

ТОРГОВЛЯ, ТРАНСПОРТ И ТЕЛЕКОММУНИКАЦИИ НА ЮЖНОМ
КАВКАЗЕ: ЧТО ПРЕПЯТСТВУЕТ СЕГОДНЯ РЕГИОНАЛЬНОМУ
СОТРУДНИЧЕСТВУ

ОГЛАВЛЕНИЕ

- I КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ
- II РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ НА ЮЖНОМ КАВКАЗЕ
- III ПОТЕНЦИАЛЬНАЯ ТОРГОВАЯ ВЫГОДА ОТ ОТКРЫТИЯ ГРАНИЦ
- IV ЭКСПОРТ И ТРАНСПОРТНЫЕ РАСХОДЫ
- V ТЕЛЕКОММУНИКАЦИИ И ИНТЕРНЕТ
- VI ТУРИЗМ
- VII ПРЕПЯТСТВИЯ ДЛЯ ТОРГОВЛИ
- VIII ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Приложения

- 1 Рекомендации для действий на региональном уровне
- 2 Рекомендации для Армении
- 3 Рекомендации для Азербайджана
- 4 Рекомендации для Грузии
- 5 Приоритетные действия после урегулирования конфликта

ТОРГОВЛЯ, ТРАНСПОРТ И ТЕЛЕКОММУНИКАЦИИ НА ЮЖНОМ КАВКАЗЕ: ПРЕПЯТСТВИЯ ДЛЯ РЕГИОНАЛЬНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА СЕГОДНЯ

КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ

Почти год назад, на фоне растущих ожиданий мирного урегулирования Нагорно-Карабахского конфликта, Всемирный Банк заказал ряд исследований в области транспорта, торговли и инфраструктуры телекоммуникаций в трех странах Южного Кавказа. В шести работах были изучены актуальные проблемы и перспективы региона в области торговых связей, содействия развитию торговли, дорог, железных дорог, телекоммуникаций и туризма.

Предпосылкой этих исследований было то, что для всего региона основную экономическую выгоду от мирного урегулирования составит выгода от торговли. Открытие границ позволит возобновить нормальную торговлю между тремя странами и с их непосредственными соседями: Турцией, Россией и Ираном. Это, в свою очередь, позволит Армении, Азербайджану и Грузии использовать свое выгодное географическое положение, природные и человеческие ресурсы для выхода на новые рынки и увеличения объема экспорта, что послужит стимулом для увеличения иностранных инвестиций, быстрого экономического роста, создания новых рабочих мест и снижения уровня бедности.

Цель этих исследований – обсудить шаги, которые необходимо предпринять для осуществления этого “волшебного цикла”: когда открытие границ приведет к увеличению торговли, что, в свою очередь, повысит уровень благосостояния. Какие действия могут предпринять доноры и правительства для того, чтобы эти мечты стали реальностью? Должны ли мы заняться этими вопросами лишь после подписания мирного договора, или же можно кое-что предпринять уже сейчас? Могут ли проблемы решаться отдельными странами, или же необходим региональный подход?

Все шесть исследований объединяет одна мысль: закрытые границы, блокада и разрушенная войной инфраструктура лишь частично объясняют резкий спад в объеме экспорта трех стран. Даже в районах, где нет серьезных политических барьеров для коммерции, она затруднена институциональными, бюрократическими и структурными препятствиями, устранение которых приведет к увеличению объема торговли, в результате чего страны смогут получить значительную экономическую выгоду от открытия границ. В работе “Содействие торговле на Кавказе” отмечено: “мирное урегулирование” в конечном итоге повлечет за собой устойчиво выгодные для всех участников результаты лишь при условии наличия благоприятной институциональной и физической среды. В настоящее время реализация этой потенциальной выгоды маловероятна в силу того, что сегодняшняя институциональная и физическая среда неблагоприятна, и стимулов для изменения ситуации мало.”

Следует отметить, что если не начать решать эти проблемы уже сейчас, до достижения мирного урегулирования, то вероятность того, что население трех стран, не ощутив на себе явные экономические преимущества мира, поддержит

необходимые политические уступки, становится еще меньше. Поэтому это исследование относится к категории постконфликтной работы.

Данный обзорный доклад представляет некоторые из ключевых соображений и рекомендаций шести исследований, с особым вниманием на те из них, которые можно реализовать сегодня, т.е. до достижения мирного соглашения.¹ Основное внимание в докладе уделено существующим препятствиям для развития торговли, транспорта и телекоммуникаций в регионе. Политические вопросы, равно как и структурные проблемы, лежащие в основе низких экспортных показателей (т.е. препятствия для инвестиций и производства, слабый маркетинг и финансовые системы, и т. д.) в докладе не рассматриваются. Наша цель – ответить на значительно более узкий круг вопросов:

- Каковы основные препятствия развитию торговли, транспорта и телекоммуникаций в регионе?
- Какие из этих препятствий можно устранить сегодня, и как это лучше всего сделать?

В частности, мы рассматриваем вопрос развития телекоммуникаций и Интернета в регионе не только из-за его роли в экономическом развитии, но и потому, что это новый способ содействия экономическому сотрудничеству и взаимодействию между отдельными гражданами, деловыми кругами и правительствами, невзирая на политические барьеры. Кроме того, Интернет может сыграть важную роль в устранении географической изоляции, от которой страдают все три страны, и предоставить им возможность наладить контакт с внешним миром.

