженедельные ставки транзакций для грузов, показывает дальнейшее повышение стоимости грузовых авиаперевозок (график 6).

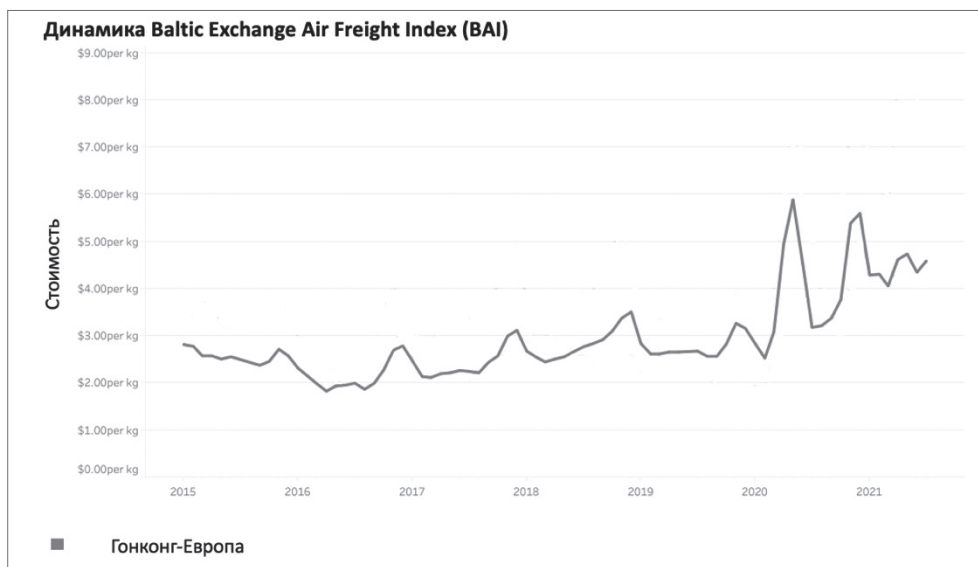


График 6.

Источник: Airfreight Rates – Baltic Exchange Airfreight Index. 2021. URL: <https://www.aircargonews.net/data-hub/airfreight-rates-tac-index/>.

Так, несмотря на более выгодные условия доставки, стоимость авиаперевозок выше. В то же время, в кризисный период разрыв между стоимостью на авиа и железнодорожные перевозки сокращается, что открывает новые перспективы для торговли. Более того, авиационная отрасль в большей мере пострадала от правительственных запретов на передвижение, с закрытием границ грузоперевозчики потеряли половину своих мощностей. В связи с этим на рынке возник дисбаланс спроса и предложения, цены на авиаперевозки, в частности из Китая в Европу, возросли. Тем не менее, грузоперевозчики продолжают сталкиваться с такими проблемами, как недостаток финансовых средств, нерациональный выбор маршрутов доставки из-за перегруженности и недоступности аэропортов, увеличение времени на загрузку воздушных судов и т. д.

Грузовые авиаперевозки остаются важным звеном в цепочке поставок между Европой и Китаем, в первую очередь благодаря более коротким срокам доставки грузов по сравнению с остальными видами перевозок. В то же время высокий уровень ставок на транспортировку позволяет перевозить авиатранспортом только товары с высокой добавленной стоимостью или скоропортящуюся продукцию.

Однако в условиях значительной волатильности цен на морской и воздушный виды транспортировки в период пандемии COVID-19, а также с учетом особенностей перевозки товаров, экспортируемых из Китая в ЕС наземные перевозки стали вызывать все больший интерес грузоотправителей. Несмотря на это, темпы роста использования **автомобильных грузоперевозок** оставались сравнительно низкими [15]. Причина заключается не только в ограничительной системе разрешений на автомобильные гру-



зоперевозки КНР<sup>3</sup>, но и в мерах, введенных в связи с пандемией – строгих проверках, заменах водителей и др. – что существенно замедлило доставку грузов и увеличило ее стоимость. Тем не менее, в перспективе автомобильные грузоперевозки также будут способствовать диверсификации маршрутов доставки грузов: согласно данным на 2018 г., в Китае открыто более 50 пунктов пересечения границы для международных грузовых перевозок в страну и из нее по дороге, и их число растет [16]. Кроме того, заключаются соглашения о международных автомобильных перевозках<sup>4</sup>.

Данный способ транспортировки товаров имеет ряд преимуществ: конкурентоспособные тарифные ставки; высокое качество, безопасность и надежность доставки грузов (сохранность груза, отсутствие перевалки, логистическое сопровождение «от двери до двери», таможенная безопасность); отсутствие необходимости накопления груза до отправки (в отличие от железнодорожного или морского транспорта); выгодные условия для малых и средних предприятий, занимающихся экспортом и импортом товаров, а также для клиентов [4]. И по состоянию на май 2017 г. Китаем были подписаны двусторонние соглашения о международных автомобильных перевозках с Казахстаном, Кыргызстаном, Российской Федерацией, Таджикистаном и Турцией. В 2018 г. вступило в силу трехстороннее соглашение между Китаем, Монголией и Российской Федерацией «Межправительственное соглашение о международных автомобильных перевозках по Сети азиатских автомобильных дорог». Между Казахстаном, Китаем, Кыргызстаном и Пакистаном также было подписано четырехстороннее соглашение, предусматривающее осуществление транзитных грузоперевозок через Центральную Азию, которое, однако, не применяется.

Однако в КНР действует ограничительная система разрешений на автомобильные грузоперевозки, которая является существенным препятствием для развития автомобильного сообщения между ЕС и Китаем. Согласно данной ограничительной системе:

- перевозка грузов должна осуществляться строго по намеченным маршрутам, есть ограничения в плане расстояния, на которое они могут заезжать на территорию Китая;

<sup>3</sup> Согласно данной ограничительной системе:

- перевозка грузов должна осуществляться строго по намеченным маршрутам, есть ограничения в плане расстояния, на которое они могут заезжать на территорию Китая;
- исключается возможность транзита через китайскую территорию для транспортных операторов из стран Евразии;
- исключается возможность въезда на территорию Китая для транспортных операторов какой-либо страны, причем даже при наличии у нее двустороннего соглашения с Китаем, через другую страну;
- исключается возможность перевозки грузов между Китаем и соседними с ним государствами перевозчиками третьих стран [4].

<sup>4</sup> По состоянию на май 2017 г. – были подписаны двусторонние соглашения о международных автомобильных перевозках с Казахстаном, Кыргызстаном, Российской Федерацией, Таджикистаном и Турцией, в 2018 г. – трехстороннее соглашение между Китаем, Монголией и Российской Федерацией «Межправительственное соглашение о международных автомобильных перевозках по Сети азиатских автомобильных дорог», четырехстороннее соглашение между Казахстаном, Китаем, Кыргызстаном и Пакистаном о транзитных грузоперевозках через Центральную Азию



- исключается возможность транзита через китайскую территорию для транспортных операторов из стран Евразии;
- исключается возможность въезда на территорию Китая для транспортных операторов какой-либо страны, причем даже при наличии у нее двустороннего соглашения с Китаем, через другую страну;
- исключается возможность перевозки грузов между Китаем и соседними с ним государствами перевозчиками третьих стран.

Как следствие, все международные грузоперевозки в Китай и из Китая носят приграничный характер, за исключением перевозок между Пакистаном и Китаем. Грузы, перевозимые в международном сообщении, подлежат перегрузке вблизи китайской границы. По этой причине объем международных автомобильных перевозок между Китаем и его торговыми партнерами остается весьма малым по сравнению с торговым потенциалом страны. Вступление в силу в начале 2017 г. по линии Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) Соглашения между Китаем и странами Центральной Азии (в части транзита, двусторонних перевозок и перевозок в третьи страны/из третьих стран) также должно способствовать развитию автомобильных перевозок [4].

В период пандемии главным «конкурентом» Суэцкого канала для транспортировки товаров на исследуемом направлении присутствовали также **железнодорожные перевозки**. Железнодорожная транспортировка постепенно приобретает все большее значение в условиях, когда на пути транспортировки морем возникают препятствия. Она обладает рядом преимуществ: точность железнодорожного расписания (99,7% контейнерных поездов на маршрутах между Китаем и Европой следуют точно по расписанию), адресность (доставка от двери до двери) и примерно в три раза меньшие сроки доставки по сравнению с морским транспортом обеспечивают комплексное преимущество железнодорожных перевозок [17]. Номенклатуру грузов, перевозимых в железнодорожном сообщении из Китая в Европу, составляют главным образом электронные товары, тогда как из Европы в Китай все в больших объемах следуют комплектующие узлы для автомобилей, автомашины, фармацевтическая продукция, химические продукты и пищевые продукты (в том числе замороженные) [18].

Уже на 2018 г. контейнерными поездами перевозится 60% китайских сухопутных грузов для РФ и почти 100% для Германии, что связано со структурой взаимной торговли, где доминируют машины, оборудование и промышленные изделия, металлопродукция и готовая химическая продукция [19]. И хотя доля импорта по железнодорожным маршрутам все еще мала, в данной сфере наблюдается рост: доля в общем импорте увеличилась с менее чем 1% в 2011 г. до 4% в 2020 г. [20].

В 2020 г. продолжился рост транзитных перевозок между Китаем и Европой. Общий объем контейнерного транзита Китай – Европа – Китай составил 642 тыс. ДФЭ, что на 60% выше уровня 2019 г. При этом перевозки

в направлении Китай – Европа выросли на 69% – с 267 тыс. до 452 тыс. ДФЭ, а перевозки Европа – Китай увеличились на 43% – с 133 тыс. ДФЭ в 2019 г. до 190 тыс. ДФЭ в 2020 г. [19] В 2020 г. доля контейнерных перевозок поездами на маршруте Китай – Европа – Китай в структуре перевозок по видам транспорта выросла до 6–8% и, по некоторым прогнозам, способна дойти до отметки в 10% при сохранении динамики. Несмотря на то, что основными товарами маршрута остаются электрические устройства, механическое оборудование и автотехника, на которые совокупно приходится более 40% общего объема транзитных грузов, номенклатура перевозимых товаров выросла до 93 наименований, что говорит о диверсификации грузов [21].

В 2020 г. российский рынок железнодорожных контейнерных перевозок продолжил уверенный рост: если по итогам 2019 г. темпы роста составили 12,4%, то в 2020 г. рынок вырос на 16,3% и достиг нового исторического максимума в 5,8 млн ДФЭ. Темпы роста рынка превзошли первоначальные прогнозы отраслевых аналитиков, ожидавших большего негативного эффекта от пандемии (график 7).



**График 7.**

Источник: Годовой отчет ПАО «ТрансКонтейнер». 2020. URL: [https://trcont.com/documents/20143/850812/210611-TransContainer\\_AR\\_2020\\_RU.pdf/6cc43cbf-45b7-19eb-11fc-1c7d43647c6a](https://trcont.com/documents/20143/850812/210611-TransContainer_AR_2020_RU.pdf/6cc43cbf-45b7-19eb-11fc-1c7d43647c6a).

В условиях неопределенности, перебоев в цепочках поставок и сильной макроэкономической нестабильности российский контейнерный рынок продемонстрировал устойчивость и способность быстро адаптироваться к новым вызовам: объемы перевозок контейнеров по железной дороге увеличились в 2020 г. на 16,3%. Основными драйверами стали международные перевозки (+19,4%), в частности транзит (+37,5%). Ключевым фактором роста транзита стало переключение на железную дорогу грузов, которые до закрытия границ и введения в действие других ограничений перевозились иными видами транспорта [22].

В сообщении между КНР и ЕС особое значение имеет **Транссибирская железнодорожная магистраль** (Транссиб) – двухпутная электрифицированная железнодорожная линия протяженностью около 10 тыс. км, оборудованная современными средствами информатизации и связи. Она является самой протяженной в мире железной дорогой, обеспечивает выход на сеть железных дорог Северной Кореи, Китая и Монголии, а на западе, через российские порты и пограничные переходы с бывшими республиками Советского Союза – в европейские страны. По Транссибу перевозится более 50% внешнеторговых и транзитных грузов. Преимуществом Транссиба является сокращение времени следования грузов более чем в 2 раза: время прохождения контейнерного поезда следованием из Китая в Финляндию через Транссибирскую магистраль составляет менее 10 суток, а время следования морским путем составляет 28 суток [23]. Ведущими операторами контейнерных поездов в сообщении Китай – Европа по различным участкам Транссибирского маршрута выступают компании: CRCT, CRIMT, «Казтранссервис», «Кедентранс», «РЖД Логистика», «ТрансКонтейнер», «ОТЛК», «Белинтертранс», «ТрансРэйл-БЧ», «ИнтерРейл Холдинг», «ДБ Шенкер», «Транс-Евразия Лоджистикс» и «ФИЛЬ» [4].

Реконструкция восточной ветки **Байкало-Амурской магистрали** (БАМ) после введения дороги в эксплуатацию к концу 2024 г. также нарастит пропускную способность магистрали и объем транзитных перевозок. БАМ – железная дорога в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, второй магистральный (наряду с Транссибирской магистралью) железнодорожный выход России к Тихому океану. Соединяет Тайшет и Советскую гавань. Общая протяженность сейчас – 4,3 тыс. километров. БАМ и Транссиб работают на пределе пропускной способности [24].

Однако на сегодняшний день регион Восточной Азии и Тихого океана все еще отличается более длительными сроками доставки. В связи с этим особенно актуальна инициатива «**Один пояс, один путь**» (ОПОП). Представленная Председателем КНР Си Цзиньпином концепция «Нового шелкового пути» под лозунгом «Один пояс – один путь», официально запущенная президентом Си Цзиньпином в речи в Назарбаев Университете в Астане (Казахстан) в сентябре 2013 г., включает проекты «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭППП) и «Морской Шелковый путь XXI века». Плани-

руется, что «Один пояс, один путь» полностью будет завершен к 2049 г. Укрепление торговых связей между Китаем и Европой является одной из основных целей проекта. 113 стран так или иначе участвуют в Китайской инициативе «Один пояс, один путь» (BRI), что почти на 50 больше, чем в начале реализации проекта. По состоянию на сентябрь 2017 г. Китай уже подписал соглашения о сотрудничестве с 74 странами. Ожидается, что объем финансовых ресурсов, выделенных на проект, достигнет 8000 млрд долларов за весь инвестиционный период.

Проект направлен на создание следующих маршрутов:

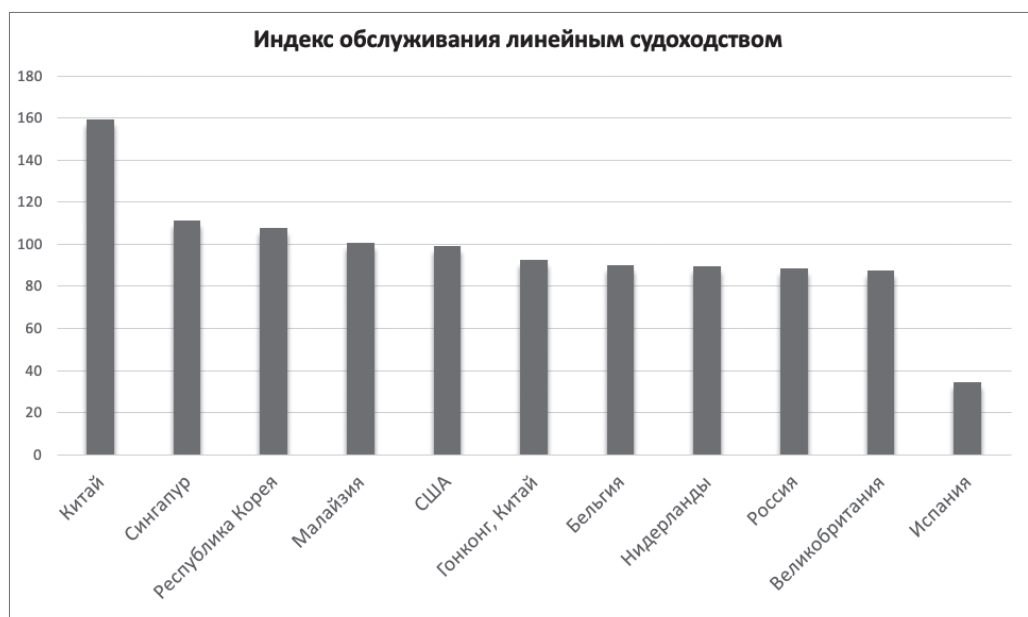
- маршруты «Морского Шелкового пути XXI века»:
  - Китайские морские порты – Южно-Китайское море – Индийский океан – Европа;
  - Китайские морские порты – Южно-Китайское море – страны южной части Тихого океана [25].
- маршруты «Экономического пояса Шелкового пути»:
  - Китай – Европа через Центральную Азию и Российскую Федерацию;
  - Китай – Ближний Восток через Центральную Азию;
  - Китай – порты Индийского океана через Юго-Восточную и Южную Азию;

Инициатива «Один пояс, один путь» может сократить время доставки товаров для стран-участников, особенно стран, расположенных вдоль экономических коридоров: в среднем - на 3,2–4%. По отдельным экономическим коридорам время транспортировки товаров сокращается в среднем на 8.5–12%. Так, согласно прогнозам, время доставки товаров между странами в экономическом коридоре Китай-Центральная Азия-Западная Азия сократится в среднем с 15 дней (время до запуска ОПОП) до 13 дней – после того, как инфраструктурные проекты будут завершены и запущены. Сокращение сроков доставки существенно снижает торговые расходы. Реализация всех проектов транспортной инфраструктуры снизит совокупные торговые расходы для стран ОПОП на транспортировку товаров в остальные страны мира в среднем на 2.8%, а в другие страны коридора – на 3.5% [25].

**Морские перевозки** были и остаются наиболее востребованным среди четырех способов транспортировки и имеют большое значение в торговле между Европой и Азией. В 2019 г. индекс обслуживания линейным судоходством<sup>5</sup> показал, что Китай сохранил лидерство по степени связи морскими путями с другими странами, с 2006 г. индекс увеличился на 51% (график 8).

<sup>5</sup> Рассчитываемый ЮНКТАД индекс обслуживания линейным судоходством позволяет получить представление о степени интеграции стран в глобальные сети линейных перевозок. Индекс позволяет оценивать морское сообщение для контейнерных перевозок. Он основан на пяти показателях:

- Количество судоходных линий, обслуживающих страну;
- Размер самого большого судна, задействованного в сообщении;
- Количество служб, соединяющих страну с другими странами;
- Общее количество судов, находящихся в стране;
- Общая вместимость этих судов.



**График 8.**

Источник: Liner Shipping Connectivity: top 10 countries, 2006–2019. 2019. URL: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx>. Составлено автором.

Россия способна предложить еще один альтернативный Суэцкому каналу маршрут – **Северный морской путь (СМП)**. 3 января 2017 г. впервые в истории арктической навигации атомный ледокол Росатомфлота «50 лет Победы» успешно завершил сверхпоздную транзитную проводку каравана из трех судов с различными техническими характеристиками. Переход от Берингова пролива до Обской губы занял в общей сложности две недели.

СМП может стать более выгодной с экономической точки зрения альтернативой перевозкам, осуществляемым между портами Европы, Дальнего Востока и Северной Америки. Северный морской путь в длину составляет около 5770 км и представляет собой кратчайший маршрут между Европой и Азией. Он почти в два раза короче других морских путей из Европы на Дальний Восток: от Санкт-Петербурга до Владивостока по СМП 14 280 км, через Суэцкий канал — 23 200 км, а вокруг мыса Доброй Надежды – 29 400 км [26]. Если расстояние от Мурманска до Иокогамы (Япония) через Суэцкий канал составляет около 6930 км, то по СМП – около 3120 км. Для маршрута Роттердам (Нидерланды) – Иокогама при следовании через Индийский океан расстояние составляет 6050 км, а при следовании по СМП оно сокращается приблизительно на 2100 км или на 34%. Это уменьшает время в пути с 33 до 20 суток и, соответственно, снижает стоимость доставки грузов [26].

Однако существуют и недостатки Северного морского пути, в частности, большая площадь, покрытая льдом по маршруту следования грузов, приостанавливающая круглогодичную навигацию морских судов. На совре-

менном этапе развития технологий и освоения Арктики данная проблема практически решена путем создания атомного ледокольного флота, поддерживающего морские пути «чистыми» и безопасными для прохождения морского транспорта. Но все же требуются суда более мощного ледокольного класса, способные регулярно обеспечивать прохождение судов в сложных ледовых условиях. В сезоны дрейфующих льдов скорость прохождения судов снижается до 14 узлов (с 20–24 узлов в хорошую погоду). Поэтому западные компании избегают транспортировки грузов в данный период, либо существенно завышают страховку на их перевозку, либо вообще не используют данный маршрут, предпочитая Южный морской путь [27]. Кроме того, несмотря на однозначную позицию России в вопросе, иностранными партнерами неоднократно поднимался вопрос о придании СМП статуса международного транспортного маршрута, что выявляет необходимость окончательного урегулирования правовых аспектов движения судов по данному маршруту в системе мирового права [28].

Таким образом, несмотря на меньшие расстояния, непредсказуемые погодные условия и технологические сложности становятся существенными препятствиями для использования Северного морского пути в качестве альтернативы Южному морскому пути. Однако перспективы более активного использования данной транспортной артерии могут быть связаны с сотрудничеством с Китаем в данной сфере и совместной реализации инициативы «Полярный шелковый путь» (частью китайской инициативы 2013 г. «Один пояс – один путь»). Помимо сокращения времени на транспортировку и решение проблемы диверсификации маршрутов, развитие Северного морского пути связано с китайской стратегией получения более широкого доступа к арктическому региону.

В стратегию «Нового шелкового пути» вошел также проект развития «Ледового Шелкового пути» («Полярного Шелкового пути»). Вектор данного направления сотрудничества нацелен на Северный Ледовитый океан и Арктический регион. 20 июня 2017 г. Государственное океанографическое управление и Национальный комитет по развитию и реформам Китая опубликовали совместную работу под названием «Концепция морского сотрудничества в строительстве «Пояса и пути». «Концепция» впервые предложила добавить к «Морскому Шелковому пути XXI века» еще один экономический коридор: через Северный Ледовитый океан в Европу [29]. Магистраль включает в себя Северо-Восточный проход (или Северный морской путь) и Северо-Западный (через север Канады) проход. В марте 2017 г. во время форума «Арктика – территория диалога» и в апреле на конференции дискуссионного клуба «Валдай» российская сторона предложила КНР инвестировать в проекты Северного Морского пути. Среди китайских грузовых судов первым СМП в 2013 г. освоил Yong Sheng, принадлежащий Cosco Shipping. Летом 2017 г. этим маршрутом прошли еще шесть китайских судов. В сентябре китайское исследовательское судно



Хуе Лонг впервые осуществило рейс Северо-Западным проходом вдоль северного побережья Канады, сократив время в пути из Нью-Йорка в Шанхай на 7 суток по сравнению с маршрутом через Панамский канал [30]. В январе 2018 г. КНР опубликовала свою первую арктическую стратегию, которая провозгласила Китай «околоарктическим государством». Стратегия определяет интересы КНР, которые включают доступ к природным ресурсам, а также продвижение имиджа КНР как «ответственной крупной страны» в арктических делах, которая «стремится внести свой вклад в развитие арктического региона». Стратегия подчеркивает, что ледокольные суда и исследовательские станции Китая являются неотъемлемой частью ее реализации [31].

### **Заключение**

Морские перевозки были и остаются наиболее востребованным среди четырех способов транспортировки и имеют большое значение в торговле между Европой и Азией: на сегодняшний день около 80% международной торговли товарами осуществляется по морю, а в направлении КНР–ЕС доля грузоперевозок этим видом транспорта составляет 90%.

Суэцкий канал играет беспрецедентную роль не только в товарообороте между КНР и ЕС. Его история в международном судоходстве насчитывает более полутора веков, статус канала как «открытого для плавания судов всех стран на равных основаниях» в мирное и военное время был провозглашен Константинопольской Конвенцией еще в 1888 г. Поэтому выбор грузоотправителями Суэцкого канала объясняется не только расположением и инфраструктурой в качестве бесплатного судоходного канала, соединяющего Средиземное и Красное моря, но и исторически выработанной привычкой грузоотправителей отдавать предпочтение данному маршруту, надежностью и уже выстроенными цепочками поставок.

На сегодняшний день Суэцкий канал по-прежнему играет ведущую роль в грузоперевозках между Китаем и ЕС и обладает существенными преимуществами перед альтернативными логистическими маршрутами. Более того, пределы максимальной пропускной способности Суэцкого канала еще не достигнуты: в сутки по нему могут пройти до 106 судов, сейчас среднее количество составляет около 51. В связи с этим другие виды грузовых перевозок в среднесрочной перспективе остаются вспомогательными и служат заменой при технических проблемах в движении по Суэцкому каналу. Однако в условиях увеличивающегося спроса поиск альтернатив для диверсификации логистических маршрутов становится объективной необходимостью.

В 2020 г. наибольшая доля в двусторонней торговле пришлась на промышленные товары, а именно машинное оборудование и транспортные средства, другие промышленные товары и химикаты. К грузам, перевозимым в евро-азиатском сообщении различными видами внутреннего транспорта, относятся высокоценные и малообъемные грузы, в частности контейне-

ропригодные. Как правило, это грузы, для которых перевозка воздушным транспортом является дорогостоящей, а морским – медленной.

Доля автомобильных перевозок остается незначительной в том числе и из-за ограничительной системы разрешений на автомобильные грузоперевозки, действующей в КНР. Что касается авиаперевозок, то они остаются важным звеном в цепочке поставок между Европой и Китаем благодаря более коротким срокам доставки грузов по сравнению с остальными видами перевозок. Однако высокий уровень ставок на транспортировку, а также более высокая степень надежности железнодорожных перевозок, выявленная в кризисный период правительственных ограничений на перемещения из-за пандемии коронавируса, заставляет грузоотправителей отдавать предпочтение транспортировке товаров с помощью железнодорожного сообщения. Более активное использование Северного морского пути может быть связано с совместной реализацией инициативы «Полярный шелковый путь» (частью китайской инициативы 2013 г. «Один пояс – один путь»). Помимо сокращения времени на транспортировку и решение проблемы диверсификации маршрутов, развитие Северного морского пути связано с китайской стратегией получения более широкого доступа к арктическому региону.

Таким образом, в качестве альтернативных Суэцкому каналу маршрутов доставки товаров из КНР в ЕС могут выступать как СМП, так и железнодорожные маршруты, развивающиеся при поддержке России и китайских партнеров (маршруты РЖД, «Один пояс, один путь» и др.) и становящиеся все более привлекательными для грузоотправителей в условиях увеличения экспорта высокотехнологичной продукции из КНР.

