

АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР «КАВКАЗ»

Ашот Егиазарян

ГРУЗИЯ:

СТРУКТУРНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ
И ТУРЕЦКАЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ

ЭКСПАНСИЯ

(1994—2007)

REGNUM

Ереван — Москва

2007

УДК 338.1(479.22)

ББК 65.9(2 Гру-983)

Е 29 Егиазарян Ашот. Грузия: структурные проблемы экономики и турецкая экономическая экспансия (1994—2007). Ереван; Москва, 2007. 86 стр.

В работе, продолжающей серию исследований и публикаций Аналитического центра «Кавказ» (Ереван), исследуются структурные проблемы экономики Грузии и в данном контексте – особенности экономической экспансии Турции.

Рассмотрены структура ВВП Грузии, динамика и тенденции его развития, роль внешнего финансирования в формировании отраслевой структуры экономики страны. Особое внимание уделено оценке транзитного потенциала Грузии.

Предметом исследования является также группа вопросов, включающих оценку турецко-грузинских торгово-инвестиционных отношений, в частности, в контексте транспортной стратегии Турции.

© Аналитический центр «Кавказ», 2007

© REGNUM, 2007

ISBN 978-5-91150-019-1

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	5
РОЛЬ ВНЕШНЕГО ФИНАНСИРОВАНИЯ В ФОРМИРОВАНИИ ОТРАСЛЕВОЙ СТРУКТУРЫ ЭКОНОМИКИ ГРУЗИИ	7
Кредиты международных финансовых институтов	8
Финансовая помощь промышленно развитых стран	10
Прямые иностранные инвестиции	13
ОТРАСЛЕВАЯ СТРУКТУРА ЭКОНОМИКИ ГРУЗИИ	17
Промышленность	17
Сельское хозяйство	23
Инфраструктура, строительство, коммуникации и финансовая деятельность	25
ТРАНЗИТНАЯ ЛОВУШКА	31
Транзитный потенциал грузинской секции международного транспортного коридора Европа–Кавказ–Азия	32
Транзитный потенциал грузинской секции энергетического коридора Восток–Запад	36
Транзитные доходы от эксплуатации трубопроводов	42
ТОРГОВАЯ И ИНВЕСТИЦИОННАЯ ЭКСПАНСИЯ ТУРЦИИ	46
Основные приоритеты внешнеэкономической политики Турции в направлении региона Кавказ–Средняя Азия	46
Оценка турецко-грузинских торговых отношений	53
Основные направления турецких инвестиций	61

ТРАНСПОРТНАЯ ЭКСПАНСИЯ ТУРЦИИ	65
Транспортная инфраструктура Турции. Проблемы и перспективы	65
Грузинское звено в транспортной стратегии Турции	74
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ	81
СПИСОК ТАБЛИЦ В ТЕКСТЕ	84

ПРЕДИСЛОВИЕ

Грузия является важнейшим звеном энергетического коридора Восток – Запад и международного транспортного коридора Европа – Кавказ – Центральная Азия. Вовлечение Грузии в реализацию данных региональных проектов играло существенную роль в формировании отраслевой структуры ее экономики. За прошедшие годы в экономике страны значение секторов промышленности снизилось до минимального уровня. Без учета энергетики фактически она замкнулась в рамках немногочисленных секторов горно-добывающей и пищевой промышленности. Транзитные доходы, которые страна получала в предыдущие годы, имели некоторое значение для улучшения платежного баланса страны. Транзитные доходы, которые страна получит в будущем, могут иметь определенное значение для доходной части государственного бюджета, но не являются настолько важными, чтобы оказывать существенное влияние на экономическое положение страны в целом. Для устойчивого экономического развития Грузия нуждается в стабильных внешних рынках и в инвестициях в реальный сектор экономики. В целом на экономику Грузии окажет неблагоприятное воздействие охлаждение российско-грузинских торгово-экономических отношений.

Нынешнее грузинское руководство рассматривает Турцию как противовес России в обеспечении страны альтернативными источниками торговли и инвестиций, что дает возможность Турции расширить свое экономическое и политическое влияние в Грузии. Направление Кавказ – Центральная Азия является приоритетным во внешнеэкономической политике сегодняшней Турции. Но на этом пути Турция сталкивается с серьезной проблемой транспортной доступности. В начале 90-х годов Турция изменила свою транспортную стратегию, обратив

особое внимание на развитие железных дорог, параллельно наращивая свои портовые инфраструктуры. Предусматривается, что проект строительства железнодорожной линии Карс–Ахалкалаки решит эту задачу, интегрируя транспортные инфраструктуры Турции и стран региона. При успешной реализации этой стратегии существенно снизится значение Грузии в качестве транзитной страны между Европой и Азией, что равнозначно потере одной из опор политической независимости сегодняшней Грузии.

РОЛЬ ВНЕШНЕГО ФИНАНСИРОВАНИЯ В ФОРМИРОВАНИИ ОТРАСЛЕВОЙ СТРУКТУРЫ ЭКОНОМИКИ ГРУЗИИ

После обретения независимости Грузия, как и другие постсоветские государства, пережила глубокий экономический спад и гиперинфляцию. В результате социально-экономического кризиса в течение 1990–1994 годов реальный валовой внутренний продукт на душу населения снизился до \$ 588, составив примерно одну треть от уровня 1989 года. С 1996 года до настоящего времени наблюдается непрерывный экономический рост. Анализ экономического развития Грузии в данный период показывает, что внешнее финансирование играло огромную роль не только при обеспечении экономического роста, но и в формировании экономической политики правительства и, что более важно с точки зрения данного анализа, в формировании отраслевой структуры экономики. Находясь в сильной зависимости от внешних источников финансирования и в орбите политико-экономических интересов финансируемых субъектов, экономика Грузии приобрела структурную форму, которая далека от основ сбалансированности, обеспечивающих устойчивое развитие.

Основными источниками внешнего финансирования были кредиты международных финансовых институтов, финансовая помощь промышленно развитых стран и прямые иностранные инвестиции.

Важным источником поступлений финансовых средств является также грузинская диаспора, проживающая в странах СНГ. Согласно разным источникам только в России трудится около 800 тысяч граждан Грузии, ежегодные валютные поступления от которых в последние годы

оцениваются в размере \$ 1,2–2,0 млрд. Этот показатель довольно высок и, конечно, имеет позитивное влияние на увеличение объемов совокупного спроса и соответственно на экономический рост. Однако в данной работе мы не рассматриваем указанный источник по той причине, что эти финансовые инъекции, в основном потребительского характера, не имели существенного значения с точки зрения формирования и экономической политики, и отраслевой структуры экономики.

Кредиты международных финансовых институтов

В течение 1994–1995 годов с помощью кредитов Международного Валютного Фонда (МВФ) и Всемирного Банка (ВБ) макроэкономическая и финансовая ситуации в Грузии стабилизировались, и, начиная с 1996 года, экономика стала восстанавливаться. В течение 1996–1997 годов был зафиксирован экономический рост со средней скоростью 6% в год.

Грузия стала членом МВФ в 1992 году и с 1994 года получает кредиты от этой организации в пределах программ структурных преобразований. В течение 1994–2006 годов она получила кредиты от МВФ на общую сумму более чем \$ 500 млн. В том же 1992 году Грузия стала членом Всемирного Банка и с 1994 года получает кредиты от него с целью сокращения уровня бедности, усовершенствования государственного управления, укрепления системы социального обеспечения, поддержки региональных экологических инициатив и для реформ в секторах образования и здравоохранения. Особое место в деятельности ВБ занимало финансирование инфраструктурных объектов (энергетика и транспорт). В целом от ВБ Грузия получила приблизительно \$ 750 млн. в форме ссуд Международной Ассоциации Развития. В сентябре 2005 года ВБ утвердил новую стратегию сотрудничества с Грузией, которая предусматривает выделение стране \$ 143 млн. в 2006–2009 годах.

Кроме МВФ и ВБ Грузия получила существенные объемы финансовых средств и от других международных финансовых учреждений. В течение 1991–2006 годов в финансовый, энергетический, транспортный, сельскохозяйственный и промышленный сектора экономики Грузии Европейский Банк Реконструкции и Развития (EBRD) и Международная Финансовая Корпорация (IFC) инвестировали соответственно 400 млн. евро и \$ 180 млн. Эти организации финансировали в основном инфраструктурные объекты.

В 1998 году Грузия стала членом Черноморского Банка Торговли и Развития (BSTDB). Деятельность этого регионального банка в Грузии активизировалась особенно в последнее время. В настоящее время BSTDB осуществляет в Грузии восемь проектов общей стоимостью в \$ 40 млн. Приоритетными сферами его деятельности в Грузии являются банковский сектор, сельское хозяйство, производство продовольствия и энергетический сектор.

Таким образом, с 1994 года Грузия входит в число стран, экономическая политика которых находится под большим влиянием международных финансовых организаций, и прежде всего МВФ, кредиты которого республика получает в случае выполнения правительством ряда выдвигаемых фондом рекомендаций по реформированию экономики. Решение фонда о выделении очередных траншей во многом стимулирует политику других международных финансовых организаций и государств относительно вкладывания инвестиций в экономику республики. В этой связи практически все действия и серьезные решения правительства страны основаны на рекомендациях фонда. Которые, как правило, не отличаются оригинальностью и заключаются в необходимости поддержания жесткой кредитно-денежной и налогово-бюджетной политики, что, по сути, означает блокирование свободы действий правительства. Грузия уже дважды – в 2001 и в 2003 годах – испытала на себе мощность давления этой глобальной финансовой машины, когда, в результате несостоятельности государства обслужить внешний долг, МВФ, а вслед за ним и ВБ прекратили свою деятельность в стране. В 2003 году обострение отношений с МВФ ускорило отставку действующего режима. И только нормализация отношений с МВФ предоставила возможным новым властям Грузии обратиться в Парижский Клуб с просьбой о реструктуризации внешнего долга Грузии, что и произошло 21 июля 2004 года.

Совокупный объем государственного внешнего долга Грузии и взятых под государственные гарантии кредитов, по данным на 31 января 2007 года, составил \$ 1 млрд. 688 млн. 516 тыс. Непосредственно государственный внешний долг Грузии составил \$ 1 млрд. 615 млн. 978 тыс. Из этой суммы \$ 1 млрд. 14 млн. 438 тыс. приходится на МВФ и ВБ (МВФ – \$ 232 млн. 660 тыс., ВБ – \$ 781 млн. 778 тыс. Долг Грузии Евросоюзу составляет \$ 74 млн. 497 тыс., Европейскому Банку Реконструкции и Развития – \$ 13 млн. 631 тыс., Международному Фонду Развития Сельского Хозяйства – \$ 9 млн. 886 тыс. У Грузии 15 стран-кредиторов, общий долг которым составил \$ 556 млн. 064 тыс., в том числе России – \$ 143 млн. 772 тыс., Германии – \$ 141 млн. 546 тыс., Турции – \$ 53 млн. 456 тыс., Японии – \$ 42 млн. 731 тыс., США – \$ 41 млн. 359 тыс., Туркмении – \$ 41 млн. 083 тыс., Казахстану – \$ 27 млн. 774 тыс., Армении – \$ 17 млн. 660 тыс., Кувейту – \$ 14 млн. 529 тыс., Азербайджану – \$ 14 млн. 527 тыс., Ирану – \$ 11 млн. 418 тыс., Нидерландам – \$ 4 млн. 270 тыс., Австрии – \$ 1 млн. 953 тыс., Узбекистану – \$ 390 тыс., Украине – \$ 356 тыс.

Финансовая помощь промышленно развитых стран

За годы независимости Грузия помимо кредитов международных организаций получила также широкий диапазон помощи от промышленно развитых стран, и в первую очередь от Международного Агентства Развития США (USAID). Многочисленные проекты USAID в основном были сосредоточены на развитии демократических учреждений, неправительственных организаций, средств массовой информации, на обучении и оснащении вооруженных сил, а также на развитии частного сектора, сельского хозяйства, перерабатывающей промышленности, энергетики, здравоохранения, малых и средних предприятий. С 1991 по 2007 год Грузия получила более \$ 1,5 млрд. помощи, которая, в расчете на душу населения, превышает помощь агентства таким странам, как Египет и Израиль.

Грузия получает помощь также от Европейского Союза (ЕС). Она предоставляется через различные программы и проекты: национальные программы ТАСИС (поддержка реформ, социальные последствия переходного периода), региональные программы ТАСИС (ТРАСЕКА и ИНОГЕЙТ), программа продовольственной безопасности, программа макрофинансовой помощи, проекты постконфликтной реабилитации, различные проекты в Южной Осетии. В 1998 году Грузия получила 110 млн. евро в рамках программы макрофинансовой помощи. С 1998 года Грузия получила 25 млн. евро в пределах программы поддержки бюджета, предназначенной для обслуживания иностранного долга страны ЕС. В последние годы основными приоритетами помощи ЕС являются законодательство, управление, права человека и демократические учреждения, сокращение бедности, урегулирование конфликтов и постконфликтная реабилитация. Размеры, получаемой Грузией от ЕС помощи увеличиваются. Если в 2001–2003 годах она составила 69 млн. евро, то в 2004–2006 годах 137 млн. евро.

Грузия получает помощь и от отдельных стран ЕС. Это, главным образом, Германия, которая является вторым после США донором Грузии. В пределах структуры официальной финансовой программы сотрудничества Кредитный банк реконструкции и развития Германии (KfW) разместил в Грузии 139,4 млн. евро для инвестиционных проектов и 18,1 млн. евро – для предоставления консультационных услуг. Кроме того, KfW участвовал в различных проектах в Грузии: гидроэнергетика (32,5 млн. евро), кадастр земли (15,3 млн. евро). В 2004–2005 годах банк разместил в Грузии 30–35 млн. евро для реформ в энергетическом секторе, для развития малых и средних предприятий, муниципальной инфраструктуры и здравоохранения, а также в различные инвестиционные проекты. За период с 1992 по 2006 год в виде финансовой помощи Германия предоставила Грузии в совокупности 228 млн. евро, а на техническую поддержку – 48 млн. евро.

Одним из основных доноров Грузии является Япония, которая оказывает ей помощь с 1994 года. Японское правительство помогало Грузии в форме грантов, ссуд и технического сотрудничества. Общий объем предоставляемых средств к концу 2001 года составил \$ 46,3 млн., из которых в форме грантов – \$ 29,9 млн. (64%), в форме кредитов – \$ 10,3 млн. (22%), в форме технического сотрудничества – \$ 6,1 млн. (13%). Эта помощь охватила следующие области: платежный баланс, продо-

вольтствие, лекарства и медицинское оборудование, восстановление сектора здравоохранения. В 1997 году Япония предоставила Грузии также кредит на сумму 5,3 млрд иен (приблизительно \$ 48 млн.) для реабилитации энергетического сектора. В настоящее время японская помощь предоставляется по трем приоритетным направлениям: модернизация инфраструктуры (энергетика, транспорт и телекоммуникации), социальный сектор (здравоохранение и образование) и развитие человеческих ресурсов. Возможной областью помощи является также финансовая стабильность.