Мы также используем опыт Проекта по содействию торговле и транспорту в Юго-Восточной Европе, в рамках которого международные организации работают с группами из государственного и частного сектора шести стран-соседей с целью содействия развитию торговли в регионе, в котором войны, политическая вражда и развал экономики разрушили старые торговые связи и препятствуют налаживанию новых.

В качестве продолжения этих шести исследований мы намерены совместно с другими участниками финансировать конференцию в Тбилиси в июне этого года на тему “Содействие торговле на Кавказе.” Конференция обсудит потенциальные способы содействия торговле по двум основным направлениям: торговля и транспорт и региональная информационная инфраструктура и электронная коммерция/электронное правительство. Нашей целью будет собрать вместе все заинтересованные стороны из трех стран для обмена информацией о

¹ Шесть исследований содержат гораздо более широкий круг рекомендаций, чем те, которые обобщены в данном докладе. Они также включают в себя предложения для инвестиций и проекты на случай, если мирные соглашения будут достигнуты. Исследования озаглавлены следующим образом: “Изменение торговли после урегулирования конфликта на Южном Кавказе,” “Содействие торговле на Кавказе,” “Армения и Азербайджан: постконфликтное исследование – дорожный транспорт,” “Постконфликтное исследование железных дорог Армении, Азербайджана, Грузии и Турции,” “Региональное исследование телекоммуникаций на Кавказе” и “Региональное исследование “общинного” туризма на Кавказе”. Все шесть исследований, вместе с их кратким содержанием и ссылками, можно найти на интернет-сайте Всемирного Банка в разделе “Региональное сотрудничество на Южном Кавказе.”

содействии торговле в других регионах, для начала работ по созданию специальных комитетов с участием деловых кругов и правительств для содействия торговле и транспорту и для начала выработки стратегии региональной информационной инфраструктуры.

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ НА ЮЖНОМ КАВКАЗЕ

Шесть исследований были проведены в период определенного продвижения мирных переговоров по Нагорному Карабаху, когда международное сообщество обсуждало как лучше подготовиться к постконфликтному восстановлению региона. Исследования преследовали три цели:

1. Подготовка проектов по перестройке и модернизации транспортных, телекоммуникационных и торговых инфраструктур, которые можно будет осуществить сразу после подписания мирного соглашения.
2. Анализ возможных изменений направлений движения торговли, которые могут возникнуть в результате снижения транспортных расходов и открытия границ для легальной торговли с соседними странами.
3. Анализ институциональных возможностей, необходимых для содействия региональному экономическому развитию и торговле, с предложением необходимых изменений.

Два доклада - “Армения и Азербайджан: постконфликтное исследование – дорожный транспорт” и “Постконфликтное исследование железных дорог Армении, Азербайджана, Грузии и Турции” относятся к первой категории. Они выстраивают по степени важности ключевые инвестиции, необходимые для воссоединения главных магистралей и железных дорог в регионе, и оценивают стоимость этих проектов. Дальнейшая подготовка к этим инвестициям – в частности, инспекция дорог и железных дорог в зонах конфликта и приграничных районах – станет возможной лишь после достижения большего прогресса в мирных переговорах.

ПОТЕНЦИАЛЬНАЯ ВЫГОДА ДЛЯ ТОРГОВЛИ В РЕЗУЛЬТАТЕ ОТКРЫТИЯ ГРАНИЦ

Одна из работ, “Изменение торговли после урегулирования конфликта на Южном Кавказе”, относится ко второй категории. Она рассматривает краткосрочный эффект устранения блокады, в частности, в области увеличения объема экспорта, торговли энергией и снижения транспортных расходов. В ней отмечается, что в регионе достаточно сильны излишне оптимистичные ожидания того, что потенциальные “мирные дивиденды” будут легко реализованы. По большому счету, выгода каждой страны будет зависеть от того, насколько быстро она отреагирует на открытие новых рынков. Несмотря на то, что урегулирование конфликта будет способствовать региональной торговле, серьезное увеличение объема экспорта в развитые страны невозможно без основательной реструктуризации промышленности. Многие из имеющихся сегодня препятствий для развития производства и торговли, скорее всего, будут и в будущем ограничивать возможности трех стран выгодно использовать открывшиеся экономические перспективы.

Ниже приводятся консервативные оценки потенциальной выгоды от нормализации торговли.

Таблица 1. Некоторые потенциальные результаты нормализации торговли на Южном Кавказе.

(в миллионах долларов США)

	Армения	Азербайджан	Грузия
Транспортная экономия	6.4-8.4	0.7-1.8	
Экономия от использования более дешевой энергии	45		
Дополнительный экспорт	268.9-342.4	103.2-104.6	
В том числе			
Гравитационная модель ²	38.9-72.4	3.2-4.6	
Природные ресурсы / энергия	255-296	100	
Общий эффект	320.3-395.8	103.9-106.4	
Дополнительный импорт	80-100		
Общий эффект минус дополнительный импорт	220.3-315.8	103.9-106.4	
Процент от торгового дефицита 1999 года	38-54	25-26	
Потеря доходов от транзита			7.4
Процент от торгового дефицита 1999 года			1.4

Источник: расчеты автора

² Для оценки дополнительного экспорта на Южном Кавказе используется так называемая гравитационная модель. Она связывает интенсивность международной торговли между двумя странами с уровнем их валового национального продукта, количеством населения и расстоянием между этими странами.