## Литература/References

1. Суэцкий канал. URL: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalCharacteristics.aspx>. Дата обращения: 21.12.2020.
2. Авгопуло А.Ю. Правовой статус и режим международных морских каналов / А. Ю. Авгопуло // Законность и правопорядок: история, современность, актуальные проблемы: материалы V межвузовской студенческой научной конференции. М.: Московский педагогический государственный университет, 2021. С. 684-689.
3. Доход Египта от эксплуатации Суэцкого канала за 10 лет составил \$ 47 млрд. 2015. URL: <https://tass.ru/ekonomika/2163977>. Дата обращения: 21.12.2020.
4. ЕЭК ООН. Евро-азиатские транспортные связи. 2020. URL: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/wp5eatl/ECE-TRANS-265r.pdf>. Дата обращения: 10.08.2021.
5. 受堵的不只是苏伊士运河. 2021. URL: [https://html2.qktoutiao.com/detail/2021/03/30/1618796902.html?content\\_id=1618796902&key=7719EoFaUU3Afu9gGEcvOHdNr92HukRjwCxXPjy5b8i-rvijCy7jG2oKFW9CC-8Yic-UaMq8FDNbzCx8iRwqbfmgm-oAkMQn484-ru-uutPPaBnXwVO8i2-XzsnS\\_QGe74KDKBc&pv\\_id=%7BC8075423-](https://html2.qktoutiao.com/detail/2021/03/30/1618796902.html?content_id=1618796902&key=7719EoFaUU3Afu9gGEcvOHdNr92HukRjwCxXPjy5b8i-rvijCy7jG2oKFW9CC-8Yic-UaMq8FDNbzCx8iRwqbfmgm-oAkMQn484-ru-uutPPaBnXwVO8i2-XzsnS_QGe74KDKBc&pv_id=%7BC8075423-)



- 592F-29B5-2F6D-E86D640EE488%7D&cid=255&cat=15&rss\_source=119467&fr=15&hj=0&mod\_id=&o=1&p=1&fqf\_flag=0&static\_url=static.1sapp.com&imgPreload=0&circle\_id=0&topic\_id=0&shareContentType=0&skip\_ad=0&reward\_enabled=1&is\_origin\_new=0. Дата обращения: 21.12.2020.
6. 马章安. 青年学者圆桌: 苏伊士运河堵塞, 世界经济喊痛一张茂荣刘晓伟二人谈. URL: [http://124.133.228.83/articleContent/2733\\_859606.html](http://124.133.228.83/articleContent/2733_859606.html). Дата обращения: 10.08.2021.
  7. Stevens P. Another attempt to clear ship blocking Suez Canal fails as economic impact mounts. 2021. URL: <https://www.cnbc.com/2021/03/26/ship-blocking-suez-canal-is-beginning-to-affect-the-global-economy.html>. Accessed: 10.08.2021.
  8. Euro area international trade in goods surplus €29.2 bn. 2020. URL: [https://ec.europa.eu/eurostat/documents/portlet\\_file\\_entry/2995521/6-15022021-BP-EN.pdf/e8b971dd-7b51-752b-2253-7fdb1786f4d9](https://ec.europa.eu/eurostat/documents/portlet_file_entry/2995521/6-15022021-BP-EN.pdf/e8b971dd-7b51-752b-2253-7fdb1786f4d9). Accessed: 10.08.2021.
  9. Евразийский банк развития. Транспортные коридоры Шелкового Пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. 2018. URL: [https://eabr.org/upload/iblock/c2a/EDB-Centre\\_2018\\_Report-49\\_Transport-Corridors\\_RUS.pdf](https://eabr.org/upload/iblock/c2a/EDB-Centre_2018_Report-49_Transport-Corridors_RUS.pdf). Дата обращения: 21.08.2021.
  10. Mapping and recalibrating Europe's economic interdependence with China. 2020. URL: <https://meric.org/en/report/mapping-and-recalibrating-europes-economic-interdependence-china>. Accessed: 21.08.2021.
  11. Most traded products between EU-27 and China. 2019. URL: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Most\\_traded\\_products\\_between\\_EU-27\\_and\\_China\\_2019.png&oldid=472695](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Most_traded_products_between_EU-27_and_China_2019.png&oldid=472695). Accessed: 21.08.2021.
  12. Иванченко, А. Г. Понятие высокотехнологичной продукции. Анализ российской и зарубежной литературы / А. Г. Иванченко, Д. С. Ушаков. Текст: непосредственный // Молодой ученый. 2018. № 17 (203). С. 178-180. URL: <https://moluch.ru/archive/203/49692/>. Дата обращения: 04.09.2021.
  13. Air Cargo Market Analysis. 2020. URL: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis---december-2020/>. Accessed: 10.08.2021.
  14. Грузовые авиаперевозки между Европой и Китаем: динамика и перспективы развития. 2020. URL: <https://index1520.com/analytics/gruzovye-aviaperevozki-mezhdu-evropoy-i-kitaem-dinamika-i-perspektivy-razvitiya/>. Дата обращения: 04.09.2021.
  15. China-Europe rail freight growth: long-lasting trend or flash in the pan? 2020. URL: <https://market-insights.upply.com/en/china-europe-rail-freight-growth-long-lasting-trend-or-flash-in-the-pan>. Дата обращения: 04.09.2021.
  16. Международные перевозки в Китай. Новые возможности для роста Вашего бизнеса. Часть 2. URL: <https://www.urvest.ru/novosti/mezhdunarodnye-perevozki-v-kitaj-novye-vozmozhnosti-dlya-rosta-vashego-biznesa-chast-2>. Дата обращения: 04.09.2021.

17. Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. 2018. URL: <https://eabr.org/analytics/integration-research/cii-reports/transportnye-koridory-shelkovogo-puti-potentsial-rosta-gruzopotokov-cherez-eaes/>. Дата обращения: 04.09.2021.
18. Suez Canal blockage is delaying an estimated \$400 million an hour in goods. 2021. URL: <https://www.cnn.com/2021/03/25/suez-canal-blockage-is-delaying-an-estimated-400-million-an-hour-in-goods.html>. Accessed: 10.08.2021.
19. Транспортному коридору КНР–ЕАЭС–ЕС нужна точечная расшивка вместо мегапроектов. 2018. URL: <https://eabr.org/press/news/transportnomu-koridoru-knr-eaes-es-nuzhna-tochechnaya-rasshivka-vmesto-megaproektov/>. Дата обращения: 10.08.2021.
20. Yingzhi Zhang. Alternative Transport Mode: China-EU Trade on Rail. 2021. URL: <https://ihsmarkit.com/research-analysis/alternative-transport-mode-china-eu-trade-on-rail.html>. Accessed: 10.08.2021.
21. Контейнерные железнодорожные перевозки на евразийском пространстве в 2020 году. 2021. URL: <https://index1520.com/upload/medialibrary/04f/ERAI-Jan-ru-2.pdf>. Дата обращения: 01.09.2021.
22. Годовой отчет 2020. 2020. URL: [https://trcont.com/documents/20143/850812/210611-TransContainer\\_AR\\_2020\\_RU.pdf/6cc43cbf-45b7-19eb-11fc-1c7d43647c6a](https://trcont.com/documents/20143/850812/210611-TransContainer_AR_2020_RU.pdf/6cc43cbf-45b7-19eb-11fc-1c7d43647c6a). Дата обращения: 01.09.2021.
23. Восточный полигон – Транссиб и БАМ. URL: <https://cargo.rzd.ru/ru/9787>. Дата обращения: 01.09.2021.
24. В Минобороны назвали дату завершения реконструкции БАМа. 2021. URL: <https://ria.ru/20210823/bam-1746846632.html>. Дата обращения: 10.08.2021.
25. Экономика Одного пояса, одного пути. Возможности и риски транспортных коридоров. 2019. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31878/211392RU.pdf?sequence=12&isAllowed=y>. Дата обращения: 10.08.2021.
26. Северный морской путь. URL: <https://russiancouncil.ru/sevmorput>. Дата обращения: 10.08.2021.
27. Гуранова А.А. Логистические преимущества Северного морского пути // Экономические отношения. Т.9. Н. 1. 2019. URL: [https://www.researchgate.net/publication/332349680\\_Logisticskie\\_preimusestva\\_Severnogo\\_morskogo\\_puti/citations](https://www.researchgate.net/publication/332349680_Logisticskie_preimusestva_Severnogo_morskogo_puti/citations). Дата обращения: 10.08.2021.
28. Котлова А.В. Правовой статус Северного морского пути: французская доктрина / А.В. Котлова, Л.В. Вереина // Азиатско-тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2019. Т. 21. №3. С. 70-76.
29. Полный текст Концепции сотрудничества на море в рамках инициативы «Один пояс и один путь». 2017. URL: [http://russian.news.cn/2017-06/20/c\\_136381457.htm](http://russian.news.cn/2017-06/20/c_136381457.htm). Дата обращения: 10.08.2021.

30. Китай официально заявил о намерении создать Полярный Шелковый путь в Арктике. 2018. URL: <https://www.interfax.ru/russia/597217>. Дата обращения: 10.08.2021.
31. Annual Report to Congress: Military and Security Developments Involving the People's Republic of China. 2020. URL: <https://media.defense.gov/2020/Sep/01/2002488689/-1/-1/1/2020-DOD-CHINA-MILITARY-POWER-REPORT-FINAL.PDF>. Accessed: 10.08.2021.

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

**Имамкулиева Эльмира Эльмановна** – м.н.с., сотрудник Отдела экономических исследований, Институт востоковедения РАН; старший преподаватель. Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», Москва

**Кондакова Кристина Сергеевна** – студент, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», Москва

**Imamkulieva E.** – Junior research fellow, the Department of Economic Studies, the Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia; Senior lecturer, the School of International Regional Studies, the National Research University Higher School of Economics, Moscow, Russia

**Kondakova K.** – National Research University Higher School of Economics

Научная статья

DOI: 10.31696/2227-5568-2021-04-028-042

## ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА АФГАНИСТАНА: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

**Окимбеков Убайд Вафабекович**<sup>a</sup>

а – Институт востоковедения РАН, Москва, Россия

а – ubayd@inbox.ru, ORCID: 0000-0002-3452-3630

**Аннотация.** Статья посвящена вопросам состояния и развития афганской наземной транспортной системы за период между распадом и повторным приходом к власти талибов (2001–2021 гг.). В ней излагаются основные достижения транспортной системы, роль международных доноров в ее развитии, факторы, препятствовавшие достижению желаемых результатов, перспективы развития отрасли с учетом сложившейся политической обстановки.

**Ключевые слова:** Афганистан, транспорт, автодороги, автопарк, железные дороги

## ECONOMY

Original article

## TRANSPORT SYSTEM OF AFGHANISTAN: STATE AND PROSPECTS

**Ubaid Okimbekov**<sup>a</sup>

а – IOS RAS, Moscow, Russia

а – ubayd@inbox.ru, ORCID: 0000-0002-3452-3630

**Abstract.** The article is dedicated to the issues of the state and development of the Afghan land transport network during the period between the collapse and the re-coming to power of the Taliban (2001–2021). It outlines the main achievements of the transport system, the role of international donors in its development, the factors that prevented the achievement of the desired outcomes, the prospects for the development of the industry, taking into account the current political situation.

**Keywords:** Afghanistan, transport, roads, vehicle fleet, railways

За последние два десятилетия в Афганистане произошли политические перемены, в разной степени сказавшиеся на общем социально-экономическом состоянии страны, в частности ее производственной инфраструктуры. Первое событие было связано со свержением режима движения «Талибан» (запрещенное в России движение) в октябре 2001 г., за которым последовал поток внешней гуманитарной, финансово-экономической и технической помощи, продолжившийся до середины августа 2021 г., пока талибы снова не захватили власть. Изложенный в статье материал отражает состояние и развитие афганской транспортной системы за последние 20 лет, проблем, препятствовавших стабильному ее подъему, а также связанные с возникшей ситуацией внутриполитические перемены.

На протяжении последнего десятилетия XX в. с приходом к власти после распада правительства НДПА во главе с М. Наджибуллой моджахедов (апрель 1992 г.), работы по финансированию, восстановлению и развитию секторов народного хозяйства начали приостанавливаться, и по мере обострения внутреннего конфликта, а именно усиления вооруженного противостояния между самими группировками моджахедов, а затем появления на политической арене движения «Талибан» привели к полному разрушению основ национальной экономики. В частности, к началу нового столетия в ходе гражданской войны многократно ухудшилось физическое состояние всей системы транспорта страны – в упадок пошли автодорожные сети, приостановилась деятельность грузовых и пассажирских компаний, государственных учреждений и ведомств, занимавшихся координацией работы этой отрасли. Гражданская война свела к минимуму материально-технический потенциал и человеческий капитал страны, а в сложившейся политической обстановке имевшиеся небольшие внутренние ресурсы противоборствующими сторонами направлялись на финансирование вооруженного конфликта, что не оставило никаких шансов на дальнейшее развитие. Свержение режима талибов в конце 2001 г. и создание переходного правительства дало второе дыхание афганской экономике, поскольку новая власть, получившая признание мирового сообщества, а, следом и внешнюю поддержку в виде финансовой и технической помощи, возродила надежды на повторную реабилитацию и оживление работы афганской экономики, в частности наземного и воздушного транспорта.

О масштабах разрушения транспортных коммуникаций Афганистана встречается информация в отчетах зарубежных исследователей и международных организаций, но здесь относительно состояния рассматриваемого сектора в 90-е гг. достаточно сказать, что согласно обзору 1994 г. уже к этому времени только 17% автодорожной сети Афганистана находилось в хорошем состоянии, 35% – в удовлетворительном, и остальные 48% пришли в упадок<sup>1</sup>. Для того, чтобы продемонстрировать уровень развития афганской транспортной отрасли за последние годы, напомним, что по состоянию на конец XX в. в Афганистане существовали только вьючный, автомобильный и воздушный транспорт. Железными дорогами к началу XXI в. страна все еще не обладала. В условиях полного разрушения механизмов хозяйственной деятельности в 2002 г. при обсуждении планов восстановления экономики Афганистана за счет финансовой и технической поддержки международных доноров среди прочих приоритетных отраслей была выделена транспортная система, от нормального функционирования которой напрямую зависел успех работы многих других направлений афганской экономики. Для этого были созданы государственные учреждения и ведомства функция которых сводилась к управлению программами развития сфер экономики.

<sup>1</sup> Afghanistan's Transport Sector: On the Road to Recovery. Kabul, 2002. P.1.

За рассматриваемое время новые органы власти, ответственные за деятельность и развития афганской транспортной системы, в рамках разработанных национальных стратегий развития занимались усовершенствованием действовавших и созданием новых для Афганистана сфер транспортной отрасли. До повторного захвата власти талибами работа афганского транспорта регулировалась министерством транспорта и гражданской авиации в ведении которого входило управление воздушным и наземным сообщениями, государственными транспортными компаниями, принимавшими непосредственное участие в сфере обслуживания, деятельностью воздушных гавань, международных авиалиний<sup>2</sup>.

Сравнительно большие денежные потоки на протяжении последних десятилетий позволили дорожному строительству по своим темпам стать одним из сравнительно быстрорастущих направлений инфраструктурной отрасли афганской экономики. Статистика показывала ежегодный рост количественных показателей, а именно новых объемов строительных и восстановительных работ в сфере автодорожного строительства. Ежегодно вводились в эксплуатацию несколько тысяч километров автодорог разной категории. На цели развития транспортных коммуникаций за первые три постталибских года было ассигновано: в 2003 г. – 238 млн долл., 2004 г. – 494,2 млн, 2005 г. – 1040,3 млн долл. Иными словами, доля статей расходов на транспорт в бюджете развития за указанные годы была самой высокой и соответственно составила 13,8, 18,4 и 28,4%<sup>3</sup>.

Таблица 1

**Динамика развития дорожной системы Афганистана**

Вид дорожного покрытия	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Асфальт	7000	7362	8538	9468	10 768	11 168	11 847	12 259	12 836
Гравий	12 000	14 725	19 564	24 146	25 125	27 475	31 690	33 852	34 241
Бетон								186	731
Другое			37	144	1091	1106	1210	1283	1382
Ж/Д	106	106	106	106	106	106	123	190	190
Всего:	19 106	22 193	28 245	33 864	37 090	39 855	44 870	47 770	49 380

Источники: Afghanistan Statistical Yearbook 2012-13. P. 199; 2015-16. P. 209; 2017-18. P. 166; 2019-20. P. 190.

Темпы развития для Афганистана действительно стали историческими, поскольку за несколько лет были построены или восстановлены большие участки автомобильной дороги. Так, с 2001 по 2008 г. по всей стране по данным министерства общественных работ было построено 6 тыс. километров автомобильных дорог, около 10 тыс. км покрыто гравием. Но здесь нужно принимать во внимание и качественную сторону вопроса, которая про-

<sup>2</sup> وزارت ترانسپورت [https://www.ocs.gov.af/dr/link\\_details/12](https://www.ocs.gov.af/dr/link_details/12) (дата обращения: 28.04.2021)

<sup>3</sup> Afghanistan Ministry of Finance. Budget Department. URL: [www.mof.gov.af](http://www.mof.gov.af)

должала сильно отставать, что наглядно показывают данные афганской статистики. Согласно этим сведениям, относительно преобладали дороги с гравийным покрытием. В 2010 г. доля последних составляла 63%, и только 33% автодорог имели асфальтное покрытие.

Дорожному строительству уделялось особое внимание, что было необходимо для соединения всех частей Афганистана друг с другом, а также открытия сухопутного сообщения с сопредельными странами. Сравнивая достижения в этой области за 2008–2015 гг. по сравнению с XX в., представитель министерства транспорта подчеркнул, что «хотя прежние правительства обращали особое внимание на автодорожное строительство, до 2001 г. по всему Афганистану было построено 2800 км асфальтированных и около 5 тыс. км дорог с гравийным покрытием. Достигнутое в дорожном строительстве за последние семь лет в 150 раз превосходит результаты работы за 50 предыдущих лет»<sup>4</sup>.

Действительно, это подтверждается и данными вышеприведенной таблицы, согласно которым общие абсолютные показатели в целом демонстрировали поступательное развитие, ежегодные темпы, однако, за последние годы местами имели тенденцию в сторону сокращения. Такие колебания были отчасти связаны с вопросом сокращения объемов финансирования, частично с обострением вопроса обеспечения безопасности при выполнении строительных работ. Возвращаясь к качественной стороне вопроса, отметим, что в целом сеть афганских автодорог в большей степени развивалась за счет просёлочных и районных дорог, что привело к росту доли гравийного покрытия до 69% к 2019 г., и снижению до 26% доли дорог с асфальтным покрытием. Если рассмотреть динамику на протяжении второго десятилетия, то по первой категории по сравнению с 2011 г. наблюдался почти трехкратный рост, а второй – только на 83%. В условиях современного Афганистана это приемлемо, так как многие районы и сельские местности до недавнего времени не имели транспортного сообщения не только между собой, но и с провинциальным центром. Хорошим примером послужат более отдаленные провинции, такие как, например, Бадахшан, высокогорные районы которой были изолированы от всей остальной части страны, а в некоторых все еще продолжают работы по строительству гравийной автодороги. Центральные районы и города, обладавшие ранее автомобильными дорогами, ощущали реальную выгоду от улучшения их качества, поскольку асфальтирование дорог привело к снижению транспортных и временных издержек даже в пределах отдельно взятых административных единиц<sup>5</sup>.

Параллельно с указанными выше положительными изменениями в сфере дорожного строительства определенные положительные изме-

<sup>4</sup> 27 عقرب 1388 هفده هزار كيلومتر سړك تا سال 2015 پخته كاري می شود URL: <http://www.8am.af>

<sup>5</sup> <https://8am.af/asfaltshdh-roads-positive-legacy-of-the-war-in-afghanistan/> (дата обращения: 28.04.2021)



нения происходили в развитии количественного составляющего автопарка страны. Это в свою очередь стимулировал рост ввоза на внутренний рынок поддержанного легкового и грузового автотранспорта. Отметим, что к началу текущего столетия как частный, так и госсектор потеряли большую часть имевшихся в распоряжении автотранспортных единиц. Об этом свидетельствуют данные начала 90-х гг., согласно которым министерство транспорта Афганистана имело в распоряжении от 1,6<sup>6</sup> до 2,5 тыс. грузовиков и 1 тыс. автобусов, из которых к 2001 г. в рабочем состоянии осталось лишь 200 и 100 единиц соответственно<sup>7</sup>.

Начиная с конца 2001 г. постепенно восстанавливались старые и появлялись новые пассажирские и грузовые транспортные компании – как государственные, так и частные. В основном они, как и раньше, обосновываются в Кабуле. В 2002–2003 гг. в стране действовали несколько грузовых и пассажирских компаний, совокупный автопарк которых насчитывал от 47,5 до 80 тыс. единиц транспортной техники. Только автобусных компаний за это время было зарегистрировано 165, и они владели около 14 тыс. машин. Основная масса этих компаний приходилась на долю столичного региона, а именно 101 была зарегистрирована в Кабуле и 64 – в остальных провинциях. У всех компаний автобусный парк состоял преимущественно из старых микроавтобусов и фургонов<sup>8</sup>. Число автомобилей в Афганистане стремительно росло повсеместно, особенно в столице, где было зарегистрировано более 147 тыс. машин, в основном в частном секторе. Автопарк министерства транспорта, согласно данным афганской статистики, в 2002 г. состоял из 22,5 тыс. единиц техники, из которых около половины, или 10,9 тыс. составляли грузовики, 2,7 тыс. – автобусы (из них 230 принадлежали компании «Мелли бас») и 8,16 тыс. – легковые автомобили<sup>9</sup>.

Как свидетельствует официальная афганская статистика, автомобильный парк страны продолжал быстро расти благодаря частному сектору, на долю которого приходилось свыше 96% автотранспорта. К 2007 г. в Афганистане насчитывалось 873,7 тыс. транспортных единиц разного вида (в два раза больше, чем в 2004 г.), из которых 840,4 тыс. – в частном секторе, а остальные 33 307 – в государственном<sup>10</sup>. Отметим, что афганские

<sup>6</sup> Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Transport Technical Annex, Report annex was prepared by Mohiuddin Alamgir, Natin Patel, V. N. Gnanathurai, Hideaki Iwasaki, Munawar Alam, Salim M. Qayum, Ravi Khera, and Mohammad Rasooli from the Asian Development Bank. Kabul, January 2004. P. 4.

<sup>7</sup> Afghanistan's Transport Sector: On the Road to Recovery. Kabul, 2002. P. 7.

<sup>8</sup> Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Transport Technical Annex...P. 13; Islamic State of Afghanistan: Rebuilding a Macroeconomic Framework for Reconstruction and Growth. International Monetary Fund Country Report No. 03/299. Washington, September 2003, P. 20; Afghanistan: State Building, Sustaining Growth, and Reducing Poverty. A Country Economic Report No. 29551-AF. Document of the World Bank September 9, 2004. P. 54.

<sup>9</sup> Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Transport Technical Annex... P. 13–14.

<sup>10</sup> Afghanistan Statistical Yearbook 2009-10. P. 164.



автосалоны и дилеры, учитывая низкую покупательную способность населения и потенциал внутреннего рынка, поставляют главным образом поддержанные автомобили<sup>11</sup>.

Таблица 2

### Динамика развития автопарка Афганистана

Вид транспорта	2002 г.	2004 г.	2006 г.	2010 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Грузовики	51 527	83 374	117 460	184 799	320 593	323 943	327 446
Автобусы	29 098	40 590	48 513	74 834	108 812	109 462	110 190
Мини-автобусы и такси	71 222	197 449	314 165	691 573	1 164 031*	1 196 031*	1 203 606*
Мотоциклы	13 189	62 417	108 282	141 833	283 495	297 951	305 521
Транспорт иностранных компаний	9900	12 237	13 296	–	39 151	39 429	39 588
Всего:	175 355	402 422	608 950	1 132 288	1 936 686	1 951 428	1 980 033

Источник: Country Synthesis Report on Urban Air Quality Management. Afghanistan. 2006. P. 4; Habibzai Abdullah, Shabnam Sun, Carlos. Overview of Transportation in Kabul City Afghanistan. [https://www.academia.edu/1352429/Overview\\_of\\_Transportation\\_in\\_Kabul\\_City\\_Afghanistan](https://www.academia.edu/1352429/Overview_of_Transportation_in_Kabul_City_Afghanistan) (дата обращения: 20.04.2021); Afghanistan Statistical Yearbook 2011-12. P. 193; Afghanistan Statistical Yearbook 2013-14. P. 189; Afghanistan Statistical Yearbook 2017-18. P. 167; Afghanistan Statistical Yearbook 2019-20. P. 202.

\* Легковые автомобили

Что касается соотношения доли государственного и частного секторов в национальном автопарке, то оно достаточно четко демонстрируется данными статистики по последним годам второго десятилетия. Государственный автопарк главным образом состоит из пассажирского и грузового транспорта, и в его развитии основную роль также играла внешняя помощь, поскольку часть техники получена в виде дара от других стран. Например, большая часть транспортных средств министерства транспорта поступала в рамках программ внешней помощи. По всей стране за прошедшие годы не только восстановились старые транспортные компании, но и появлялись и работали в сфере обслуживания новые.

Отметим, что к началу века жителям Афганистана для передвижения из одного конца страны в другое в большинстве случаев приходилось пешком проделывать значительные расстояния. В новых условиях стал доступен пассажирский транспорт, которому принадлежало особое место, главным образом в городской среде, в частности, столичном регионе. В целом в условиях отсутствия железнодорожного сообщения между провинциями и крупными городами автомобильный транспорт выступает главным и можно сказать единственным средством передвижения для жителей, а именно между провинциями и регионами. Внутреннее

<sup>11</sup> Подробнее об этом см.: Anna Paterson. Understanding Markets in Afghanistan: A Study of the Market in Second-hand Cars. Case Study. // Afghanistan Research and Evaluation Unit Series. 2005.

авиасообщение с одной стороны развито слабо, с другой – подавляющая часть населения, особенно сейчас живет с доходом ниже прожиточного минимума и не может себе позволить пользоваться услугами данного вида транспорта. Только в городе Кабуле наряду с «Мелли бас» было зарегистрировано еще свыше 940 пассажирских и грузовых компаний. «Мелли бас», одна из старейших в Афганистане транспортных компаний, занятая в сфере пассажироперевозок, в последние годы значительно расширила собственный парк автобусов. Если в 2017 г. ей принадлежало 332 единицы транспорта, то к 2019 г. эта цифра достигла 1049<sup>12</sup>. Это компания действовала в 26 из 34 провинций страны, а в Кабуле в 2017 г. на 9 линиях работали 110 принадлежащих ей автобусов<sup>13</sup>.



Источник: Afghanistan Statistical Yearbook 2019-20. P. 202; Afghanistan Statistical Yearbook 2020. P. 196.

Наряду с пассажироперевозками в экономической жизни Афганистана возобновилась и выросла роль грузового автотранспорта. О состоянии афганского сектора грузоперевозок и тенденциях его развития можно судить по имеющимся данным афганской статистики. Накануне свержения власти талибов общий в стране объем перевозок грузов автотранспор-

<sup>12</sup> Afghanistan Statistical Yearbook 2019-20. P. 202.

<sup>13</sup> <https://khabarnama.net/blog/2017/10/12/weak-transportation-in-kabul/> (дата обращения: 25.04.2021)

том составлял 1887 тыс. т, а через год этот показатель вырос до 3688 тыс.<sup>14</sup> и далее к 2002 г. – до 5015 тыс. т<sup>15</sup>. Такие темпы косвенно свидетельствуют о важности военно-политической стабильности и обеспечения физической безопасности для экономического развития, в частности деятельности грузового и пассажирского автотранспорта.

Как и во многих остальных случаях, здесь пик приходится на 2013 г., и в дальнейшем наблюдается многократное сокращение объемов и замедление темпов перевозок. Если анализировать ситуацию по секторам, то между 2013 и 2014 гг. в государственном секторе имелся небольшой подъем, а в частном, наоборот, спад более чем в два раза. В дальнейшем тенденции в сторону снижения в частном секторе продолжают входить до 2016 г., а на следующий год показывают положительную динамику. В целом с 2011 по 2017 гг. объем грузоперевозок госсектора сократился с 1336 тыс. до 1090 тыс. т, а частного – с 21 432 до 9897 тыс. соответственно. Общий объем грузоперевозок за указанный отрезок времени показывал более чем двукратное сокращение. Информации о причинах столь резких колебаний в доступных нам официальных афганских источниках и агентств не встречается<sup>16</sup>. Относительно темпов роста пассажироперевозок отметим, что в 2011 г. показатель составил 230 млн человек, 2012 г. – 233 млн и 2013 г. – 240 млн<sup>17</sup>, а в дальнейшем показатель, достигая пика в 2014 г. (249 млн), показывает спад и к 2016 г. опускается до 154 млн<sup>18</sup>.