В круг основных доноров Грузии входят также Великобритания (здравоохранение и государственное управление), Швеция (государственное управление, сокращение бедности, продовольственная безопасность и инфраструктура), Нидерланды (инфраструктура и государственное управление), Швейцария (государственное управление, менеджмент естественных ресурсов и гуманитарная помощь). Значительную финансовую помощь Грузия получила и в рамках программы Организации Объединенных Наций (ООН).

С одной стороны, вся эта помощь, оказанная Грузии промышленно развитыми странами, имела положительное воздействие на укрепление государственных и общественных учреждений, на оживление частного сектора и на смягчение социальной напряженности в стране. Но, с другой стороны, естественно, что решения, которые принимаются этими странами для оказания финансовой помощи Грузии, не лишены политической мотивировки и, как в случае МВФ, во многих вопросах предопределяют позицию правительства. Иногда политический подтекст формулируется без каких-либо формальностей. К примеру, контракт с американской корпорацией «Вызовы тысячелетия». Данный контракт между правительством Грузии и корпорацией «Вызовы тысячелетия» был подписан 12 сентября 2005 года и предусматривает реализацию пятилетней программы с выделением финансовой помощи Грузии на общую сумму \$ 295 млн. Эта сумма включает \$49,5 млн. для реабилитации магистрального газопровода «Север–Юг», но с условием, что газопровод не будет приватизирован (в данном случае речь идет о запрете на приобретение газопровода российской компанией «Газпром»).

Прямые иностранные инвестиции

До 1997 года прямые иностранные инвестиции (ПИИ) в экономику Грузии играли незначительную роль. В 1995 году ПИИ составили всего 0,17% ВВП страны. С середины 1990-х годов в регионе каспийского бассейна складывалась новая геоэкономическая конфигурация. Грузия была вовлечена в региональные нефтегазовые и инфраструктурные проекты в роли транспортно-коммуникационной составляющей, что способствовало привлечению иностранных инвестиций.

Притоки ПИИ в Грузию в 1997–2003 годах колебались от \$ 82 до \$ 338 млн. (в среднем порядка 5% годового ВВП) и были связаны в основном с реализацией инфраструктурных проектов (транспортно-энергетических и коммуникационных). В частности, сравнительно большой объем притока ПИИ в 1997–1998 годах был вызван строительством нефтепровода Баку–Супса и терминала в Супсе (в эти проекты было вложено \$ 370 млн.), а также продажей 75% акций тбилисской электроэнергетической компании «Теласи» американской компании «АЕС» (за \$ 25,5 млн. плюс обязательства инвестировать \$ 83,8 млн. за десять лет и заплатить \$ 10 млн. долга «Теласи»). В 2000 году та же «АЕС» приобрела часть тепловой электростанции в Гардабани (за \$ 11 млн.). В 2003 году началось строительство нефтепровода Баку–Тбилиси–Джейхан, в связи с чем приток иностранных инвестиций резко увеличился. В значительной степени эти инвестиции способствовали рекордному за последние годы росту ВВП в 2003 году (11,1%).

Таблица 1. ПИИ в экономику Грузии в 1991–2003 годах, млн. долларов

1991–1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
19	243	265	82	131	110	165	338

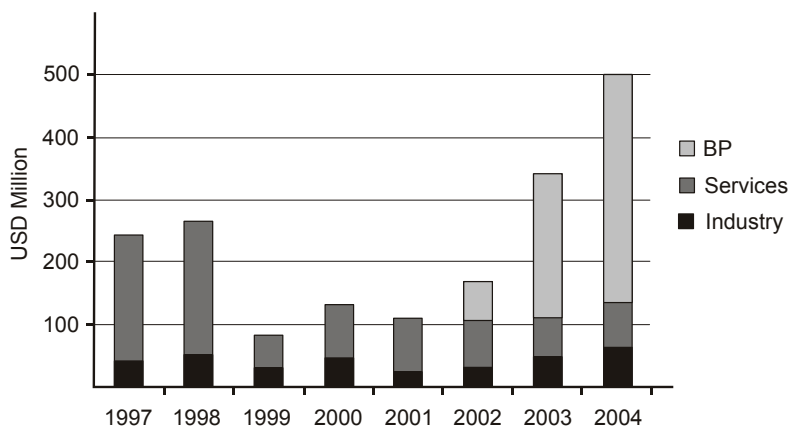
Источник: *World Investment Report 2004. UNCTAD, 2004. P. 370–371*

По состоянию на 30 июня 2004 года общий объем иностранных инвестиций (включая инвестиции многосторонних банков), в различные проекты, составил 1803 млн. евро, в том числе в финансовый сектор – 74,4 млн. евро (4,1% от общего объема инвестиций), в инфраструктуру (энергетика и транспорт) – 1674,4 млн. евро (92,9% от общего объема инвестиций), в поддержку предприятий (агробизнес и промышленность) – 54,3 млн. евро (3% от общего объема инвестиций). Объем инвестиций в энергетические проекты составил 1610,2 млн. евро, в том числе в БТД – 1068 евро, в Frontera resources – 234,1 млн. евро, в AES Теласи – 166 млн. евро, на реабилитацию Ингури ГЭС – 122,1 млн. евро, в возобновляемую энергетику – 19,5 млн. евро. Объем инвестиций в транспортные проекты составил 64,2 млн. евро, в том числе в Южно-Кавказскую железную дорогу – 27,3 млн. евро, в JSC Channel Energy Poti port – 26,2 млн. евро, на реабилитацию Тбилисского аэропорта – 10,7 млн. евро. Объем инвестиций в проекты поддержки агробизнеса составил 36,4 млн. евро, в том числе в производство минеральной воды «Боржоми» – 22,7 млн. евро, грузинского вина – 4,1 млн. евро, в DIF – Iberia Refreshments – 5 млн. евро, в Castel – 3,6 млн. евро. Объем инвестиций в проекты поддержки промышленных предприятий составил 17,9 млн. евро и включал только инвестиции в Ksani Glass Packaging Factory.

Общий объем иностранных инвестиций в экономику Грузии, в 2004 году составил \$ 499,1 млн. На долю строительства нефтепровода Баку–Тбилиси–Джейхан (BTC) и Южно-Кавказского газопровода Баку–Тбилиси–Эрзрум (SCP) приходилось 72% иностранных инвести-

ций. Оператором обоих проектов является британская нефтяная компания British Petroleum (BP). Эти проекты оказали положительное влияние на развитие строительства и секторов услуг, а также на оживление рынка труда и соответственно на повышение спроса на внутреннем рынке страны и рост ВВП.

График 1. Прямые иностранные инвестиции по секторам



Источник: *Investment Guide to Georgia*

По данным департамента статистики Грузии, в 2005 году объем прямых иностранных инвестиций составил \$ 447,8 млн., что на 10% меньше аналогичного показателя за 2004 год. Одной из основных причин сокращения общего объема инвестиций являлось уменьшение инвестиций компании British Petroleum на 26% по сравнению с 2004 годом. Если доля компании BP в общем объеме инвестиций в 2004 году составила 72%, то в 2005 году – всего 59%.

В последние годы притоку прямых иностранных инвестиций и, следовательно, росту ВВП способствовала также приватизация существующих крупных государственных предприятий в сферах энергетики, промышленности, транспорта и коммуникаций. Без учета инвестиций компании BP в 2005 году по сравнению с 2004 годом объем иностранных инвестиций в Грузии возрос на 31% – с \$ 139,4 млн. до \$ 183,3 млн. Этот рост был обеспечен в основном за счет резкого увеличения объемов приватизационных сделок. Масштабная приватизация государственных предприятий началась с 2004 года.

В настоящий момент мы не обладаем фактическими показателями о объеме прямых иностранных инвестиций за 2006 год. По имеющимся данным, ожидалось, что инвестиции компании BP в 2006 году составят \$ 195 млн., компании TAV-URBAN Georgia LLC в строительство нового здания Тбилисского международного аэропорта – \$ 65 млн., в строительство Кулевского нефтяного терминала – \$ 45 млн., инвестиции из Казахстана в газовую сеть – \$ 100 млн., инвестиции нового оператора мобильной телефонной связи Bloomfin Ltd – порядка \$ 90 млн., в том числе \$ 40 млн. на покупку лицензии, \$ 50 млн. на строительство сети связи. Кроме того, ожидалось, что \$ 90 млн. составят инвестиции от продажи государственной доли АО «Объединенная телекоммуникационная компания» и \$ 314 млн. инвестиции от приватизации энергетических объектов. Следует отметить, что процесс приватизации в энергетическом секторе Грузии практически завершен. В государственной собственности останутся лишь Ингури ГЭС, Варднил ГЭС, Центр диспетчеризации электроэнергии, сеть передачи высоковольтного напряжения и магистральный газопровод Грузии «Север–Юг». В будущем есть возможность приватизации лишь нескольких малых ГЭС. Общий объем других инвестиций прогнозировался на уровне \$ 20 млн., а объем реинвестиций – на уровне \$ 40 млн.

Таким образом, анализ динамики и направления притоков прямых иностранных инвестиций за последние 10 лет показывает, что их значительная часть была связана с инфраструктурными, и прежде всего, с транспортно-коммуникационными, проектами. Инвестиции в эти проекты способствовали экономическому росту, но во многом предопределяли форму отраслевой структуры экономики Грузии и ее место в мировом разделении труда.

ОТРАСЛЕВАЯ СТРУКТУРА ЭКОНОМИКИ ГРУЗИИ

За последние 15 лет в структуре ВВП Грузии происходили кардинальные изменения. Грузия из аграрно-промышленной страны превратилась в транзитно-сервисную страну, экономика которой строится на обслуживании, прежде всего, региональных проектов, имеющих геоэкономическое значение. В реализации этих проектов Грузия приняла на себя роль выполнения транзитно-коммуникационной функции. Если в 1990 году в сельском хозяйстве и промышленности создавалось 52,6% ВВП, то в 2005 году – лишь 26,9%. С другой стороны, почти в 2 раза увеличилась доля секторов торговли, транспорта и коммуникаций, составив 23,9%, против 12,7% в 1990 году.

Промышленность

В советский период Грузия имела развитую промышленную отрасль. В системе разделения труда в бывшем СССР страна специализировалась на производстве продовольственных продуктов, угля, чугуна, стальных труб, удобрений, нефтепродуктов, станков, локомотивов, катеров, в сборке самолетов. Достаточно развитыми были также отрасли деревообрабатывающей и горно-металлургической промышленности. Некоторые промышленные предприятия Грузии были уникальными в регионе.

Таблица 2. Структура ВВП

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Сел. хозяйство, охот., рыб. и лесное хозяйство	33,2	27,5	26,2	24,7	20,2	20,7	19,2	19,2	16,2	14,8
Промышленность	14,5	13,5	12,4	13,0	13,6	12,2	13,2	13,3	13,2	12,1
В том числе:										
Горнодобыча и разработка карьеров	0,6	0,4	0,3	0,3	0,7	0,7	0,7	0,9	0,8	0,7
Перерабатывающая промышленность	10,8	10,0	8,5	8,3	8,5	7,7	8,4	8,7	8,2	8,6
Поставка электроэнергии, газа и воды	3,1	3,1	3,6	4,4	4,4	3,8	4,1	3,7	3,1	2,8
Строительство	2,5	3,6	4,7	3,7	3,7	3,9	5,1	6,4	8,1	8,7
Торговля, рем. услуги	12,4	11,1	10,5	11,5	12,6	13,1	12,8	13,3	12,7	11,3
Ресторанные и гостиничные услуги	1,8	2,0	1,9	2,4	2,3	2,9	2,9	2,9	2,7	2,8
Транспорт	4,4	6,3	8,9	9,4	11,7	10,9	11,2	10,3	9,5	8,5
Коммуникации	1,1	1,4	2,0	2,5	2,5	2,8	2,9	3,6	3,9	4,1
Финансовое посредничество	0,7	1,0	1,2	1,6	1,5	1,4	1,5	1,5	1,3	2,0
Недвижимость, аренда	1,6	2,0	2,0	1,8	1,8	2,2	1,9	2,4	2,7	2,9
Другие услуги	27,8	31,6	30,2	29,4	30,1	29,9	29,3	27,1	29,7	32,8
(=) ВВП в базисных ценах, млн. лари	3756,9	4285,4	4781,7	5341,7	5676,2	6238,0	6960,7	8041,9	8989,6	10292,5
(+) Налоги на продукты	4,1	7,0	6,0	7,0	7,0	7,3	7,4	6,7	9,1	11,7
(-) Субсидии на продукты	-1,2	-1,1	-2,0	-1,2	-1,0	-0,8	-0,7	-0,7	-0,6	-0,5
(=) ВВП по рыночным ценам, млн. лари	3868,5	4554,9	5022,1	5668,7	6043,1	6674,0	7456,0	8564,1	9824,3	11591,8
ВВП на душу, \$	629,0	734,2	762,6	604,8	657,5	697,0	741,4	876,9	1139,2	1415,6
ВВП, млн. \$	3061,9	3508,9	3607,8	2837,5	3059,9	3219,0	3399,9	3994,7	5166,3	6400,5
Средний обменный курс, GEL/US, в среднем	1,263	1,298	1,392	2,015	1,975	2,072	2,191	2,145	1,917	1,813

Источник: Министерство экономического развития Грузии, департамент статистики.

После распада СССР, потеряв гарантированные государственные заказы и лишившись регулярных поставок сырья и полуфабрикатов из других советских республик, многие промышленные предприятия перестали функционировать, в лучшем случае продолжают работать намного ниже своих производственных мощностей. После спада в начале 1990-х годов промышленность Грузии с 1996 года начала восстанавливаться.

Однако удельный вес промышленности в ВВП сократился с 22,9% в 1990 году до 12,1% в 2005 году. Хотя в последние годы промышленность развивается довольно высокими темпами (в среднем 8–10% в год), в структурном отношении она замкнулась в рамках немногочисленных секторов. Рост промышленности обеспечивается за счет секторов пищевой промышленности (в основном за счет производства вина, минеральной воды, безалкогольных напитков, фруктовых и овощных консервов), добычи металлических руд (в основном марганцевой руды), производства металлических и неметаллических изделий. Доля данных секторов в структуре промышленной продукции (без энергетики) в 2005 году составила 75,6% (табл. 3, 4).

Несмотря на увеличение числа малых и средних промышленных предприятий, общая ситуация в промышленном секторе все еще сильно зависит от деятельности немногочисленных предприятий. На 50 предприятий приходится свыше 3/4 общего объема промышленного производства и основная часть грузинского экспорта. Согласно изданному департаментом статистики Грузии статистическому сборнику «Предпринимательство в Грузии 2004» на небольших и средних промышленных предприятиях в 2003 году создавалось только 16,7% от общего объема промышленной продукции. Положение в 2004–2006 годах оставалось прежним. Люди, занятые на крупных предприятиях, составляют половину от общего числа занятых в сфере предпринимательства, а средняя заработная плата на крупных предприятиях в 2–3,5 раза больше, чем на малых и средних предприятиях. Но и крупные предприятия обременены массой проблем: большая бюджетная задолженность, неэффективное управление, устаревшая материально-техническая база и низкий среднегодовой уровень модернизации основного капитала (3%), нерегулярная поставка электроэнергии и ее высокая стоимость по сравнению с соседними странами.