Мирное урегулирование принесет наибольшую потенциальную выгоду Армении - стране, которая больше других страдает от блокады. Армения сможет сэкономить 6-8 миллионов долларов на транспортных расходах по не энергетическому импорту и 45 миллионов долларов за счет переключения на новые источники природного газа и нефтепродуктов. Несмотря на то, что снижение объема транспортных услуг будет разделено между местными и иностранными транспортными компаниями, большая его часть снизит уровень дефицита ввиду того, что иностранные компании доминируют на рынке, а их услуги показаны как дебет на платежном балансе. Потенциальный рост объема экспорта достигнет 269-342 миллионов долларов в год, т. е. общий объем экспорта вырастет более чем в 2 раза. В то же время объем дополнительного импорта, необходимого для поддержания роста экспорта, достигнет примерно 100 миллионов долларов. В результате платежный баланс будет улучшен на более чем 220 миллионов долларов или 38% от сегодняшнего торгового дефицита. Потенциальный новый уровень экспорта достигнет 15 – 19% валового национального продукта. Несмотря на это, повышение объема экспорта может оказать на валовой национальный продукт так называемый “эффект умножения”. Даже если “множитель” будет скромным, около 2.0, то повышение объема экспорта может привести к 30-38% роста валового национального продукта.

Азербайджан сможет повысить свой уровень экспорта на 100 миллионов долларов или 11% от нынешнего уровня, сократив торговый дефицит на четверть. В результате рост валового национального продукта может достичь 5%.

Грузия может оказаться перед фактом сокращения транзита через свою территорию. Тем не менее, это сокращение вряд ли превысит четверть излишка объема услуг транспортных компаний в платежном балансе, или 1.5% торгового дефицита. В то же время страна сможет получить выгоду от результатов регионального сотрудничества. Самым очевидным примером является интеграция систем электроснабжения, что приведет к значительной выгоде от повышения их эффективности.

Наибольшей отдачей в секторе электроэнергетики может быть достигнута, если страны Южного Кавказа и их соседи будут работать в единой системе. Это, в частности, позволит сэкономить на инвестициях в производственные мощности и даст возможность большей экономической оперативности.

В целом, снятие блокады приведет к устранению искажений в торговле и повлечет за собой положительные результаты (в том числе и более рациональную организацию торговли), которые станут заметны уже через короткий период времени, а также возобновление региональной торговли энергией, более низкие цены и более высокую прибыль от реализации некоторых основных потребительских и производственных товаров. Несмотря на это, ни одна из трех стран не сможет полностью воспользоваться новыми возможностями, предоставляющимися в результате открытия границ, если не устранил описанные ниже препятствия торговле.

ЭКСПОРТ И ТРАНСПОРТНЫЕ РАСХОДЫ

Два исследования - “Изменение торговли после урегулирования конфликта на Южном Кавказе” и “Содействие торговле на Кавказе” - приводят веские доказательства спада торговли, пережитого всеми тремя странами Южного Кавказа. Последствия экономического спада начала 90-х хорошо известны, при этом экономическая стабилизация второй половины 90-х годов привела к весьма незначительному восстановлению объема экспорта. В течение последних четырех лет объем армянского и грузинского экспорта не увеличивается, равно как и объем азербайджанского экспорта, за исключением нефтяного сектора. Некоторые статистические данные красноречиво доказывают, что объем торговли упал ниже всех ожиданий и инфраструктурных возможностей:

- В среднем менее чем 1 грузовик в день пересекает грузино-армянскую границу в районе Садахло.
- Азербайджано-грузинскую границу у Красного Моста пересекают 8-10 грузовиков, 60% из которых – транзит.
- Порт города Баку использует 13% своих мощностей.
- Новый грузовой терминал Ереванского аэропорта “Звартноц” работает на менее чем 20% своих возможностей.

Все три страны Южного Кавказа имеют большой торговый дефицит, который Армения и Грузия не смогут покрыть даже в течение определенного времени. Во второй половине 90-х соотношение дефицита и объема экспорта колебалось от 162 до 252% в Армении и от 162 до 232% в Грузии. Дефицит Азербайджана был несколько ниже – от 40 до 154% от уровня экспорта. Следует отметить, что по мере снижения объема экспорта металлолом стал основной статьёй экспорта во всех трех странах – факт, имеющий и символическое значение, хотя демонтаж унаследованного с советских времен устаревшего промышленного оборудования не может быть долгосрочной стратегией экспорта.

Спад объема экспорта относится как к сфере услуг, так и к товарам. Согласно “Региональному исследованию “общинного” туризма,” в советское время туризм играл значительную роль в экономике всех трех стран и особенно в Грузии. Несмотря на некоторое оживление с 1995 года, количество туристов, посетивших регион в 1997 году, составило лишь 10% от аналогичных показателей в 80-х.