Таблица 3

**Динамика объемов грузоперевозок (тыс. тонн)**

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Госсектор	1336	1543	1691	1786	961	822	1090
Частный сектор	21 432	22 313	23 421	9624	8683	6501	9897
Всего	22 768	23 856	25 112	11 410	9644	7323	10 987

Источник: Afghanistan Statistical Yearbook 2013-14. P. 190; Afghanistan Statistical Yearbook 2016-17. P. 242; Afghanistan Statistical Yearbook 2017-18. P. 168.

Проблемы, с которыми сталкивались частные логистические компании, в частности, занимавшиеся перевозкой товаров первой необходимости из соседних стран, были среди главных причин распада прежней власти. При передвижении по главным афганским автомагистралям перевозчики грузов сталкивались со множеством сложностей, являвшихся следствием качества работы соответствующих ведомств и представителей государственных структур. С одной стороны, речь шла о плохом состоянии автомобильных

<sup>14</sup> Islamic State of Afghanistan: Rebuilding a Macroeconomic. P. 20; Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Transport Technical Annex... P. 13.

<sup>15</sup> Islamic State of Afghanistan: Rebuilding a Macroeconomic... P. 20.

<sup>16</sup> Afghanistan Statistical Yearbook 2013-14. P. 190; Afghanistan Statistical Yearbook 2016-17. P. 242; Afghanistan Statistical Yearbook 2017-18. P. 168.

<sup>17</sup> Afghanistan Statistical Yearbook 2013-14. P. 190.

<sup>18</sup> Afghanistan Statistical Yearbook 2016-17. P. 242.

дорог, отсутствия гарантии безопасности на конкретных участках, где оппозиционные действовавшим властям силы, а также неформальные вооруженные формирования нелегально занимались сбором дани. Также повышение ставок официальных налогов на транспорт, изменение системы предоставления лицензий индивидуальным предпринимателям-перевозчикам грузов серьезно сказывались на расходах этих компаний. С другой, работу компаний и частных перевозчиков затрудняли систематические вымогательства, допускавшиеся со стороны представителей соответствующих государственных органов и ведомств, призванных обеспечить безопасность и прозрачность работы в данном направлении. Это местами приводило к убыточности работы системы грузоперевозок, которая была вынуждена впоследствии ограничить или временно приостановить свою деятельность. Следствием данного обстоятельства в последние месяцы стали случаи полного прекращения работы грузового транспорта в результате забастовок водителей, в частности, по направлениям Кабул–Балх и Кабул–Кандагар<sup>19</sup>.

Сотрудники афганской полиции открыто занимались сбором дани вдоль главных автомагистралей. Только в провинции Фарах между сухопутным приграничным с Ираном портом и пересечением Фарах-руда (район Бала-блок) располагались 10 полицейских постов, каждый из которых незаконно требовал от 500 до 2 тыс. афгани с грузовика<sup>20</sup> (1 долл. тогда равнялся 77,9 афгани). Следует добавить, что налоги параллельно также собирались представителями талибов, претендовавшие на право их взимания от имени Исламского эмирата Афганистана и, как показывают сведения сотрудников транспортных компаний, сумма была достаточно солидной. Так, в северных районах она составляла от 10 до 30 тыс. афгани с грузовика в качестве пошлины с ввозимых товаров<sup>21</sup>.

На пропускном пункте Торхам в последние дни существования прежней власти сотрудники местной службы, понимая обстановку, максимально стремились взимать с торговли плату, составившую 15 тыс. афгани с одного грузовика. С приходом контроля на границе к талибам вопрос сразу был снят<sup>22</sup>, но как долго это может продолжиться, покажет практика. Следует отметить, что грузоперевозчики, направлявшиеся в Афганистан для ввоза товаров, с аналогичными проблемами сталкивались также на пакистанской территории. В некоторых районах Пешавара грузовики незаконно задерживались сотрудниками местной полиции для взимания денег<sup>23</sup>.

<sup>19</sup> independentpersian.com افزایش قیمت کالاها در افغانستان به دلیل بستن شاهراهها | ایندپندنت فارسی (дата обращения: 25.04.2021)

<sup>20</sup> "پولیس روزانه بیش از یک میلیون افغانی از موترهای باربری در فراه اخاذی میکنند" <https://pajhwok.com/fa/2021/04/24/police-collect-more-than-one-million-afghanis-a-day-from-barber-trucks-in-farah/> (дата обращения: 25.04.2021)

<sup>21</sup> <https://www.bbc.com/persian/afghanistan-53382667> (20.04.2021)

<sup>22</sup> Trade activity resumes at Torkham border <https://www.thenews.com.pk/print/879800-trade-activity-resumes-at-torkham-border>

<sup>23</sup> KP traders, transporters protest extortion at highway check posts <https://profit.pakistantoday.com.pk/2020/08/16/kp-traders-transporters-protest-extortion-at-highway-check-posts/>

Говоря о достижениях ушедших лет, отметим, что главным новшеством сферы афганского транспорта является появление в 2011 г. первой в истории страны железной дороги, построенной при финансовой поддержке Азиатского банка развития и участии Узбекистана. Афганистан раньше во внешней торговле находился в сильной зависимости от Пакистана, но открытие транспортного сообщения с другими сопредельными странами существенно снизило ее. Железнодорожная ветка протяженностью 75 км, соединяющая Узбекистан и Афганистан, дает последнему возможность увеличивать объемы грузопотока по северному маршруту, еще больше обезопасить и диверсифицировать направления внешней торговли, снять нагрузку и зависимость от конкретной страны, в данном случае Пакистана.

Наряду с Узбекистаном упор на развитие железной дороги делают и другие соседние страны, заинтересованные в расширении торгового оборота как с самим Афганистаном, так и другими странами региона. Строительство железнодорожной ветки Хваф (Иран)–Герат (Афганистан), начатое в 2007 г. иранской стороной за счет государственных средств, было полностью завершено в декабре 2020 г. Иными словами, Иран полностью выполнил свою часть работы, завершив три из четырех фаз полотна протяженностью в 140 км, две из которых проходят по иранской и две другие – афганской территории. Четвертая фаза протяженностью в 85 км должна была строиться Афганистаном при финансовой поддержке Италии<sup>24</sup>, но ее судьба также находится под вопросом.

Наряду с этими работы велись и со стороны Туркменистана. 14 января 2021 г. состоялось торжественное открытие 30-километрового железнодорожного участка между станциями «Акина–Андхой», соединяющего Афганистан с Туркменистаном<sup>25</sup>. Таким образом, на сегодня Афганистан имеет полноценное железнодорожное сообщение с тремя соседними странами.

За прошедшие годы на разных уровнях обсуждались проекты трансафганских железных дорог с привлечением ресурсов международных финансовых институтов, но до практической реализации дело не дошло. Одним из последних, обсуждавшихся на уровне властей Узбекистана, Афганистана и Пакистана, был проект трансафганской железной дороги протяженностью 600 км по маршруту Мазари-Шариф–Кабул–Пешавар, стоимостью в 4,8 млрд долл. Потенциальными источниками финансирования проекта могли выступать Всемирный банк, Азиатский банк развития, Европейский банк реконструкции и развития, Европейский инвестиционный банк, Исламский банк развития, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, Международная финансовая корпорация развития (США)<sup>26</sup>.

<sup>24</sup> اولني خط آهن ايران – افغانستان افتتاح شد؛ دو کشور خواب اتصال منطقه‌ی را می‌بینند <https://www.etilaatroz.com/113713/the-first-iran-afghanistan-railway-was-opened/> (дата обращения: 25.04.2021)

<sup>25</sup> Введена в эксплуатацию железнодорожная линия «Акина–Андхой» <https://russia.tmemassy.gov.tm/ru/news/73680> (дата обращения: 25.04.2021)

<sup>26</sup> Узбекистан, Афганистан и Пакистан подписали «Дорожную карту» по строительству железной дороги <https://www.gazeta.uz/ru/2021/02/08/trans-afghan-railway/> (дата обращения: 25.04.2021)

В целом транспортная система Афганистана за рассматриваемые годы получила достаточную внешнюю финансовую и техническую поддержку для восстановления и развития инфраструктуры. Только на строительство и ремонт афганской автодорожной системы между 2002 и 2016 гг. одними США по линии Агентство США по международному развитию и Министерства обороны было потрачено около 2,8 млрд долл.<sup>27</sup> Кроме этого, многие проекты были реализованы другими странами и международными финансовыми организациями.

Перевозки грузов и пассажиров сталкивается с кризисом не только на внутреннем рынке, но и внешнем. После прихода талибов к власти грузоперевозки на приграничных пунктах на некоторое время приостанавливались. Особо негативно на афганской стороне это сказывалось в пакистанском направлении, куда кроме экспорта свежих фруктов, граждане Афганистана едут для решения самых разных вопросов, в частности для прохождения лечения. Через десять дней после захвата талибами власти Пакистан продлил заключенное с Афганистаном ранее соглашение о транзитной торговле на шесть месяцев, но проблемы с перевозкой пассажиров и грузов остались актуальными, что неминуемо сказывается на работе транспортных компаний. Только в направлении КПП Торхам и Спинбульдак ежедневно границу пересекали до 1 тыс. грузовиков<sup>28</sup>. Пакистан с середины августа несколько раз закрывал пропускные пункты, что привело к накоплению с афганской стороны сотни грузовиков с свежими фруктами и сухофруктами. Пакистанская сторона данный вопрос связывает с проблемой Ковид-19, а также неразберихой с проездными документами афганских поданных и грузоотправителей. Однако, возможно, это было некое экономическое давление со стороны Пакистана для получения определенных политических дивидендов от афганской стороны<sup>29</sup>.

Несмотря на существующие трудности, сопредельные с Афганистаном страны уже предпринимают практические шаги по возобновлению транзитных перевозок грузов. Узбекистан и Пакистан обменялись между собой небольшими колоннами из грузовиков, что являлось скорее показательной акцией. 03 ноября из Узбекистана отправилась колонна из четырех загруженных хлопковой пряжей грузовиков, которые на следующий день были встречены пакистанской делегацией на контрольно-пропускном пункте Торхам<sup>30</sup>.

Возобновление и развитие трансафганской транзитной торговли в перспективе будет зависеть от обеспечения безопасности и физического состояния автодорог, на содержание которых потребуется немало ресурсов. Уже

<sup>27</sup> Afghanistan's Road Infrastructure: Sustainment Challenges and Lack of Repairs Put U.S. Investment at Risk. SIGAR 17-11 Audit Report. October 2016. P. 1.

<sup>28</sup> موافقنامه تجاری-ترانزیتی پاکستان و افغانستان تمدید شد <https://af.sputniknews.com/20210826/>

<sup>29</sup> Thousands stranded as Afghan-Pakistan border crossing stays closed <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/thousands-stranded-afghan-pakistan-border-crossing-stays-closed-2021-10-25/>

<sup>30</sup> Узбекистан отправил первый транзитный груз через Пакистан <https://www.spot.uz/ru/2021/11/04/pak-uzb/>



по состоянию на 2015 г. согласно отчету Всемирного банка 85% афганской дорожной инфраструктуры находилось в плохом состоянии<sup>31</sup>. Сторонники террористической группировки ИГИЛ активизировались с приходом к власти талибов, периодически совершая теракты в разных частях страны, что неминуемо скажется на количественные показатели работы автотранспорта.

Несмотря на всестороннюю изоляцию, за последние три месяца талибы время от времени сообщают о завершении строительных работ на тех или иных участках автодороги, озвучивают стоимость завершенных проектов, но не сообщают об источниках финансирования. Судья по некоторым фотоотчетам, местами строительные работы ведутся самими примитивными методами при участии местного населения и использования орудий труда (кирок и лопат). Это, по всей видимости, участки, работы в которых находились на стадии завершения, а ресурсы получены ранее, поскольку за время их правления ни один проект не финансировался международными донорами. Власти талибов в частности заявили о начале ремонтных работ на перевале Саланг, что к северу от Кабула<sup>32</sup>. Стоимость проекта 660 тыс. долл. из счета, как говорится в официальном сообщении Исламского эмирата.

В сложившихся условиях после повторного захвата власти талибами в августе 2021 г. трудно говорить не только о перспективах развития отрасли, но и о дальнейшей судьбе и состоянии имеющейся автодорожной сети, транспортных компаний. Полное прекращение финансирования проектов развития с одной стороны и отсутствие собственных средств с другой на данном этапе исключают какой-либо оптимизм в отношении дальнейшего прогресса. Новая власть в отличие от свергнутой не в состоянии заниматься поиском внешних ресурсов для поддержания в нормальном состоянии автодорог и государственного автопарка. Мировое сообщество пока согласно только на оказание гуманитарной помощи Афганистану исключительно для спасения из катастрофической ситуации жителей страны. Стремительное падение курса афгани к доллару, приведшее к росту цен на внутреннем рынке, сокращение объемов экспортно-импортных операций, разрушение механизмов государственных органов и ведомств, многократное снижение внутреннего пассажиропотока, транзита товаров в другие страны, уход многих специалистов из страны и многие другие проблемы осложнили обстановку как в целом в афганской экономике, так и в отрасли транспорта в частности. Доходы за счет внутренних источников резко сократились. За 78 дней нахождения у власти доходы государственной казны, согласно отчету властей талибов, составили 283,3 млн долл., то есть в среднем 3,63 млн в день.

<sup>31</sup> Afghanistan's Road Infrastructure... P. 1.

<sup>32</sup> Afghanistan: Taliban road construction projects stall without foreign funding <https://www.dw.com/en/afghanistan-taliban-road-construction-projects-stall-without-foreign-funding/a-59536988>

Таблица 4

## Поступления по некоторым провинциям (млн)

Провинция	Афгани	Доллар
Пактия	617	6,5
Кандагар	607	6,4
Кундуз	269	2,8
Нангархар	186	2
Балх	157	1,7
Гильменд	124	1,3
Герат	37	0,39
Фарьяб	29	0,305
Баглан	25	0,263
Майдан-Вардак	21	0,221
Бадгис	19	0,2
Тахар	18	0,19
Парван	18	0,19
Хост	18	0,19

Для сравнения отметим, что утвержденный парламентом бюджет правительства А. Гани на 2021 г. составил 6 млрд долл., из которых 46%, т. е. 2,76 млрд долл. должны были составлять поступления от внутренних источников<sup>33</sup>. Следовательно, правительство талибов недополучает не только помощь доноров, но и лишилось половины внутренних доходов. Все эти факты свидетельствуют в пользу того, что при нынешнем уровне развития ситуации финансирование программ развития во всех направлениях приостановится, качество выполнения работ существенно снизится, прекращение работы по обслуживанию производственной инфраструктуры, в частности, в системе транспорта отбросит ее на десятилетия назад. Иными словами, пока правительство талибов не получит признание со стороны мирового сообщества, а, следовательно, финансовую поддержку, созданная за ушедшие годы афганская производственная инфраструктура может нести существенные качественные и количественные потери. Затягивание конфликта или распад власти талибов грозит новой гражданской войной с более серьезными негативными социально-экономическими, гуманитарными и политическими последствиями, поскольку в таком случае вряд ли какая-либо страна возьмется за его решение путем прямого вмешательства, а внутренние противоборства могут продолжаться годами, а возможно и десятилетиями.

<sup>33</sup> Afghan Parliament Approves Current Fiscal Year's Budget <https://tolonews.com/afghanistan/budget-170193>



## Литература/References

1. Afghanistan Ministry of Finance. Budget Department. URL:[www.mof.gov.af](http://www.mof.gov.af)
2. Afghan Parliament Approves Current Fiscal Year's Budget <https://tolonews.com/afghanistan/budget-170193>
3. Afghanistan Statistical Yearbooks.
4. Afghanistan: State Building, Sustaining Growth, and Reducing Poverty. A Country Economic Report No. 29551-AF. Document of the World Bank September 9, 2004.
5. Afghanistan: Taliban road construction projects stall without foreign funding <https://www.dw.com/en/afghanistan-taliban-road-construction-projects-stall-without-foreign-funding/a-59536988>
6. Afghanistan's Road Infrastructure: Sustainment Challenges and Lack of Repairs Put U.S. Investment at Risk. SIGAR 17-11 Audit Report. October 2016.
7. Afghanistan's Transport Sector: On the Road to Recovery. Kabul, 2002.
8. Anna Paterson. Understanding Markets in Afghanistan: A Study of the Market in Second-hand Cars. Case Study. // Afghanistan Research and Evaluation Unit Series. 2005.
9. Asphalt roads, the positive legacy of the Afghan war <https://8am.af/asfaltshdh-roads-positive-legacy-of-the-war-in-afghanistan/>
10. Country Synthesis Report on Urban Air Quality Management. Afghanistan. 2006.
11. Habibzai Abdullah, Shabnam Sun, Carlos. Overview of Transportation in Kabul City Afghanistan. [https://www.academia.edu/1352429/Overview\\_of\\_Transportation\\_in\\_Kabul\\_City\\_Afghanistan](https://www.academia.edu/1352429/Overview_of_Transportation_in_Kabul_City_Afghanistan)
12. Islamic State of Afghanistan: Rebuilding a Macroeconomic Framework for Reconstruction and Growth. International Monetary Fund Country Report No. 03/299. Washington, September 2003.
13. KP traders, transporters protest extortion at highway check posts <https://profit.pakistantoday.com.pk/2020/08/16/kp-traders-transporters-protest-extortion-at-highway-check-posts/>
14. Ministry of Transport [https://www.ocs.gov.af/dr/link\\_details/12](https://www.ocs.gov.af/dr/link_details/12)
15. Rising commodity prices in Afghanistan due to the closure of highways [independentpersian.com](http://independentpersian.com)
16. Pakistan-Afghanistan trade-transit agreement extended <https://af.sputniknews.com/20210826/>
17. Rising concerns about the insecurity of highways in northern Afghanistan <https://www.bbc.com/persian/afghanistan-53382667>
18. Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Transport Technical Annex, Report annex was prepared by Mohiuddin Alamgir, Natin Patel, V. N. Gnanathurai, Hideaki Iwasaki, Munawar Alam, Salim M. Qayum, Ravi Khera, and Mohammad Rasooli from the Asian Development Bank. Kabul, January 2004.

19. Seventeen thousand kilometers of roads will be paved by 2015. URL:<http://www.8am.af>
20. The Akina-Andkhoy railway line was put into operation <https://russia.tmemabassy.gov.tm/ru/news/73680>
21. The first Iran-Afghanistan railway was opened; The two countries dream of a regional connection <https://www.etilaatroz.com/113713/the-first-iran-afghanistan-railway-was-opened/>
22. The police extort more than one million afghanis a day from trucks in Farah <https://pajhwok.com/fa/2021/04/24/police-collect-more-than-one-million-afghanis-a-day-from-barber-trucks-in-farah/>
23. Thousands stranded as Afghan-Pakistan border crossing stays closed <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/thousands-stranded-afghan-pakistan-border-crossing-stays-closed-2021-10-25/>
24. Trade activity resumes at Torkham border <https://www.thenews.com.pk/print/879800-trade-activity-resumes-at-torkham-border>
25. Turbulent capital; Kabul, poor urban transport services and stray citizens <https://khabarnama.net/blog/2017/10/12/weak-transportation-in-kabul/>
26. Uzbekistan, Afghanistan and Pakistan signed a roadmap for the construction of a railway <https://www.gazeta.uz/ru/2021/02/08/trans-afghan-railway/>
27. Uzbekistan sent the first transit cargo through Pakistan <https://www.spot.uz/ru/2021/11/04/pak-uzb/>.

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

**Окимбеков Убайд Вафабекович** –  
с.н.с., кандидат экономических наук,  
сотрудник сектора Афганистана  
«Центра изучения стран Ближнего и  
Среднего востока» ИВ РАН, Москва.

**Okimbekov Ubaid** – PhD (Economics),  
Senior Researcher, IOS RAS, Moscow,  
Russia.

## ЭКОНОМИКА

Научная статья

DOI: 10.31696/2227-5568-2021-04-043-061

**РАЗВИТИЕ СЕКТОРА ИТ-УСЛУГ В ИНДИИ  
И СТРАТЕГИЯ «ЦИФРОВАЯ ИНДИЯ»****Цветкова Нина Николаевна<sup>a</sup>**

a – Институт востоковедения РАН, Москва, Россия

a – vladtsvetkov@mail.ru, ORCID: 0000-0002-4126-9159

**Аннотация.** Индия с 1990-х гг. специализируется на аутсорсинге компьютерных услуг и бизнес-процессов. В статье показано место Индии в мировом экспорте компьютерных услуг. Рассматривается эволюция индийского сектора услуг ИТ – БПМ, показаны место в нем иностранных и индийских ТНК. Особое внимание уделено стартапам цифровой экономики, которые трансформируются в «единороги», когда их рыночная капитализация превышает 1 млрд. долл. Рассматриваются некоторые итоги реализации стратегии «Цифровая Индия».

**Ключевые слова:** сектор ИТ-услуг, Индия, цифровая экономика, стратегия «Цифровая Индия», «единороги», стартапы, ТНК

## ECONOMY

Original article

**IT SERVICES SECTOR EVOLUTION IN INDIA  
AND “DIGITAL INDIA” STRATEGY****Nina Tsvetkova<sup>a</sup>**

a – IOS RAS, Moscow, Russia

a – vladtsvetkov@mail.ru, ORCID: 0000-0002-4126-9159

**Abstract.** Since 1990-s India has attained in the global system of international division of labour a role of computer services and business processes outsourcing center. The paper shows the place of India in world exports of computer services. It characterizes the evolution of IT services sector, (including both computer services and business process outsourcing, actually called business process management, BPM), the role of transnationals and largest Indian companies that have also become TNCs. The focus is also on startups that become unicorns as their market capitalization exceeds 1 billion dollars. Some results of “Digital India” strategy are shown.

**Keywords:** IT services sector, India, digital economy, “Digital India” strategy, unicorns, startups, TNCs

Китай, Республика Корея, Сингапур встроились в третью промышленную революцию, став производителями электронного оборудования: сначала потребительской электроники (телевизоров, радиоприемников, магнитофонов, видео- и аудиоаппаратуры), затем компьютерного и телекоммуникационного оборудования. Индия нашла другую нишу в глобальной системе международного разделения труда в условиях третьей промышленной революции: с 1990-х гг. она стала специализироваться на аутсорсинге и офшоринге компьютерных услуг и бизнес-процессов.

Индия стала одним из ведущих экспортеров компьютерных услуг. По экспорту компьютерных услуг существует подробная статистика ЮНКТАД, и она позволяет оценить эволюцию позиций Индии на мировом рынке. Вплоть до 2013 г. ЮНКТАД публиковала только общую статистику по экспорту компьютерных и информационных услуг. В экспорте последних преобладают развитые страны, на них в 2019 г. приходилось 82% всего экспорта информационных услуг<sup>1</sup>. У Индии речь идет об экспорте именно компьютерных услуг. Уже к 2000 г. Индия заняла пятое место в мировом экспорте компьютерных и информационных услуг (9,0% экспорта). К 2013 г. доля Индии в мировом экспорте компьютерных и информационных услуг возросла до 17,3%, она занимала второе место, после Ирландии (17,9% экспорта), с весьма незначительным отставанием<sup>2</sup>.

С 2013 г. публикуются отдельные данные по экспорту компьютерных услуг.

Таблица 1

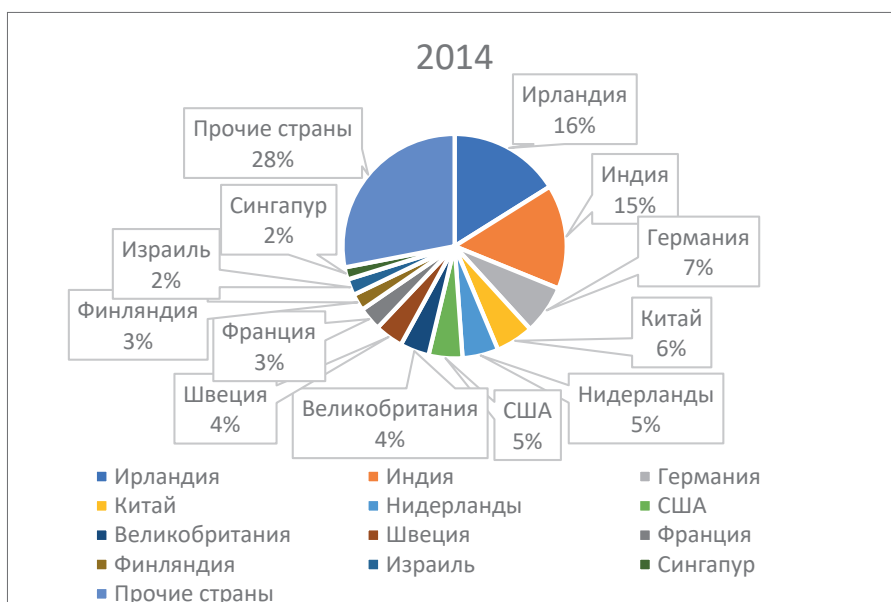
### Экспорт компьютерных услуг, 2013–2019 гг. (млрд долл.)

Страны/годы	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Все страны	302,3	346,4	359,6	375,9	415,4	491,5	546,2
Все страны Азии	91,8	103,6	112,8	118,2	124,7	153,4	172,2
Япония		1,7	2,1	2,4	2,9	3,1	5,0
Израиль	6,9	8,1	8,9	10,0	11,6	13,9	...
Развивающиеся страны Азии, в т.ч.	83,0	93,6	101,6	105,6	109,9	136,0	150,9
Китай	15,4	18,9	24,1	24,8	26,0	45,0	51,4
Сингапур	5,7	6,1	7,2	10,0	10,7	12,6	12,6
Южная Корея	1,2	1,9	2,3	2,4	2,9	2,8	3,0
Индия	51,4	52,1	51,2	51,2	51,8	55,5	61,8
Филиппины	2,8	3,1	3,2	5,2	5,2	5,3	5,4
Малайзия	1,7	1,6	1,6	1,6	2,0	2,0	
Шри-Ланка	0,6	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	0,9
Пакистан	0,6	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	0,9
ОАЭ		4,2	4,4	4,5	4,7	4,9	5,0
Турция	0,9	0,9	0,8	0,5	0,6	0,9	1,1
Прочие страны							
США	14,6	16,9	20,6	24,4	28,8	30,9	36,8
Канада	5,8	5,8	4,9	4,8	5,7	6,3	...
Бельгия	6,4	7,7	6,7	6,9	8,6	9,8	10,2
Германия	22,8	24,5	25,9	30,4	32,9	36,3	36,4
Финляндия	6,7	8,4	8,1	7,6	7,7	7,6	11,6
Франция	9,4	11,7	10,4	11,5	12,5	13,7	13,4
Ирландия	-	55,8	55,9	64,3	76,3	100,6	122,0
Нидерланды	-	18,0	24,5	14,2	14,7	15,6	16,7
Испания	-	9,5	8,0	8,9	9,9	11,8	12,3
Швеция	13,0	14,2	13,8	12,2	12,2	13,0	13,2
Великобритания	13,8	14,6	14,4	14,0	14,8	16,7	14,4
РФ	2,5	2,7	2,5	2,7	3,4	4,1	4,5

Составлено по: Services (BPM6) Exports and imports by service-category and by trade-partner, annual. Exports. <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx> (21.08.2020).