Убыточная деятельность – уже хроническое явление для этих предприятий.

Таблица 3. Выпуск промышленной продукции по секторам в 2000–2005 годах (по текущим ценам, млн. лари)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Промышленность, всего	1132,4	1154,8	1308,4	1549,9	1754,2	2045,1
В том числе:						
Горнодобывающая промышленность и разработка карьеров	68,5	68,8	76,4	128,2	133,6	137,1
В том числе:						
Добыча угля и лигнита, добыча торфа	0,5	0,2	0,2	0,3	0,7	0,425
Добыча нефти и газа	36,4	28,7	20,7	43,4	38,4	41,9
Добыча металлической руды	28,3	33,4	49,8	75,1	85,5	83,0
Другие добывающие отрасли	3,3	6,5	5,7	9,4	9,0	11,7
Перерабатывающая промышленность	644,3	657,2	782,4	949,2	1148,1	1420,8
В том числе:						
Производство продуктов питания и напитков	329,1	305,4	339,5	439,4	579,2	739,1
Производство табачной продукции	4,4	23,8	18,8	17,9	34,0	37,8
Производство текстиля	1,7	1,7	2,1	1,8	1,9	1,95
Готовая одежда	3,0	4,0	3,3	4,8	6,3	11,7
Одежда из кожи, производство кожаных изделий и обуви	8,1	4,2	2,0	1,7	2,8	3,5
Древесина и производство из древесины, кроме мебели	6,7	7,0	9,5	11,4	12,6	18,9
Производство целлюлозы, бумаги и бумажных товаров	2,1	3,2	3,8	3,9	5,7	7,1
Полиграфия и издательское дело	20,1	23,7	26,4	34,2	42,1	43,6
Производство кокса и нефтепродуктов	16,0	7,1	2,8	6,0	18,3	10,6
Производство химической продукции	32,1	35,3	39,5	52,8	103,7	117,5
Производство резиновой и пластмассовой продукции	8,4	14,2	16,2	16,9	27,5	25,4
Производство других неметаллических изделий	50,7	56,9	55,8	79,8	91,8	118,6

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Производство металла	63,2	79,7	106,4	122,5	139,1	200,8
Производство металлических изделий, кроме машин и оборудования	5,2	6,5	5,0	9,1	10,3	12,6
Производство машин и оборудования	7,3	5,6	3,5	4,6	7,8	13,6
Производство офисных машин и компьютеров	...	...	...	...	...
Производство электрических машин и аппаратуры	12,5	10,2	5,4	5,7	4,9	9,5
Производство радиоаппаратуры, телевизоров и коммуникационного оборудования и аппаратуры	1,4	0,5	0,1	0,1	0,2	0,2
Производство медицинских, оптических инструментов, часов	0,5	0,8	0,9	1,1	2,5	4,1
Производство автомашин, прицепов	6,5	3,2	2,5	2,6	0,5	
Производство других транспортных средств	60,2	59,6	132,7	127,6	52,0	46,7
Производство мебели	4,3	3,8	4,9	4,4	4,2	6,8
Другие отрасли промышленности	0,5	0,7	0,3	0,8	0,6	7,6
Поставка электроэнергии, газа и воды	419,6	428,6	449,6	472,5	472,5	487,3
В том числе:						
Электроэнергия, газ и тепло-снабжение	386,2	393,5	415,8	439,1	435,4	449,2
Сбор, очистка и распределение воды	33,4	35,1	33,8	33,4	37,1	38,1

Источник: Министерство экономического развития Грузии, департамент статистики.

Таблица 4. Структура производства промышленной продукции в 2000–2005 годах, %

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Промышленность — всего	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
В том числе:						
Горнодобывающая промышленность и разработка карьеров	6,58	6,38	5,55	8,27	7,84	6,7
В том числе:						
Добыча угля и лигнита, добыча торфа	0,03	0,01	0,02	0,02	0,05	0,02
Добыча нефти и газа	3,46	2,58	1,57	2,8	2,24	2,0
Добыча металлической руды	2,81	3,32	3,59	4,8	4,99	4,06
Другие добывающие отрасли	0,28	0,47	0,37	0,6	0,56	0,57
Перерабатывающая промышленность	54,71	56,11	58,32	61,25	63,74	69,5
В том числе:						
Производство продовольственных продуктов и напитков	28,47	26,76	25,22	28,35	32,49	36,1
Производство табачной продукции	0,39	2,15	1,56	1,15	1,97	1,85
Производство текстиля	0,11	0,12	0,14	0,11	0,11	0,09
Готовая одежда	0,19	0,32	0,26	0,31	0,29	0,57
Одежда из кожи, производство кожаных изделий и обуви	0,55	0,40	0,15	0,11	0,15	0,17
Древесина и производство из древесины, кроме мебели	0,49	0,48	0,67	0,73	0,65	0,92
Производство целлюлозы, бумаги и бумажных товаров	0,16	0,20	0,26	0,25	0,32	0,34
Полиграфия и издательское дело	1,20	1,69	1,72	2,20	2,08	2,13
Производство кокса и нефтепродуктов	1,06	0,51	0,50	0,39	0,85	0,52
Производство химической продукции	2,90	3,12	2,58	3,41	5,66	5,75
Производство резиновой и пластмассовой продукции	0,71	1,05	1,25	1,09	1,35	1,24
Производство других неметаллических изделий	4,25	4,85	4,37	5,15	5,14	5,79
Производство металла	6,25	7,01	8,31	7,90	7,53	9,8
Производство металлических изделий, кроме машин и оборудования	0,47	0,51	0,45	0,59	0,62	0,62
Производство машин и оборудования	0,44	0,42	0,26	0,30	0,37	0,67
Производство офисных машин и компьютеров	...	...	...	...	...	...

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Производство электрических машин и аппаратуры	0,85	0,84	0,42	0,37	0,27	0,46
Производство радиоаппаратуры, телевизоров и коммуникационного оборудования и аппаратуры	0,12	0,05	0,01	0,0	0,02	0,01
Производство медицинских, оптических инструментов, часов	0,03	0,06	0,07	0,07	0,11	0,2
Производство автомашин, прицепов	0,63	0,28	0,20	0,17	0,03	
Производство других транспортных средств	5,03	4,91	9,51	8,23	3,41	2,28
Производство мебели	0,34	0,31	0,38	0,28	0,27	0,33
Другие отрасли промышленности	0,04	0,06	0,02	0,05	0,04	0,03
Поставка электроэнергии, газа и воды	38,71	37,51	36,13	30,48	28,42	23,8
В том числе:						
Электроэнергия, газ и теплоснабжение	36,00	34,84	33,52	28,33	26,34	21,9
Сбор, очистка и распределение воды	2,71	2,67	2,61	2,15	2,08	1,9

Источник: Министерство экономического развития Грузии, департамент статистики.

Сельское хозяйство

Климатические условия Грузии благоприятны для производства разнообразных сельскохозяйственных продуктов. Однако этот потенциал никогда не использовался должным образом. В советские годы в сельском хозяйстве Грузии доминировали сектора выращивания трудоемких зерновых культур, чая и винограда, что держало сельскохозяйственную рабочую силу на неудовлетворительном уровне производительности. В 1970 году в сельском хозяйстве работали 37% от общего занятого населения страны. Начиная с 1980-х годов, доля сельскохозяйственных рабочих в общем числе занятых в экономике стала сокращаться. В 1985 году она составила 27,3%, а в 1990 году –

25,2%. Однако общий социально-экономический кризис, а затем и существенные структурные изменения в экономике привели к росту числа сельскохозяйственного населения. В 1995 году доля занятых в отрасли составила 30,6%, а уже в 2004 году – 54,4%.

Примечательно, что в сельскохозяйственном секторе Грузии продолжается традиция предыдущих лет, когда в отличие от роста экономики в целом сельское хозяйство находится в застое и колеблется на уровне кризисного 1993 года (хотя по сравнению с 1995 годом численность рабочих, занятых в сельском хозяйстве, выросла почти в два раза). Следует отметить, что в 1993 году объем сельскохозяйственной продукции составил всего 35% от уровня 1990 года.

Производительность в сельском хозяйстве очень низка. По некоторым оценкам, она почти в четыре раза меньше, чем в других секторах экономики. Большинство сельских хозяйств слишком небольшие и полагаются в основном на ручной труд. В предыдущие годы значительно снизилась средняя урожайность и продуктивность основных видов продукции растениеводства и животноводства. После обретения Грузией независимости в собственность крестьян перешла лишь небольшая часть бывших колхозных земель, а также те приусадебные участки, которые и прежде находились в их пользовании как приусадебные хозяйства. К настоящему времени приватизировано около 25% общей пахотной земли страны и около 30% арендовано. Хотя следует отметить, что, несмотря на малоземелье, на долю частных крестьянских хозяйств в среднем приходится свыше 90% производства валовой сельскохозяйственной продукции.

Из-за неразвитости инфраструктуры и местной перерабатывающей промышленности внутренний рынок реализации сельскохозяйственной продукции ограничен. Экспорт сельхозпродукции Грузии ориентирован в основном на рынки России (до недавнего времени) и бывших советских республик.

Инфраструктура, строительство, коммуникации и финансовая деятельность

В 2005 году, как и в предыдущие годы, строительство, гостинично-ресторанные, коммуникационные и финансовые сектора развивались довольно высокими темпами. Темпы роста добавочной стоимости в этих секторах экономики по сравнению с 2004 годом выглядели следующим образом: строительство – 22,3%, рестораны и гостиницы – 16,4%, коммуникации – 29,5%, финансовое посредничество – 52,2%.

Если принять за основу базисный 1996 год, то становится очевидным, что в 1996–2005 годах самые высокие темпы роста наблюдались в следующих секторах экономики: финансовое посредничество (1424,2%), строительство (600,4%), транспорт (324,2%), коммуникации (346,7%), ресторанное и гостиничное обслуживание (327,7%), недвижимость и аренда (300,5%). Все эти сектора непосредственно связаны с выполнением Грузией транзитно-коммуникационной функции в реализации региональных энергетических и транспортно-коммуникационных проектов.

Хотя доля сектора финансового посредничества в ВВП страны в 2005 году составила всего 2%, этот сектор, и особенно банковский, является лидирующим по темпам роста. Следует отметить, что его доля в 1996 году была всего 0,7%. По темпам роста банковского сектора за последние пять лет Грузия опережает многие постсоциалистические страны. Высокие темпы роста банковского сектора связаны с увеличением объемов иностранных кредитных линий.

Реформа банковской системы была осуществлена Национальным Банком Грузии по рекомендациям МВФ. В результате реформ число банков уменьшилось от 228 в конце 1994 года до 18 по состоянию на 1 апреля 2006 года. Причем владельцами большей части акций этих банков являются зарубежные инвесторы. Из существующих коммерческих банков 10 имеют иностранных акционеров, доля активов которых составляет около 70% в общих активах банковской системы.

Таблица 5. Рост ВВП по отдельным секторам экономики (индексы роста, 1996 = 100)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Сельское хозяйство, охотничье, лесное хозяйство и рыболовство	100	103,9	97,0	103,7	91,3	98,8	97,3	107,2	99,0	110,8
Горнодобывающая промышленность и разработка карьеров	100	79,4	61,1	72,7	145,0	130,5	169,5	165,9	132,9	122,5
Перерабатывающая промышленность	100	103,7	94,2	90,3	94,1	91,0	109,9	120,4	134,3	153,2
Поставки электроэнергии, газа и воды	100	110,6	138,6	167,3	167,4	157,9	141,8	154,9	148,7	156,4
Строительство	100	151,5	204,9	160,9	167,3	184,6	264,2	387,3	526,3	600,4
Торговля, ремонтные услуги	100	102,2	103,9	107,8	119,4	129,9	135,0	151,3	163,6	179,0
Рестораны и гостиничное обслуживание	100	129,8	138,7	152,6	165,1	220,9	237,5	271,2	279,8	327,7
Транспорт	100	142,0	215,4	227,1	258,7	262,9	288,4	301,1	312,2	324,2
Коммуникации	100	103,9	141,8	151,7	164,3	164,7	168,8	230,4	269,4	346,7
Финансовое посредничество	100	172,5	307,2	487,3	499,5	568,9	699,2	825,7	931,8	1424,2
Недвижимость, аренда	100	105,5	107,9	102,0	105,8	120,6	114,0	142,7	271,8	300,5
Другие услуги	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(=) ВВП в базисных ценах	100	107,1	111,7	114,2	115,8	120,8	127,3	142,2	150,2	165,8
(+) Налоги на продукты	100	188,5	171,7	190,8	195,0	215,9	229,7	230,6	249,7	252,7
(-) Субсидии на продукты	100	100,3	116,2	113,7	87,3	80,7	77,6	75,5	74,9	75,3
(=) ВВП по рыночным ценам	100	110,5	114,0	117,2	119,4	125,1	132,0	146,6	155,1	170,0
Дефлятор ВВП	100	106,5	113,8	124,7	130,5	137,5	145,8	150,6	162,8	175,6

Источник: Национальный Банк Грузии.

Таблица 6. ВВП по базисным ценам (1996 = 100), млн. лари

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Сельское хозяйство, охотничье, лесное хозяйство и рыболовство	1282,5	1332,0	1244,0	1329,6	1170,4	1266,5	1248,2	1377,3	1269,0	1421,5
Горнодобывающая промышленность и разработка карьеров	21,4	17,0	13,1	15,6	31,1	28,0	36,3	35,6	28,5	24,7
Перерабатывающая промышленность	418,2	433,7	393,9	377,8	393,7	380,6	459,7	503,4	561,6	641,7
Поставки электроэнергии, газа и воды	120,1	132,9	166,5	201,0	201,1	189,8	170,4	186,1	178,7	187,5
Строительство	96,2	145,8	197,1	154,8	161,0	177,6	254,2	372,6	506,4	619,3
Торговля, ремонтные услуги	473,6	484,1	491,9	510,4	565,3	615,0	639,1	716,3	774,9	801,3
Ресторанное и гостиничное обслуживание	70,7	91,8	98,1	108,0	116,8	156,2	168,0	191,8	197,9	230,4
Транспорт	172,3	244,7	371,1	391,3	445,9	453,0	497,0	518,6	537,9	568,3
Коммуникации	42,8	44,5	60,8	65,0	70,4	70,6	72,3	98,7	115,4	149,5
Финансовое посредничество	29,1	50,3	89,5	141,9	145,5	165,7	203,7	240,5	257,4	391,7
Недвижимость, аренда	62,4	64,1	67,7	58,3	67,2	57,3	61,6	79,3	70,2	75,6
Другие услуги	984,4	984,4	1002,5	987,0	993,5	987,0	1001,2	1049,5	1059,0	1108,0
(=) ВВП в базисных ценах	3756,9	4024,1	4198,1	4284,5	4346,1	4550,7	4790,0	5381,1	5684,7	6259,8
(+) Налоги на продукты	158,1	298,0	271,4	301,7	308,3	341,4	363,2	364,7	394,8	398,8
(-) Субсидии на продукты	-46,5	-46,7	-54,1	-52,9	-40,6	-37,5	-36,1	-35,1	-34,8	-35,0
(=) ВВП по рыночным ценам	3868,5	4275,4	4408,1	4535,1	4618,2	4840,1	5105,0	5669,6	6001,8	6562,8

Источник: Министерство экономического развития Грузии, департамент статистики.