Несмотря на существование ряда причин, объясняющих неконкурентоспособность экспортной продукции во всех трех странах, исследования отчетливо показали, что высокие транспортные расходы и повальная коррупция являются тяжелым бременем для потенциальных экспортеров. Все три страны страдают от высокого так называемого “фактора перевозки” (определенного, как отношение стоимости перевозки к стоимости товара в платежном балансе), который более чем в пять раз превосходит средний показатель в Евросоюзе. Вот несколько статистических данных:

- Доставка контейнера из Бендер-Аббаса в Баку занимает 10-12 дней по автодороге и обходится в 700-800 долларов; перевозка того же контейнера из Баку в Поти занимает всего 3-5 дней по автодороге, но обходится в 2200 долларов.
- 80% общих расходов на перевозку груза из Еревана в Москву приходится на первые 700 километров из 2200, разделяющих эти города.
- Перевозка охлажденных товаров из Риги в Узбекистан дешевле на 100 долларов за тонну, чем аналогичная перевозка из Поти в Узбекистан.
- Объем нелегального ввоза в Грузию составляет от 30% до 70% от общего внутреннего спроса на некоторые виды товаров.
- В Азербайджане требуется от 500 до 1500 долларов “неофициальной оплаты” за каждую партию груза.

ТЕЛЕКОММУНИКАЦИИ И ИНТЕРНЕТ

Одно из шести исследований посвящено барьерам для развития телекоммуникаций и Интернета в регионе. После развала СССР все три страны Кавказа унаследовали достаточно широкую, но низкокачественную и неэффективную телефонную сеть. Компании, занимающиеся телекоммуникациями в регионе, проявляют растущий интерес к Южнокавказскому рынку, который, хотя в данный момент и не велик, имеет огромный потенциал роста, особенно в области мобильной связи. Большинство из этих компаний в своих планах развития бизнеса рассматривают эти три страны как единый рынок, но неизбежно сталкиваются с наличием разнородных и взаимопротиворечащих правовых норм. В частности, различные правила лицензирования, подсоединения и тарифов затрудняют разработку какой-либо региональной стратегии со стороны потенциальных операторов.

Несмотря на то, что все три страны работают в разных нормативных режимах, развитие этого сектора затрудняется общими проблемами. Среди них можно отметить неконкурентное и непоследовательное лицензирование, отсутствие четких обязательств в договорах о лицензиях, проблемы сопоставимости и распределения доходов между операторами, несбалансированные тарифы, а также некачественный менеджмент в условиях ограниченных ресурсов – таких, как, например, номера и частоты.

К Интернету подключены всего лишь 4000 пользователей в Армении, 5000 в Грузии и 9000 в Азербайджане, несмотря на очень высокий уровень грамотности населения и высокий профессионализм специалистов в области информационных технологий. Скудость телефонной инфраструктуры, и, в частности, малое количество цифровых АТС, препятствует росту числа пользователей Интернетом и повышению скорости передачи данных. Высокая стоимость аренды линий, и, в частности, международных, является еще более серьезной проблемой. Это проблема особенно остро стоит в Армении, где все

операторы, желающие передать информацию за границу, все еще вынуждены арендовать международную связь у АрменТела.

С учетом нынешнего уровня развития Интернета в регионе, эта сеть работает крайне неэффективно, поскольку большая часть потока информации направляется через США независимо от того, кому она адресована – местному адресату или заграничному. Данная ситуация создает излишнюю нагрузку для дорогостоящей и ограниченной связи по Интернету. Эту нагрузку можно было бы облегчить с помощью создания регионального узла, который бы служил для обмена информацией между всеми региональными Интернет-провайдерами.

ТУРИЗМ

Шестое исследование, озаглавленное “Региональное исследование “общинного” туризма на Кавказе”, посвящено изучению потенциала для восстановления туризма, который в свое время являлся важным источником дохода и рабочих мест во всех трех странах. Туристический потенциал региона остается высоким благодаря разнообразию культур, архитектурных стилей и пейзажей, однако войны, гражданский раздор, блокада и неверная экономическая политика свели доходы от туризма к минимуму. Исследование отмечает ряд бюрократических и институциональных препятствий, которые, наряду с ухудшением состояния туристических объектов и инфраструктуры за последние годы, не позволяют трем странам развивать новые рынки. В исследовании подчеркивается, что Южнокавказский регион имеет уникальные характеристики для быстро развивающегося и все более разнообразного туристического рынка, хотя для успеха необходимо представлять на рынке все три страны как единый регион, в котором передвижение из одной страны в другую должно быть облегчено. В исследовании предлагается принять модель так называемого “общинного” туризма, т. е. туризма на основе деревень и небольших городов. Такая модель послужит стимулом экономического развития в сельских районах и поможет сохранить культурное наследие и природные богатства трех стран.

ПРЕПЯТСТВИЯ ДЛЯ ТОРГОВЛИ

Все шесть исследований отмечают большое количество конкретных препятствий для торговли. Общая мысль всех исследований заключается в том, что причинами сложившейся ситуации являются не только проблемы инфраструктуры и политические конфликты, но и институциональная слабость. Для краткости мы разделили эти препятствия на шесть категорий. Последняя часть содержит выведенные из шести работ рекомендации по преодолению этих препятствий. Список препятствий и список рекомендаций ни в коей мере не являются всеобъемлющими. Наоборот, они должны служить основой для обсуждения и действий со стороны всех заинтересованных сторон из трех стран, доноров и международных организаций. Ясно, что не все из этих препятствий можно преодолеть с учетом существующей политической ситуации, но многие из них, тем не менее, могут быть устранены.