<sup>1</sup> Services (BPM6): Exports and imports by service-category and by trade partner, annual. Exports. Information services. <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx> (22.08.2020).

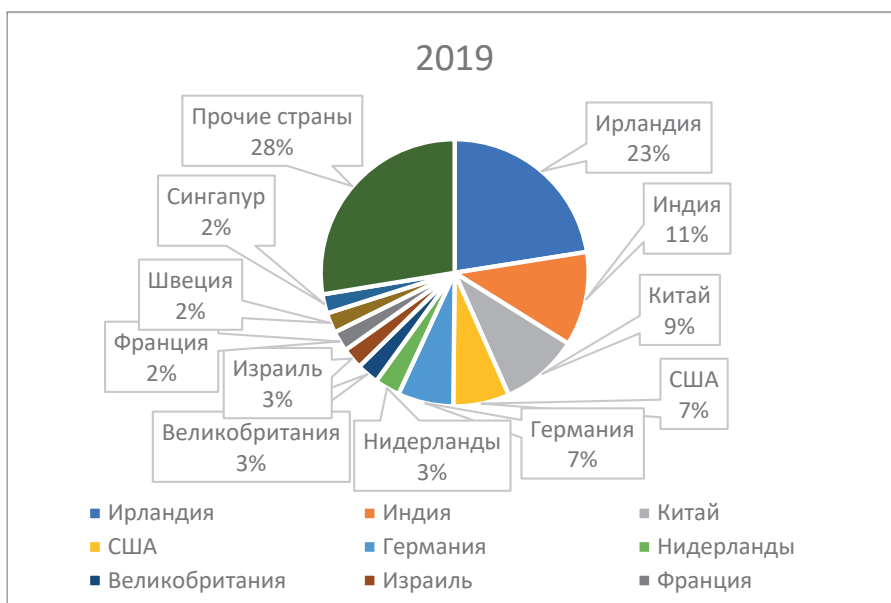
<sup>2</sup> Цветкова Н.Н. Информационно-коммуникационные технологии в странах Востока: производство товаров ИКТ и ИТ-услуг. М.: ИВ РАН, 2016. С. 91.



**Рисунок 1. Ведущие экспортеры компьютерных услуг, 2014 г.**

Составлено: по источникам к табл. 1

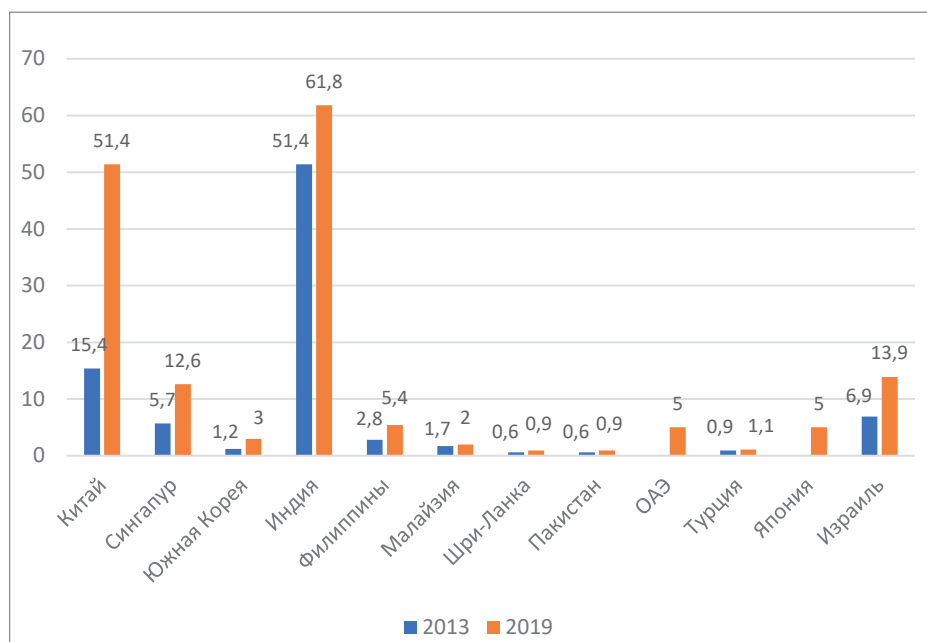
В 2014 г. Индия занимала второе место (15% экспорта) по экспорту компьютерных услуг после Ирландии (16% экспорта), их доли были почти равными. Китай был четвертым (6% экспорта). В число ведущих экспортеров входили также Израиль и Сингапур (см. рис. 1).



**Рисунок 2. Ведущие экспортеры компьютерных услуг. 2019 г. (%).**

Составлено по: источникам к табл. 1.

В 2019 г. Ирландия находилась на первом месте по экспорту компьютерных услуг (23% мирового экспорта). Индия (11% экспорта) была второй, а разрыв между ними стал значительным. На третье место к 2019 г. вышел Китай (9% экспорта), ставший для Индии серьезным конкурентом (см. рис. 2). Высокая доля Ирландии в мировом экспорте связана с деятельностью в стране ряда крупнейших американских цифровых ТНК, которые регистрируют там результаты своего бизнеса (доходы от лицензий на свое программное обеспечение), Ирландия является для них своего рода офшором.

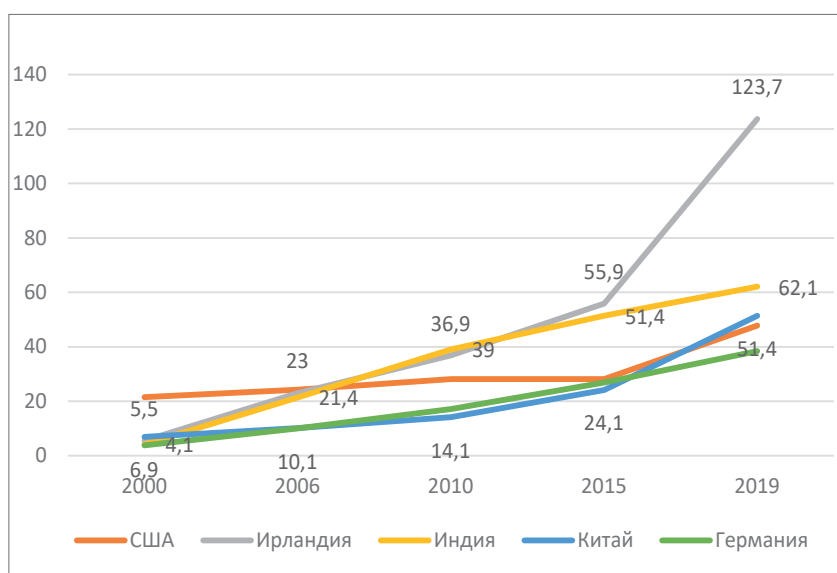


**Рисунок 3. Экспорт компьютерных услуг, страны Азии**

Составлено: по источникам к табл. 1.

Среди стран Азии достаточно крупными экспортерами компьютерных услуг были к 2019 г., кроме двух лидеров – Индии (61,8 млрд долл.) и Китая (51,4 млрд долл.), Израиль (13,9 млрд долл. в 2018 г.), Сингапур (12,6 млрд долл.), Филиппины (5,4 млрд долл.), ОАЭ (5 млрд долл.), Япония (5 млрд долл.), хотя разрыв по масштабам экспорта между этими странами и двумя лидерами весьма значителен (см. рис. 3).

Для сравнения динамики экспорта за длительный период (2000–2019 гг.) следует рассмотреть общие данные по экспорту компьютерных и информационных услуг. Экспорт Индии увеличивался достаточно плавно: с 4,1 млрд долл. в 2000 г. до 21,4 млрд долл. в 2006 г. (в 5 раз за 6 лет), 39 млрд долл. в 2010 г. (в 2 раза за 4 года), 51,4 млрд долл. в 2015 г. и 62,4 млрд долл. в 2019 г. (на 21% за 4 года), рост явно замедлился, в то время как за этот же период резко возрос экспорт из Ирландии и Китая (см. рис. 4).



**Рисунок 4. Экспорт компьютерных и информационных услуг, 2000-2019 гг. (млрд долл.)**

Составлено: по материалам табл. 1, а также по: Services (BPM5): Exports and imports by service-category, value, shares and growth, annual, 1980–2013. [http://unctadstat.unctad.org/wds / TableViewer/tableView.aspx?ReportId=17629](http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=17629) (12.04.2015).

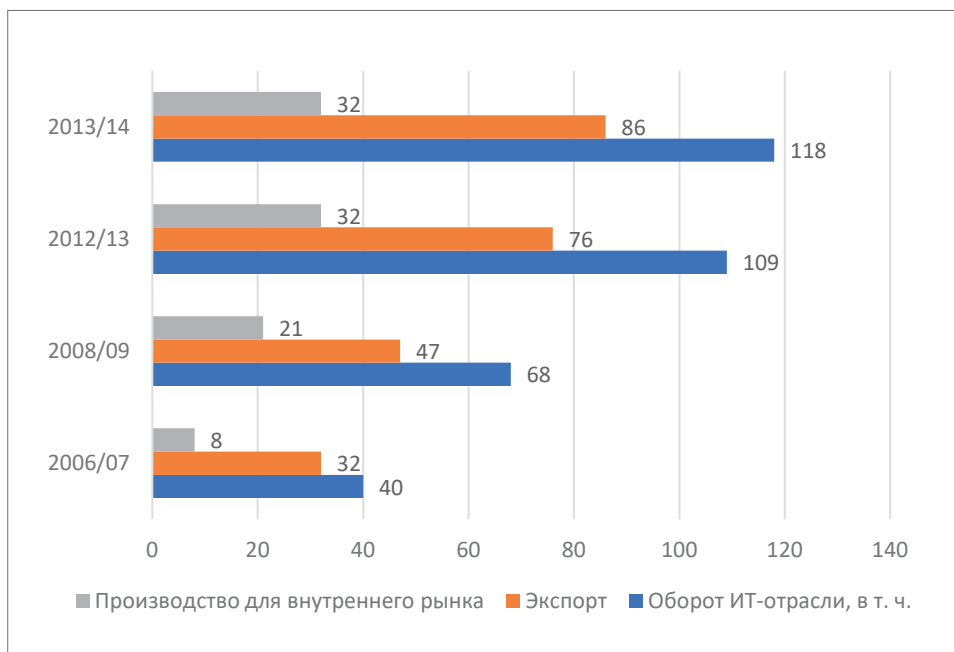
Однако Индия является еще и крупным экспортером услуг по аутсорсингу бизнес-процессов. Если по экспорту компьютерных услуг ЮНКТАД публикует сопоставимые данные по разным странам, то гораздо сложнее обстоит дело с оценкой экспорта услуг по аутсорсингу бизнес-процессов. В международной статистике услуги по аутсорсингу бизнес-процессов (БПО) не выделяются в отдельную статью, они включены в статью «прочие бизнес-услуги» (или прочие услуги по обеспечению коммерческой деятельности), наряду с другими видами услуг. На развивающиеся страны Азии в 2019 г. приходилось 22,5% мирового экспорта «прочих бизнес-услуг», ведущими экспортерами были Индия (74,0 млрд долл.), Китай (73,2 млрд долл.), Сингапур (56,5 млрд долл.), Республика Корея (23,4 млрд долл.), только потом шли Филиппины (17,3 млрд долл.), Гонконг и Тайвань. Но отнюдь не у всех из этих стран речь шла о международном аутсорсинге бизнес-процессов.

У Индии это было действительно так. Из общего экспорта в 74,0 млрд долл. 54,3 млрд долл. приходилось на профессиональные услуги и услуги по управлению бизнес-процессами (БПМ), 5 млрд долл. – на услуги по НИОКР и 14,8 млрд долл. – на технические, связанные с торговлей и прочие деловые услуги (классификация ООН)<sup>3</sup>.

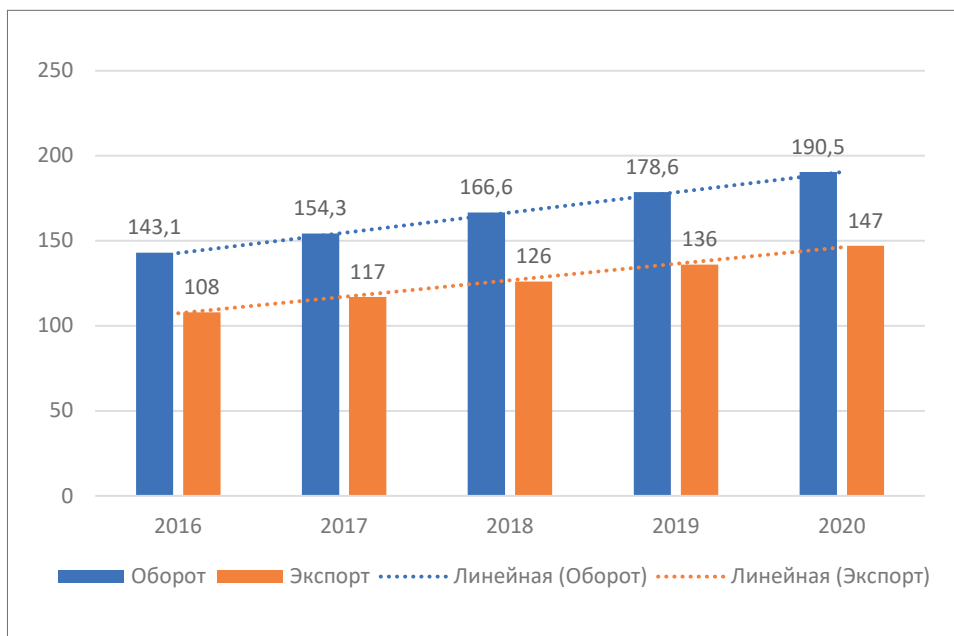
Данные об общем обороте сферы ИТ-услуг и экспорте публикуются и в Индии, например, НАССКОМ (Национальной ассоциацией ИТ-компаний).

<sup>3</sup> Services (BPM6): Exports and imports by service-category and by trade partner, annual. Exports. Technical, trade related and other business services. <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx> (22.08.2020); Руководство по статистике международной торговли услугами, 2010 год (PCMTU-2010). 2011 год. Организация Объединенных Наций. Статистическое бюро Европейского союза.





**Рисунок 5. Экспорт и производство ИТ-услуг и БПО для внутреннего рынка в Индии (млрд. долл.)**  
 Цветкова Н. Н., 2016, С.117; Составлено по: Information Economy Report 2007-2008, р. 123-127; NASSCOM. The IT-BPM Sector in India. Strategic Review 2014. February 2014. <http://Nasscom/indian-itbpo-industry> (20.01.2015).



**Рисунок 6. Индия, сфера ИТ-услуг и БПМ: общий оборот и экспорт, 2016–2020 гг. (млрд долл.)**  
 Составлено по: 5 Years of Digital Bharat. Ministry of Electronics and Information Industry. July 1, 2020.

Итак, по данным НАССКОМ (2014) и по информации из доклада об осуществлении стратегии «Цифровая Индия» (2020), оборот отрасли ИТ – БПО возрос с 40 млрд долл. в 2006/07 ф.г. до 109 млрд долл. в 2012/13 ф.г. и далее до 143 млрд долл. в 2016 г., 167 млрд долл. в 2018 г. и 191 млрд долл. в 2020 г. Экспорт ИТ-услуг и услуг БПМ увеличился при этом с 32 млрд долл. в 2006/07 ф.г. до 76 млрд долл. в 2012/13 ф.г. и далее до 108 млрд долл. в 2016 г., 136 млрд долл. в 2018 г. и 147 млрд долл. в 2020 г. На экспорт направлялось соответственно 80%, в 2006/07 ф.г., 70% в 2012/13 ф.г., 76% в 2016 г., 81% в 2018 г. и 77% в 2020 г. (подсч. по рис. 5, 6).

### **Сектор ИТ-услуг в Индии**

Индустрия ИТ-услуг в Индии зародилась в Мумбаи в 1967 г. с созданием Tata Consultancy Services (TCS). Там же в Бомбее (так тогда назывался Мумбаи) была создана в 1973 г. первая специальная экспортная зона для ИТ-услуг (SEEPZ). Было время, когда более 80% экспорта компьютерных услуг из Индии давала именно эта СЭЗ.

В 1990-х гг. в сфере ИТ-услуг в Индии действовали компании TCS, Infosys, Wipro, HCL, это были тогда небольшие компании. Параллельно с этим осуществляли инвестиции в сферу ИТ-услуг западные ТНК. Особенно известным и успешным был филиал General Electric, созданный для обслуживания других звеньев своей компании, предоставления им услуг по бухгалтерской отчетности, оформлению коммерческой документации, компьютерных услуг (такие филиалы называют captives). Однако в 2003 г. успешный филиал был преобразован в смешанную компанию, в которой General Electric принадлежит лишь часть капитала, а остальное – инвестиционным фондам. Компания обслуживает и General Electric, и третьи стороны, то есть занимается аутсорсингом. Такова же и история компании WNS, она имеет штаб-квартиру в Мумбаи, хотя материнская компания группы WNS (Holdings) Limited зарегистрирована на острове Джерси (Великобритания), в известном офшоре. Сначала WNS была создана как филиал авиакомпании British Airways в Индии, предоставлявший услуги по ИТ и БПО для материнской компании, специально созданный в стране с дешевой рабочей силой и работавший исключительно на свою компанию и ее филиалы в других странах. Затем с 2002 г. этот филиал стал оказывать услуги по БПО третьим сторонам. У компании WNS было 35 центров в разных странах мира, включая, кроме Индии, Китай, Коста-Рику, Филиппины, Польшу, Румынию, ЮАР, Шри-Ланку, Великобританию и США. На Индию приходилось 4/5 от общего числа сотрудников<sup>4</sup>.

Ведущие индийские ИТ-компании к середине 2000-х гг. трансформировались в настоящие ТНК с сетью зарубежных филиалов. В «четверку» крупнейших в 2005 г. входили TCS, Infosys, Wipro, Satyam (позднее руководство компании Satyam обвинили в финансовых махинациях, ее активы

<sup>4</sup> <http://www.wns.com/About-Us.aspx>; (10.11.2014).

скупилла компания группы Mahindra, ныне Tech Mahindra). В 2010–2011 гг. крупнейшими работодателями в индийской отрасли ИТ-услуг и БПО были компании «пятерки»: TCS, Infosys, Wipro, HCL, Tech Mahindra, а также менее крупные индийские ИТ-компании Serco, FirstSource, Hinduja и филиалы иностранных ТНК: американских IBM, Cognizant, Genpact, Mphasis (компания с участием Hewlett Packard), Aegis, ирландской Accenture, французской Cargemini<sup>5</sup>. Среди иностранных компаний есть такие, которые могут быть американскими, но с сильным индийским компонентом, они созданы в США индийцами и ведут свою производственную деятельность в основном в Индии: это, например, Syntel<sup>6</sup>, Cognizant.

В отрасли ИТ-услуг — БПО Индии на 2014 г. действовало более 750 филиалов зарубежных ТНК, созданных для оказания ИТ-услуг и БПО своей родительской компании (captives). Всего на 11 крупнейших компаний во всей сфере ИТ-услуг — БПО приходилось более 40% оборота отрасли: среди них НАССКОМ названы пять ведущих индийских компаний: Tata Consultancy Services (TCS), Infosys, Wipro, HCL, Mahindra Tech, и филиалы западных ТНК: IBM India, Mphasis, Genpact, Accenture<sup>7</sup>. В 2014 г. в отрасли было занято 3 млн человек, из них 700 тыс. (около 1/4) работали всего в 4 крупных фирмах: Tata Consultancy Services (TCS), Infosys, Wipro, HCL, в том числе более 10% от занятых в отрасли — в одной только TCS. Всего же в отрасли действуют 15–16 тыс. компаний. На 120–150 средних по обороту компаний приходилось 35–40% оборота ИТ-отрасли. 15 тыс. компаний ИТ-отрасли — это малые предприятия, их совокупная доля в обороте индийской ИТ-индустрии составляла 9–10%<sup>8</sup>. В отрасли создается большое число стартапов.

Иностранные ТНК сыграли важную роль в становлении индийской отрасли ИТ-услуг. И сегодня среди крупных компаний в отрасли представлены, с одной стороны, индийские компании, с другой стороны, филиалы крупнейших западных и японских ТНК, действующие в разных сегментах сферы ИТ: одни обслуживают собственные компании, другие специализируются на аутсорсинге для третьих сторон, третьи сочетают и то, и другое.

Индийские компании сферы ИТ-услуг действуют по контрактам с зарубежными заказчиками, в основном западными, причем преимущественно американскими и британскими ТНК. Между индийскими компаниями сферы ИТ-услуг и западными ТНК заключаются долгосрочные контракты на оказание ИТ-услуг и БПМ на суммы в десятки миллионов долларов.

К началу 2020-х гг. ведущими провайдерами ИТ-услуг в Индии остаются компании «большой пятерки»: TCS, Infosys, Wipro, Tech Mahindra Satyam и HCL. На них приходится порядка 1/3 из общего числа занятых в отрасли

<sup>5</sup> <http://www.igate.com/> (10.09.2015).

<sup>6</sup> <http://www.syntelinc.com/> (10.09.2015).

<sup>7</sup> NASSCOM. The IT-BPM Sector in India. Strategic Review 2014. <http://Nasscom/indian-itbpo-industry> (20.01.2015).

<sup>8</sup> Цветкова Н.Н. Информационно-коммуникационные технологии в странах Востока: производство товаров ИКТ и ИТ-услуг. М.: ИВ РАН, 2016. С. 119–120.

в 4,5 млн. Численность персонала компании TCS к 2021 г. достигла 450 тыс. человек (350 тыс. работают в Индии, остальные в зарубежных филиалах компании)<sup>9</sup>.

По-прежнему в отрасли важную роль играют иностранные филиалы, в их числе филиалы ведущих цифровых ТНК, таких как Google, IBM, Genpact, Mphasis, Cognizant. Процессы развиваются разнонаправленно. С одной стороны, компании «большой пятерки» выкупают активы иностранных ТНК. С другой стороны, зарубежные инвесторы делают крупные приобретения. Так, Accenture, крупнейшая ирландская ТНК сферы ИТ-услуг, в 2021 г. приобрела компанию BRIDGEi2i, работающую с технологиями искусственного интеллекта и аналитики данных, в которой занято 800 профессионалов. Основанная в 2011 г., BRIDGEi2i специализируется на разработке ИТ-решений по цифровой трансформации для компаний разных отраслей из разных стран, используя сочетание инжиниринга данных, продвинутой аналитики, проприетарных (разработанных самой компанией) акселераторов ИИ и предоставления консалтинговых услуг<sup>10</sup>. Компания находится в Бенгалуру.

Бенгалуру, где сконцентрированы и дочерние компании ТНК, и индийские фирмы, работающие по заказам пользователей из развитых стран, занимающиеся разработкой программного обеспечения, получил название индийской Силиконовой долины. Первоначально Бенгалуру был для ТНК излюбленным местом, где они рекрутировали программистов для относительно низкооплачиваемой (по меркам развитых стран, но чрезвычайно выгодной для выходцев из бедных стран) работы в США.

Кроме Бенгалуру, к городам первого эшелона – центрам отрасли ИТ-услуг в Индии относят Дели (точнее регион Национальная столичная территория с Нойдой), Ченнаи, Хайдарабад, Мумбаи, Пуна, иногда Колкату (в разных источниках списки разные). К городам второго эшелона относят Чандigarх, Коимбатур, Ахмедабад, Вадодару, Джайпур, Нагпур, Тривандрум. Есть и города третьего эшелона. К ним отнесены, например, Патна, Шринагар, Джамму, Музафарпур, Сопор<sup>11</sup>. В городах второго и третьего эшелонов уровень зарплаты заметно ниже, чем в городах первого эшелона, меньше арендная плата за офисы и жилье, что ведет к существенному снижению издержек, хотя есть и некоторые проблемы (в одних – отсутствие аэропорта, в других – тяжелый климат). В 2012 г. 65% общего пула квалифицированных кадров сферы НИОКР в индустрии ИТ приходилось на города первого эшелона, в том числе 17% на Дели, по 13% на Бенгалуру и Ченнаи, 10% на Мумбаи<sup>12</sup>.

<sup>9</sup> <https://www.businesstoday.in/current/corporate/post-coronavirus-75-percent-of-3-5-lakh-tcs-employees-permanently-work-from-home-up-from-20-percent/story/401981.html> (22.08.2020).

<sup>10</sup> Irish IT giant, Accenture to acquire Bengaluru-based AI firm, BRIDGE i2i. <https://www.businesstoday.in/latest/corporate/story/irish-it-giant-accenture-to-acquire-bengaluru-based-ai-firm-bridge-i2i-309120-2021-10-12?ref=taboola>. Bismah Malik. Oct 12, 2021 (22.10.2021).

<sup>11</sup> Digital India Journey in the Last 5 Years. Touching the Lives of Every Indian. MEII. 1 July, 2020. P.16.

<sup>12</sup> Location Analysis: Emerging cities of India. Zinnov LLC. January 2012. Pdf. P. 40–46.

Индийские ИТ-компании действуют в 200 городах 80 стран. Они обслуживают 2/3 компаний из списка Форчун-500, крупнейших по обороту компаний мира<sup>13</sup>. Около ½ занятости в ИТ-секторе приходится на технопарки. В стране на 31 марта 2019 г. создано 59 технопарков, 51 из них – в городах 2-го и 3-го эшелона<sup>14</sup>.

ИТ-компании к 2020 г. создали в Индии 4,1 млн рабочих мест, а их косвенное влияние на занятость оценивалось в 13 млн рабочих мест. Важно и то, что 34% занятых в ИТ в Индии – женщины<sup>15</sup>. К 2021 г. число занятых в секторе ИТ-услуг достигла 4,5 млн (как было показано выше).

### **ИТ-сектор в период пандемии**

Сессия НАССКОМ в феврале 2020 г. проходила при довольно оптимистичном настроении участников – представителей индийских ИТ-компаний, которые заявляли: «Рост ИТ сектора возобновляется с прежних 2–3% в год в последние 2–3 года до двухзначных цифр, коронавируса не боимся!»<sup>16</sup>.

Совсем другие речи стали слышны в июне 2020 г., когда Индия оказалась охвачена пандемией. Спрос на услуги по аутсорсингу ИТ – БПО в мире упал на 10,2%. Расходы на аутсорсинг ИТ – БПО в мире снизились с 1169 млрд долл. в 2019 г. до 1050 млрд долл. в 2020 г., по предварительным оценкам консалтинговой компании HFS. Компании сферы ИТ-услуг обслуживают клиентов, работают по контрактам с ними, по их запросам. А клиенты, компании целого ряда отраслей, столкнулись с немалыми трудностями. Сокращение бюджета компаний-клиентов произошло на фоне падения ВВП в Западной Европе и США<sup>17</sup>. Особенно заметно сократились расходы заказчиков на ИТ-аутсорсинг и БПО в таких секторах, как туризм, гостиницы, логистика (на 32,5%); обрабатывающая промышленность (на 18,2%), развлечения и СМИ (на 14,4%), розничная торговля (на 18,8%). Заметно меньшим было сокращение в госсекторе (3,1%), в банковском и финансовом секторе (8,4%)<sup>18</sup>.

Однако впоследствии стало ясно, что спрос на цифровые сервисы в контексте пандемии возрос.