Причем иностранные инвесторы имеют свыше 50% капитала в семи банках. Два банка являются филиалами иностранных банков: Тбилисские филиалы азербайджанского банка «Caucasus development bank», турецкого банка «Ziraat Bank of the Republic of Turkey». Интенсивностью атак иностранных инвесторов в грузинском банковском секторе особо отличился 2005 год. Банк Austria Creditanstalt и украинский фонд East Capital Bering приобрели соответственно 9,9% и 5,5% акций «Банка Грузии», российский «Внешторгбанк» приобрел контрольный пакет акций «Объединенного грузинского банка», Лондонский инвестиционный банк – 25% акций грузинского «Инвестбанка», казахстанский банк «ТуранАле» – 49% акций банка Silk Road Group, армянский банк «Каскад Банк» – «Эмпорики Банк Грузии». В 2006 году контрольный пакет грузинского банка «Республика» был куплен французской банковской группой Societe Generale, а Банк Грузии прошел листинг на Лондонской фондовой бирже в рамках первичного размещения акций и глобальных депозитарных расписок. Национальный Банк Грузии в 2007 году ожидает инвестиции в размере \$ 500 млн. в банковский сектор страны.

Приблизительно 80–85% совокупных активов, долгов и депозитов сконцентрированы в шести банках (ТВС-банк, Банк Грузии, банк «Карту», Промкредитбанк, Объединенный Грузинский Банк и банк «Республика»). Активы банковской системы Грузии на 1 июля 2005 года составляли порядка \$ 1 млрд. (1,914 млрд. лари). Грузинский банковский сектор отличается высоким уровнем долларизации банковских активов и долгов. По итогам 2005 года коммерческие банки финансировали три экономических сектора: торговлю (38,3% полных ссуд), промышленность (25,5%) и строительство (11,6%).

Доля строительства в ВВП Грузии в 2005 году составила 8,7% (столько же было и в 1990 году). В первой половине 1990-х годов резко сократились объемы строительных работ. В 1996 году доля сектора в ВВП страны составила 2,5%. Реализация инфраструктурных проектов регионального значения оживила работу в строительном секторе. Особо высокие темпы роста наблюдались в те годы, когда велось строительство нефте- и газопроводов.

Начиная с 1997 года доля транспортного сектора в ВВП страны стала расти и в 2002 году составила 11,2%. В последние три года этот показатель стал снижаться. Отчасти это было связано с опережающими темпами роста в секторах финансового посредничества, строительства и коммуникаций, что привело к увеличению доли этих секторов в ВВП. С другой стороны, в развитии транспортного сектора наблюдается определенная стагнация, вызванная снижением конкурентоспособности грузинской секции международного транспортного коридора Европа–Кавказ–Азия. В 2005 году всеми видами транспорта общего пользования было перевезено 45,8 млн. тонн груза, в том числе железнодорожным транспортом – 18,9 млн. тонн, автомобильным – 26,9 млн. тонн, морским – 24,0 тысяч тонн, воздушным транспортом – 1,6 тысячи тонн. В таблице 7 показаны объемы грузоперевозок в 1995–2005 годах по отдельным видам транспорта.

Таблица 7. Грузоперевозки по отдельным видам транспорта, (тысяч тонн)

Год	Всего	В том числе:			
		железнодорожный транспорт	автомобильный транспорт	морской транспорт	воздушный транспорт
1995	14 985,1	4 656,4	8 690,0	1 636,6	2,1
1996	14 149,0	4 783,7	8 800,0	561,8	3,5
1997	19 703,0	7 200,0	12 200,0	300,0	3,0
1998	24 124,1	8 494,9	15 000,0	625,0	4,2
1999	25 913,4	9 492,0	16 000,0	419,1	2,3
2000	30 060,0	11 496,1	18 500,0	62,6	1,3
2001	33 241,3	13 209,6	20 000,0	30,5	1,2
2002	37 488,3	14 951,5	22 500,0	35,5	1,3
2003	41 081,4	16 558,7	24 500,0	21,4	1,3
2004	41 138,7	15 408,4	25 700,0	28,7	1,6
2005	45 800,0	18 900,0	26 900,0	24,0	1,6

Источник: Министерство экономического развития Грузии, департамент статистики.

Начиная с 1997 года доля коммуникационного сектора в ВВП Грузии постепенно увеличилась. Если в 1996 году его доля составляла 1,1% от

ВВП, то в 2005 году – уже 4,1%. Наибольшая часть доли сектора приходится на сотовую связь. Рынок сотовой связи Грузии практически разделен между двумя компаниями: турецкой «Geocell» Ltd и американской «Magticom» Ltd. Обе компании используют системы GSM, охватывающие 95% грузинской территории. В текущем году группа казахстанских инвесторов, представленная казахстанским банком «ТуранАлем» и грузинской группой «Silk Road», стала победителем в приватизационном конкурсе на приобретение находившихся в государственной собственности 90,65% акций АО «Объединенная телекоммуникационная компания Грузии» (третьей по величине коммуникационной компании страны).

Транспорт и коммуникации считаются наиболее перспективными отраслями грузинской экономики. По данным департамента статистики Грузии, в системе транспорта и коммуникаций в 2005 году работали 54 724 человека, в том числе на железнодорожном транспорте – 15790, на автомобильном – 6 634, на городском электрическом – 4799, на воздушном транспорте – 635, на обработке грузов и в транспортных агентствах – 13 528, в почтовой и курьерской деятельности – 2473, в телекоммуникации – 9 968 человек. В 2005 году валовая продукция в данных секторах составила 1 378,4 млн. лари, в том числе железнодорожный транспорт – 227,3, автомобильный – 62,5, городской электрический – 26,1, воздушный транспорт – 95,0, обработка грузов и деятельность транспортных агентств – 320,3, почтовая и курьерская деятельность – 6,8, телекоммуникации – 585,1.

В ближайшие годы в результате ввода в действие нефтепровода Баку–Тбилиси–Джейхан и намеченной эксплуатации газопровода Баку–Тбилиси–Эрзрум темпы роста в этих секторах, конечно, ускорятся. В этой связи следует отметить, что в результате строительства нефтепровода Баку - Супса удельный вес транспорта в валовом внутреннем продукте возрос от 5% в 1996 году до 9,3% в 1999 году, а связи – от 1,9 % до 2,6 %. Однако после использования практически всего потенциала роста перспективы развития этих отраслей уже не могут смотреться в качестве локомотива экономического развития Грузии в целом.

ТРАНЗИТНАЯ ЛОВУШКА

Согласно статистическим данным, начиная с открытия международного транспортного коридора Европа–Кавказ–Азия (ТРАСЕКА), доходы бюджета Грузии от транзитных услуг устойчиво увеличились за несколько лет (в среднем на \$ 10 млн. в год). До эксплуатации нефтепровода Баку–Тбилиси–Джейхан транзитные доходы от транспортировки нефти составили всего \$ 20 млн. за последние годы (включая доходы от транспортировки нефти через трубопровод Баку–Супса, эксплуатация которого началась в 1999 году, а с 2002 года работает на полную мощность). В 2006 году был задействован трубопровод Баку–Тбилиси–Джейхан, который принесет к 2010 году доход государственной казне Грузии до \$ 50 млн. Помимо этого объем импорта, который требовался для строительства инфраструктуры трубопровода, уже принес Грузии значительные дополнительные доходы от эксплуатации железной дороги, автомобильного, морского и авиационного транспорта. Транспортировка газа через трубопровод Баку–Тбилиси–Эрзрум, строительство которого уже завершился, также принесет значительные доходы. Количество бесплатного газа, полученного за транзит, в денежном выражении увеличится с \$ 10 млн. в 2007 году до \$ 44 млн. в 2012 году. Развитие сферы услуг в Грузии, особенно строительства, коммуникаций, ресторанно-гостиничного сектора, непосредственно было связано с расширением транзитных возможностей Грузии.

Учитывая уязвимое состояние грузинской экономики и ее слабые внешнеторговые позиции, можно сказать, что за последние десять лет транзитные услуги имели большое значение для Грузии с точки зрения улучшения платежного баланса, соответственно накопления валютных резервов и увеличения государственных доходов. Ожидает-

мое увеличение транзитных доходов как бы утверждает выбранную властями стратегию наращивания транзитных возможностей в качестве панацеи для решения политических и экономических проблем государства. Однако анализ потенциальных транзитных возможностей Грузии показывает, что они очень ограничены и не могут служить основой для долгосрочного устойчивого развития. Более того, ставка на транзитную составляющую во внешнеэкономической политике в конечном итоге становится угрозой для национального суверенитета.

Транзитный потенциал грузинской секции международного транспортного коридора Европа–Кавказ–Азия

В новой геополитической карте региона, которая сформировалась после распада СССР, географическое местоположение Грузии выглядело весьма уникальным в плане альтернативного евро-азиатского транзитного коридора.

Роль Грузии была ключевой при разработке проекта ТРАСЕКА. Проект был разработан Европейским Союзом в рамках программы технической помощи недавно получившим независимость государствам (TACIS) и был призван соединить Европу и Центрально-Азиатский регион транспортно-коммуникационным коридором. Из восьми новых независимых государств региона Южного Кавказа и Центральной Азии Грузия была единственной страной, которая имела выход к Черному морю, а следовательно, и выход к Мировому океану.

Провозглашенные цели ТРАСЕКА помимо соединения маршрута ТРАСЕКА с трансевропейскими транспортными коммуникациями включали поддержку политической и экономической независимости стран-участниц через обеспечение их доступа на европейские и мировые рынки, содействие региональному сотрудничеству, привлечению ин-

вестиций со стороны международных финансовых институтов. Но фактически речь шла о распространении политического и экономического влияния ЕС на этот регион. До реализации данного проекта существующие главные экспортные маршруты региона проходили исключительно через территорию России. Монопольное положение России в этом аспекте препятствовало целям распространения экономического влияния ЕС на данный регион, богатый минеральными ресурсами. Консолидирование восьми новых независимых государств (позднее к проекту присоединились Украина и Молдова) и предложение им нового маршрута к европейскому рынку, по сути, означали попытку Евросоюза повлиять на позицию этих государств при выборе экономических партнеров.

Инвестиционные проекты ТРАСЕКА предусматривали: реконструкцию существующих и строительство новых автомобильных и железных дорог, реконструкцию каспийских портов: Актау (Казахстан), Туркменбаши (Туркмения), Баку (Азербайджан) и черноморских портов Поти и Батуми (Грузия) и др. Конкретно в грузинском направлении были достигнуты определенные практические результаты: построено новый Красный Мост на границе между Грузией и Азербайджаном, успешно функционируют паромные переправы Поти–Варна, Поти–Бургас, Поти–Одесса, Поти–Ильичевск, Поти–Констанца, Батуми–Варна, Батуми–Новороссийск.

ТРАСЕКА считается европейским приоритетным направлением, и практически оно доводит транспортные коммуникации Европы до Каспийского моря. Однако ТРАСЕКА – лишь один из трех коридоров, соединяющих Центральную Азию с Европой в рамках транспортной политики ЕС. Два других коридора пролегают через Россию и через Иран – Турцию. Эти проекты осуществляются в рамках программы СПЕКА, которая формально реализуется под эгидой двух региональных экономических комиссий ООН – Европейской экономической комиссии (ЕЭК) и Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО).

Эти два, альтернативных по отношению к ТРАСЕКА, коридора существенно влияют на конкурентоспособность ТРАСЕКА. Транспортные системы, пересекающие Казахстан и Россию, или линии, связывающие Среднюю Азию с портами Ирана и Турции, находятся в непрерывном

процессе усовершенствования и отличаются более гибкой тарифной политикой, несмотря на многие проблемы и сложности. Поэтому для привлечения грузопотоков по маршруту Европа – Азия идет жесткая конкуренция. В таких условиях невозможно создать конкурентоспособный транспортный коридор без государственной поддержки. Это означает, что Грузия изначально находилась в невыигрышном положении, так как у нее нет необходимых средств для осуществления государственной поддержки. Кроме того, только взаимные соглашения и механизмы координации и сотрудничества между государствами Южного Кавказа и Центральной Азии могут гарантировать конкурентоспособность этого транзитного коридора. В настоящее время между государствами региона отсутствуют какие-либо действенные механизмы или соглашения по координации совместных усилий.

В итоге Грузии так и не удалось привлечь более или менее значимые объемы среднеазиатских грузопотоков. Правда, объемы грузоперевозок по коридору, отправленные через порты Поти и Батуми, имели тенденцию роста, начиная с 1997 года, однако в последние годы они колеблются в рамках 13–18 млн. тонн. Порт Поти является важнейшим перевалочным узлом транспортного коридора Европа–Кавказ–Центральная Азия. Порт Поти в 2004 году перегрузил 6,15 млн. тонн генеральных и навалочных грузов, в том числе 70 тыс. TEU контейнеров. Через порт Поти проходят зерно из Украины в Армению и Грузию, бокситы из Индии, Гвинеи Бисау, Австралии в Азербайджан, оксид алюминия из Греции, Сардинии, Турции, Индии – в Таджикистан, кокс из Украины – в Грузию, а также нефтепродукты и продовольствие. Кроме того, через порт Поти из Грузии экспортируется металлолом, из Таджикистана – первичный алюминий, из Туркмении, Азербайджана и Таджикистана – хлопок. Пропускная способность Батумского порта составляет 17,3–20,5 тонн в год, в том числе: нефть и нефтепродукты – 15–18 млн. тонн в год, сухие грузы – 2,3–2,5 млн. тонн в год. Порт работает ниже уровня 50% от своих возможностей. В 2004 году Батумский порт переработал 8,2 млн. тонн грузов. Его основным перевалочным терминалом является нефтетерминал, грузооборот которого в 2004 году составил 6,9 млн. тонн, то есть он обеспечивает почти 85% грузооборота всего порта Батуми. В 2005 году грузинские порты обработали 24,1 млн. тонн груза (на 16,4% больше, чем в 2004 году), из которого 6,31 млн. тонн составили сухогрузы (рост на 1,6%). Доля нефти и нефтепродуктов в общем объеме обработанных грузов

составила 73,8%. В 2006 году Батумский порт переработал 12,5 млн. тонн грузов, из которых 11,7 млн. тонн, или 93,6%, приходилось на нефть и нефтепродукты.