Политические препятствия:

- Закрытые границы между Азербайджаном и Арменией и между Арменией и Турцией;
- Многочисленность торговых режимов в регионе, т. е. договора в рамках СНГ, членство во Всемирной торговой организации и т. д.

Инфраструктурные препятствия

- Дороги: состояние дорожной инфраструктуры, в том числе и магистрали ТРАСЕКА, в основном плохое, поверхность дорог во многих местах повреждена.
- Железные дороги: железнодорожные ограничения, устаревший подвижной состав, отсутствие надежных запасных путей и отсутствие необходимого технического обслуживания. Работу железных дорог затрудняют повсеместное использование устаревших тарифов, малая степень интеграции и ограниченные институциональные возможности. Армения не включена в соглашение Ксерокс/Баку по железнодорожным тарифам. Эффективность международных соглашений по тарифам довольно ограничена.
- Электроэнергия: частые перебои с подачей электроэнергии в Грузии и, в меньшей степени, в Азербайджане нарушают работу ключевых экспортных секторов, железнодорожного транспорта для внутренних и транзитных перевозок, а также значительно снижают грузоподъемные возможности в Поти.

Пересечение границ / таможенные препятствия

- Низкий уровень интеграции или официальной связи между соответствующими таможенными службами трех стран.
- Ограниченное сотрудничество между различными организациями.
- Основные пункты пересечения границ сильно отличаются друг от друга по количеству сотрудников и степени оснащенности. Несмотря на это, даже самые лучшие из них не располагают дополнительными физическими возможностями на случай будущего роста объема движения, что, вероятно, станет причиной регулярных и значительных задержек.
- Введение “инспекции до отправки” груза в Грузии оказалось, судя по всему, малоэффективной мерой: широко критикуется как сам процесс, так и сопутствующие задержки.
- Процедуры, ныне применяемые на армянской границе, слишком громоздки, отнимают много времени и не способствуют развитию торговли.
- Для каждой из трех стран актуальна проблема унификации и повышения эффективности таможенных пунктов и сокращения уровня коррупции в руководстве таможенных служб.

Препятствия в области налогообложения, законодательства и экономической политики

- Имеются примеры, когда внутренние процессы приватизации создали или способствовали созданию местной монополии. В некоторых случаях сложившаяся ситуация используется в целях уменьшения конкуренции и увеличения тарифов. Самыми яркими примерами являются аэропорт Баку-Бина и “АрменТел”.
- Разница между налогами на импорт и дорожными налогами ведет к коррупции и более высокой стоимости товаров. Дорожные налоги на иностранные машины должны быть снижены на взаимной основе, а налоги на импорт на все грузопотоки должны быть уравнены.

Препятствия в государственном секторе

- Вымогательство со стороны государственных чиновников – актуальная проблема для всех трех стран региона, отличающихся друг от друга лишь степенью ее интенсивности и формами проявления.
- Государственный сектор слишком бюрократичен, правила меняются произвольно, а их интерпретация и применение не отличаются гибкостью.
- В частности, необходимо в срочном порядке искоренить поборы на дорогах (особенно в Грузии и Азербайджане).

Препятствия в частном секторе

- Ограниченные формальные консультации между государственным и частным сектором по вопросам содействия торговле.
- Организации, представляющие частный сектор, значительно отличаются друг от друга по институциональным возможностям и ресурсам.
- Проблемы, связанные со стоимостью кредита и возможностью получения экспортных кредитных гарантий, присутствуют во всех трех странах.

Исследования предлагают широкий круг рекомендаций по преодолению существующих препятствий для торговли, транспорта и телекоммуникаций между тремя странами и с их соседями. Рекомендации представлены в пяти приложениях к этому докладу. Первое приложение представляет рекомендации для практических действий на региональном уровне, которые можно предпринять уже сейчас. Три следующих приложения содержат рекомендации для отдельных стран региона (Приложение 2 – Армения, Приложение 3 – Азербайджан, Приложение 4 – Грузия). Приложение 5 содержит рекомендации для действий, которые должны быть предприняты на региональном уровне, но которые можно будет реализовать лишь после урегулирования существующего конфликта.

В качестве продолжения этих шести исследований мы намерены совместно с другими участниками финансировать конференцию в Тбилиси в июне этого

года на тему “Содействие торговле на Кавказе: перспективы развития транспорта, информационной инфраструктуры и электронной коммерции.”

Первая часть семинара будет посвящена определению прагматичных краткосрочных и рассчитанных на более длительный срок решений, способствующих развитию торговли между Кавказским регионом и внешними торговыми партнерами, равно как и между тремя странами региона. На семинаре соберутся основные участники торговых процессов в трех странах Кавказа, представляющие как частный, так и государственный сектор. Конференция будет основана на докладе “Содействие торговле на Кавказе (октябрь 2000 года)” с дополнительным обсуждением вопросов пересечения границ по железной дороге. Другие участники, такие, как ТРАСЕКА и UNECE, также будут приглашены для активного участия в конференции.

Конференция даст возможность начать создание специальных национальных комитетов. Подобные комитеты, включающие в себя представителей как деловых, так и правительственных кругов, уже дали возможность значительно улучшить развитие торговли с соседними странами, к примеру, в Юго-Восточной Европе. Они могут стать эффективной трибуной для целенаправленного и регулярного взаимодействия по вопросам торговли.