В июне 2021 г. НАССКОМ (Индийская ассоциация ИТ фирм). выступила с заявлением, что в 2021–2022 ф.г. ведущие 5 индийских компаний сферы ИТ-услуг планируют взять на работу еще 96 тыс. сотрудников. Это заявление было сделано после того, как Bank of America заявил, что индийские

<sup>13</sup> Цветкова Н.Н. Информационно-коммуникационные технологии в странах Востока: производство товаров ИКТ и ИТ-услуг. М.: ИВ РАН, 2016. С. 119; 5 Years of Digital Bharat. P. 16, 17.

<sup>14</sup> 5 Years of Digital Bharat. P. 18, 21.

<sup>15</sup> Цветкова Н.Н. Информационно-коммуникационные технологии в странах Востока: производство товаров ИКТ и ИТ-услуг. М.: ИВ РАН, 2016. С. 119; 5 Years of Digital Bharat. P. 16, 17.

<sup>16</sup> NASSCOM 2020... no Coronavirus excuses as India comes bowling back. February 16, 2020 | Phil Fersht. [https://www.horsesforsources.com/nasscom2020\\_021620](https://www.horsesforsources.com/nasscom2020_021620) (22.09.2020).

<sup>17</sup> IT and business services is taking a massive 10.2% hit this year June 02, 2020. Jamie Snowdon, Phil Fersht. [https://www.horsesforsources.com/post-covid-hfs-forecast\\_06022020](https://www.horsesforsources.com/post-covid-hfs-forecast_06022020) (22.09.2020).

<sup>18</sup> [https://www.horsesforsources.com/post-covid-hfs-forecast\\_06022020](https://www.horsesforsources.com/post-covid-hfs-forecast_06022020) (22.09.2020).

фирмы по разработке ПО собираются сократить к 2022 г. 3 млн рабочих мест и таким образом уменьшить свои издержки на 100 млрд долл. (Для справки: всего в секторе ИТ-услуг в Индии в 2021 г. было занято 4,5 млн человек). НАССКОМ опровергла эти заявления американского банка. «С развитием технологий и распространением автоматизации характер и функции традиционных рабочих мест в сфере ИТ меняются, возникает спрос на новые функции и новую специализацию. Индустрия продолжает нанимать квалифицированных специалистов, в 2021 ф.г. – в целом число занятых возросло на 138 тыс. Индустрия провела тренинги по повышению квалификации более чем 250 тыс. сотрудников, приняты на работу более 40 тыс. выпускников вузов. Поставлена цель достичь к 2025 г. оборота отрасли ИТ-услуг в 300–350 млрд долл. Ожидается, что оборот одной только сферы БПМ может достичь к 2025 г. 180–220 млрд долл.<sup>19</sup>

По заявлениям НАССКОМ, в секторе БПМ (business process management, BPM) занято 1,4 млн. В целом занятость в секторе ИТ-БПМ в Индии к марту 2021 г. составила 4,5 млн человек. Считается, что именно БПМ в наибольшей степени подвержена автоматизации. НАССКОМ дала разъяснение о том, что автоматизация и RPA (robotic process automation, роботизированная автоматизация процессов) в последние годы привела к чистому росту занятости в сфере БПМ (то есть одни рабочие места сокращались, а другие создавались, и последних было больше)<sup>20</sup>. Тенденция такова, что сами индийские компании разрабатывают и внедряют передовые технологические решения, включающие роботизацию, в частности, РПА. Они оказывают услуги по разработке решений по цифровой трансформации предприятий, что пользуется большим спросом.

На фоне роста спроса на цифровые сервисы в условиях пандемии в Индии возрос спрос на облачные услуги. По оценкам консалтинговой фирмы Gartner, расходы пользователей на облачные услуги составляли в 2020 г. 4,2 млрд долл., в 2021 г. – 5,6 млрд долл. В 2021 г. расходы конечных пользователей на услуги публичного облака в Индии выросли на 35% (двузначные темпы роста наблюдаются на протяжении 4 лет). Ожидается, что в 2022 г. они возрастут еще на 30%, а рынок услуг публичного облака составит 7,3 млрд долл.

Росту распространения облачных услуг способствует политика государства, осуществление стратегии «Цифровая Индия». Например, платформа Meghraj и программа Cloud Vision for India 2022 будут полезными для малых и средних предприятий, которые решат произвести миграцию своей ИТ-инфраструктуры в облако.

<sup>19</sup> Indian IT sector to add over 96,000 employees in FY22, to remain a net hirer: Nasscom. <https://www.businesstoday.in/industry/it/story/indian-it-sector-to-add-over-96000-employees-in-fy21-to-remain-a-net-hirer-nasscom-298968-2021-06-17> (22.10.2021).

<sup>20</sup> Indian IT sector to add over 96,000 employees in FY22, to remain a net hirer: Nasscom. <https://www.businesstoday.in/industry/it/story/indian-it-sector-to-add-over-96000-employees-in-fy21-to-remain-a-net-hirer-nasscom-298968-2021-06-17> (22.10.2021).



Облачные вычисления позволяют пользователям брать в аренду или использовать ПО, хранилища данных, серверы по требованию, вместо того чтобы покупать нужные устройства и ПО. С распространением новых технологий, таких как Большие данные, аналитика, ИИ и Интернет вещей спрос на облачные услуги в Индии колоссально увеличился. Частные компании – провайдеры облачных услуг способствуют реализации государственных инициатив. ИТ-компании инвестируют в облачные услуги, чтобы ответить на растущий спрос. Wipro через свое подразделение FullStride Cloud Services вложила 1 млрд долл. в облачные технологии, в покупку компаний, в ней работает более 79 тыс. специалистов по облачным вычислениям. Infosys создала облачную платформу Cobalt и предлагает 35 000 облачных активов и более 300 облачных решений. Есть целый ряд стартапов и даже единорогов, предлагающих облачные услуги, такие как SaaS (ПО как услуга). Следующим шагом развития облачных технологий в Индии должна стать разработка и внедрение собственных облачных технологий<sup>21</sup>.

В период пандемии повсеместно, в разных странах, возросло использование онлайн-платежей. Правда, индийцы в период самой острой вспышки пандемии стремились запастись наличными деньгами из опасения, что вдруг в условиях кризиса будут повторены какие-то меры типа демонетизации, проведенной в 2016 г. Но параллельно возросло и использование онлайн-платежей. В Индии в 2016 г. в рамках стратегии «Цифровая Индия» была создана государственная цифровая платформа электронных платежей UPI. К октябрю 2021 г. общая сумма транзакций на платформе достигла более 100 млрд долл. Только в октябре 2021 г. через платформу было сделано 4,21 млрд транзакций. Через 5 лет после демонетизации сумма наличных денег в обращении увеличилась, хотя она возросла бы несравненно больше, если бы среди индийцев не увеличилась популярность онлайн-платежей<sup>22</sup>.

### **Стартапы в сфере цифровой экономики**

Наряду с иностранными филиалами, крупными и средними национальными компаниями, мелкими предприятиями, в ИТ-отрасли Индии действует большое число стартапов: в 2005 г. их было около 1000, а к 2014 г. – около 3000. Одним из центров, где «как грибы после дождя» растут стартапы, является признанный центр отрасли, Бенгалуру. На 1000–1200 новых компаний приходится 9–10% оборота отрасли. Стартапы на некоторых инновационных направлениях весьма успешно конкурируют даже с компаниями «пятерки». Наибольшее число стартапов в 2014 г. насчитывалось в электронной торговле – более 500. Кроме того порядка 400 компаний дей-

<sup>21</sup> India's cloud end-user spending to grow by 35% in 2021: Gartner. [https://www.businesstoday.in/technology/story/indias-cloud-end-user-spending-to-grow-by-35-in-2021-gartner-311397-2021-11-05?utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=netcore](https://www.businesstoday.in/technology/story/indias-cloud-end-user-spending-to-grow-by-35-in-2021-gartner-311397-2021-11-05?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=netcore) (13.11.2021).

<sup>22</sup> Five years after demonetisation, notes in circulation on rise; digital payments also surge PTI. Nov 07, 2021. [https://www.businesstoday.in/latest/economy/story/five-years-after-demonetisation-notes-in-circulation-on-rise-digital-payments-also-surge-311520-2021-11-07?utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=netcore](https://www.businesstoday.in/latest/economy/story/five-years-after-demonetisation-notes-in-circulation-on-rise-digital-payments-also-surge-311520-2021-11-07?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=netcore) (13.11.2021).



ствовало в сфере образования и в Интернете, более 250 стартапов обслуживало профессиональные услуги, розничную торговлю, сферу туризма. Более 100 стартапов специализировались на финансовых услугах, 120–150 действовали в сферах телекоммуникаций, недвижимости, в обрабатывающей промышленности, занимались разработкой компьютерных игр, созданием анимации. Новые возможности для стартапов открываются в облачных технологиях (Платформа как услуга, PaaS), в использовании искусственного интеллекта, в производстве встроенного в технику ПО, в электронной торговле и в SMAC (социальных сетях, приложениях к мобильным устройствам, облачных технологиях)<sup>23</sup>.

К 2020 г. в сфере высоких технологий в Индии работали 9300 стартапов, в 2020 г. 27 из них входили в число единорогов (стартапов с рыночной капитализацией более 1 млрд долл.) Многие из стартапов занимаются разработкой и внедрением таких технологий, как ИИ, блокчейн, робототехника, аналитика данных и автоматизация<sup>24</sup>.

Период пандемии, коронакризиса в Индии сопровождался ростом спроса на цифровые сервисы, стремительным развитием стартапов цифровой экономики и трансформацией целого ряда из них в единороги (unicorns), стартапы, чья рыночная капитализация перешла порог в 1 млрд долл.

Согласно докладу PricewaterhouseCoopers (PwC) под названием 'Start-up Perspectives – India start-up deals tracker Q3 CY21', Индия в 2021 г. вышла на второе место в мире по числу единорогов после США (до этого она занимала четвертое место, после Китая и Великобритании). В 2021 г. только за первые 9 месяцев в Индии возникло 29 единорогов, всего стало 66 единорогов. Новые единороги действуют прежде всего в таких сферах, как SaaS (облачные вычисления, ПО как услуга), Fintech, онлайн-образование (Edtech). В их числе Moglix, платформа электронной торговли, которая получила инвестиции от фонда с участием Ратана Таты; CRED (финтех), Meesho (онлайн-торговля); платформа по торговле криптовалютой CoinDCX, платформа онлайн-торговли Groww, приложение для электронных платежей BharatPe и платформа онлайн-образования upGrad<sup>25</sup>.

Инвестиции в стартапы и единороги цифровой экономики вкладывают известные западные, японские, китайские инвестиционные фонды и компании, а также индийские инвестиционные фонды. Среди индийских инвестиционных фондов активно инвестирует в стартап фонд с участием Ратана Таты.

Например, купным инвестором в стартапы стала японская компания Softbank. Ее руководитель Масаёси Сон вкладывал деньги в такие компании как Kingston, Yahoo в США. В 2000-х гг. он вложил 20 млн долл. в компанию

<sup>23</sup> NASSCOM. The IT-BPM Sector in India, 2014.

<sup>24</sup> 5 Years of Digital Bharat. Ministry of Electronics and Information Industry. July 1, 2020.

<sup>25</sup> India has second largest number of unicorns; Sequoia top investor, says PwC India report. BusinessToday.In. Oct 18, 2021, <https://www.businesstoday.in/ entrepreneurship/news/story/india-has-second-largest-number-of-unicorns-sequoia-top-investor-says-pwc-india-report-309677-2021-10-18> (22.10.2021).

Alibaba (Алибаба). А теперь объект его внимания – индийские стартапы. Он инвестировал в индийский стартап Flipkart, а позднее эта компания электронной торговли была куплена американской Woolmart. Как пишут, Softbank получила 60% на вложенный капитал. Рыночная капитализация Flipkart достигла в 2021 г. 37 млрд долл.

Таблица 2

**Портфель инвестиций в индийские стартапы Softbank к 2021 г.**

	Сфера деятельности	Инвестиции (млрд долл.)
Flipkart	Электронная торговля	3,6
Swiggy	Онлайн-торговля готовой едой	1,25
Erudituw	Онлайн-образование	0,65
Cars24	Онлайн-торговля поддержанными автомобилями	0,45
Unacademy	Онлайн-образование	0,44
Meesho	Онлайн-торговля B2B	0,35

Источник: India having a unicorn flurry year, \$20 billion raised so far in 2021. [https://www.business-today.in/entrepreneurship/news/story/india-having-a-unicorn-flurry-year-20-billion-raised-so-far-in-2021-308305-2021-10-02?utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=netcore](https://www.business-today.in/entrepreneurship/news/story/india-having-a-unicorn-flurry-year-20-billion-raised-so-far-in-2021-308305-2021-10-02?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=netcore) (22.20.2021).

Softbank также инвестировала в единороги Paytm (финтех), OYO Rooms (онлайн-платформа аренды жилья), Ola Cabs (агрегатор такси), Delhivery (логистика), FirstCry (электронная торговля), Lenskart (электронная торговля), PolicyBazaar (финтех).

Инвестиции RNT Associates, инвестиционного фонда Ратана Таты, вложены в стартапы Ola cabs, Zomato (онлайн-торговля готовой едой), Lenskart, FirstCry (электронная торговля).

Китайская компания Tencent вложила инвестиции в стартапы Biju's (онлайн-образование), Swiggy, Dream11 (онлайн-игры). Alibaba Singapore (сингапурский филиал известной китайской компании) – в Paytm, Paytm Mall, (электронная торговля), Zomato, BigBasket (онлайн-торговля)<sup>26</sup>.

Можно говорить о настоящем «буме» единорогов в Индии в 2021 г.

### «Цифровая Индия»

В июле 2020 г. был опубликован доклад Министерства электронной промышленности и информационной отрасли «Пять лет Цифровой Индии». В нем подводятся итоги осуществления стратегии «Цифровая Индия» за 5 лет. Премьер министр Нарендра Моди характеризует ее как «стратегию, обеспечивающую развитие, ориентированное на людей, управляемое людьми и дружественное по отношению к нашей планете» (People Centric, People Driven and Planet Friendly Development)<sup>27</sup>. Программа «Цифровая

<sup>26</sup> Hurun India Unicorn Investor List 2020 <https://www.indianweb2.com/2020/08/hurun-india-top-unicorn-investors-list.html> (22.20.2021).

<sup>27</sup> 5 Years of Digital Bharat. Aatmanirbhar Bharat. July 1, 2020. Ministry of Electronics and Information Technology. Government of India, 2020. P. 2.

Индия» призвана обеспечить индийцев возможностями, открываемыми ИКТ, сократить цифровое неравенство, обеспечить цифровую инклюзию в обществе. Реализация программы должна быть основана на разработанной в стране технологии, с невысокими издержками<sup>28</sup>.

Таблица 3

**Индия: распространение мобильной связи, интернета и число зарегистрированных пользователей электронных идентификационных карт Аадхаар, 2014–2020 гг.**

	Июнь 2014, млн	Январь 2020, млн
Число пользователей мобильных телефонов	220	500+
Число подписок на мобильные телефоны	900	1174
Число интернет-пользователей	243	688
Число зарегистрированных пользователей Аадхаар (млн человек)	До мая 2014	К маю 2020
	610	1258
BharatNet линии оптоволоконной связи (км)	Июнь 2014	Май 2020 г.
	358	433268
Место Индии по индексу Digital Governance	118	96

Составлено по: 5 Years of Digital Bharat, 2020. P. 6, 13.

В результате реализации стратегии повысился доступ населения Индии к цифровым технологиям. С июня 2014 г. по январь 2020 г. в Индии число пользователей мобильных телефонов возросло с 220 млн до более чем 500 млн, при этом число подписок на мобильные телефоны увеличилось с 900 млн до 1174 млн. Число интернет-пользователей в Индии возросло за тот же период с 243 млн до 688 млн (см. табл. 3). Объем электронной торговли увеличился с 28 млрд долл. в 2016 г. до 33 млрд долл. в 2017 г., 39 млрд долл. в 2018 г., 43 млрд долл. в 2019 г. и 54 млрд долл. в 2020 г.

Если говорить о цифровой экономике, о сфере ИКТ, то особенность Индии, специфика ее положения в системе международного разделения труда на современном этапе состоит в том, что она стала центром офшоринга и аутсорсинга ИТ-услуг. Стратегия «Цифровая Индия» делает ставку на использование этого преимущества. Развитие ИТ-услуг остается национальным приоритетом. Принята и Национальная политика по программным продуктам (National Policy on Software Products). Впервые программные продукты рассматриваются отдельно от ИТ-услуг. Поставлена задача способствовать созданию 10 000 стартапов в сфере производства программных продуктов, что позволит создать 3,5 млн новых рабочих мест, увеличить выручку от продажи не ИТ-услуг, а программных продуктов с 7,1 млрд долл. до 70–80 млрд долл. в 2025 г. Большое внимание уделяется созданию инкубаторов для стартапов, развитию экосистем<sup>29</sup>.

<sup>28</sup> 5 Years of Digital Bharat. P. 3.

<sup>29</sup> 5 Years of Digital Bharat. P. 20, 21.

В целях инклюзивного развития, обеспечения занятости поставлена задача роста занятости в сфере ИТ-услуг в сельской Индии, в небольших городах, развития аутсорсинга бизнес-процессов (БПО) в деревне, создания микропредприятий БПО в общинных сервисных центрах, в каждом из них может быть 5–10 рабочих мест для молодых людей. Расходы на программу стимулирования БПО в сельской местности к 2020 г. достигли 4930 млн рупий. ИТ-услуги получили развитие в городах 2-го и 3-го эшелонов, таких как Патна, Музаффарпур, Каримнагар, Сангли, Бадгам, Шринагар, Джамму, Сопор, Барейли, Веллор, Гунтур, Сагар. Если в 2016/2017 г. в них насчитывалось 14 900 рабочих мест в сфере ИТ-услуг, то в 2020/2021 г. – 53 348 рабочих мест. Всего было создано 282 предприятия по БПО в 123 городах 2-го и 3-го эшелонов, на которых занято 1,2 млн человек. Программа стимулирования БПО на Северо-Востоке Индии ставит целью создать рабочие места для 15 000 человек. Предприятия по БПО работают в таких городах, как Имфал, Кохима, Гувахати, Маджули, Шиллонг<sup>30</sup>.

Важный элемент стратегии «Цифровая Индия», призванный обеспечить инклюзивное развитие, – развитие сети общинных сервисных центров (Common Service Centres, ОСЦ), а также киосков цифровых услуг на местах. Число таких центров возросло с 83 тыс. в 2014 г. до 365 тыс. в 2020 г. Благодаря ОСЦ создано 1,2 млн рабочих мест (с учетом прямого и косвенного воздействия на занятость), стимулируется деятельность предпринимателей цифровой экономики, в том числе женщин. Более 38000 женщин-предпринимательниц работают в ОСЦ. В центрах ведется разъяснительная работа по проблемам женского здоровья. В период пандемии в них стали изготавливать средства индивидуальной защиты. Среди услуг, предоставляемых в ОСЦ, – оформление ID-карты избирателя, оплата коммунальных платежей, заказ билетов онлайн, услуги, связанные с земельным реестром; телемедицина, обучение компьютерной грамотности, страховые услуги, банковские услуги, предоставление лекарств традиционной индийской медицины Джан Аушадхи, дистанционные юридические консультации. В центрах создаются и микро-предприятия по аутсорсингу бизнес-процессов.

Важное направление стратегии – развитие ИКТ-инфраструктуры. Протяженность линий оптоволоконной связи BharatNet увеличилась с мая 2014 г. по май 2020 г. с 358 км до 433 268 км. Перед BharatNet поставлена цель – подключить к Интернету 250 000 панчаятов, на 31 мая 2020 г. было подключено 140 104 панчаятов. В сентябре 2016 г. группа Reliance Industries запустила в Индии сеть 4G под названием Jio, осуществив инвестиции на сумму в 20 млрд долл. Поставлена цель – охватить сетями 4-го поколения до 90% населения Индии<sup>31</sup>.

Важным направлением реформ стало введение общенациональной идентификационной системы, электронных удостоверений личности,

<sup>30</sup> 5 Years of Digital Bharat. P. 15, 16, 29.

<sup>31</sup> OECD Digital Economy Outlook 2017. OECD, P., 2017. P. 147; 5 Years of Digital Bharat. P. 13.

12-значных номеров, к которым привязаны имя, фамилия, адрес, номер телефона, банковской карты, а также биометрические данные – отпечатки пальцев и сканы оболочки глаза. Число зарегистрированных пользователей Аадхаар возросло с 610 млн в мае 2014 г. до 1258 млн к маю 2020 г., то есть обеспечен очень высокий охват населения. Аадхаар используется для прямого перевода государственных социальных пособий (Digital Benefits Transfer, DTI). К 31 мая 2020 г. были переведены субсидии на общую сумму в 1,14 трлн рупий. При этом 1,7 трлн рупий было сэкономлено благодаря удалению фиктивных претендентов на субсидии. Кроме того, 591,5 млн индийцев привязали к Аадхаар 877,9 млн своих банковских счетов<sup>32</sup>. Формально регистрация в идентификационной системе добровольная, но без нее невозможно получение субсидий, государственных услуг и т.д.

Для реализации стратегии «Цифровая Индия» создан целый ряд онлайн-платформ. Среди этих цифровых платформ – UPI, платформа электронных платежей, число транзакций на ней возросло с 915,2 млн в 2017/2018 г. до 1234,5 млн к маю 2020 г. Создана единая налоговая платформа GSTN (Goods and Services Tax Network) под лозунгом «Одна нация, одна налоговая платформа». Налоговые платежи могут осуществляться через портал (кроме ISGT на импорт). Создана единая онлайн-платформа для государственных закупок Government e-Marketplace, что обеспечивает более высокую прозрачность транзакций. Число организаций, осуществляющих закупки на этой торговой площадке, – 45404, число продавцов, провайдеров услуг – 397807, число продуктов – 29921; предложений услуг – 29921, объем транзакций – 552,39 млн рупий (см. табл. 4).

Таблица 4

**Индия: развитие цифровых сервисов**

	2017/18	Май 2020
Число транзакций UPI (млн)	915,2	1234,5
DigiLocker, число зарегистрированных пользователей (млн)	12	39
Сбор на дорогах, число квитанций	1,22 млн	12,27 млн
RuPay, объем	667,7	1480,7
NKN, National Knowledge Network, число подключенных институтов	1226	1721
Коммунальные центры услуг, число	83 000 (2014)	365 000

Составлено по: 5 Years of Digital Bharat, 2020. P. 9, 11, 13.

Цифровой сервис DigiLocker, созданный в 2015 г. с участием Министерства финансов, Резервного банка Индии, Министерства автомобильного транспорта, Министерства людских ресурсов, Бомбейской Фондовой биржи (SEBI), позволяет гражданам безопасно хранить и использовать

<sup>32</sup> 5 Years of Digital Bharat. P. 8.

документы, предоставлять к ним электронный доступ для провайдеров услуг. Всего на платформе хранилось к началу 2020 г. 3790 млн документов, задействовано 159 организаций, выдающих документы. Число зарегистрированных пользователей сервиса возросло с 2017/2018 финансового года по май 2020 г. с 12 млн до 39 млн. UMANG (United Mobile App for New Age Governance) – единое приложение для доступа к электронным государственным услугам на английском и 12 национальных языках Индии. С его помощью доступно более 875 услуг. Цифровой сервис NETCFastTag (National Electronic Toll Collection) позволяет совершать электронные платежи по сборам за парковку, в аэропортах. В цифровом сервисе, сети платежных карт RuPay Contactless, участвуют более 1100 банков, по 628 млн карт можно совершать платежи онлайн и офлайн, сеть обслуживают 150 тыс. терминалов<sup>33</sup>.

BBPS (Bharat Bill Payment System) – система платежей по коммунальным услугам, страхованию, уплате местных муниципальных налогов. Ее обслуживают более 500 агентов, включая кооперативные банки. Используются различные цифровые каналы (мобильные приложения банкинга, вебсайты, сетевой банкинг). Платежная система BHIM (Bharat Interface for Money) действует и за пределами Индии. Платежная система AePS (Aadhaar Enabled Payment System) осуществляет аутентификацию пользователей по биометрическим данным, с ее помощью можно получать субсидии Digital Benefits Transfer (DTI), обслуживание бесплатно для клиентов. С целью развития инноваций создана такая цифровая инфраструктура, как National Knowledge Network; эта сеть научных институтов, университетов соединена с мировыми центрами, такими, как швейцарский CERN, GARUDA, GLORIAD. Число подключенных к сети National Knowledge Network учреждений возросло с 1226 в 2013/2014 г. до 1721 к маю 2020 г. Цифровой сервис Meghraj, который упоминался выше, ставит целью ускорить предоставление электронных услуг на основе использования облачных технологий. Национальный центр геоинформатики предоставляет открытый доступ к базе данных в облаке, использует 504 веб-приложения и 34 мобильных приложения, задействованы 28 центральных министерств и 19 штатов. Приложения используются для реестра земельных участков, мониторинга добывающей промышленности, есть и приложения для полиции. Главные приложения – Government Land Information System, Mining Surveillance System, Aspirational Districts, Talpar – Delhi Police applications<sup>34</sup>.

Развитие этих и других цифровых сервисов (в сфере здравоохранения, образования) создает колоссальный спрос на услуги индийского сектора ИТ-услуг. Уменьшается его зависимость от спроса зарубежных клиентов.

Принимаются и новые меры по развитию цифровых платформ. Премьер-министр Индии Нарендра Моди в октябре 2021 г. объявил о запуске

<sup>33</sup> 5 Years of Digital Bharat. P. 10, 11.

<sup>34</sup> 5 Years of Digital Bharat. P. 12–14.

крупномасштабного амбициозного проекта Gati Shakti. Речь идет об интеграции на единой цифровой платформе 16 министерств, с тем чтобы обеспечить полную координацию между ведомствами<sup>35</sup>.

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

**Цветкова Нина Николаевна** – к.э.н.,  
ведущий научный сотрудник ЦИОПСВ  
ИВ РАН, Москва

**Nina Tsvetkova** – PhD (Economics),  
Leading Research Fellow, Center of  
Studies of Common Problems of  
Contemporary East (CSCPCE), Institute of  
Oriental studies, RAS, Moscow

---

<sup>35</sup> PM Modi's audacious Rs 100 lakh crore master plan and how it will help. <https://www.businesstoday.in/news-reel/video/pm-modis-audacious-rs-100-lakh-crore-master-plan-and-how-it-will-help-309383-2021-10-14?ref=taboola> (24.10.2021).



## ECONOMY

Original article

DOI: 10.31696/2227-5568-2021-04-062-073

# TRANSPORT IN INDONESIA: RECENT DEVELOPMENT TRENDS

Svetlana Chesnokova<sup>a</sup>

a – IOS RAS, Moscow, Russia

a – cs7@mail.ru, ORCID: 0000-0001-6875-6144

**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.

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

## ЭКОНОМИКА

Научная статья

# ТРАНСПОРТ ИНДОНЕЗИИ

Чеснокова Светлана Викторовна<sup>a</sup>

a – Институт востоковедения РАН, Москва, Россия

a – cs7@mail.ru, ORCID: 0000-0001-6875-6144

**Аннотация.** Транспортная система Индонезии формировалась во многом с учетом экономической ресурсной базы архипелага, состоящего из более чем 17 800 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

Indonesia is the fourth most populous country in the world and the largest economy in Southeast Asia. It is located on a vast archipelago of more than 17,800 islands.