В 2006 году нефтяной терминал в Батуми в целом увеличил перевалку нефти и нефтепродуктов на 20,62% – до 11 700 000 тонн с 9 700 000 тонн в 2005 году. Но уже в феврале 2007 года терминал сократил перевалку нефти и нефтепродуктов на 23% – до 817 000 тонн с 1 061 000 тонн в феврале 2006 года. За два месяца 2007 года оборот снизился на 19,6% – до 1 550 000 тонн. Эксперты склонны связывать это с вводом в эксплуатацию нефтепровода Баку–Тбилиси–Джейхан, после которого ежемесячные объемы транспортируемой по железной дороге через Грузию нефти постепенно стали сокращаться. В Батумском нефтяном терминале предполагают, что объемы грузов, перевозимых по железнодорожному коридору Азербайджан - Грузия, в 2007 году снизятся на 30% – до 9,5 млн. тонн против 12,5 млн. тонн в 2006 году.

Несмотря на увеличение грузоперевозок из стран Южного Кавказа, существенная доля азиатского фрахта, потенциальный объем которого более значительный, чем грузы из Азербайджана и Армении, практически была потеряна. Более 95% транзитного груза, который перевозится автомобильным и железнодорожным транспортом через территорию Грузии, загружаются в Азербайджане и Армении. Доля фрахта от азиатских стран незначительна и, согласно последним данным, падает. Потенциально потерянный объем среднеазиатских грузов через коридор ТРАСЕКА составляет около 15 млн. тонн в год. Самые большие потенциальные потери приходится на сырую нефть (6,2 млн. тонн), нефтепродукты (1,0 млн. тонн), хлопок (0,8 млн. тонн), пищевые продукты (0,7 млн. тонн), и зерно (0,5 млн. тонн). Высокие тарифы обслуживания в грузинских портах, особенно по сравнению с другими, более конкурентоспособными портами на Черном море, в свою очередь, становятся причиной малой доли азиатского груза.

В настоящее время автомобильный транспорт в Грузии обслуживает в основном экспортно-импортные операции между Грузией и соседними странами и движение транзита через Грузию. Однако объем транзитного груза автомобильным транспортом не превышает 400–500 тысяч тонн.

Основная часть транзитного груза приходится на железнодорожный транспорт с выходом на грузинские черноморские порты. Распад СССР привел к резкому снижению грузовых потоков по грузинским железным дорогам, от 54 млн. тонн в 1990 году до 5 млн. тонн в 1995 году. В 1995 году приблизительно 50% грузового потока составила гуманитарная помощь странам Южного Кавказа. В 1997 году общий объем перевозимых грузов достиг 7 млн. тонн, а в 2005 году – около 18,9 млн. тонн. Транзитные потоки составляют приблизительно 75% от общего грузопотока. В свою очередь, конфликт между Грузией и Абхазией прервал железнодорожную связь между Россией и Грузией. В советские годы по этой дороге перевозилось 12–14 млн. тонн грузов. Время от времени возникают многие политические, технические и природные сложности вокруг эксплуатации автомагистралей, соединяющих Северный Кавказ с Грузией. Таким образом, если грузопотоки Восток–Запад и Запад–Восток за последние десять лет демонстрировали тенденции роста, то грузопотоки по направлению Север–Юг и Юг–Север уменьшились. Закрытие железнодорожных и автомобильных дорог, соединяющих Северный Кавказ с Грузией, является серьезным тормозом для развития транзитных возможностей Грузии, ведь Грузия может выступать также и в роли естественного моста, связующего транспортные пути России, Армении, Турции и Ирана.

Транзитный потенциал грузинской секции энергетического коридора Восток–Запад

Если ЕС заинтересован развитием евро-азиатских транспортных коридоров, то США не проявляют интереса к вопросам развития транспортных коммуникаций в Азии, в том числе к проектам ТРАСЕКА и СПЕКА, а уделяют основное внимание реализации проектов по вывозу каспийских энергоресурсов на мировые рынки (энергетический коридор Восток–Запад). В этом контексте географическое местоположение Грузии превратило ее в важнейшее звено в энергетическом коридоре Восток–Запад.

За последние семь лет через территорию Грузии были проложены два нефтепровода, транспортирующих каспийскую нефть на мировые рынки. Так называемый «западный маршрут» для «ранней нефти» Азербайджанской Международной Операционной Компании (АМОК), который стал эксплуатационным в апреле 1999 года, имел первоначальную пропускную способность 117 000 баррелей нефти в сутки. После реконструкции в конце 2001 года пропускная способность трубопровода была доведена до 130 000 баррелей в сутки, то есть по нему можно транспортировать 6 млн. тонн нефти в год. Пропускная способность задействованного в 2006 году главного экспортного трубопровода Баку–Тбилиси–Джейхан составляет 1 000 000 баррелей в сутки, то есть по нему можно транспортировать 50 млн. тонн нефти в год.

Состав и структура транзитных грузопотоков через Грузию показывают, что эту страну можно считать транзитной лишь благодаря транзиту энергоносителей. Сырая нефть и нефтепродукты составляют более 70% транзита через железную дорогу. Через порт Батуми перевозятся металлолом, сахар-сырец, паромные грузы, однако основа грузопотоков – нефть и нефтепродукты. Доля этих продуктов составляет почти 90% от общего объема обрабатываемых в порту грузов.

Таблица 8. Грузопоток через порт Батуми

Год	Общий объем перевозимых грузов, тыс. тонн	В том числе нефть и нефтепродукты
2006	12,5	11,7
2005	-	9,699
2004	8,182	6,817
2003	10,436	8,984
2002	9,467	8,688
2001	8,405	7,643

В настоящее время Грузия стремится расширить свои транзитные мощности. С этой целью в Кулеви (в северной части грузинского побережья Черного моря) строится нефтетерминал. Железнодорожная ветка к терминалу уже существует. Грузинские власти надеются, что это предоставит грузинскому коридору новые возможности по наращиванию объемов транзитного потенциала и увеличению объемов сырой нефти, которая будет транспортироваться по коридору. В данном случае речь идет о мощностях терминала от 12 до 15 млн. тонн нефти в год.

Строительство терминала в Кулеви началось в 2000 году и осуществлялось ООО «Терминал-2000», учредителями которого являются Грузинская Железная дорога и австрийская фирма «Аргомар ойл». Однако в 2002 году строительство было прекращено из-за отсутствия финансовых средств. В 2004 году финансирование строительства терминала решил продолжить грузинский бизнесмен Бадри Патаркацишвили. В начале 2007 года терминал приобрела Государственная нефтяная компания Азербайджана. Проектная стоимость строительства терминала в Кулеви оценивается в \$ 150 млн., из которых \$ 64 млн. было освоено на начальном этапе строительства. В целом же, по расчетам специалистов, учитывая всю инфраструктуру с причалами, железной дорогой и другими объектами обеспечения терминала, его стоимость возрастет до \$ 1 млрд.

Первая очередь терминала должна была быть введена в строй в начале 2006 года, после чего объем проходящих через Кулеви грузов должен был составить около 12,5 млн. тонн в год, что согласно расчетам принесло бы Грузии годовой экономический эффект, включая отчисления в государственный бюджет и железнодорожные тарифы, около \$ 120 млн. На второй стадии, после 21 месяца с начала эксплуатации терминала, его мощность должна была достигнуть 15 млн. тонн в год.

Терминал предназначен для перегрузки в танкеры нефти и нефтепродуктов, поступающих в Грузию из Туркмении, Казахстана и Азербайджана по железной дороге и строится в устье реки Хо-

бискали, куда будут заходить из Черного моря танкеры водоизмещением до 150 тыс. тонн.

В дальнейшие планы инвесторов входит как увеличение объемов транспортировки нефти и нефтепродуктов через Кулевский терминал, так и строительство инфраструктуры для отправки через море металлов, угля, зерна и других грузов, а также планируется строительство терминала для сжиженного газа. Параллельно с этим будут осуществляться инвестиции в развитие Грузинской железной дороги с целью увеличения ее пропускной способности. Для скорейшего развития Кулевского терминала консорциум намерен обратиться к правительству Грузии с инициативой об объявлении этого района свободной экономической зоной. Также планируется привлекать грузы из России в случае задействования абхазского участка Транскавказской железной дороги.

Терминал рассчитан на новые объемы нефти и нефтепродуктов, которые могут появиться в Каспийском бассейне. Однако сложная и разветвленная трубопроводная сеть региона делает неопределенной коммерческую судьбу терминала.

В настоящее время по железной дороге Грузии в порт Батуми фактически идет транзитом нефть из Азербайджана, Казахстана и Туркменинии.

Среди этих стран самая большая доля транзита нефти, поставляемой по железным дорогам Грузии, приходится на Азербайджан (4–5 млн. тонн в год). По сообщению «Apsny Ge», в течение января–июня 2006 года азербайджанская компания «Azertrans Ltd», входящая в группу компаний «Azpetrol Holding», транспортировала в грузинский порт Батуми 3 225 525 тонн нефти. Весь объем пришелся на нефть марки Azeri Light, добываемую на месторождениях Азери–Чираг–Гюнешли Азербайджанской международной операционной компанией.

Между тем эксплуатация нефтепровода Баку–Тбилиси–Джейхан в настоящее время создала избыточные транспортные мощности, которые надо заполнить. Это может привести к резкому сокращению

транзита азербайджанской нефти через грузинские железные дороги в порт Батуми. Так, за первые два месяца 2007 года АМОК экспортировала на мировые рынки 4 752 тыс. тонн нефти, что на 2 172 тыс. тонн, или на 84,2%, больше показателя за январь–февраль 2006 года. Но основная часть этого объема – 3 644 тыс. тонн нефти – было экспортирована по трубопроводу Баку–Тбилиси–Джейхан. За тот же период железнодорожным транспортом в порт Батуми АМОК (за исключением компаний ExxonMobil и Devon, которые ранее приняли решение не становиться участниками проекта ВТС и в связи с этим экспортируют свою нефть самостоятельно) экспортировала 511,255 тыс. тонн нефти, что на 35,4% меньше показателя за соответствующий прошлогодний период. Таким образом, эксплуатация данного маршрута для АМОК имеет всего лишь альтернативное значение.

В течение 1996–2000 годов объем поставляемой казахстанской нефти составлял до 2 млн. тонн в год. В 2001 году объемы поставок выросли до 3,8 млн. тонн, что является пиковым показателем до настоящего времени. На начальном этапе, когда годовой объем нефти не превышал 2 млн. тонн, транзитная транспортировка казахстанской нефти приносила Грузии доход в размере \$ 30 млн. В дальнейшем с увеличением объема перевозок доходы стали расти. После начала эксплуатации трубопровода Каспийского трубопроводного консорциума (КТК) совместное предприятие «Тенгизшевройл», чья продукция до того в основном транспортировалась по маршруту Актау–Баку–Батуми, переориентировалось на новое направление «Тенгиз–Новороссийск». В результате этого происходил ощутимый спад поставок казахстанской нефти по направлению к Батуми, значит, и уменьшение транзитных доходов Грузии. В этих условиях основная нагрузка по обеспечению жизнедеятельности маршрута Актау–Баку–Батуми на обещанном Астаной уровне (до 3 млн. тонн в год) легла на месторождение Кумколь, разрабатываемое компанией «ПетроКазахстана». Месторождение Кумколь находится в Южном Казахстане, недалеко от станции Джусалы, откуда по железной дороге отгружается кумкольская нефть, и до казахстанского каспийского порта Актау товарный состав идет двое суток. Хотя Астана обещала восполнить недостающие объемы нефти для транзита по грузинскому маршруту за счет продукции с других казахстанских месторождений, таких как Бузачи, Мангышлак и Карачаганак, за все последние годы Кумколь продолжала оставаться главным источником сырья для этой линии.

В конце 2005 года борьбу за приобретение акций канадской компании «ПетроКазахстана» выиграла Китайская Национальная Нефтяная Компания «CNPC», а в мае текущего года был задействован нефтепровод Казахстан–Китай, для заполнения которого пока не хватает нефти. Эти события коренным образом могут изменить ситуацию в вопросе транспортировки казахстанской нефти по направлению к Грузии. По транспортному коридору ТРАСЕКА в 2005 году было перевезено 3,2 млн. тонн казахстанской нефти, а в первом полугодии 2006 года – около 1 млн. тонн.

Помимо всего этого существует сильная конкуренция между маршрутами Каспийского моря. Иран осуществлял масштабные работы по реконструкции терминалов в Неке, по наращиванию пропускной способности нефтепровода Нека–Тегеран с 2,5 млн. до 6 млн. тонн в год, а также по модернизации Тегеранского нефтеперерабатывающего завода. Параллельно Иран налаживает прямые связи с добывающими компаниями, предлагая им выгодные условия по схеме замещения (Swap), то есть добывающая компания поставляет по Каспию в направлении порта Нека сырую нефть для переработки в северных районах Ирана и в обмен получает от иранской стороны эквивалентный объем нефти в порту Харг в Персидском заливе для экспорта на мировые рынки. В борьбе за каспийские транзитные потоки нефти от Ирана не отстает и Россия. Она осуществляла большие работы по реконструкции Махачкалинского морского торгового порта, увеличивая его нефтеналивные мощности.

На фоне всего этого, с целью повышения конкурентоспособности, в июле 2006 года Батумский морской торговый порт снизил тарифы на погрузку и разгрузку нефти и нефтепродуктов на 50%. Согласно новым условиям, стоимость перевалки одной тонны нефти и нефтепродуктов составит \$ 0,2 против \$ 0,4 ранее действующего тарифа. При этом новые тарифные ставки распространяются с 1 января 2005 года на весь последующий период. В настоящее время в сфере перевалки нефти и нефтепродуктов, на долю которых приходится основная часть его грузооборота, порт связан договорными обязательствами с Батумским нефтяным терминалом (БНТ).

Транзитные доходы от эксплуатации трубопроводов

Транзитные доходы от трубопровода Баку–Супса. Строительство нефтепровода Баку–Супса завершилось в 1999 году. Сперва транзитный тариф был равен \$ 0,18 за баррель нефти. Учитывая инфляцию, тариф увеличился на \$ 0,01 в 2003 году, затем в 2004 году – еще на \$0,01. Это современный комплекс с уникальными средствами обслуживания и оборудованием. Длина трубопровода 830 км, из которых 370 км находится в пределах Грузии. Диаметр трубы 530 мм, пропускная способность трубопровода составляет 6 млн. тонн в год. Терминал Супса – часть инфраструктуры трубопровода, имеет четыре резервуара, каждый объемом 40 тысяч тонн, 8,2 км подводных трубопроводов от терминала до мест загрузки танкеров сырой нефтью. Трубопровод использовался в максимальном режиме в 2002, 2003, 2004 и 2005 годах, доходы от транзита составляют почти \$ 9 млн. в год.