Цель второй части конференции, посвященной вопросам региональной информационной инфраструктуры - собрать представителей организаций, ответственных за выработку политики, законов и правил в каждой из трех стран, для того, чтобы повысить осознание ими необходимости гармонизированного регионального подхода в области телекоммуникаций и информационных технологий как метода повышения экономической эффективности и улучшения качества предоставляемых услуг. Будет подготовлен небольшой консультативный документ, который ляжет в основу дискуссий во время конференции с участием представителей частного и государственного сектора, а также донорских и неправительственных организаций, активно занятых в области телекоммуникаций, здравоохранения, образования и других государственных служб. На конференции стороны попытаются выработать общий план действий и поддержать конкретные программы развития в трех областях: (1) развитие Интернета и электронной коммерции, (2) улучшение возможностей работы нормативных структур и (3) всеобщий доступ.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ ДЕЙСТВИЙ НА РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ

Содействие торговле

- Выровнять и снизить дорожные налоги для иностранных машин на взаимной основе;
- Усилить формальное сотрудничество между пограничными ведомствами, а также между пограничными пунктами по обе стороны границы. Одним из вариантов может быть проведение совместных “пилотных” проектов с целью укрепления интеграции между разными ведомствами по обе стороны границы.
- Ввести систематическую оценку работы пограничных пунктов и наземных терминалов;
- Оценить потенциальную выгоду от введения интегрированной компьютеризации таможенных и пограничных пунктов в трех странах. Одним из ключевых элементов такого подхода должно стать распространение системы АСТДМ (Автоматизированная система таможенных данных и менеджмента – ASYCUDA) на все три страны;
- Оценить выгоду от гармонизации налогового законодательства трех стран для исправления имеющихся на сегодняшний день аномалий и отличий; выровнять налоги на импорт для всех грузопотоков;
- В каждой стране создать специальные комитеты по содействию торговле, объединяющие представителей частного и государственного сектора, и способствовать их регулярному взаимодействию на региональном уровне;
- Разработать региональные программы профессионально-технического обучения для работников торговли, транспорта и материально-технического обеспечения с целью выработки схожих стандартов качества.

Телекоммуникации

- Создание регионального пункта обмена в Интернете. Это позволит направлять местные информационные потоки по местным сетям, а международные - собирать вместе, что даст возможность снизить тарифы благодаря более эффективному использованию международных линий по оптовым, а не рыночным, ценам. В настоящее время Грузия, похоже, является приемлемым местом для такого пункта обмена в силу географических и политических соображений, а также в силу возникновения региональной инфраструктуры.

- Стратегия региональной информационной инфраструктуры. В данном контексте только Грузия предприняла первые шаги на пути развития стратегии информационной инфраструктуры, которая рассматривает развитие сектора информационных технологий и телекоммуникаций не только как средство передачи информации, но и основана на более широком подходе, учитывающем также содержание и перспективы использования. Сюда входят выработка стандартов и наилучшего способа действий для творческого и продуктивного использования информационных технологий в области образования и здравоохранения, а также в отношениях между правительством, бизнесом и с представителями широкой общественности посредством инициатив в области так называемого “электронного правительства” и “электронной коммерции”. Необходимо обсудить ряд вопросов о защите информации, уважении частной жизни, цифровых подписях, рекламе местного содержания и т. д., причем наилучшим образом эти вопросы могут быть решены на региональном уровне.
- Использование платформы, предоставленной двумя программами Всемирного Банка - “Глобальная сеть заочного обучения” и “Всемирные связи развития” - для поддержки развития институтов и программ заочного обучения, а также содействие использованию информационных технологий в школах по всему региону.
- Использовать платформу, предоставленную инициативой Всемирного Банка “Портал глобального развития”, для создания объединенного Южно-Кавказского портала (который будет питаться из порталов отдельных стран и из других источников информации), дающего общее представление об инвестиционных возможностях в регионе в целом и способствующего коммерческим контактам между различными фирмами во всем регионе.
- Гармонизация правовых структур. Создание образцов лицензий в области телекоммуникаций для увеличения прозрачности и конкуренции, а также создание образцов соглашений по взаимному подключению; гармонизация режимов лицензирования и тарифов, в частности, для облегчения работы региональных операторов. Одной из возможностей является разработка единых процедур для услуг, оказываемых по обе стороны границы, при условии, что необходимые частоты существуют и могут быть предоставлены. Конечной целью будет разрешить любому оператору, лицензированному в одной стране, предоставлять услуги и в других двух странах Южного Кавказа.
- Общий подход к всеобщему доступу. Желательна выработка общего для всех трех стран подхода к обслуживанию сельских и отдаленных районов. Такой подход может привести к лицензированию специальных операторов по обслуживанию сельских и отдаленных районов по обе стороны границы. В свою очередь, это может привести к значительной экономии за счет масштабов деятельности, так как, исходя из географических и экономических соображений, некоторые районы бывает экономически выгоднее обслуживать из соседней страны, а не из той страны, где они находятся.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2 РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ АРМЕНИИ

Реформа государственного сектора

- Необходимо изучить реальность создания независимой процедуры обжалования или пост “Омбудсмена”, который являлся бы посредником в спорах между частными компаниями и властями. Данная рекомендация сделана в контексте содействия развитию торговли и относится, в первую очередь, к таможенным и налоговым властям.
- Необходимо принять меры для предотвращения вымогательства со стороны чиновников и реформировать институты, оставляющие лазейки для подобных действий. (Исследование ссылается на опыт Армянского акционерного общества печатей как наилучший пример, который может быть усвоен, с определенными модификациями, другими участниками.)