Indonesia's transportation system has been shaped largely by the economic resource base of the archipelago. This system has also been influenced by the fact that more than half of the country's population, which already exceeds 270 million<sup>1</sup>, lives on one island, Java.

The Indonesian central government's spending on transportation increased rapidly until the COVID-19 pandemic began. This allowed the country to expand the capacity of its transportation network and improve access to some of the most remote areas of the archipelago.

All modes of transport play their role and tend to complement each other rather than compete with each other. Road transport dominates the country.

The rail system has four unconnected networks in Java and Sumatra, which are primarily for bulk freight and long-distance passenger traffic.

Maritime transport is extremely important for the economic integration of the country as well as for domestic and foreign trade. Each of the major islands has at least one major port city.

The role of inland waterways is relatively minor and limited to certain areas of East Sumatra and Kalimantan.

Air transport plays a significant role, especially where land or water transport is scarce or non-existent. The country has an extensive network of domestic airlines connecting major cities.

According to the latest official statistics, in 2020 maritime transport accounted for 8.7% of the contribution of the entire transport industry to GDP, inland water-

<sup>1</sup> World Bank. <https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?locations=ID> (01.02.2021)

way transport for 2.9%, road and horse-drawn vehicles for 68.2%, rail for 1.4% and aviation for 18.8%<sup>2</sup>.

### **Water transport**

Because Indonesia is located on a vast archipelago maritime shipping provides the necessary connections between different parts of the country and other nations. Commonly used vessels include container ships, tankers, bulk carriers, general cargo ships, ferries, passenger ships, sailing boats and small motor vessels. Until now the traditional wooden vessels “pinisi” are used for cargo, passenger, fishing and tourism within the archipelago.

Numerous ferries cross the straits between nearby islands, especially in the area extending from Sumatra through Java to the Lesser Sunda Islands. At the busy crossings between Sumatra, Java and Bali there are often numerous car ferries running around the clock. There is also an international ferry service in the Malacca Straits between Sumatra and Malaysia, as well as between Singapore and nearby Indonesian islands such as Batam.

A network of passenger ships provides connections to outlying islands, especially in the eastern part of the archipelago. The largest ferry network between all of Indonesia’s inhabited islands is owned by the state-owned Pelni which operates modern and capacious European-built ships. Pelni ships generally provide the least expensive way to travel between the islands. The smaller privately-owned ships also provide connections between the islands.

On some islands where good roads are not available the main transportation is by large rivers. In Kalimantan long boats plying the rivers are the only way to reach many of the interior.

Indonesia has 21 579 km of navigable waterways<sup>3</sup> that can be used by medium-sized ships. About half of these routes are in Kalimantan and a quarter are in Sumatra and Papua Province. In Kalimantan and Papua unlike highly developed Java road and rail transport is underdeveloped. Indonesia currently has the seventh longest waterways in the world<sup>4</sup>.

According to official statistics, maritime transport accounts for only 8.7% of the total transport contribution to GDP<sup>5</sup>. Indonesia’s fleet tonnage in 2018 was 22 313 thousand tons deadweight<sup>6</sup>. This included a tanker fleet of 6825 thousand tons deadweight; a bulk carrier fleet of 4029 thousand tons deadweight; a container ship fleet of 2376 thousand tons deadweight; and a general cargo ship fleet of 3880 thousand tons deadweight<sup>7</sup>.

<sup>2</sup> Calculated from: Economic Indicators. Monthly Statistical Bulletin. December 2020. P. 204

<sup>3</sup> The World Factbook. CIA. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/indonesia/> (02.02.2021)

<sup>4</sup> Country Comparisons. Waterways. The World Factbook. Central Intelligence Agency. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/field/waterways/country-comparison> (15.02.2021)

<sup>5</sup> Calculated from: Economic Indicators. Monthly Statistical Bulletin. December 2020. P. 204

<sup>6</sup> Deadweight is the value equal to the sum of the mass of the useful cargo carried by the vessel, mass of fuel, oil, service and drinking water, mass of passengers with luggage, crew and foodstuffs.

<sup>7</sup> Akimov A. V. Maritime Transport in Asia: A Brief Statistical Essay. Eastern Analytics. Issue 3, 2020. Moscow, Institute of Oriental Studies, pp. 21–23.

Indonesia is one of the world's largest coal exporters. In 2018 Indonesia accounted for one-third of global coal exports. The main importer of Indonesian coal is China. Coal to China is transported by Indonesia's bulk carrier fleet<sup>8</sup>.

The largest seaports in the country:

1. Tanjung Priok (Jakarta);
2. Tanjung Perak (Surabaya City, East Java);
3. Belawan (Medan, North Sumatra);
4. Makasar (South Sulawesi).

The ports are managed by various port corporations of Indonesia. They have numbers from I to IV. Each corporation operates in a different region of the country, with I in the west and IV in the east. Tanjung Priok Port in Jakarta is Indonesia's busiest port handling more than 5.2 million TEUs. A two-phase expansion project is currently underway at the New Priok Port which will triple the existing annual capacity when it becomes operational in 2023. The strategic port of Kuala Tanjung in North Sumatra was completed in 2015. Eventually it will accommodate 500000 TEU per year and will be able to compete with the port of Singapore.

At the end of 2020 Indonesian President Joko Widodo inaugurated the first phase of Patimban seaport via videoconference in West Java province. Authorities expect the new port to play a strategic role in the development of the country's pandemic-stricken economy. It is also expected to relieve pressure on Jakarta's busy Tanjung Priok port. Rp 43.2 trillion (\$3.07 billion) has been allocated to build the port. It is located in Subang, 140 km east of the capital Jakarta. Due to its strategic location Patimban will play a major role in providing cargo flows for various sectors of the economy, including industry and agriculture, as well as for the growth of product exports. The funds to build the port were provided by the Japanese government.

Indonesian leaders are keen to use the new port to boost the competitiveness of Indonesian exports especially in the automotive industry. In December 2020 on the eve of the port's first official day of operation a test shipment of the first export cargo from Patimban (140 Toyota and Daihatsu cars that were shipped to Brunei) was transshipped. Full completion of the port is scheduled for 2027. The project will create up to 5 million jobs in West Java province<sup>9</sup>.

The most important direction of the country's transport policy is the development of high-speed freight and passenger maritime connections to the most remote and inaccessible regions of the country especially to the eastern part of Indonesia. In 2016 President Joko Widodo launched the Tol Laut (Maritime Expressways) program. It is designed to accelerate the economic development of remote areas and promote unity and connectivity among the country's various territories.

<sup>8</sup> Akimov A. V. Maritime Transport in Asia: A Brief Statistical Essay. Eastern Analytics. Issue 3, 2020. Moscow, Institute of Oriental Studies, p. 19.

<sup>9</sup> December 23 2020. New seaport of Patimban opened in Indonesia. <https://portnews.ru/news/306670/> (21.02.2021)

### ***The Indonesia as Global Maritime Fulcrum Strategy***

At the beginning of his first term in 2014 Indonesian President Joko Widodo proclaimed the doctrine of Indonesia as Global Maritime Fulcrum. This doctrine envisioned Indonesia becoming a global strategic transport, logistics and trade hub, as well as a major producer and supplier of fish and seafood to the world market, at the crossroads of two world oceans – the Pacific and the Indian. The country's leaders announced a port development program which envisaged the creation of 35 regular and deep-sea ports within the next five years. The implementation of the project required a gigantic amount of work and huge investments with the extensive involvement of foreign capital<sup>10</sup>.

Many Asian and European countries have expressed interest in cooperating with Indonesia in this ambitious project. The greatest interest in the program was expressed by China. China hoped to link the Indonesian program with its 21st Century Maritime Silk Road project.

In the fall of 2013 Chinese President Xi Jinping during visits to Kazakhstan and Indonesia launched the One Belt, One Road (OBOR) initiative to improve connectivity and deepen transcontinental cooperation. OBOR initiative aimed at improving connectivity and deepening cooperation at the transcontinental level. The initiative contains two main components: the land-based Silk Road Economic Belt (the Belt) and the new 21st Century Maritime Silk Road (the Road). The Land Belt connects China to Central and South Asia, and then to Europe. The Sea Road links China with Southeast Asia, the Persian Gulf, East and North Africa and then with Europe.

The water area of the Indonesia as Global Maritime Fulcrum doctrine is geographically included in the space of the 21st century Maritime Silk Road. Indonesia willingly accepted China's offer to cooperate on these two largely overlapping and complementary projects. The pairing of the two programs would create new maritime routes through Indonesian territorial waters, making it cheaper to transport goods. It was not unreasonable for Indonesia to count on China's participation in the construction and modernization of its seaports. At the same time many Indonesian analysts pointed to such possible problems as flooding Indonesia with Chinese goods and China gaining control over such strategic facilities as ports, and the resulting loss of Indonesian sovereignty over its territorial waters.

However during President Joko Widodo's second term, which began in 2019, it became clear that interest in the Indonesian maritime axis doctrine had declined. Thus, there is virtually no mention of the doctrine in presidential speeches and government documents.

A number of experts believe the main reason for the failure of the doctrine is the country's lack of economic development and low export volumes, even compared to such neighbors as Malaysia and Thailand. Indonesia's modest

<sup>10</sup> Efimova L. M. Indonesia's "Maritime World Fulcrum" and China's "Maritime Silk Road". MGIMO Review of International Relations. Moscow 2015;(6(45)):196–204.

investment opportunities do not meet the requirements of this global doctrine. The maritime and fisheries sectors of the economy, which should make a decisive contribution to the implementation of the global maritime axis concept, are underdeveloped<sup>11</sup>.

Another important reason for the declining interest in the doctrine experts call the insufficient geopolitical weight of Indonesia.

Apparently the global maritime axis program, presented in 2014, was not elaborated deeply enough.

### ***Automobile transport***

A variety of vehicles are used on Indonesia's roads. There are bus routes in all areas that have access to the road network. Between major cities, especially in Sumatra, Java and Bali bus service is well developed with mostly nonstop routes. In more remote areas and between smaller towns there are minibuses and minivans (*angkut*). In the cities mostly buses and vans are used. Very often they serve as shuttle buses.

Due to the growing wealth of Indonesians, the number of private cars is increasing especially in large cities. The total car and motor vehicle fleet in 2020 exceeded 136 million units, including motorcycles – 115 million units; cars – 15.8 million units; trucks – 5 million units; buses – 0.23 million units<sup>12</sup>. The growth in the number of cars has far outstripped the construction of new roads resulting in frequent traffic jams, including on the freeways. Jakarta for example is notorious for some of the worst traffic jams in the world.

In many of the country's cities and towns some forms of transportation are available for hire, such as cabs and carsharing. There are various types of bus services such as the Kopaja and MetroMini networks.

In 2004 the first line of the TransJakarta bus rapid transit system was put into operation.

This system can be called a revolutionary breakthrough in the development of public transport in Indonesia. Buses run along high-speed corridors with special dedicated lanes. Ticket prices are subsidized by the regional government. The total length of TransJakarta lines is 251.2 km<sup>13</sup>, making it the longest bus rapid transit system in the world. TransJakarta currently operates about 3900 modern buses. The system's fleet of electric buses is being actively replenished: the first route with only electric vehicles is now available. In February 2020 TransJakarta served an average of about one million passengers daily<sup>14</sup> and operated 248 routes.

<sup>11</sup> Understanding the cause of declining Maritime Fulcrum Agenda performance. <http://news.unair.ac.id/en/2020/12/29/understanding-the-cause-of-declining-maritime-fulcrum-agenda-performance/> (21.02.2021)

<sup>12</sup> Statistical Yearbook of Indonesia 2021. P. 431.

<sup>13</sup> 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> (01.03.2021)

<sup>14</sup> 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> (01.03.2021)



In addition to 15 express corridors with dedicated lanes TransJakarta in cooperation with other transportation companies provides shuttle buses to passengers outside Jakarta.

Other cities (Yogyakarta, Palembang, Bandung, Denpasar, Pekanbaru, Semarang, Makasar and Padang) also have a bus rapid transit system but without dedicated lanes. Many cities have motorized auto rickshaws (bajajs) of various kinds. Bicycle rickshaws (becaks) are a special attraction on city roads and are also inexpensive transport. However they have been accused of causing serious traffic congestion and consequently their use was banned in most parts of Jakarta in 1972.

The total length of urban roads in Indonesia in 2020 was 543 thousand kilometers<sup>15</sup>.

The country's highways are divided into national (25 highways, currently only in Java and Sumatra) and toll roads. The most expensive is the Cipularang Toll road which connects Jakarta with Bandung.

Indonesia uses the Intelligent Transportation System (ITS) to manage its road network which has been consistently put into operation since 2012<sup>16</sup>.

More than half of Indonesia's highways are paved.

Indonesia's national highways connect the major cities of Java. There is also one highway in Sumatra. They serve as the main intercity route outside populated areas. Often the national highways bypass the central part of the cities: detours or ring roads are built.

The national highways are managed by the Ministry of Public Works and Housing. The route may be revised if there are traffic problems. This is usually handled by the regional authorities.

The construction of roads including high-speed toll highways receives special attention because they are an important link in the logistics chain which creates the conditions for accelerated economic development.

The total length of toll roads in Indonesia in 2019 was 1780 km. By 2024 it is planned to increase their length by 3000 km<sup>17</sup>. It is unlikely that these ambitious plans will be fully implemented due to the economic crisis associated with the Covid-19 pandemic.

### ***Rail Transportation and Metro***

Most of Indonesia's railroads are located in Java and are used for both passenger and freight transportation. The railroad is operated by the Indonesian company Kereta Api. The intercity rail network in Java is supplemented by local commuter railroads in the Jakarta metropolitan area and in Surabaya. In Jakarta the commuter rail service (Kereta Commuter Indonesia) carries nearly one million passengers a day.

<sup>15</sup> Statistical Yearbook of Indonesia 2021. P. 428.

<sup>16</sup> RI to adopt ITS gradually starting in 2012. <https://en.antaranews.com/news/74080/ri-to-adopt-its-gradually-starting-in-2012> (10.03.2021)

<sup>17</sup> Indonesia to Build 3000 Km Toll Roads Until 2024. <https://theinsiderstories.com/indonesia-to-build-3000-km-toll-roads-until-2024/> (01.04.2021)



The Jakarta Metro began operating in March 2019. The first phase of the 15.7 km North-South line, which consists of 13 stations (7 elevated stations and 6 subway stations), has been commissioned. This line is expected to serve 212 000 passengers per day. The expected capacity may be increased to 960 000 per day. The distance of 15.7 km can be covered in less than 30 minutes<sup>18</sup>.

In December 2019, the first light rail line was launched.

Sumatra has four unconnected railway networks in the provinces:

- Aceh;
- North Sumatra (the connection to Aceh is expected to be completed in the 20s);
- West Sumatra;
- South Sumatra and Lampung.

There are no railroads in other parts of Indonesia yet. New networks are being developed in Kalimantan and Sulawesi. In 2015 the government approved a plan to build a high-speed railroad in Java Jakarta-Bandung with Chinese investors. The project is 75% financed by the China Development Bank, a 40-year loan with a ten-year grace period. The rest of the investment is expected to come from a joint venture set up by China Railway Construction Corp (CRCC) along with a consortium of Indonesian state-owned enterprises<sup>19</sup>. The main line is supposed to be a part of the Chinese global project One Belt, One Road (OBOR) and become the first high-speed railroad (HSR) in Indonesia and Southeast Asia. The length will be about 140 km. The Jakarta-Bandung HSR is a project that plays a significant role in linking the OBOR initiative with the Indonesia as Global Maritime Fulcrum strategy. This is the first time a Chinese high-speed railway system, all its components and production chains, has been launched abroad. The Jakarta-Bandung HSR will connect Indonesia's capital with the country's fourth-largest city with the highest expected speed of 350 km/hour. Once completed and operational, the travel time between the two cities will be reduced from the current three hours to approximately 40 minutes. By February 2020 44% of the construction work had been completed. Construction of the highway was then halted due to the COVID-19 pandemic<sup>20</sup>. In May 2020 construction work resumed and is now progressing at a rapid pace<sup>21</sup>. In April 2021 builders of the Chinese company China Railway Engineering Corporation completed the installation of the main structure of the building of the end station of the main line – Tegalluar in Bandung<sup>22</sup>.

Distant plans include extending the road to Surabaya, the country's second largest city.

<sup>18</sup> MRT Jakarta (North-South Corridor). <https://kppip.go.id/en/priority-projects/public-transportation/mrt-jakarta-north-south-corridor/> (10.04.2021)

<sup>19</sup> Jakarta to Bandung High-Speed Rail. <https://www.railway-technology.com/projects/jakarta-to-bandung-high-speed-rail/> (10.04.2021)

<sup>20</sup> 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> (10.04.2021)

<sup>21</sup> Jakarta-Bandung high-speed railway makes steady progress amid COVID-19 pandemic. <https://www.globaltimes.cn/content/1196431.shtml> (10.04.2021)

<sup>22</sup> Installation of the roof of the main structure of the building of the first station of the Jakarta-Bandung ESS is completed. <http://russian.peopledaily.com.cn/n3/2021/0501/c31520-9845974.html> (12.04.2021)

### **Air transport**

Indonesia's air transport serves as the most important means of communication between thousands of islands throughout the archipelago and other countries. Indonesia is the largest archipelagic country in the world stretching 5120 km from east to west and 1760 km from north to south. With a population of more than 270 million, making it the fourth most populous country in the world, and thanks to the growth of the middle class in the last decade and general economic growth many domestic passengers have switched from land and sea transport to faster and more comfortable air travel. Indonesia is considered by experts to be one of the region's fastest-growing air travel markets. In 2019 the number of Indonesian air passengers was almost 77 million<sup>23</sup>. However in 2020 this figure dropped to 28 million people. Obviously the decline is caused by the COVID-19 pandemic<sup>24</sup>.

The International Air Transport Association (IATA) predicts that by 2034 Indonesia will be one of the world's top five air travel markets. By 2034 the number of new Indonesian air passengers is projected to increase by 132 million compared with 2014<sup>25</sup>.

Safety remains a major concern for Indonesian aviation. Several major accidents have given Indonesian aviation the reputation of being the least safe in the world. Indonesian aviation faces many challenges: poorly maintained, outdated and often overwhelmed infrastructure; human error; adverse weather conditions; haze caused by plantation fires; and ash erupted by numerous volcanoes.

There are 673 airports in Indonesia, of which 186 have paved runways and 487 have unpaved runways<sup>26</sup>. There are also 76 heliports in Indonesia<sup>27</sup>. Sukarno-Hatta International Airport (Jakarta) is the main air transport hub of the country. It is also the largest airport in the country. In 2010–2018 it was the busiest airport in Southeast Asia and exceeded such giants as Suvarnaphum (Bangkok, Thailand) and Changi (Singapore) in passenger traffic. In 2019 the airport lost some of its position but was nevertheless the world's 25th busiest<sup>28</sup>. In 2020 the combined passenger traffic of Indonesia's five largest airports – Sukarno-Hatta (Jakarta, Java); Juanda (Surabaya, Java); Ngurah Rai (Bali); Sultan Hasanuddin (Makassar, Sulawesi) and Kualanamu (Medan, Sumatra) – was over 56% of the total passenger traffic of the country<sup>29</sup>.

Indonesia has 22 scheduled airlines that carry more than 30 passengers per flight and 32 that carry 30 or fewer passengers per flight, as well as charter airlines.

<sup>23</sup> Economic Indicators. Monthly Statistical Bulletin. December 2020. P. 182

<sup>24</sup> Calculated by: Economic Indicators. Monthly Statistical Bulletin. December 2020. P. 182

<sup>25</sup> Passenger forecast estimates 7 billion by 2034. <https://airlines.iata.org/agenda/passenger-forecast-estimates-7-billion-by-2034> (14.04.2021)

<sup>26</sup> CIA World Factbook. Indonesia. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/indonesia/> (10.04.2021)

<sup>27</sup> CIA World Factbook. Indonesia. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/indonesia/> (10.04.2021)

<sup>28</sup> List of airports in Indonesia. [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_airports\\_in\\_Indonesia](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_airports_in_Indonesia) (10.04.2021)

<sup>29</sup> Calculated by: Economic Indicators. Monthly Statistical Bulletin. December 2020. pp. 178,182.

As of 2015 Lion Air had a 41.6% share of the domestic airline market. Garuda Indonesia was second with a share of 23.5%. Sriwijaya Air was in third place with a market share of 10.4%. It was followed by low-cost carrier Citilink (a subsidiary of Garuda) with 8.9% and short-haul carrier Wings Air, a subsidiary of Lion Air with 4.7%. The Indonesian subsidiary of Malaysian low-cost airline AirAsia had a 4.4% share.

Overall the lion's share of the Indonesian domestic airline market is currently controlled by two groups: Lion Air (43%) and Garuda Indonesia (37%)<sup>30</sup>.

There are certain times in Indonesia – Pulang Kampung (Indonesian for “home-coming”), when there is a mass migration of big city residents to their hometowns during or before major holidays, especially during Idul Fitri, the end of the holy month of Ramadan (May). The main problems arise in the largest urban agglomeration Greater Jakarta. Millions of people leave the city by various modes of transport overloading train stations, airports, highways and roads. Particular pressure is placed on the Trans-Java Toll Highway and the highway that runs along the northern coast of Java. According to some estimates about 33 million people travel on unpaved roads alone during this period. Demand for train and airline tickets increases a month or two before Idul Fitri, leading to a surge in prices on the most sought-after days. Airlines are introducing extra flights or using larger planes to cope with demand. Indonesian rail operator Kereta Api Indonesia usually offers extra trips or introduces trains with more cars. Private intercity bus operators usually jack up ticket prices during this period. Millions of buses, cars and motor-cycles clog roads and highways, creating kilometer-long traffic jams.

### ***The COVID-19 pandemic***

Indonesia, like other countries around the world, is severely affected by pandemic COVID-19. As of the end of September 2021 more than 4.2 million people in Indonesia had been infected. Over 140000 people have died. By the mid of October 2021 Indonesia was the 14th most infected country in the world with coronavirus<sup>31</sup>.

The pandemic has made adjustments in almost all aspects of the country's economic and social life. GDP in 2020 is down 2.1% from 2019, compared to an average annual GDP growth rate of over 5% in 2011–2019<sup>32</sup>.

The economic problems affect the transport sector. For example, passenger traffic on domestic flights fell by 2.6 times in 2020 and international air passenger traffic decreased by more than 5 times compared to 2019<sup>33</sup>. Inter-island cargo traffic at four major seaports (Tanjung Priok, Tanjung Perak, Belavan and Makasar) decreased by 15% in 2020 compared to 2019<sup>34</sup>. Passenger traffic on the country's railroads fell 2.5 times in the same period and freight traffic dropped by 16%<sup>35</sup>.

<sup>30</sup> List of airlines of Indonesia. [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_airlines\\_of\\_Indonesia](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_airlines_of_Indonesia) (10.04.2021)

<sup>31</sup> Coronavirus. Indonesia. <https://www.worldometers.info/coronavirus/country/indonesia/>. (20.10.2021)

<sup>32</sup> Statistical Yearbook of Indonesia 2021. Pp. 1–2.

<sup>33</sup> Calculated by: Economic Indicators. Monthly Statistical Bulletin. December 2020. Pp. 182–183. Arrival Data.

<sup>34</sup> Calculated by: Economic Indicators. Monthly Statistical Bulletin. December 2020. p. 176.

<sup>35</sup> Calculated by: Economic Indicators. Monthly Statistical Bulletin. December 2020. p. 184.

Amid the pandemic it is difficult to predict the further development of the economic situation in Indonesia. However it is already clear that some of the Indonesian leadership's ambitious plans in the transport sector will be reconsidered and some of the most expensive projects may even be frozen. A prolonged socio-economic crisis is very likely. Therefore how quickly the country recovers from the COVID-19 pandemic and how effectively the authorities cope with its consequences will largely determine the further development of the country's economy and transport in particular.

## References

1. Indikator Ekonomi Desember 2020/ Economic Indicators December 2020. Buletin Statistik Bulanan / Monthly Statistical Bulletin. Jakarta, 2021.
2. Statistik Indonesia 2021 / Statistical Yearbook of Indonesia 2021. Jakarta, 2021.
3. Akimov A.V. Maritime Transport in Asia: A Brief Statistical Essay. Eastern Analytics. Issue 3, 2020. Moscow, Institute of Oriental Studies, pp.15-27.
4. Efimova L.M. Indonesia's "Maritime World Fulcrum" and China's "Maritime Silk Road". MGIMO Review of International Relations. Moscow 2015;(6(45)), pp.196–204.

## Electronic sources

1. 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>
2. CIA World Factbook. Indonesia. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/id.html>
3. Coronavirus. Indonesia. <https://www.worldometers.info/coronavirus/country/indonesia/>.
4. Indonesia to Build 3000 Km Toll Roads Until 2024. <https://theinsiderstories.com/indonesia-to-build-3000-km-toll-roads-until-2024/>
5. Jakarta to Bandung High-Speed Rail. <https://www.railway-technology.com/projects/jakarta-to-bandung-high-speed-rail/>
6. 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>
7. Length of roads in Indonesia in 2019. <https://www.statista.com/statistics/978198/indonesia-length-of-streets-by-type/>
8. List of airlines of Indonesia. [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_airlines\\_of\\_Indonesia](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_airlines_of_Indonesia)
9. List of airports in Indonesia. [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_airports\\_in\\_Indonesia](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_airports_in_Indonesia)

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

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

**Chesnokova S.** – Research Associate,  
Economic Research Department, IOS  
RAS, Moscow, Russia.

**Чеснокова Светлана Викторовна** –  
научный сотрудник Отдела  
экономических исследований ИВ РАН,  
Москва, Россия

Научная статья

DOI: 10.31696/2227-5568-2021-04-074-094

## БЕЖЕНЦЫ КАК НЕГОСУДАРСТВЕННЫЕ ИГРОКИ: ИРАКСКИЙ КУРДИСТАН И МИГРАЦИОННЫЙ КРИЗИС (НА ПРИМЕРЕ ПРОВИНЦИИ ДОХУК)

Вертяев Кирилл Валентинович<sup>а</sup>

а – Институт востоковедения РАН, Москва, Россия

а – kitezkh@mail.ru. ORCID: 0000-0003-3533-3684

**Аннотация.** В статье рассматриваются возможные предпосылки миграционного кризиса, который стал актуальным в связи с наплывом в Беларусь к границам ЕС нелегальных иммигрантов из Иракского Курдистана во второй половине 2021 г. На примере провинции Дохук, ставшей основным источником, откуда осуществлялись попытки нелегальной иммиграции, были изучены основные характеристики формирования в Дохуке «котла» из беженцев и внутренне перемещенных лиц (ВПЛ) в связи с дестабилизацией в Сирии и Ираке начиная с 2014 г. Автор использует модель «центра-периферии», где в качестве центра притяжения нелегальных мигрантов из Курдистана выступает теперь ЕС, а «белорусский» миграционный кризис становится маркером того, что беженцы превращаются в негосударственных акторов со своей повесткой, используя новые политические возможности для иммиграции в страны ЕС. При этом региональное правительство Иракского Курдистана (KRG) также использовало фактор беженцев в Иракском Курдистане для расширения пространственного контроля и границ автономии. Размещение беженцев стало основным алиби для построения собственной системы государственной безопасности Иракского Курдистана, что потенциально могло задушаться, как создание независимого государства. Это иногда вызвало разночтения в понятиях беженец и ВПЛ, что с одной стороны говорит о мощной роли беженцев в формировании и усилении курдского этно-национального партикуляризма, но при этом приводит к актуализации целого ряда пуш-факторов, в основном экономических, воздействующих на интенсификацию нелегальной миграции из Иракского Курдистана в Европу.