Таблица 9. Транзитные доходы от эксплуатации трубопровода Баку–Супса

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Объем, млн. баррель	24,8	36,6	43,3	45,9	46,0	47,1
Тариф за баррель, \$	0,18	0,18	0,18-0,19	0,19	0,19	0,19-0,2
Транзитные доходы, млн. \$	4,5	6,5	8,5	8,7	8,7	9,3
Из которых выплачены в бюджет, млн. \$	0,7	1,4	3,8	4,3	6,6	6,9
Из которых использованы для закрытия обязательств Грузии по международным соглашениям, млн. \$	3,8	5,1	4,7	4,4	2,1	2,4

Источник: Грузинская международная нефтяная компания (GIOC).

Транзитный доход от трубопровода Баку–Супса в 2004 году составил \$ 9,3 млн. С первого июня тариф был изменен с 0,19 до 0,20. Транзитный тариф Баку–Супса превышает транзитный тариф для трубопровода ВТС (\$ 0,12). Следовательно, существует риск, что доходы Грузии от нефтяного транзита уменьшатся, если нефть, отправляющаяся сегодня через трубопровод Баку–Супса, будет переадресована через ВТС.

Транзитные доходы от трубопроводов БТД и ЮКТ. Грузия получит в натуральном виде 5% газа, транспортируемого через Южно-Кавказский трубопровод (SCP), как плату за транзит, и дополнительный газ в объемах, показанных в таблице 10.

Таблица 10. Дополнительный газ, получаемый от эксплуатации трубопровода Баку–Тбилиси–Эрзрум

Годы	м ³ , млн.	Цена, \$*
1	200	55
2-3	250	-----
4-5	300	-----
6-20	500	-----

Источник: Соглашение между Турцией, Грузией и Азербайджаном.

** Цена растет на 1,5% в год.*

Плата за транзит газа через территорию Грузии согласно подписанному с Турцией в 2001 году контракту зависит от объема пропущенного газа. Плата за транзит может увеличиться, если найдутся дополнительные покупатели газа Шах-Дениз. С этой целью ведутся переговоры с Грецией, но до настоящего времени не было достигнуто конкретного соглашения. Грузия получит дополнительный объем – максимум 0,5 млрд. газа в год, на протяжении 15 лет. В оговоренной цене учитываются и инфляционные процессы, и другие переменные пара-

метры. Потенциальные доходы Грузии от транзита нефти и газа по трубопроводам БТД и ЮКТ показаны в таблице 11.

Таблица 11. Транзитные доходы Грузии от эксплуатации трубопроводов БТД и ЮКТ *

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Доходы от трубопровода БТД								
Производство нефти АМОК, млн. баррель	114,6	192,0	265,0	338,0	338,0	374,5	411,0	411,0
- Экспорт через Баку-Супса	46,0	46,0	46,0	46,0	46,0	46,0	46,0	46,0
- Экспорт через БТД	56,3	146,0	219,0	292,0	292,0	328,5	365,0	365,0
Транзитный тариф для БТД, \$ за баррель	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,14	0,14	0,14
Транзитный доход от БТД, \$ млн.	6,8	17,5	26,3	35,0	35,0	46,0	51,1	51,1
Транзитный доход от БТД, % к ВВП	0,12	0,29	0,41	0,52	0,49	0,60	0,63	0,59
Доходы от трубопровода ЮКТ								
Продажа газа Турции, млрд. кубометров			2,0	3,0	5,0	6,6	6,6	8,0
5% Грузии			0,100	0,150	0,250	0,330	0,330	0,400
Принятая коммерческая цена, \$ за тысячу кубометров			100	102	104	106	108	110
Транзитный доход от ЮКТ, \$ млн.			10	15,3	26,0	35,0	35,7	44,2
Транзитный доход от ЮКТ, % к ВВП			0,16	0,22	0,36	0,46	0,44	0,51
Транзитные доходы от БТД и ЮКТ, \$ млн.	6,8	17,5	36,3	50,3	61,1	81,0	86,8	95,3
Транзитные доходы от БТД и ЮКТ, % к ВВП	0,12	0,29	0,57	0,74	0,85	1,06	1,07	1,11
Номинальная ВВП, \$ млн.	5563	5942	6357	6803	7211	7644	8103	8589

Источник: *GIOC и IMF, EXTRACTIVE INDUSTRIES AND ENERGY TRANSIT IN GEORGIA: Background Report.*

* Прогнозные показатели за 2005-2006 годы не полностью соответствуют фактическим данным, так как трубопровод БТД стал эксплуатационным только во втором полугодии 2006 года.

По данным GIOC, бюджетные доходы Грузии от транспортировки нефти по нефтепроводу Баку–Тбилиси–Джейхан в течение 40 лет составят около \$ 2 млрд. 500 млн., то есть в среднем \$ 62 млн. 500 тысяч в год.

Таблица 12. Бюджетные доходы Грузии от транспортировки нефти по нефтепроводу Баку–Тбилиси–Джейхан

Годы	Тариф на один баррель, цент	Тариф на одну тонну, \$	Транспортировка нефти, млн. тонн	Доходы, \$ млн.
2005–2009	12	0,89	126	112
2010–2020	14	1,04	545	566
2021–2029	17	1,26	450	568
2030–2034	20	1,48	250	371
2035–2039	22,5	1,67	250	417
2040–2044	25	1,86	250	464

Таким образом, Грузия может к 2010 году от транзита нефти и газа через трубопроводы БТД и ЮКТ получить доходы, составляющие примерно 1% от ВВП страны. Сумма эта с экономической точки зрения может иметь важное значение для доходной части бюджета страны, но не может являться настолько важной, чтобы оказывать существенное влияние на экономическое положение страны в целом.

ТОРГОВАЯ И ИНВЕСТИЦИОННАЯ ЭКСПАНСИЯ ТУРЦИИ

Основные приоритеты внешнеэкономической политики Турции в направлении региона Кавказ–Средняя Азия

Внешняя политика республиканской Турции традиционно основывалась на двух фундаментальных принципах: ориентации на Запад, воплощенной в поисках Турцией путей членства в Европейском Союзе, и избегании экстерриториальных интересов или действий вне границ страны.

Однако в 1990-х годах во внешней политике Турции происходили существенные изменения. Этому способствовал ряд факторов. Конец холодной войны открыл двери новых возможностей для активизации внешней политики Турции, создавая вместе с тем новые ограничения. После развала СССР геостратегическая ценность Турции на Западе больше не была так значима, как это было раньше. Кроме того, отклонение Евросоюзом предложения Турции стать ее полноправным членом вызвало глубокое разочарование и чувство изоляции в турецком обществе. Все это привело к переоценке основных принципов внешнеполитического курса страны и переориентации его экономическо-го вектора.

Основные приоритеты внешнеэкономической политики сегодняшней Турции строятся на так называемом «неоосманском плане». В отличие от Османской империи, стремившейся к экспансии на Запад и в Сре-

диземноморье, нынешнее турецкое руководство делает ставку на «восточное направление», при этом используя свои исторические, лингвистические, культурные и религиозные связи с тюркскими народами Востока. Одна из фундаментальных характеристик внешне-экономической политики Турции – это ее реализм при выборе целей. На первом этапе реализации «неоосманского плана» предлагается посредством организации «Черноморское Экономическое Сотрудничество» расширить зону влияния на территории, простирающейся между Каспийским и Адриатическим морями, и в конечном счете создать союз, который противостоял бы Западной Европе. На втором этапе экспансии предусматривается создание турецкого союза, который протянется от Балкан до Алтая в Центральной Азии. В качестве оружия для наступления выбрана геоэкономическая экспансия.

Еще в 1992 году, по аналогии с Международным Агентством Развития США (USAID), было сформировано Турецкое Агентство Сотрудничества и Развития (ТКА), которое начало предоставлять техническую и финансовую помощь новым независимым государствам региона. В том же 1992 году турецкий «Эксимбанк» предоставил тюркским республикам бывшего СССР кредиты в размере \$ 1 млрд. и подписал соглашение о создании спутниковой системы связи стоимостью \$ 25 млн., обеспечив этим республикам прием передач турецкого государственного телевидения.

Увеличивающийся интерес турецкого государства в регионе за последние годы существенно повлиял на изменение структуры экспорта турецкого капитала. В течение периода январь 1980 года – октябрь 2005 года общий объем экспорта турецкого капитала составил \$ 7 791 084 тысяч, из которых \$ 2 483 210 тысяч, или 31,9%, приходилось на долю стран Центральной Азии и Кавказа. Основными сферами вложения турецкого капитала в этих странах стали энергетика, перерабатывающая промышленность, телекоммуникации, торговля и туризм. Причем доля энергетики составляла 85%. Одновременно следует отметить, что в общих объемах экспорта турецкого капитала в энергетический сектор доля региона Кавказ – Центральная Азия составляет приблизительно 98%. Это связано, в первую очередь, с участием Турции в каспийских проектах добычи и транспортировки углеводородов и свидетельствует об огромном значении региона в обеспечении энергетической безопасности страны.

Таблица 13. Структура экспорта капитала Турции по группам стран (1980 – октябрь 2005, тысяч долларов)

Группа стран	Финансовые услуги	Энергетика	Перерабатывающая промышленность	Строительство	Добывающая промышленность	Телекоммуникации	Торговля	Туризм	Транспорт	Другие сектора	Всего
Африка	0	25 808	14 424	20 077	3 000	10	13 003	0	20	0	76 342
Западная Европа	1 958 186	12 592	1 161 812	130 401	82	240 695	572 267	31 254	2 618	26 280	4 136 186
Восточная Азия	22	0	3 149	0	0	0	5 865	127	0		9 606
Восточная Европа–Балканы	151 807	2 462	181 371	19 398	12 578	134	144 268	7 696	745	444	520 732
Турецкая Республика Северного Кипра	68 066	0	964	393	30	2 031	1 203	5 724	59	272	79 057
Северная Америка	63 423	0	55 500	5 834	450	1 500	56 791	935	500	587	187 525
Латинская Америка	0	0	15 000	0	0	0	499	0	0	2 593	15 499
Офшорные центры	117 068	9 713	654	1 787	0	10 500	73 084	7 367	2 600	0	232 778
Центральная Азия и Кавказ	53 335	2 108 107	163 867	4 190	10 684	52 844	45 158	41 624	3 005	10 004	2 483 210
Средний Восток	0	0	17 876	4 476	0	19 077	8 718	0	0	397	50 146
Всего	2 411 906	2 158 683	1 614 618	186 555	26 824	326 792	920 854	94 727	9 548	40 576	7 791 084

Источник: Turkish Treasury, Foreign Investment Statistics.

Таблица 14. Структура экспорта капитала Турции по странам и секторам экономики (1980 – октябрь 2005, тысяч долларов)

Страна	Банковское дело	Другие	Финансовые услуги	Энергетика	Перерабатывающая промышленность	Строительство	Добывающая промышленность	Страхование	Телекоммуникации	Торговля
США	63408	1748	15		55500	5833	450		1500	56791
Германия	369512	265			50897	647		909		22213
Аргентина					12000					
Албания	6000					1537	29			
Австрия	36899				88					2379
Азербайджан	4753			1820434	28641	6	2067	432	23200	12110
Багамские острова					654					10050
Бахрейн	37958		1423							
Бельгия					3528					47050
Белоруссия					40					65
Арабские Эмираты						217			30	1034
Босния и Герцоговина	15141				48	138				9790
Бразилия					3000					
Болгария	22793		120	158	11430	68				32924
Острова Кайман			1011							10
Гибралтар				9713						
Чехия										224
Алжир				25808	1384	265				407
Китай					1329					3462
Дания					4113					149
Индонезия					1000					
Марокко						50			10	1350

Грузия: структурные проблемы экономики и турецкая экономическая экспансия

Финляндия										146
Франция	15670	365	104		260				5677	16612
ЮАР							3000			7479
Южная Корея					200					
Грузия	3795				9459	600			16762	6
Индия			22							
Нидерланды	330268	3261	882097	12592	890671	6			184018	177734
Антильские острова		6							300	1300
Гонконг										2067
Великобритания	111575	22142	7218		206854					169560
Иран					17803	41				1878
Ирландия	50		26050		3469	2120				44
Испания			43		1276					335
Израиль										135
Швейцария	51966	57	9333		16	13121		29		10408
Италия		190			638	102 761	82			4 948
Япония										
О-ва Свитера			0							2908
Турецкая Республика Северного Кипра	61937	587	2429		964	393	30	3 701	2 031	1203
Канада		845								
Катар						188				
Казахстан	32308	201	2495	287673	43794	2 069			12883	19014
Киргизия	2048				16593	165				5326
Кувейт										2980
Латвия						725				
Либерия										
Ливия						19366				
Литва					1 462					
Люксембург	89500		26961			11746				121688
Венгрия	2601				40528	9				5
Македония	12691	6			471	48				129
Малайзия					350					131
Мальта	300		11145							13519

Ашот Егиазарян

Мексика										499
Египет					7431					763
Молдавия					322				100	10
Монако									10200	
Нигерия					1293	396				
Ниуэ										585
Узбекистан	4618	196			23684	300				8202
Пакистан		444			235					
Польша					3595	5				
Румыния	20037	98	2113		75267	2993	12550	77		37602
Россия	70235	108		50	42841	4475				52594
Сингапур					35					78
Словакия					60					1994
Судан										2004
Сирия										2226
Саудовская Аравия						4030				
Таиланд										1
Тайвань										125
Тунис					4317					1000
Острова Теркс и Кайкос		9998								
Туркмения	2885				41695	1050	8617			500
Украина		59		2255	5033	9401			34	3851
Оман										390
Иордания					72				19047	75
Виргинские острова			65231			1787				
Греция					272					734
Всего, (01.01.1980- 31.10.2005)	1368951	40576	1037809	2158683	1614617	186555	26824	5147	326792	920854

Источник: Turkish Treasury, Foreign Investment Statistics.

Таблица 15. Структура экспорта капитала Турции по группам стран в отдельные годы (1980 – октябрь 2005, тысяч долларов)

Группа стран	1998*	1999	2000	2001	2002	2003	2004	(01.01.2005 - 31.10.2005)	Всего
Африка	15778	2542	1242	826	42495	4295	5961	3204	76342
Западная Европа	1405752	410140	954660	598814	167384	67218	215644	316575	4136186
Восточная Азия	4066	612	0	0	1041	200	3144	543	9606
Восточная Европа-Балканы	216951	106767	52200	51735	11328	14770	23843	43138	520733
Турецкая Республика Северного Кипра	45764	13883	16484	1503		810	49	565	79058
Северная Америка	60459	42597	67471	2839	6304	3582	1767	2507	187525
Латинская Америка	15000	0	359	140	0	0	0	0	15499
Офшорные центры	100930	1457	23569	67142	9142	9621	10720	10198	232778
Центральная Азия и Кавказ	258010	71183	53399	728463	186343	307248	587492	291072	2483210
Средний Восток	5837	729	20588	7400	1621	2900	7728	3343	50147
Всего	2128546	649909	1189972	1458862	425657	410644	856347	671145	7791084

*1998: Совокупный объем до 1999 года. Источник: *Turkish Treasury, Foreign Investment Statistic.s*

Если до 2001 года в экспорте турецкого капитала лидирующее место занимала Западная Европа, то начиная с 2001 года это место уверенно занимает регион Кавказ–Центральная Азия. В течение 01.01.2001 – 31.10.2005 годов общий объем экспорта турецкого капитала составил \$ 3 822 655 тысяч, из которых на долю Западной Европы приходилось

\$ 1 365 635 тысяч (35,7% от общего объема), на долю стран Кавказа и Центральной Азии – \$ 2 100 618 (55% от общего объема).