Дороги

- Необходимо институционально укрепить дорожный фонд Армении, в частности, в вопросе более четкой организации движения докладных и рапортов и формирования независимого совета из представителей государственного и частного сектора.

Аэропорты

- Необходимо оптимизировать работу нового воздушного грузового терминала в аэропорту “Звартноц” г. Еревана и оказать содействие – если возможно – в проведении дополнительных переговоров по пересмотру кредита Европейского банка реконструкции и развития (EBRD), что позволит терминалу снизить цены и повысить собственную пропускную способность.
- Необходимо срочно попытаться решить структурные проблемы по доступности и стоимости авиационного топлива в аэропорту “Звартноц”.
- Необходимо проанализировать, нужен ли грузовому терминалу аэропорта “Звартноц” более мощный рентгеновский сканер, позволяющий сканировать целые партии товаров, а не отдельные ящики.

Железные дороги

- Необходимо институциональное укрепление компании по грузовым железнодорожным перевозкам для углубления ее знания внутреннего рынка и для развития ее способности проведения анализа рынка, прогнозов изменения спроса, ценообразования и экономической и финансовой оценки.

Таможня

- Необходимо срочно унифицировать или вовсе отменить процедуры инспекции и повторного опечатывания грузов, применяемые на сегодняшний день Таможенной службой Армении на границе.

Экономическая / Нормативная / Налоговая политика

- Необходимо пересмотреть законодательную базу, регулиющую побудительные мотивы действий сотрудников налоговых служб Армении с тем, чтобы удержать их от поисков несуществующих нарушений, в частности, при работе с иностранными компаниями.
- Существующее на сегодняшний день требование, по которому транзитный транспорт, проезжающий по территории Армении, должен иметь эскорт, следует отменить.
- Необходимо оценить институциональные и физические меры, необходимые для создания зоны свободной торговли, и возможность их исполнения с экономической, социальной и экологической точки зрения.

Телекоммуникации

- Необходимо поддержать усилия министерства, направленные на пересмотр и модернизацию закона “О телекоммуникациях”, что позволит Армении принять вызов информационной революции и создать независимую регулирующую инстанцию. Однако, с учетом наличия пятнадцатилетнего ограничения на появление на рынке новых компаний, надежд на то, что страна сможет воспользоваться новыми технологиями и деловыми моделями информационной революции, мало. Следовательно, все усилия должны сосредоточиться на поиске решения, позволяющего пересмотреть период эксклюзивности, уравновешивая стоимость и пользу всех возможных решений.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3 РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ АЗЕРБАЙДЖАНА

Реформа государственного сектора

- Необходимо изучить реальность создания независимой процедуры обжалования или пост “Омбудсмена”, который являлся бы посредником в спорах между частными компаниями и властями. Данная рекомендация сделана в контексте содействия развитию торговли и относится, в первую очередь, к таможенным и налоговым властям.
- Необходимо принять меры для предотвращения вымогательства со стороны чиновников и реформировать институты, оставляющие лазейки для подобных действий. (Исследование ссылается на опыт Армянского акционерного общества печатей как наилучший пример, который может быть усвоен, с определенными модификациями, другими участниками.)

Дороги

- Необходимо осуществить институциональное укрепление финансовых источников и организаций, ответственных за заказ и менеджмент дорожного строительства и за содержание дорог в Азербайджане. Для этого необходимо четко разграничить обязанности, определить постоянный источник дохода на основе платы со стороны пользователей и создать дорожный фонд с независимым советом из представителей государственного и частного сектора.
- Необходимо произвести оценку состояния дорог и изучить стратегию их содержания, что позволит на твердой экономической основе классифицировать требования содержания дорожной сети с тем, чтобы ограниченные ресурсы использовались наиболее эффективным образом.

Железные дороги

- Необходимо институциональное укрепление азербайджанской компании по железнодорожным перевозкам для составления плана действий по решению экологических проблем, одна из которых связана с заправочными пунктами.
- Необходимо институциональное укрепление азербайджанской компании по грузовым железнодорожным перевозкам для углубления знания внутреннего рынка и развития способностей компании к проведению анализа рынка, прогнозов изменения спроса, ценообразования и экономической и финансовой оценки.

Судоходство и авиация

- Необходимо институциональное укрепление Каспийского судоходства для оптимизации работы паромного флота и грузового флота Каспийского моря.
- Необходимо провести подробный анализ для определения оптимальной организационной структуры АЗАЛ-а, объема и графика дальнейшей приватизации, одной из целей которой должно быть вертикальное разъединение наземных и воздушных операций.