**Ключевые слова:** беженцы, Иракский Курдистан, миграционный кризис, ВПЛ, Дохук, мигранты, Ирак

Original article

## RUSSIA AND THE NORTHEAST ASIA NUCLEAR WEAPON FREE ZONE PROSPECTS: THE NORTH KOREA CHALLENGE

Kirill Vertyaev<sup>а</sup>

а – IOS RAS, Moscow, Russia

а – kitezkh@mail.ru. ORCID: 0000-0003-3533-3684

**Abstract.** The article studies the possible prerequisites for the migration crisis, which became relevant in connection with the influx of illegal immigrants from Iraqi Kurdistan to the EU borders in the second half of 2021. Using the example of the Dohuk province, which has become the main source of illegal immigration it can be featured as “cauldron” of refugees and internally displaced persons (IDPs) as a result of the destabilization in Syria and Iraq since 2014. The author uses the “core-

periphery" model, where the EU now as a «core of attraction» for illegal migrants from Kurdistan, and the "Belarusian" migration crisis has become an important marker of the refugees turning into non-state actors with their own agenda, using new political opportunities for immigration to EU countries. At the same time, the regional government of Iraqi Kurdistan (KRG) used the refugees in Iraqi Kurdistan to expand its spatial control and forming borders of the autonomy. The displacement of the refugees has become the main alibi for building Iraqi Kurdistan's own state security system, which could potentially be assumed as creation of an independent state. This sometimes caused discrepancies in the concepts of refugees and IDPs, which, on the one hand, shows the powerful role of refugees in the formation and strengthening of Kurdish ethno-national particularism, but at the same time leaves much space to the actualization of push-factors, mainly economic, affecting the intensification of illegal migration from Iraqi Kurdistan to Europe.

**Keywords:** refugees, Iraqi Kurdistan, migration crisis, IDPs, Dohuk, migrants, Iraq

В 2021 г. произошло знаковое медийное событие: на Олимпиаде в Токио впервые выступила отдельная команда беженцев под своим собственным флагом. Этот жест МОК стал как минимум свидетельством возрастающей актуальности проблемы беженцев, а также лиц без гражданства на фоне нарастающего гуманитарного кризиса в отдельных странах Ближнего Востока и Африки с последующим воздействием его на европейские страны – как входящие в ЕС, так и находящиеся за его пределами (Беларусь, Албания, Северная Македония, Сербия). Потоки нелегальных иммигрантов стали фактором резкого осложнения межгосударственных отношений ряда европейских стран, в первую очередь – Беларуси с Польшей и Литвой.

Насколько уместно здесь говорить о том, что беженцы становятся заложниками интересов внутренних политических игроков, под которыми подразумеваются ближневосточные соперничающие политические силы, а также другие государства или их политические режимы? Не являются ли беженцы, имеющие собственную повестку дня, новыми негосударственными акторами, формируя собственную повестку со своими мобилизационными возможностями, будучи «несуверенными единицами, которые обладают существенной мобилизационной социальной силой и влиянием как на национальном, так и международном уровне»? [Nonstate Actors, 2007].

Негосударственные акторы, которые не относятся к надгосударственным транснациональным организациям, остаются во многом наследниками биполярного мира, будучи инструментально рассматриваемыми со стороны соперничающих сторон, находясь при этом в поисках внешнего покровительства для достижения своих целей. При этом «безгосударственность» таких антисистемных игроков как беженцы, нелегальные иммигранты или лица без гражданства, не исключает их связей с различными государственными структурами и поддержку их со стороны последних. Беженцев можно рассматривать как группы, сложившиеся на основе общей идентичности и социальной принадлежности, тяготеющие к созданию жестко не связанных коалиций для достижения своих целей. Такие объединения остаются хрупкими и при первой же возможности рассыпаются для создания мень-



шей, но более сплоченной и эффективной коалиции, чаще всего основанной на этно-конфессиональном партикуляризме.

Понятие «беженец» включает несколько категорий: собственно беженец, вынужденный экономический мигрант (или настроенный на трудовую деятельность беженец), а также внутренне перемещенные лица (ВПЛ) в границах одного государства. Согласно определению ООН, беженцем является любое лицо, которое в силу вполне обоснованных опасений стать жертвой преследований по признаку расы, вероисповедания, гражданства, принадлежности к определенной социальной группе, политических убеждений или сексуальной ориентации и находится вне страны своей гражданской принадлежности и не может пользоваться защитой этой страны или не желает пользоваться такой защитой вследствие таких опасений. [International Instruments. 2004. pp. 361–364]. Следует отметить, что особую категорию представляют беженцы и ВПЛ в результате стихийных бедствий, например, в Демократической Республике Конго в результате извержения вулкана Ньирагонго в мае 2021 г.

Определение термина «беженец» можно найти в Конвенции ООН о статусе беженцев 1951 года, в региональных документах по беженцам, в Уставе Управления Верховного комиссара ООН по беженцам (УВКБ), а также в Протоколе о статусе беженцев 1967 г., который расширил определения и права беженцев с целью более справедливой инклюзивности<sup>1</sup>. Юридически согласованного определения же мигранта не существует, однако Организация Объединенных Наций определяет мигранта как «лицо, проживающее в чужой стране в течение более одного года, независимо от причин миграции (добровольных или недобровольных) и методов миграции (легальных или нелегальных)»<sup>2</sup>. Сейчас международно-правовые основы прав беженцев определяются со ссылкой на Конвенцию 1951 года и Протокол ООН о статусе беженцев 1967 года. В этих документах подчеркивается целый ряд важных прав беженцев, они также изложены в международных конвенциях о защите их прав в других международных документах, таких как право на невысылку, право на отсутствие наказаний за незаконный въезд, право беженцев на жизнь, на физическую безопасность, на доступ к продуктам первой необходимости, право на единство семьи, право на образование, доступ к правосудию, трудоустройство и другие основные свободы.

Как показали события в Европе, беженцы используют третьи государства как «плацдарм» для достижения своих целей. Пример Турции, Беларуси и других стран, граничащих с ЕС, был бы здесь уместен. В этом случае беженцы и нелегальные мигранты, по сути, выступают в качестве негосударственных игроков, действующих в тени государства-медиатора (state-shadow actors), а зачастую и сами будучи используемы ими, и, если

<sup>1</sup> Протокол, касающийся статуса беженцев. 31 января 1967 г URL: [un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/refugees\\_prot.html](https://un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/refugees_prot.html) (дата обращения: 15.11.2021)

<sup>2</sup> [refugeesmigrants.un.org/ru/definitions](https://refugeesmigrants.un.org/ru/definitions) (дата обращения: 15.11.2021)

следовать типологии И. Звягельской, относятся к мирным движениям [И. Звягельская. 2019. 161]. Однако для достижения своих целей эти акторы способны прибегать к насилию, и это наглядно было видно при штурме беженцами польской границы в Беларуси в ноябре 2021 г, что привело к столкновениям как с польскими, так и с белорусскими пограничниками. Формирование движения беженцев, нелегальных иммигрантов обосновано экономической слабостью государства, неспособного обеспечить безопасность или экономическую стабильность как собственных граждан, так и беженцев или ВПЛ, находящихся на его территории, которые в свою очередь ищут возможности найти прибежище в приемлемых условиях в государстве-хосте, подобно тому, как при других обстоятельствах они искали бы возможности присоединиться к любым, даже самым радикальным силам, ассоциация с которыми дает им надежду на защиту.

Следуя типологии, предлагаемой В. Наумкиным и В. Кузнецовым, беженцев и нелегальных мигрантов можно определить в качестве государствоцентричных игроков, которые не будучи связанными с конкретными правительствами или даже находясь в противостоянии с ними, сохраняют государствоориентированное поведение, ища защиту и покровительства у государства-хоста. К их числу относится локальный криминалитет, осуществляющий или стимулирующий людскую контрабанду и обладающий трансграничными связями, которые действуют «в тайниках общественной жизни, куда не заглядывает “око государево”» [В. Наумкин, В. Кузнецов, 2020, с 109]. Однако специфика различий между беженцами, нелегальными мигрантами и внутренне перемещенными лицами здесь остается актуальной, и наиболее заметной она становится при изучении кейса Иракского Курдистана.

### ***Нелегальные иммигранты из Иракского Курдистана: новые вызовы***

Во второй половине 2021 года приграничный регион между Беларусью, Польшей и Литвой стал новым центром европейского миграционного кризиса. В окрестностях белорусского города Гродно, всего в двадцати километрах от польской границы, во временном лагере собрались до 5 тыс. беженцев и мигрантов в основном из Иракского Курдистана, Сирии, а также других районов Ирака и Афганистана. Добираясь с Ближнего Востока, они использовали Минск как авиационный хаб для дальнейшего наземного передвижения в сторону польской границы с целью попасть в ЕС, чаще всего – в Германию.

Новой актуализации фактора беженцев в Европе способствовало массовое появление нелегальных иммигрантов с Ближнего Востока и на белорусско-литовской границе в июне-августе 2021 г. Как и в ноябре, многие из них прибыли из Иракского Курдистана (ИК) – автономного региона в составе федеративного Ирака, причем больше всего их было из провинции Дохук. Этот наплыв может свидетельствовать о социально-экономических проблемах указанного региона на фоне гуманитарного кризиса,

вызванного перемещением в Дохук начиная с 2014 г. беженцев из Сирии и ВПЛ из Ирака из провинций Ниневийя, Аль-Анбар, Салаххадин в количестве ок. 700 тыс. чел, а также гуманитарно-экономическим кризисом, разразившимся в Иракском Курдистане в связи с эпидемией Covid-19.

Запрет на авиасообщение с Беларусью, введенный со стороны ЕС после ареста в мае 2021 г. в минском аэропорту оппозиционного блогера, привел к переориентации авиационного сообщения и международного воздушного пассажиропотока Минска на Стамбул, Анкару, Дубай. Именно аэропорты этих стран стали одними из основных иностранных хабов для местного авиаперевозчика «Белавиа». Это вызвало рост потока беженцев и экономических мигрантов с Ближнего Востока, Афганистана и Африки в Беларусь с целью нелегальной иммиграции в страны ЕС. Этот процесс стимулирует теневой рынок контрабандистских услуг, налаженных связей по экспорту мигрантов, существовавший в странах Европы, Ближнего Востока и даже в Австралии как минимум с 2015 года. [McAuliffe, 2017, p. 117].

Источником недовольства нелегальными иммигрантами условиями своего проживания (для иракских ВПЛ и сирийских беженцев – временного проживания) оставалась безработица, отсутствие социальных гарантий и экономических перспектив в указанном регионе. В результате сильнеешего финансово-экономического кризиса, охватившего ИК вскоре после проведения ни кем не признанного референдума о независимости в сентябре 2017 г., а также на фоне продолжающихся политических споров регионального правительства Иракского Курдистана (KRG) с Багдадом по поводу распределения доходов от продажи нефти, зарплаты госслужащих здесь сократились вдвое, а иногда и на 75%, а прибывшие сюда беженцы из Сирии и ВПЛ из Ирака легли тяжелым бременем на экономику автономии.

И хотя изучение нынешних экономических проблем ИК, заставляющих как беженцев из лагерей в Дохуке, так и собственно иракских граждан, включая ВПЛ, искать родственников и друзей в Европе с целью получения там вида на жительство, не является предметом данной статьи, нельзя не отметить, что несмотря на потерю в 2017 г. Киркука из-под юрисдикции Регионального правительства Курдистана (KRG), ИК как автономия в составе федеративного Ирака остается богатым нефтеносным регионом. Нельзя не отметить, что экономические проблемы региона во многом проистекают из-за неэффективности управления и неразрешенности целого ряда аспектов правового и хозяйственного устройства Иракского Курдистана в составе Ирака, что сказывается на отсутствии должного реагирования на гуманитарно-экономические вызовы, при том, что с вызовами военными, связанными с противостоянием с ИГИЛ (запрещена в РФ), Иракский Курдистан с помощью собственных военных сил («пешмерга») успешно справлялся.

Социально-экономические диспропорции развития «курдских окраин» во всех государствах, разделивших этнический Курдистан, делают здесь

весьма актуальной теорию М. Хетчера о «внутреннем колониализме», сформулированную им в 1975 г. и находящую свою поддержку в работах турецкого исследователя И. Бешикчи [M. Hetcher, 1975; İ. Beşikçi, 1969, 2013]. Их подход говорит о том, что зачастую экономические диспропорции в развитии отдельных регионов, которые совпадают с расселением этнически или конфессионально самобытного населения, отличного от титульного, с одной стороны ведут к актуализации сепессионистских настроений в этом обществе, но при этом же являются постоянным источником трудовой миграции из отсталой периферии в центр. На наш взгляд, в качестве центра в рамках такой всеобъемлющей экономической модели «центра-периферии» здесь может выступать и ЕС, как центр притяжения и наиболее экономически развитый регион для трудовых мигрантов. Так, А. Сарабьев предлагает использовать понятия пул-факторов и пуш-факторов, влияющих на желания нелегальных иммигрантов покинуть страну своего проживания или временного пребывания, и, наоборот, привлекающих их в гостевой стране (host country) [А. Сарабьев, 2020, с. 205].

Принимая во внимание выводы Бешикчи [Beşikçi, 2013, pp. 241–243], можно увидеть, что экономические диспропорции становятся основным источником миграции активного населения не только в центры государств, разделивших этнический Курдистан, но и в страны ЕС и другие страны, которые тоже можно рассматривать в качестве экономического центра (центра притяжения, тур. «cazibe merkezi») для нелегальных иммигрантов.

При оценочных цифрах «курдофонов» в 35–40 млн за пределами Курдистана проживают до 8 млн курдов, около 17 млн курдов проживают в Турции, более 5 млн в Иране и 2,5 млн в Сирии. По нашим оценкам численность курдов такова: здесь проживают оценочно 5,5 млн курдов, из них 3,5 млн говорят на курманджи, 630 тыс. на сорани, 484 тыс. являются езидами, 30 тыс. курдов представляют племена херки, 30 тыс. говорят на горани. Как указывалось выше, около 700 тыс. – это беженцы из Сирии и из центрального Ирака, проживающие более 7 лет в Иракском Курдистане в 17 лагерях для беженцев и ВПЛ. За исключением части езидов, большинство из них с точки зрения своей этнической и/или национальной идентичности ассоциируют себя с курдами. Также среди беженцев в ИК немало и арабов-суннитов из провинций Ниневия, аль-Анбар, Салахаддин. В дополнение к вышеизложенному провинцию Дохук переселились курдские беженцы из Киркука, когда после 16 октября 2017 года Региональное правительство Курдистана (KRG) потеряло над ним контроль и Киркук перешел под власть центрального правительства в Багдаде.

Эта проблема усугубляется тем, что в последние годы конфликт и связанное с этим перемещение сирийцев увеличило риск новых случаев появления лиц без гражданства – тех, например, кто родился в соседних принимающих государствах и не может установить легальную связь

с Сирией. [Th. McGee, 2016, pp 6–8]. Также эта проблема имеет свою специфику, которая заключается в том, что в Сирии до начала гражданского конфликта в 2011 г. существовали свои собственные категории беженцев и лиц без гражданства: это палестинские беженцы и курды без гражданства («аджаниб» и «мактумин» – «иностранцы» и «скрытые курды») – в основном живущие в провинции (мухафазе) Аль-Хасака. В результате исключительной переписи населения, проведенной сирийским правительством в 1962 году, около 120 000 курдов проживающие в Аль-Хасаке на северо-востоке страны в одночасье стали лицами без гражданства: те, кто участвовал в переписи 1962 г., но смог убедить власти, что они проживали в Сирии до 1945 г., на основании чего считаются «аджаниб» (буквально «иностранцы»). Таким образом, часть сирийских курдов признаны иностранцами, а часть просто не участвовала в переписи или была из нее исключена по иным причинам («мактумин»). Это происходило в контексте подъема панарабского национализма как дискриминационная мера в рамках всеобъемлющей кампании арабизации, которая проводилась в Сирии в 60–70-е годы. В отличие от палестинских беженцев, курды без гражданства из мухафазы Аль-Хасаки были лишены многих основных прав в Сирии, включая свободу передвижения, трудоустройства, доступа образованию и здравоохранению, а также владению собственностью. [Z. Albarazi 2013. pp 28–30]. Из-за наследственного характера категорий «аджаниб» и «мактумин» количество курдов без гражданства в Сирии до конфликта оценивалось по разным подсчетам примерно в 300 000 человек.

Однако в апреле 2011 года на фоне антиправительственных демонстраций был издан указ президента Сирии № 49 с целью натурализации «иностранцев» из Аль-Хасаки и предоставления им сирийского гражданства. К середине 2013 года около 104 000 курдов получили гражданство Сирии. Помимо того, что положения Указа № 49 прямо не охватывают натурализацию курдов-«мактумин», некоторые «аджанибы» имеют проблемы в вопросе натурализации, когда не могут обратиться в государственные органы, находясь за пределами Сирии. По последним оценкам ООН, существует около 160 тыс. сирийцев без сирийского гражданства, подавляющее большинство которых являются курдами.

### **Статистические данные по беженцам в провинции Дохук Иракского Курдистана**

Как уже отмечалось, в 2014 г. Иракский Курдистан и в особенности провинция Дохук столкнулись с серьезным гуманитарным кризисом. Бежавшие от преследования ИГИЛ (запрещена в РФ) и гражданской войны в Сирии граждане Ирака и Сирии рассредоточились в 23 лагерях для беженцев, а также в городском и сельском жилом секторе на территории автономии. По словам губернатора провинции Дохук Ферхада Атруши, «правительство Дохука оказывало поддержку перемещенным семьям с целью создания здоровой среды, доступа к источникам информации и основным услугам



в условиях достоинства, комфорта и приватности. При этом большинство перемещенных лиц живут в городах и жилых комплексах по всему Дохуку, где они получают доступ к воде, муниципальным услугам, здравоохранению, образованию, электричеству, магазинам и другим услугам, также, как и другие жители Дохука» [IDPs and Refugees in Duhok Governorate. 2018, p. 1].

Около 90% курдов-езидов, бежавших в 2014 г. из провинции Санджар во время наступления ИГИЛ проживают в лагерях для ВПЛ. В результате наступления сил псевдохалифата ИГИЛ (ИГ) в июне-августе 2014 г. количество внутренне перемещенных лиц в Ираке достигло 3 млн чел, а самого высшего показателя – 3,4 млн – эта цифра достигла в марте 2016 года. Они стали довеском к тем ВПЛ, которые были переселены в Иракский Курдистан в период нестабильности в Ираке 2006–2013 гг. На провинцию Дохук пришлось при этом около 600 000 ВПЛ из соседней иракской провинции Ниневия: городов Мосул, регионов Зуммар и Синджар, а также из провинций Аль-Анбар и Салахаддин. Более значительное число арабов-суннитов из провинции Аль-Анбар, а также христиан из Ниневии было сосредоточено в Эрбиле.

Первая волна беженцев пришлась на 10 июня 2014 г, когда силы ИГИЛ захватили Мосул, и из него бежали около 20 тыс. семей, большинство из которых были арабы-сунниты, а также езиды и христиане. При этом семьи из Мосула предпочитали селиться в городском секторе и даже арендованном жилье, избегая поселения в лагерях для беженцев. Вторая волна беженцев из Ниневии пришлась на начало августа 2014 г, когда убежища на территории Иракского Курдистана стали искать уже 80 тыс. семей из Синжара и Зуммара. Причем большинство из них были езиды и христиане. Беженцы размещались в недостроенных или заброшенных зданиях, школах, очень часто при отсутствии элементарных удобств и санитарных норм. На 2019 год 43% перемещенных внутри Ирака лиц (ВПЛ), находящихся в Иракском Курдистане, проживали в лагерях, в то время, как 57% из них предпочитали жить «вперемешку» с местным населением в городской или сельской черте. Всего на территории Иракского Курдистана было создано 34 лагеря для ВПЛ: 23 в Дохуке и 11 в Эрбиле и прилегающих территориях и всего на территории автономии на конец 2017 г. проживали 241 тыс. ВПЛ. В остальных частях Ирака был создан 41 лагерь для ВПЛ, где проживали около 300 тыс. человек. Согласно правительственному циркуляру Ирака, лагерь определяется как «средство временного размещения как минимум 1000 человек, расположенное в открытой местности (поле)» [IDPs and Refugees in Duhok Governorate. 2018, p. 10]. Как указывалось в отчете по ситуации с ВПЛ в Дохуке, «виду того, что большая часть ВПЛ располагались вне лагерей – в городском и сельском секторе, это затрудняло возможность отслеживания нужд и вызовов внутренне перемещенных лиц во время их пребывания в Иракском Курдистане» [там же, p. 13].

Таблица 1

**Общая численность ВПЛ и лагерей на территории Иракского Курдистана**

Регион	Количество лагерей	количество ВПЛ (чел)
Дохук	23	168972
Эрбиль	7	54365
Сули	4	18025
Другие части Ирака	41	330394
Всего в Ираке	75	571756

Источник: IDPs and Refugees in Duhok Governorate.Profile and General Information. Annual Report, 2018

Помимо ВПЛ, то есть вынужденных мигрантов внутри государства, провинция Дохук стала прибежищем и для сирийских беженцев, в большинстве своем – курдов из мухафазы аль-Хасака, некоторые из них до сих пор оставались сирийцами без гражданства («аджниб» или «мактумин»). Всего соседние с Сирией государства предоставили кров нескольким миллионам сирийских беженцев, что делает сирийский миграционный кризис крупнейшим со времени создания в 1951 г. Комиссариата ООН по правам беженцев, а гражданская война в Сирии стала источником крупнейшего в современной истории миграционного кризиса, затронувшего как соседние с Сирией страны, так Европу и другие континенты. Распределение сирийских беженцев в соседних с Сирией странах по данным ООН можно суммировать следующим образом (табл. 2):

Таблица 2

**Общая численность сирийских беженцев в соседних с Сирией государствах (2021 г.)**

Страна	Число сирийских беженцев
Турция	3,6 млн
Ирак	242 тыс
Ливан	865 тыс
Иордания	661 тыс
Египет	130 тыс

Источник: [www.data2.unhcr.org/en/situations/syria/location/6](http://www.data2.unhcr.org/en/situations/syria/location/6)

Согласно мониторинговому проекту, который был создан при участии Фархада Хосрави, курдско-американского предпринимателя, более 2 миллионов человек бежали в Иракский Курдистан, покинув свои дома из Сирии и Ираке<sup>3</sup>. По сообщению интернет-издания «The Telegraph» от 29 ноября 2014 года, в результате вторжения террористическая группировки ИГИЛ в некоторые иракские города, в частности, в Мосул и Синджар, около 700 000 иракцев были перемещены внутри страны и оказались в Кур-

<sup>3</sup> Kurds & the Refugee Crisis. <https://thekurdishproject.org/infographics/kurds-and-the-refugee-crisis/>



дистане<sup>4</sup>. В отчете, опубликованном 29 мая 2017 года на веб-сайте Voca1, упоминалось, что 339 639 беженцев из Сирии живут в ИК, где они «находятся под защитой и свободно живут в условиях безопасности, получая равные возможности трудоустройства от регионального правительства Курдистана (KRG) в рамках программы «Добро пожаловать, беженцы»<sup>5</sup>.

По разным оценкам, около 97% всех сирийских беженцев, иммигрировавших в Ирак, оказались в Иракском Курдистане. По обобщенным данным на август 2021 г. в Иракском Курдистане сирийскими беженцами являлись 248 721 чел или 75 083 семей. Первая группа оказалась в ИК в начале марта 2012 года. Вторая волна сирийских беженцев пришлась на начало 2013 г., а самая крупная – третья волна прибыла сюда в августе того же года. Большинство – это курдские беженцы из Аль-Хасаки и Алеппо. Если в Дохуке большинство сирийских беженцев размещены в лагерях (68%), то в Эрбиле и Сулеймании – в городском и сельском жилом секторе (около 75%). Вся инфраструктура и базовые удобства для беженцев в лагерях были обеспечены региональным правительством и Комиссариатом ООН по делам беженцев при незначительном участии других сторон.

Таблица 3

**Распределение беженцев из регионов Сирии  
в регионах Иракского Курдистана (% , август 2021)**

	Аль-Хасака	Алеппо	Дамаск	Ракка
Эрбиль	24,5	18,0	3,6	3,9
Дохук	30,8	3,3	5,0	0,2
Сулеймания	2,7	6,8	0,3	0,8

На этой таблице заметно, что основная масса сирийских беженцев в Иракском Курдистане – это тоже курды, беженцы из Аль-Хасаки, где с 1962 г. проживали курды без гражданства, а также из курдских районов Алеппо, перешедших в 2017 г под контроль правительственных войск Сирии. Согласно принятой в Дохуке квалификации, ВПЛ разделяются на тех, кто прибыл в ИК до июня 2014 г. из других частей Ирака без размещения в лагерях и тех, кто появился здесь после, в том числе и размещенные в лагерях для беженцев. Общая картина размещения сирийских беженцев в ИК сейчас такова: в Эрбиле это лагеря Куштаппа, Басирма, Кавергоск, Дарашакран, в Дохуке – Домиз-1, Домиз-2, Акра и Гавелан, а также лагерь Арбат в Сулеймании. На территории ИК проживали также сирийские беженцы, оказавшиеся здесь еще до 2011 г, т. е. то дестабилизации и гражданской войны в Сирии. Так, на территории провинции Дохук

<sup>4</sup> Williams, Sally. Inside the refugee camps of northern Iraq. 2014, November 29 URL: <https://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/islamic-state/11260461/Exclusive-Inside-the-refugee-camps-of-northern-Iraq.html> (дата обращения: 15.11.2021)

<sup>5</sup> Amin, Diyar. Kurdistan Region- Heaven for Refugees. May 29, 2017. URL: <https://www.vocaleurope.eu/iraqi-kurdistan-heaven-refugees> (дата обращения: 15.11.2021)

их проживало 6192 чел. Как показывает практика, большинство сирийских беженцев предпочитают селиться в лагерях за счет правительства, однако региональное правительство не может разместить их в лагерях ввиду их недостаточности. При общей численности местного населения в провинции Дохук 1,5 млн чел, количество ВПЛ и сирийских беженцев составляет здесь 544966 и 71659 чел. соответственно. [IDPs and Refugees in Duhok Governorate. 2018, pp. 14–15].

96% ВПЛ, размещенных в провинции Дохук, являются беженцами из иракской Ниневии. Почти все – из населенных пунктов Синджара, а также Мосула. Езиды составляют здесь 90,1% всего населения лагерей ВПЛ, в то время как в 2016 г. они составляли 79%. Рост процентного соотношения езидских беженцев после первой волны августа 2014 года пришелся на вторую половину 2017 г, когда в места своего проживания из лагерей вернулись арабы и шабаки (курды-шииты) и их число среди ВПЛ в лагерях резко уменьшилось с 4% до 1,6%. При этом количество христиан, бежавших из Мосула и проживавших в лагерях ВПЛ на территории ИК, было крайне низким: 0,1%. Число курдов-суннитов в лагерях составляло 6,5% в 2017 г. и имело склонность к уменьшению.