До 1998 года турецкий экспорт в страны Южного Кавказа и Центральной Азии возрастал каждый год. В 1998 году объем турецкого экспорта в страны Средней Азии и Южного Кавказа составил \$ 841 млн., увеличившись по сравнению с 1992 годом на 450%. Следует отметить, что в течение того же периода турецкий экспорт в остальные страны мира увеличился приблизительно на 90%. Турецкий импорт в 1998 году из этих стран составил \$ 456 млн., увеличившись на 500%. В 1998 году Турция пережила финансово-экономический кризис, а турецкий экспорт в страны региона начал уменьшаться, а затем оставался застойным до 2002 года. Начиная с 2002 года, в турецкой экономике начался этап роста. Стали появляться свободные ресурсы, необходимые для ведения более наступательной политики в регионе Кавказ–Центральная Азия.

Хотя темпы роста торговли между Турцией и странами региона довольно высоки, доля региона во внешнеторговом обороте Турции остается все еще небольшой. Турция не является также ведущим торговым партнером для большинства стран региона. На пути изменения основных направлений торговых потоков в регионе и для их замыкания на Турцию есть серьезная проблема – проблема транспортной доступности.

Оценка турецко-грузинских торговых отношений

По данным министерства торговли Турции, в 2005 году торговый оборот Турции с Грузией составил \$ 575 млн., в том числе экспорт – \$ 272 млн., импорт – \$ 303 млн. По представлению департамента по статистике министерства экономического развития Грузии товарооборот между двумя странами в 2005 году составил \$ 405 млн., в том числе экспорт в Турцию \$ 122 млн., импорт из Турции \$ 283 млн. По сравне-

нию с 1996 годом торговый оборот между двумя странами вырос на 400%. Если в 1996–2001 годах ведущее место в турецком экспорте в Грузию занимали сельскохозяйственные и продовольственные продукты, то теперь основу экспорта составляют товары перерабатывающей промышленности (72,2% от общего объема экспорта в 2005 году). Главным образом это товары отраслей машиностроения, химической и легкой промышленности, то есть товары тех секторов турецкой экономики, которые больше всего нуждаются в новых рынках. Минеральное сырье составляет основную статью грузинского экспорта в Турцию. В 2005 году 87,1% грузинского экспорта в Турцию составили товары горно-добывающей промышленности (марганцевая руда и металлолом, доля которых в экспорте данной отрасли составила 65,6%, а также минеральное топливо, цветные металлы, нефтепродукты, уголь, природный газ). В отличие от наблюдаемого за последние десять лет замедления темпов роста мировой черной металлургии турецкая черная металлургия в этот период развивалась устойчивыми темпами, и страна вышла на передовые позиции в мире по производству черных металлов на душу населения. В настоящее время продукция турецкой черной металлургии является одной из главных статей экспорта страны. Однако расширение экспортного потенциала этого сектора сильно зависит от внешних источников сырья. В связи с этим грузинские месторождения марганцевых руд, разрабатываемые АО «Чиатурмарганец», не могут не заинтересовать турецких производителей черных металлов. Пока турецкие компании не изъявили желание приобрести АО «Чиатурмарганец». По сообщению ИА REGNUM, заинтересованность в приобретении АО «Каскад Варцихе ГЭС» и АО «Чиатурмарганец» и создании единого производственного комплекса проявила британская компания «Stemcor UK Limited», которая является владельцем 72%-ной доли в холдинге «Selromex Holdings Limited», а последнему принадлежит 96% грузинского АО «Зестафонский завод ферросплавов». В 2005 году экспорт продукции горно-добывающей промышленности по сравнению с 1996 годом вырос более чем в 20 раз. За счет таких высоких темпов объемов экспорта продукции горно-добывающей промышленности и ориентации этого сектора практически на турецкий рынок в 2005 году положительное внешнеторговое сальдо с Турцией составило соответственно: в 2002 году – \$ 34,7 млн., в 2003 году – \$ 118,8 млн., в 2004 году – \$ 107 млн. и в 2005 году – \$ 31 млн. До 2002 года внешнеторговый баланс Грузии с Турцией традиционно был дефицитным.

Таблица 16. Экспорт Турции в Грузию, тысяч долларов

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Сельскохозяйственные продукты	72 050	109 815	85 262	59 150	63 154	79 538	26 327	41 204	48 561	42 915
i-Продовольствие	71 949	109 694	85 121	58 829	63 103	79 433	26 244	40 948	48 264	42 156
(0) Продовольствие и живые животные	60 844	100 509	80 463	56 093	62 018	77 742	24 657	40 350	47 713	41 359
(00) Живые животные	1	21	62	0	301	358	967	449	455	255
(04) Пшеница	33 988	59 602	27 193	10 616	21 402	10 230	2 417	5 686	23 899	14 926
(05) Овощи и фрукты	3 444	4 185	3 832	3 697	3 045	5 896	5 655	6 580	6 778	7 643
(06) Сахар	1 326	8 091	27 883	24 282	28 786	48 307	7 109	17 593	5 452	2 329
(08) Животноводческие продукты	213	73	47	114	272	205	39	162	313	484
(01, 02, 03, 07, 08, 09) Другие продукты	21871	28536	21 446	17 384	8 212	12 747	8 470	9 879	10 816	15 722
(1) Напитки и табак	9067	3919	1 905	172	231	133	62	28	388	292
(11) Напитки	9 067	3 664	1 726	172	71	26	7	10	363	292
(12) Табак и табачные изделия	0	255	179	0	160	107	55	19	25	0
(4) Животные и растительные масла, жиры, воски	2 038	5 241	2 752	2 561	853	1 553	1 524	557	130	498
(22) Масляные семена и масляные фрукты	0	25	1	3	1	4	2	12	33	7
ii-Сельскохозяйственное сырье	101	121	141	321	52	105	82	257	297	758
(21) Шкура, кожа и мех	0	5	1	116	0	0	0	0	0	0
(23) Сырой каучук	0	3	0	0	0	1	11	1	7	26
(24) Лесоматериалы	81	70	55	164	44	5	31	114	218	450
(25) Целлюлоза и макулатура	17	16	0	0	0	0	13	0	0	22
(26) Текстильное волокно и отходы из него	4	27	49	17	1	80	18	90	44	31
(29) Животные и растительные сырые материалы	0	0	36	25	7	19	8	52	28	229
2. Горно-добывающая промышленность	4 455	1 313	1 865	1 930	5 903	1 565	5 549	4 360	14 489	15 008
i- (27, 28) Металлическая руда и металлолом	163	259	240	1 017	339	181	2 766	325	8 291	6 073

ii- Минеральное топливо, смазки и связанные с ней материалы (3)	3 932	486	613	260	4 897	423	1 407	1 447	2 440	3 177
(32) Уголь, кокс и брикеты	0	0	3	2	2	0	5	14	2	2
(33) Нефть, нефтепродукты и связанные материалы	197	363	530	251	4 895	422	1 400	1 431	2 418	3 171
(34) Газ, природный и переработанный	144	123	80	7	0	0	1	2	20	5
(35) Электроэнергия	3590	0	0	0	0	0	0	0	0	0
iii-Цветные металлы (68)	361	568	1 012	653	667	961	1 376	2 587	3 758	5 757
3. Перерабатывающая промышленность	33 813	62 383	77 019	53 120	62 713	56 221	68 051	107 996	133 664	210 160
i-Железо и сталь (67)	614	3 758	2 731	1 970	1 141	670	4 675	5 078	8 525	12 289
ii-Химическая продукция	8 889	15 825	18 567	12 411	15 470	14 407	14 401	20 518	26 795	40 805
(57, 58) Пластмассы	591	1 794	1 969	1 715	2 081	2 642	3 665	6 900	10 241	17 784
(54) Фармацевтическая продукция	205	164	148	115	145	426	184	155	641	1 780
(51, 52, 53, 55, 56, 59) Другие химические продукты	8 092	13 867	16 449	10 582	13 245	11 339	10 553	13 463	15 913	21 241
iii-Другие полуфабрикаты	7 727	16 169	22 096	17 105	16 123	15 619	21 369	31 448	37 399	57 489
(61) Кожа, обработанная кожа, одежда	0	22	302	96	15	1	1	8	37	2
(62) Резинотехническая продукция	349	178	482	424	389	171	459	730	851	1 765
(63) Продукция деревообрабатывающей промышленности	234	341	655	809	829	667	1 957	4 170	6 561	11 784
(64) Бумага и изделия из нее	1 871	4 741	7 496	8 311	9 011	9 687	8 633	7 999	9 406	11 762
(66) Неметаллические минеральные товары	3 478	6 300	7 613	4 241	2 666	2 532	5 697	9 323	9 635	14 551
(661) Известь, цемент и строительные материалы	535	458	388	443	177	338	1 007	943	487	1 112
(664, 665) Стекло и стекло-тара	757	2 362	3 298	1 495	758	672	894	1 604	2 167	3 230
(66-(661+664+665)) Другие	2 186	3 480	3 926	2 303	1 731	1 522	3 796	6 776	6 981	10 209
(69) Обработанные металлы	1 796	4 588	5 548	3 224	3 214	2 561	4 622	9 217	10 909	17 625
iv- Машины и транспортные средства	10 851	14 448	21 370	13 231	19 414	18 598	17 465	25 338	28 648	47 829
(781, 782, 783, 784, 7132, 7783) Автомобили	1 221	1 272	1 587	1 398	656	1 560	1 961	1 828	2 137	6 439

(75, 76, 776) Офисное и телекоммуникационное оборудование	6 849	2 919	9 066	660	1 288	2 533	2 973	3 901	2 649	1 697
Другие машиностроительные товары и транспортные средства	2 781	10 257	10 716	11 174	17 470	14 505	12 531	19 608	23 863	39 693
(71-713) Генераторы	220	964	1 143	427	638	1 147	1 366	1 747	2 103	2 674
(72, 73, 74) Другие неэлектрические машины	1 280	4820	4 814	6 793	3 985	5 102	5 153	7 690	9 726	16 779
(79, 785, 786, 7131, 7133, 7138, 7139) Другие транспортные средства	51	240	173	298	124	510	215	1 640	1 319	573
(77- (776+7783)) Электрические машины и аппаратура	1 229	4 233	4 587	3 656	12 722	7 745	5 797	8 531	10 715	19 666
v- Текстиль (65)	1 749	3 153	2 351	1 416	2 107	1 487	1 729	4 809	7 982	12 525
vi- Одежда (84)	564	1 434	939	669	3 163	187	618	953	2 633	2 958
(848.1, 848.3) Одежда, аксессуары для одежды	23	74	78	85	35	0	19	9	21	22
(84-(848.1, 848.3)) Другие виды одежды	542	1 360	861	584	3 129	187	599	944	2 612	2 936
vii – Другие потребительские товары (81, 82, 83, 85, 87, 88, 89 (-891))	3 419	7 594	8 965	6 317	5 294	5 253	7 794	19 852	21 680	36 263
(81) Сооруженные здания, санитарное слесарное дело, отопление и освещение	612	1 159	1 700	839	323	1 229	1 494	10 363	6 460	7 640
(82) Мебель	615	1 252	1 405	956	663	616	1 619	2 338	2 942	4 371
(83) Товары для путешествия, сумочки	11	19	30	14	32	19	12	32	234	394
(85) Обувь	63	213	485	326	102	39	32	259	716	957
(87) Профессиональные, научные и управляющие инструменты и аппараты	204	197	243	610	357	142	183	320	416	716
(88, 89-(891)) Другие товары перерабатывающей промышленности	1 913	4 754	5 101	3 571	3 818	3 209	4 454	6 541	10 913	22 185
4. Другие продукты (9+891)	0	0	0	0	0	6 726	3 293	1 510	2 985	3 747

Источник: Undersecretariat of the prime ministry for foreing trade.

Таблица 17. Импорт Турции из Грузии, тысяч долларов

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Сельскохозяйственные продукты	6 550	12 543	25 827	23 537	16 562	6 443	9 228	11 511	8 997	11 753
i-Продовольствие	364	4 499	13 846	8 823	827	202	36	453	390	1 285
(0) Продовольствие и живые животные	364	116	243	1 927	457	202	36	453	366	1 114
(00) Живые животные	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21
(04) Пшеница	105	0	14	1 745	395	0	0	0	0	83
(05) Овощи и фрукты	14	0	4	0	11	23	0	0	2	0
(08) Животноводческие продукты	0	0	95	0	0	0	0	0	93	400
(01, 02, 03, 07, 08, 09) Другие продукты	245	116	131	181	51	179	36	453	271	610
(1) Напитки и табак	0	0	0	0	0	0	0	0	12	17
(11) Напитки	0	0	0	0	0	0	0	0	12	17
(4) Животные и растительные масла, жиры, воски	0	0	0	0	0	0	0	0	12	154
(22) Масляные семена и масляные фрукты	0	4 383	13 603	6 896	371	0	0	0	0	0
ii-Сельскохозяйственное сырье	6 186	8 044	11 980	14 714	15 735	6 241	9 192	11 058	8 607	10 467
(21) Шкура, кожа и мех	2 653	525	474	111	594	619	306	0	153	2 914
(23) Сырой каучук	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
(24) Лесоматериалы	2 827	7 066	11 312	13 610	15 049	5 621	8 813	10 951	8 361	7 441
(25) Целлюлоза и макулатура	0	0	0	0	4	0	20	17	0	0
(26) Текстильное волокно и отходы из него	341	357	0	854	12	0	0	0	0	0
(29) Животные и растительные сырые материалы	365	95	195	139	73	0	52	91	93	112
2. Горно-добывающая промышленность	12 704	24 378	50 432	53 042	127433	110 990	118 936	257042	276 286	263961
i- (27, 28) Металлическая руда и металлолом	7 366	9 041	14 522	36 717	82 482	64 328	99 544	187338	201 793	173119
ii- Минеральное топливо, смазки и связанные с ними материалы (3)	4 989	15 226	34 125	9 605	44 820	46 319	14 769	54 448	45 936	74 475