Таможня / Переход границ

- Необходимо срочно улучшить техническую и институциональную связь между государственными организациями, занимающимися вопросами сертификации и таможенного оформления.
- Необходимо срочно уточнить законодательную базу для создания таможенных складов в Азербайджане: более конкретно - необходимо утвердить механизм выдачи заинтересованным сторонам лицензий на открытие этих складов.
- Необходимо срочно уточнить законодательную базу выдачи лицензий таможенным брокерам в Азербайджане.
- Необходимо срочно организовать издание свода таможенных законов Азербайджана, в котором будут публиковаться и грядущие законодательные изменения с тем, чтобы пользователи имели время для адаптации к новым требованиям.

Экономическая / Нормативная / Налоговая политика

- Необходимо более полноценно применять транспортные законы в Азербайджане для того, чтобы лишить “мошенников-перевозчиков” работы, которую они отбирают у легальных перевозчиков. Один из способов запретить работу нелегальных перевозчиков – требование того, чтобы на всех документах стоял номер зарегистрированной транспортной компании.
- Необходимо оценить институциональные и физические меры, необходимые для создания в Азербайджане зоны свободной торговли, и возможность их исполнения с экономической, социальной и экологической точки зрения.

Телекоммуникации

- Необходимо снять ограничение на частную собственность и начать процесс приватизации в этом секторе, возможно, с помощью Группы Всемирного банка или других международных финансовых организаций. Необходимо

существенно модернизировать законодательную и нормативную базу в этой области, чтобы она отражала новую структуру рынка, в том числе - разделение политики, регулирования и деятельности.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4 РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ ГРУЗИИ

Реформа государственного сектора

- Необходимо изучить реальность создания независимой процедуры обжалования или пост “Омбудсмена”, который являлся бы посредником в спорах между частными компаниями и властями. Данная рекомендация сделана в контексте содействия развитию торговли и относится, в первую очередь, к таможенным и налоговым властям.
- Необходимо принять меры для предотвращения вымогательства со стороны чиновников и реформировать институты, оставляющие лазейки для подобных действий. (Исследование ссылается на опыт Армянского акционерного общества печатей как наилучший пример, который может быть усвоен, с определенными модификациями, другими участниками.)

Дороги

- Необходимо институционально укрепить дорожный фонд Грузии, в частности, в вопросе более четкой организации движения докладных и рапортов и формирования независимого совета из представителей государственного и частного сектора.

Железные дороги

- Необходимо институциональное укрепление Грузинской компании по грузовым железнодорожным перевозкам для углубления знания внутреннего рынка и развития способностей компании к проведению анализа рынка, прогнозов изменения спроса, ценообразования и экономической и финансовой оценки.

Экономическая / Нормативная / Налоговая политика

- Существующее на сегодняшний день требование, по которому транзитный транспорт, проезжающий по территории Грузии, должен иметь эскорт, следует отменить.
- Необходимо срочно пересмотреть с целью отмены Статью 64, пункт D, Налогового Кодекса Грузии.
- Необходимо срочно пересмотреть ограничения на размеры страхования и необходимых активов в грузинском законе “О страховании” с тем, чтобы эти лимиты не препятствовали развитию торговли.
- Необходимо оценить институциональные и физические меры, необходимые для создания в Грузии зоны свободной торговли, и возможность их исполнения с экономической, социальной и экологической точки зрения.

Телекоммуникации

- Продолжение поддержки процессов либерализации и приватизации государственных предприятий, а также предоставление помощи новой регулирующей инстанции для эффективной защиты конкуренции и недопущения злоупотребления доминирующей позицией.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

Приоритетные действия в секторе торговли / транспорта / телекоммуникаций после урегулирования конфликта

- Физическая, институциональная и электронная инфраструктура таможенных служб и пограничных пунктов требует переоснащения для того, чтобы они смогли справиться с ожидаемым повышением объемом движения. В это переоснащение входит и поставка технического оборудования, необходимого для облегчения работы таможенных пунктов.
- Изучить проблему институционального усиления трех национальных железнодорожных систем в области международной интеграции и единых тарифов в рамках программы ТРАСЕКА. Включить Армению в соглашение Ксерокс/Баку по железнодорожным тарифам.
- Оценить значение того факта, что существующая на сегодняшний день стоимость кредита во всех трех странах препятствует развитию торговли, и исследовать потенциальный вклад микро-кредитования в регионе.
- Восстановить главные автомагистрали.
- Восстановить и воссоединить железные дороги.
- Создать региональную межправительственную сеть. Для сотрудничества между странами в инициативах по региональной торговле, транспорту, охране окружающей среды, здравоохранению, образованию, безопасности и в других областях потребуется существование межправительственной сети, которая может начаться как академическая сеть, связывающая между собой и с Интернетом университеты и научно-исследовательские центры. Одной из возможных платформ для такой сети может стать волоконно-оптическая сеть региональных железных дорог ТРАСЕКА, которая в конечном итоге может быть приватизирована, создавая при этом региональный носитель. Вышеупомянутый узел в Интернете может служить семенем для этой сети.
- Координированный подход к управлению спектра радиочастот. Радиочастотные ресурсы довольно скудны не только для отдельных стран, но и в международном масштабе, поэтому в этих вопросах необходим высокий уровень международной координации. Примером важной помощи, которую может оказать Всемирный Банк и другие доноры, является региональная таблица предоставления частот, согласованная не только с Россией, но и с Турцией и Ираном. Этому будет способствовать также взаимосвязь между системами менеджмента и мониторинга соответствующих радиочастот.