Концентрация езидов из числа ВПЛ высока в лагерях, примыкающих к границам региона Ниневии и местам их компактного проживания – в лагерях Шария, Ханки, Эсьян, Баджид Кандаля (1, 2). Как видно из приведенных данных, провинция Дохук оказалась наиболее подверженной воздействию миграционного кризиса регионом, оказавшимся под ударом сразу нескольких последовательных волн беженцев из Сирии начиная с 2011 г, и ВПЛ из иракской Ниневии после наступления сил ИГИЛ (ИГ) в июне-августе 2014 г.

Таблица 4

**Этноконфессиональный состав внутренне перемещенных лиц, проживающих в лагерях в регионе Дохук Иракского Курдистана (2018 г)**

Этно-конфессиональные группы	Численность ВПЛ (чел), проживающих в лагерях	%
Курды-езиды	152808	90,1
Христиане	154	0,1
Курды-сунниты	10726	6,5
Арабы-сунниты	2471	1,6
Туркоманы-сунниты	354	0,2
Курды-шииты (шабаки)	2245	1,4
Туркоманы-шииты	168	0,1
Арабы-шииты	11	0
Другие	35	0
Всего	168972	100

Источник: IDPs and Refugees in Duhok Governorate. Profile and General Information. Annual Report, 2018

Важным показателем является доля распределения ВПЛ в Дохуке по лагерям и по городскому и сельскому жилому сектору. Это может быть отнесено к воздействию таких факторов, как социальные связи, культурный бэкграунд, экономические цели и финансовые возможности беженцев итд.

Таблица 5

**Численность ВПЛ, проживающих в городском и сельском жилом секторе Иракского Курдистана (2018 г.)**

Этноконфессиональные группы	Численность ВПЛ (чел), проживающих в городском и сельском жилом секторе Иракского Курдистана	%
Курды-езиды	105772	44
Христиане	9158	4
Курды-сунниты	84768	35,6
Арабы-сунниты	22174	9,4
Туркоманы-сунниты	1265	0,6
Курды-шииты (шабаки)	9016	3,7
Туркоманы-шииты	542	0,2
Арабы-шииты	173	0,1
Другие	5614	2,4
Всего	238482	100

Источник: IDPs and Refugees in Duhok Governorate. Profile and General Information. Annual Report, 2018

Исходя из данных таблиц видно, что курды-езиды в Дохуке составляют 90,1% всех лиц, проживающих в лагерях, в то время как доля езидов, проживающих в городском и сельском секторе, в том числе и арендуемом, составляет 44%.

После освобождения Мосула от ИГИЛ туда из Дохука стали возвращаться в основном мусульмане из числа ВПЛ (арабы-сунниты и курды-шииты). При этом подавляющее большинство езидов отказывается возвращаться в Синджар, который остается спорной территорией и пребывает под соперничающим контролем со стороны сразу четырех сил: правительства в Багдаде, шиитского ополчения, сторонников Рабочей партии Курдистана (запрещена в Турции) и Регионального правительства Курдистана (KRG). На август 2017 г. всего из Иракского Курдистана домой вернулись около 2 млн ВПЛ, однако процесс возвращения оказался в заложниках непростой политической ситуации в стране. Территории, изначально захваченные ИГИЛ, а затем освобожденные пешмерга, остаются спорными между Эрбилем и Багдадом. Часть арабов не желает покидать ИК и стремится использовать его как базу для нелегальной иммиграции в Европу (или уже сделала это). На принятии решения об иммиграции в Европу сказывается состояние неуверенности в перспективах беженцев пребывания в Иракском

Курдистане. Как показала в своем полевом исследовании 2017 года группа ученых из университета Салахаддин в Эрбиле, незащищенность, а также различия в этнической принадлежности, религии или языке не являются определяющим фактором эмиграции, ее драйвером. С другой стороны, само чувство неуверенности основано на предыдущем опыте насильственного или вынужденного перемещения и политической имплементации категорий этничности, религии или языка. Большинство ВПЛ не приняло своего статус-кво и не отказалось от попыток перемещения (эмиграции) в качестве своей основной реальной и текущей повестки. Это происходит не ввиду воздействия одного отдельного фактора (пуш-фактора), а, скорее, из-за их комбинации, способствующих общей неудовлетворенности пребывания в качестве ВПЛ на территории Ирака [K. Palani, I. Constantini, 2017, pp. 27–32].

Стоит добавить, что на фоне проведенного в сентябре 2017 года референдума о независимости Иракского Курдистана многие ВПЛ из Ирака на бытовом уровне могли восприниматься как беженцы, что с одной стороны способствовало их защите как беженцев со стороны KRG (при этом международные организации продолжали их считать ВПЛ), с другой стороны создавало им как беженцам сложности с натурализацией внутри гипотетического курдского государства. Так, многие ВПЛ сравнивали пребывание в Иракском Курдистане с «тюрьмой», отсутствием привязанности к этой территории как к родине (особенно у иракских беженцев из Ниневии и других провинций за пределами ИК). Так, цитированные выше авторы упоминают о том, что шабаки (курды-шииты) зачастую воспринимают свою идентичность как шабакскую, а не курдскую, выступая против натурализации в Иракском Курдистане, продолжая считать себя ВПЛ. По словам одного из арабских ВПЛ в Эрбиле, приведенным в исследовании, «они» (т. е. KRG, К.В) не позволяют ВПЛ остаться здесь, в лучшем случае им придется создать отдельный арабский анклав в Эрбиле для этого». [K. Palani, I. Constantini, 2017, p. 28].

Судя по имеющимся официальным отчетам, власти автономии оказывают беженцам и ВПЛ необходимую помощь. Так, благотворительный фонд Барзани в своем отчете о гуманитарной деятельности, выпущенном в 2016 году, упомянул о предоставлении помощи более чем 1500 беженцам, проживающим в ИК<sup>6</sup>. Предоставленная гуманитарная помощь включала в себя культурные мероприятия, раздачу продуктов питания, предметов домашнего обихода и предметов личного пользования, медицинское оборудование. В отчете новостного агентства «Эмирейтс», опубликованном 13 февраля 2019 года, говорится, что оно оказало помощь примерно 75 000 беженцев из Ирака и Сирии, проживающих в лагерях в Иракском Курдистане. Помощь состояла из предметов первой необходи-

<sup>6</sup> Barzani Charity Foundation. 2016. Humanitarian Activities. URL <https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/NOZ18ZEn.pdf> (дата обращения: 15.11.2021)

мости, таких как обогреватели, одеяла, одежда, детские принадлежности и продукты<sup>7</sup>.

В отчете генерального директора по развитию, координации и сотрудничеству Министерства планирования регионального правительства Курдистана в Ираке, представленного Мустафой Саидом и опубликованном через Ближневосточный центр Лондонской фондовой биржи в июне 2016 года, говорится о 250 000 сирийских беженцев и около 1,5 миллионов иракских ВПЛ, находящихся в Иракском Курдистане (KRI). На их долю пришлось 28% прироста всего населения региона [Mustafa Saaid, Hayder. 2016, p. 13]. По различным оценкам, в Иракском Курдистане в настоящее время (2021 г.) проживают 1 411 314 внутренне перемещенных лица из Ирака и 216 860 сирийских беженцев в провинциях Эрбиль, Дохук и Сулеймания.

Хотя KRG проводило политику гостеприимства по отношению к беженцам, с самого начала гуманитарного кризиса региональное правительство не смогло решить целый комплекс проблем, в том числе и ввиду отсутствия поддержки международного сообщества [Abu Sa'Da, Micaela. 2013, p. 70]. Другой проблемой оставался статус ИК как федерального региона в Ираке, который имел собственные независимые экономические источники для поддержки беженцев в рамках международно признанных стандартов их защиты. При этом бюджет ИК является частью национального бюджета Ирака, в результате чего вынужден определяться и согласовываться с федеральным правительством Ирака.

Гуманитарный кризис был усугублен отсутствием согласованности между KRG и федеральным правительством Ирака по вопросу распределения бюджета ввиду политических разногласий начиная с 2014 года и особенно после референдума о независимости Иракского Курдистана 25 сентября 2017 г. По мнению ряда курдских исследователей, недостаток должного финансирования со стороны Багдада было еще одной проблемой, которая привела к довольно тяжелому и затяжному экономическому кризису в Иракском Курдистане, связанному в основном с задержками зарплат госслужащим на фоне разорения среднего бизнеса в результате пандемии Covid-19. Невозможность выплачивать зарплату своим государственным служащим привела к сокращению KRG заработной платы всех государственных служащих с целью сократить расходы на 15–75 процентов в зависимости от их должности и уровня заработной платы<sup>8</sup>. Возможно, это привело и к свертыванию ряда программ поддержки беженцев.

По мнению депутата иракского парламента С. Шамсулльдина, основной причиной бедности в Курдистане являются неолиберальные реформы, которые региональное правительство проводит под руководством Всемирного банка и Международного валютного фонда в рамках пакета эко-

<sup>7</sup> Emirates News Agency. 75,000 refugees in Kurdish region of Iraq benefit from ERC winter aid appeal. URL: <http://wam.ae/en/details/139530273937> (дата обращения: 18.11.2021)

<sup>8</sup> Hasan Hama, Hawre. Do the people of Kurdistan live in security? URL: [www.opendemocracy.net/en/north-africa-west-asia/do-people-of-kurdistan-live-in-security/](http://www.opendemocracy.net/en/north-africa-west-asia/do-people-of-kurdistan-live-in-security/) (дата обращения: 17.11.2021)

номических реформ KRG. В прошлом, несмотря на коррупцию, население пользовалось субсидиями на топливо, бесплатным здравоохранением и образованием, государственными кредитами на жилищные и сельскохозяйственные проекты, а также «испытывало некий оптимизм благодаря более активной роли парламента и свободной прессе. Теперь это все отошло на второй план»<sup>9</sup>.

В результате воздействия как форс-мажорных, так и закономерных экономических и политических обстоятельств KRG не смогло обеспечить такие условия для собственных граждан, беженцев и ВПЛ, которые являлись бы противодействием пуш-факторам, выталкивающим мигрантов в экономически более развитый «центр» (т. е. ЕС) в качестве нелегальных иммигрантов. Тем не менее, согласно официальным документам, руководство ИК не пренебрегало международными стандартами защиты беженцев, несмотря на то, что сталкивалось с проблемами при их оказании. Учитывая наличие уже повторных нелегальных иммигрантов из Иракского Курдистана в страны ЕС, региональное правительство не смогло выполнить условия статьи 6 (1) (право на труд) и статьи 11 (1) «Международного пакта об экономических, социальных и культурных правах» ООН 1966 г. в отношении беженцев и ВПЛ, который подчеркивает, что «каждый заслуживает адекватной стандартной жизни, включая подходящую пищу, жилище и непрерывное улучшение условий жизни, и пользования наивысшим достижимым уровнем физического и психического здоровья, а также неотъемлемого права на жизнь»<sup>10</sup>.

Согласно информации с официального сайта регионального правительства, оно предоставляло помощь беженцам и ВПЛ на основе их финансовых, логистических и образовательных потребностей. В рамках международных норм оказания помощи беженцам KRG обеспечивала их продуктами питания, жильем, коммунальными услугами (водоснабжением и электроснабжением, канализацией), устройством дорожных покрытий улиц в лагерях, строительством школ, медицинских центров и отделений связи, транспортным обслуживанием, сбором мусора и вывозом его за пределы лагерей. Эта помощь, предоставляемая со стороны регионального правительства, соответствует статье 20 Конвенции 1951 года, в которой говорится, что беженцы имеют право на получение определенных продуктов и услуг первой необходимости. Также помощь, предоставляемая KRG, соответствует статьям 17 и 23 «Гражданско-политического пакта» ООН по делам беженцев, в которых подчеркивается «право на единство семьи и на недопустимость незаконного разъединения родственников» [S. Qader, N. Mohammed, 2020, p. 232].

Что касается финансовых потребностей беженцев и ВПЛ, то согласно официальным источникам, KRG выделило специальный бюджет для бежен-

<sup>9</sup> S. Shamsulddin. Why Iraqi Kurds are heading to Europe. URL: [www.nationalinterest.org/feature/why-iraqi-kurds-are-heading-to-europe](http://www.nationalinterest.org/feature/why-iraqi-kurds-are-heading-to-europe). 13.11.2021 (дата обращения: 19.11.2021)

<sup>10</sup> ohchr.org/Documents/ProfessionalInterest/ICESCR\_ru.pdf (дата обращения: 15.11.2021)



цев, которые испытывают сложности с поиском работы. Региональное правительство также обеспечило наилучшую защиту лагерей беженцев, предоставив транспорт и связь для беженцев, зарегистрировав беженцев и предоставив документы на проживание, а также обеспечив их профессиональными управленческими кадрами для лагерей и зон для приема беженцев [S. Qader, N. Mohammed, 2020, p.239].

Кроме того, KRG выдало беженцам временные виды на жительство, которые обеспечивают свободу передвижения по всем провинциям Курдистана. Указывается, что KRG выполняла условия статей 31 и 33 Конвенции о беженцах и статьи 9 Гражданского и политического пакта 1966 года, которые имеют отношение к обеспечению безопасности беженцев. Что касается учебных пособий, KRG предоставило детям-беженцам доступ к образованию и право на бесплатное образование в государственных школах, как того требует Конвенция о беженцах 1951 года [там же, p. 233].

Другой формой помощи, предоставляемой беженцам, является гуманитарная помощь от сторонних организаций, особенно в рамках программ обеспечения средств к существованию и жилищной помощи. Соответственно, KRG оказало содействие многим международным агентствам в предоставлении помощи убежищам, таким как Датский совет по делам беженцев, Французский Красный Крест, Intersos, Action contre la faim, Международный комитет спасения, Relief World Wide, Норвежский совет по делам беженцев, Peace Winds Japan, Premiere Urgence Aide Medicale Internationale, Qandil Sweden NGO, Un Pontae Per Organization, Консультативная группа по разминированию, MERCY CORPS, Врачи без границ (Франция), Катарское общество Красного Полумесяца, Relief International, Samaritans, Международная организация «Save Children», STEP, Международная организация солидарности, UIMS, War Child UK (региональное правительство Курдистана, 2014 г.) [Qader, Mohammed, pp. 233–234]. Однако при этом между KRG и федеральным правительством Ирака сохраняется напряженность по вопросу привлечения иностранной помощи беженцам напрямую в Иракский Курдистан. Например, УВКБ ООН начало работать напрямую с региональным правительством по согласованию гуманитарного реагирования на ситуацию с другими соответствующими службами ООН.

Если рассматривать беженцев как негосударственных акторов, то можно предположить, что беженцы и нелегальные иммигранты – это социальное движение, которое сформировалось в связи со слабостью и неспособностью государства обеспечить безопасность (в том числе и социально-экономическую) беженцев и ВПЛ, включая все социальные обязательства перед ними. По этой причине незащищенная часть населения вынуждена брать на себя инициативу, легально и нелегально иммигрируя в другие страны, используя для этого самые радикальные методы и способы преодоления государственных границ. По словам депутата парламента Ирака С. Шамсульдина, депортированные из Турции курдские беженцы из Ирака присутствуют



также и в сирийском городе Азас, находящемся под контролем сирийских повстанцев и про-турецких прокси; иракские курды есть также в Ливии, которая после дестабилизации и гражданской войны стала одним источников нелегальной иммиграции в Европу через Средиземное море. Число курдских семей, выезжающих из региона Курдистан в Ираке в Европу растет с каждым днем<sup>11</sup>. Одним из примеров политического давления на страны ЕС в вопросах разрешения проблемы нелегальной иммиграции показало руководство Турции, открыв для беженцев границы с Европой в марте 2020 г. Тогда границу пересекли ок. 76 тыс. мигрантов, что вызвало кризис в отношениях с ЕС, но привело к выделению Турции средств на обустройство иммигрантов на своей территории<sup>12</sup>.

В период дестабилизации в Ираке в 2006–2013 гг страну покинули около 2 млн ее граждан – в основном, в соседние страны: Сирию, Иорданию, Ливан, затем – в европейские страны, в основном через реализуемые серые полукриминальные схемы. Такие же посредники выступили организаторами «туров» в Беларусь из Иракского Курдистана.

Также беженцы как негосударственные акторы, способные оказывать влияние на политические аспекты взаимоотношений не только отдельных стран, но мятежных автономий с государственным центром, используются сепаратистски настроенными элитами и правительством автономного региона для дальнейшего закрепления своего суверенитета. Действительно, для защиты беженцев Иракский Курдистан получил международную гуманитарную поддержку. При этом к 2017 году Пентагон подписал соглашение о предоставлении курдской армии «пешмерга» 415 млн долларов<sup>13</sup>. Размещение беженцев стало основным алиби для построения собственной системы государственной безопасности Иракского Курдистана, что потенциально задумывалось, как создание независимого государства. Однако США после разгрома ИГИЛ фактически прекратили военную и финансовую поддержку ИК; тем не менее, этот опыт раскрывает понимание политической роли беженцев и ВПЛ в борьбе иракских курдов за создание собственного государства.

Руководство Иракского Курдистана тщательно культивировало международный нарратив о гуманитарном кризисе, связанном с беженцами, что поддерживало потребность в укреплении и расширении территориальных границ, рассматривая свои военные интервенции (в частности, в Киркук и Синджар) как часть компании против «морально коррумпированного врага, позиционируя беженцев и их лагеря, как механизмы, которые помогли бы сформировать территориальное видение будущего

<sup>11</sup> S. Shamsulddin. Why Iraqi Kurds are heading to Europe. URL: [www.nationalinterest.org/feature/why-iraqi-kurds-are-heading-to-Europe](http://www.nationalinterest.org/feature/why-iraqi-kurds-are-heading-to-Europe). 13.11.2021 (дата обращения: 19.11.2021)

<sup>12</sup> Как сирийские беженцы переправляются в Европу. 03.03.2020. URL: [www.rbc/photoreport/03/03/2020/5e12db9a79477e96eca211](http://www.rbc/photoreport/03/03/2020/5e12db9a79477e96eca211) (дата обращения: 15.11.2021)

<sup>13</sup> Al Jazeera. US Signs Military Deal with Iraq's Kurdish Fighters. 14 July 2016. URL: [www.aljazeera.com/news/2016/07/signs-military-aid-deal-iraq-kurdish-fighters-160714071048418.html](http://www.aljazeera.com/news/2016/07/signs-military-aid-deal-iraq-kurdish-fighters-160714071048418.html) (дата обращения: 15.11.2021)

курдского государства» [K. Rabaii, 2021, p. 31]. Наиболее наглядным образом это выражалось в интерпретации терминов «беженец» и «ВПЛ», что имеет прямое отношение к видению курдскими элитами границ автономии как государственного образования, когда идентификация перемещенных лиц как беженцев (а не как ВПЛ) имеет решающее значение для гипотетического государства, которое стремится узаконить себя путем установления государственных границ. Автор сам стал свидетелем того, как во время посещения лагеря Шария в Дохуке курдские административные работники лагеря используя на английском термин «беженец» в отношении иракцев, поправляли друг друга и своих международных коллег, когда те использовали термин ВПЛ в отношении лиц, которые прибыли с территорий по ту сторону курдской автономии в Ираке (провинции Ниневия, Аль-Анбар). О том же самом пишет в своем полевом исследовании Кали Рубайи [K. Rubaii. 2021, p. 30]. Несмотря на все свои претензии на независимость, Курдистан не был официально международно-признанным государством со своими границами, поэтому с точки зрения ООН «беженцы» из иракских регионов Ниневии и Аль-Анбар считались ВПЛ. Так, на сайте УВКБ ООН в 2018 было указано, что в Эрбиле проживают 12 000 беженцев и 600 тыс. перемещенных иракцев (т. е. ВПЛ). При этом иракцы из провинции Аль-Анбар сами стремились, чтобы их называли беженцами в Курдистане, поскольку считали, что в этом случае они будут иметь более высокий уровень защиты, в том числе и со стороны международных организаций [там же, 2021, p. 37].

Как отмечает К. Рубайи, с помощью беженцев Иракский Курдистан приступил к реализации пространственного проекта стратегического создания лагерей беженцев, в частности, возле Киркука, когда он еще находился под властью ИГИЛ, в качестве своеобразного форпоста не только его освобождения, но и отторжения от остального Ирака и переподчинения под контроль KRG. [K. Rubaii, 31]. То же самое можно сказать и лагерях вдоль курдской границы с иракской Ниневией. Всего вдоль воображаемых границ автономии с Ираком было размещено от сорока до шестидесяти лагерей беженцев.

По мнению К. Рубайи, по целому ряду признаков, в Иракском Курдистане в период начиная с 2014 г. проводилась политика этнонационального исключения, когда лагеря, в которых проживали курдские и езидские семьи, были лучше оборудованы и оснащены доступом к необходимым ресурсам в сравнении с лагерями ВПЛ из иракской провинции Аль-Анбар. Так, лагеря в Домизе и Шарии уже превращаются в постоянные поселения с элементами городского планирования, постоянными системами водоснабжения и канализации, привлеченными крупными инвестициями с целью более полной интеграции езидских общин в курдское общество. По сути KRG инициировало собственную генеалогию лагерей беженцев, функционирующих в качестве инструментов расширения пространствен-

ного контроля и границ автономии. По мнению К. Рубайи, Отношения KRG с беженцами представляли собой политику, основанную одновременно на защите и насилии над беженцами как риторическом и прагматическом катализаторе геопространственного контроля и/или давления [Rubaii. 35]. Эта политика порождала чувство неопределенности для большого количества беженцев, более семи лет пребывающим на территории Иракского Курдистана.

### **Заключение**

Политика принимающего государства в отношении беженцев зачастую является политическим инструментом для получения дополнительной поддержки извне, оказания давления на соседние государства или расширения собственной территории, что видно как на примере автономного региона Курдистан в составе Ирака, для которого беженцы выступали в качестве одного из инструментов борьбы за полный суверенитет, так и на примере Турции и Беларуси открывших свои границы для беженцев и иммигрантов с Ближнего Востока, стремящихся в Европу, для получения собственных политических дивидендов.

Что касается KRG, то наравномерность обращения с беженцами, которые в общественном сознании иракских курдов ассоциировались как сирийскими беженцами, так к ВПЛ из Ирака, на примере курдов и езидов с одной стороны, и арабов из провинции Аль-Анбар с другой, позволяют говорить о мощной роли беженцев в формировании и усилении курдского этно-национального партикуляризма. По целому ряду косвенных признаков, в Иракском Курдистане в период начиная с 2014 г. проводилась политика этнонационального исключения, когда лагеря, в которых проживали курдские и езидские семьи, например, были лучше оборудованы и оснащены доступом к необходимым ресурсам в сравнении с лагерями ВПЛ из иракской провинции Аль-Анбар. Так, лагеря в Домизе и Шарии уже превращаются в постоянные поселения с элементами городского планирования, постоянными системами водоснабжения и канализации, привлеченными крупными инвестициями с целью более полной интеграции езидских общин в курдское общество. По сути KRG инициировало генеалогию лагерей беженцев, функционирующих в качестве инструментов расширения пространственного контроля и границ автономии. Отношения KRG с беженцами до начала «белорусского» кризиса 2021 года представляли собой политику, основанную одновременно на защите и насилии над беженцами как риторическом и прагматическом катализаторе геопространственного контроля и/или давления.

Однако, как показала позиция США по референдуму о независимости Курдистана в сентябре 2017 г, независимость не была тем, что США или какая-либо иная держава планировали поддерживать в Иракском Курдистане, и помощь оказывалась лишь с целью получения регионального военного преимущества в противостоянии с ИГИЛ. Беженцы в этой ситуа-

ции выступали в качестве общественно приемлемой причины и необходимости финансовой и военной поддержки иракских курдов извне иракского государства.

С момента начала гуманитарного кризиса, связанного с сирийскими беженцами, и потока ВПЛ из Ирака KRG использовало их защиту в качестве общественно приемлемой причины для расширения границ автономии с целью защиты перемещенного населения, опираясь на международные документы, а также международные стереотипы. Это позволяет говорить о мощной роли беженцев в формировании и усилении курдского этнонационального партикуляризма, что наряду с использованием беженцев в качестве элемента политического давления в межгосударственных конфликтах придает им (а точнее, стоящими за ними тeneвыми криминальными структурам, осуществляющих людскую констрабанду в ЕС) характеристики негосударственных акторов.

## Литература/References

1. Звягельская И. Ближний Восток и Центральная Азия. Глобальные тренды в региональном исполнении. М., 2019. 224 с.
2. Наумкин В., Кузнецов В. К вопросу о типологизации негосударственных акторов на Ближнем Востоке // Мировая экономика и международные отношения. 2020, том 64, № 6, с. 104–113. DOI: 10.20542/0131-2227-2020-64-6-104-113.
3. Сарабьев А. Пул-факторы трудовой миграции из арабского мира в страны Европы. // Восточная аналитика. № 3, 2020 с. 205
4. Abu Sa'Da, Caroline & Serafini Micaela. 2013. Humanitarian and medical challenges of assisting new refugees in Lebanon and Iraq. FMR, № 44. URL: <https://www.fmreview.org/detention/abusada-serafin>
5. Albarazi Z. The Stateless Syrians. Tilburg University, 2013. URL: [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2269700](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2269700)
6. Beşikçi. İ. Devletlerarası Sömürge Kurdistan. Istanbul. 2013. 264 p.
7. Beşikçi İ. Doğu Anadolu'nun düzeni. Sosyo/Ekonomik ve Etnik Temelleri. Ist. E. Yayınları. 1969.
8. Hetcher. M. Internal Colonialism: The Celtic Fringe in British Development. University of California. 1975;
9. IDPs and Refugees in Duhok Governorate. Profile and General Information. Annual Report, 2018)
10. International Instruments. Refugee Survey Quartely. NY. No 23(2), 2004
11. McAuliffe M. Seeking the views of irregular migrants: Decision- making, drivers and migration journeys // A Long Way to Go: Irregular Migration Patterns, Processes, Drivers and Decision- making / McAuliffe, Marie; Koser, Khalid (eds.). ANU Press, 2017. P. 103–140

12. McGee. Th. Statelessness Displaced: Update on Syria's Stateless Kurds. Statelessness Working Paper Series No 2016/02. June 2016.
13. Mustafa S. Hayder. Syrian Refugees and the Kurdistan Region of Iraq. LSE Middle East Centre. 2016. June
14. IDPs and Refugees in Duhok Governorate. Profile and General Information. Annual Report, 2018)
15. Palani K., Constantini I. Displacement-Emigration-Return: Understanding Uncertainty in the Context of Iraq. MERI.2017
16. Nonstate Actors: Impact on International Relations and Implications for the United States. Report prepared under the auspices of the National Intelligence Officer for Economic and Global Issues. Washington. NIC. 23 August 2007
17. UNHCR.2018. "Iraq Refugee Crisis". URL: [www.unrefugees.org/emergences/iraq](http://www.unrefugees.org/emergences/iraq).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

**Вертяев К.В.** – Центр изучения стран Ближнего и Среднего Востока, с.н.с., к.и.н., ИВ РАН

**Vertyaev K.V.** – PhD (Political Sciences) Senior Researcher of IOS RAS



*Научное издание*

Восточная аналитика  
Выпуск 4, 2021

*Верстка Н. В. Макеева*



Формат 70×100/16. Усл. печ. л. 7,8. Уч-изд. л. 6.  
Тираж 500 экз. Подписано в печать 08.12.2021.  
Заказ №  
Гарнитура Noto Serif

Федеральное государственное бюджетное учреждение науки  
Институт востоковедения Российской академии наук  
107031 Москва, ул. Рождественка, 12.  
Научно-издательский отдел  
Руководитель отдела: Федулов И. В.  
E-mail: izd@ivran.ru