(32) Уголь, кокс и брикеты	0	89	32	4	0	190	437	273	2 618	4 018
(33) Нефть, нефтепродукты и связанные материалы	0	46	7 139	1 256	37 508	28 483	13 566	53 911	43 318	69 911
(34) Газ, природный и переработанный	0	0	72	95	257	37	766	265	0	547
(35) Электроэнергия	4 989	15 091	26 881	8 250	7 055	17 609	0	0	0	0
iii-Цветные металлы (68)	349	110	1 785	6 719	131	343	4 624	15 257	28 557	16 367
3. Перерабатывающая промышленность	13 241	29 014	14 749	16 711	11 320	9 798	9 688	5 315	21 386	27 165
i-Железо и сталь (67)	4 115	13 840	8 151	12 129	6 510	6 048	6 291	2 661	11 415	22 191
ii-Химическая продукция	6 263	7 336	2 916	1 313	1 519	282	1 963	907	6 033	902
(57, 58) Пластмассы	12	0	0	11	0	1	0	214	77	1
(54) Фармацевтическая продукция	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0
(51, 52, 53, 55, 56, 59) Другие химические продукты	6 252	7 336	2 916	1 302	1 512	281	1 963	693	5 957	901
iii-Другие полуфабрикаты	380	715	345	252	393	484	415	561	327	483
(61) Кожа, обработанная кожа, одежда	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0
(62) Резинотехническая продукция	33	54	2	0	0	0	0	2	0	0
(63) Продукция деревообрабатывающей промышленности	68	173	169	205	230	123	362	467	324	467
(64) Бумага и изделия из нее	23	0	0	0	71	0	26	2	0	0
(66) Неметаллические минеральные товары	30	228	52	7	51	355	0	78	0	0
(664, 665) Стекло и стеклотара	6	0	0	7	50	355	0	44	0	0
(66-(661+664+665)) Другие	24	228	52	0	1	0	0	33	0	0
(69) Обработанные металлы	227	250	122	40	40	6	26	12	3	15
iv- Машины и транспортные средства	2 418	6 735	3 010	2 783	2 577	2 746	796	899	2 889	1 290
(781, 782, 783, 784, 7132, 7783) Автомобили	2	107	59	50	29	30	11	0	2	49
(75, 76, 776) Офисное и телекоммуникационное оборудование	161	16	112	0	4	0	22	2	0	2
Другие машиностроительные товары и транспортные средства	2 255	6 612	2 839	2 733	2 543	2 716	763	897	2 887	1 239

Грузия: структурные проблемы экономики и турецкая экономическая экспансия

(71-713) Генераторы	5	9	14	108	15	20	14	62	9	2
(72, 73, 74) Другие неэлектрические машины	1 041	3 282	2 192	2 493	2 300	2 644	742	729	609	527
(79, 785, 786, 7131, 7133, 7138, 7139) Другие транспортные средства	1 168	3 280	585	109	180	50	1	105	2 261	687
(77- (776+7783)) Электрические машины и аппаратура	41	41	48	24	48	2	6	1	9	23
v- Текстиль (65)	49	153	118	0	0	74	14	99	220	6
vi- Одежда (84)	0	153	67	0	129	160	139	20	60	1 885
(84-(848.1, 848.3)) Другие виды одежды	0	153	67	0	129	160	139	20	60	1 885
vii – Другие потребительские товары (81, 82, 83, 85, 87, 88, 89 (-891))	15	81	141	234	193	5	70	168	442	409
(81) Сооруженные здания, санитарное слесарное дело, отопление и освещение	3	0	4	23	5	0	0	8	6	4
(82) Мебель	0	0	1	8	3	5	65	153	428	402
(83) Товары для путешествия, сумочки	0	0	82	0	0	0	0	0	0	0
(87) Профессиональные, научные и управляющие инструменты и аппараты	5	2	9	93	73	0	0	0	0	1
(88, 89-(891)) Другие товары перерабатывающей промышленности	8	79	45	111	111	0	6	7	8	2
4. Другие продукты (9+891)	0	0	0	0	0	0	20	48	0	23

Источник: Undersecretariat of the prime ministry for foreign trade.

По заявлениям официальных лиц Турции и Грузии, стороны надеются, что к 2009 году объем двухсторонней торговли достигнет \$ 2 млрд. По итогам 2005 года объем внешней торговли согласно данным департамента по статистике министерства экономического развития Грузии составил \$ 3 357,6 млн. При ежегодном росте 30% к 2009 году объем внешней торговли Грузии достигнет \$ 7 376,5. Это означает, что доля Турции при двухмиллиардном торговом обороте составит 27,1% от

общего объема внешней торговли Грузии. При более медленном росте внешней торговли доля Турции будет еще больше. В свою очередь, это означает, что география внешней торговли Грузии коренным образом изменится, переориентировавшись от стран СНГ к Турции. По итогам 2005 года объем внешней торговли Грузии со странами СНГ составил \$ 1 406,1 млн., то есть 41,9% от общего внешнеторгового товарооборота. Если рядом с Турцией поставить Азербайджан – третьего по объему внешней торговли партнера Грузии (по итогам 2005 года доля Азербайджана во внешнеторговом обороте Грузии составила 9,4%), то внешняя торговля Грузии по направлениям Турции и Азербайджана, несомненно, будет доминирующей. Доля России во внешнеторговом обороте Грузии в 2005 году составила 16%. Причем этот показатель, по всей вероятности, будет уменьшаться в этом и предстоящем году. Объемы грузинского экспорта в Россию уже резко сократились после известных событий вокруг грузинских вин и минеральной воды. Так, если в первом квартале 2006 года объем грузинского экспорта в Россию составил \$ 43,8 млн., то во втором – \$ 10,2 млн., в третьем – \$ 13,1 млн., в четвертом квартале – всего \$8,7 млн. По сравнению с 2005 годом общий объем грузинского экспорта в Россию в 2006 году сократился в два раза – с \$ 153,9 млн. до \$ 75,8 млн. Хотя следует отметить, что в основном из-за повышения цен на российский газ и электроэнергию грузинский импорт из России по сравнению с 2005 годом в 2006 году вырос с \$ 384,3 млн. до \$ 561,7 млн. Но вместе с тем, в свою очередь, Грузия планирует минимизировать импорт российской электроэнергии и газа, что приведет к существенному сокращению грузино-российского товарооборота.

Основные направления турецких инвестиций

С целью экономического освоения Грузии Турция осуществляет целенаправленную инвестиционную политику. До 2005 года в Грузии были зарегистрированы более 100 компаний с участием турецкого капитала, а общий объем турецких инвестиций оценивался в \$ 125

млн. Большая часть этих средств была вложена в сектора телекоммуникации и перерабатывающей промышленности. Из других значимых сфер вложений турецкого капитала можно выделить портовое управление, производство стеклотары, текстиль и разлив воды в бутылках. Turkcell имеет контрольную долю в Geosell, которая использует сеть GSM в Грузии.

Группа Sener Arda состоит из компаний, осуществляющих деятельность в областях тяжелой промышленности, логистики, строительства и пищевой промышленности. Группа начала свою деятельность в Грузии со строительства доков в Батумском порту. Она также построила Турецко-Грузинский торговый центр, который находится в двух км. от Тбилисского международного аэропорта. Другая компания группы, Arda Enterprises Ltd., построила мукомольный завод в Кобулету (в 20 километрах от Батуми), с ежемесячным производством в 1200 тонн.

Турецкий концерн «Turkiye Sise ve Cam Fabrikalari A.S.» (Sisecam) является одним из крупнейших производителей стекла в Европе и мире, продукция которого реализуется в 125 странах мира. Концерн выпускает широкий ассортимент продукции – плоское стекло, изделия и товары из стекла, стеклянную упаковку, стекловолокно. Sisecam входит в десятку крупнейших мировых производителей стеклянной тары и соды. Компания производит приблизительно 2,5 млн. тонн стеклянной тары и 1 млн. тонн соды. Ее оборот составляет почти \$ 2 млрд., а объемы инвестиций – \$ 500 млн. в год. У себя на родине компания владеет 90–95% рынком стеклотары. Этот стекольный гигант успешно расширяет свою деятельность и за пределами страны. Компания намерена расширить свое производство в странах Восточной Европы, на Балканах, в странах СНГ и Центральной Азии. Масштабы и сферы деятельности турецкой компании неуклонно растут особенно на территории России, где компания строит несколько предприятий и намерена завоевать до 40% российского рынка стеклотары.

Турецкая компания «Sisecam» является также инвестором Ксанского завода стеклотары АО «Мина». Ксанский завод стеклотары, построенный еще в 80-ых годах прошлого столетия, является крупнейшим на Южном Кавказе предприятием по производству стеклотары. В 1997 году АО «Мина» было приватизировано и владельцем контрольного пакета акций стала турецкая компания «Sisecam». Она осуществила на

предприятия программу реабилитации и развития и на первом этапе провела реконструкцию завода. С этой целью было вложено инвестиций в размере \$ 10 млн. В 1999 году акционерами АО «Мина» стали Европейский Банк Реконструкции и Развития (EBRD) и Международная финансовая корпорация Всемирного Банка (IFC), инвестировав в производство почти \$ 16 млн. Компании «Sisecam» принадлежат 62% акций завода, МФК – 19% и ЕБРР – 19%.

АО «Мина» производит 25 видов стеклотары для алкогольных, минеральных и прохладительных напитков. Мощность предприятия составляет 20 тыс. тонн продукции в год, и оно полностью загружено. АО «Мина» удовлетворяет большую часть спроса на грузинском рынке, а также является единственным экспортером стеклотары для Азербайджана. Потребителями продукции АО «Мина» являются более 70 компаний, среди которых «Кока Кола Ботлерз Грузии», АО «Казбег», ООО «Кастел-Сакартвело» и др. Однако 80% необходимой стеклянной тары «привязано» к производству вина и минеральных вод. И хотя в настоящее время возникли проблемы с экспортом грузинского вина и минеральной воды в Россию, руководство компании объявило о планах дальнейшего технического перевооружения, в рамках которого предусматриваются установка новой печи для производства тары и реконструкция существующей. Реализация этого проекта позволит увеличить выпуск продукции до 40 тыс. тонн в год и значительно расширить ее ассортимент. Объем инвестиций на техническое перевооружение составит \$ 20 млн. Общая сумма инвестиций, вложенных турецкой компанией в Ксанский завод стеклотары АО «Мина», включая нынешнюю инвестицию, составила \$ 40 млн.

Грузинские эксперты считают, что новые турецкие инвестиции являются исключительно позитивным сигналом в вопросе диверсификации экспортных поставок вина и минеральной воды. По сообщениям официальных лиц Грузии, Турция рассматривает вопрос о беспошлинном импорте грузинских вин, и после разработки конкретной документации по беспошлинному экспорту будут установлены объемы квоты и дата, с которой начнется экспорт грузинских вин в Турцию. Следует отметить, что Турция защищает свою винную промышленность 400%-ной таможенной пошлиной.

Нефтяная компания Delta Petrol, которая является дочерней компанией Холдинга Transteknik, обслуживает нефтехранилище в Потти. Компания также предлагает услуги морского транспортирования. Она уже инвестировала \$ 15 млн. в нефтяной терминал Потти, владеет 75% акций of Georgian-Turkish Channel Energy и планирует приватизировать порт Потти.

До 2005 года стоимость всех контрактных услуг, выполняемых турецкими компаниями на территории Грузии, составила \$ 270 млн. Из известных турецких строительных компаний, работающих в Грузии, можно назвать Baytur, Borova, Birc, TML, Ustay и Zafer. В число реализованных проектов входят такие объекты, как строительство турецкого посольства, нефтяной терминал в Супсе, электронные средства обслуживания в Тбилисском международном аэропорте, мукомольный завод в Кобулетти, Турецко–Грузинский торговый центр, расширение возможностей нефтяного хранилища в Потти и терминала в порту Батуми.

Турки проявляют интерес также к сферам сельского хозяйства и туризма. В частности, перспективными считаются проекты, предусматривающие производство фруктовых соков, мяса и молочных продуктов. Предполагается, что приграничные с Грузией районы Турции будут играть важную роль в некоторых проектах. Турецкие компании намерены играть активно участвовать в модернизации туристической инфраструктуры Грузии.

ТРАНСПОРТНАЯ ЭКСПАНСИЯ ТУРЦИИ

Транспортная инфраструктура Турции. Проблемы и перспективы

В отношении транзита Турция занимает привилегированное географическое положение между европейскими, ближневосточными и центрально-азиатскими странами. Появление новых независимых государств Восточной Европы, Южного Кавказа и Центральной Азии подразумевает образование новых торговых связей, что ведет к повышению спроса на транспортный сектор в данных направлениях. Эти вызовы играют определяющую роль в формировании приоритетов европейской транспортной политики и подтолкнули Евросоюз к созданию новых транспортных коридоров. На эти новые вызовы Турция прореагировала активизацией своей транзитной политики. Кроме того, Турция находится на линии естественного продолжения транспортной сети ЕСО (Организация экономического сотрудничества), что дает ей дополнительные преимущества в транспортных связях Европа–Ближний Восток–Центральная Азия. Но вместе с тем следует отметить, что задача повышения регионального транзитного значения Турции постоянно находится под воздействием следующих угроз:

- Развитие коридора ТРАСЕКА по направлению Балканы – Черное море – Грузия – Азербайджан – Каспийское море – Центральная Азия и обратно, которое в этих направлениях значительно уменьшит масштабы транзита через Турцию.

- Развитие коридора Север–Юг и Юг–Север, инициаторами которого являются Россия, Иран и Индия – также уменьшит транзитное движение через Турцию между Европой и Азией.
- Конфликты в ближневосточном регионе, из-за которых могут прерваться транспортные связи региона с Европой, пролегающие через территорию Турции.

С другой стороны, Турция стремится стать главным игроком в регионе, одновременно выступая транзитной страной на маршруте евроазиатских грузопотоков и страной происхождения и предназначения грузов. Однако транспортная инфраструктура Турции в настоящее время не в состоянии эффективно решить все эти задачи.

Одной из основных проблем транспортной системы Турции является недостаточно развитая железнодорожная инфраструктура. За прошедшие пятьдесят пять лет спрос в транспортном секторе Турции демонстрировал довольно быстрые темпы роста, в среднем 8% в год. Примечательно, что в течение этого периода рост ежегодного спроса на автомобильный транспорт составил приблизительно 7,6%, на водный транспорт – 5%, на воздушный транспорт – более чем 16%, в то время как на железнодорожный транспорт – 2%. В результате доля рынка железнодорожного транспорта уменьшилась. В 1950 году доля автомобильного транспорта на транспортном рынке страны составила приблизительно 37%, а доля железнодорожного транспорта – 55%. В 2004 году около 92% грузовых перевозок в стране осуществлялось автомобильным транспортом. Сухопутные перевозки пассажиров составили 94%, перевозки пассажиров морским путем – 0,5%, грузов – 3–4%, перевозки пассажиров воздушным путем – 1%, грузов – 0,3%. В то же время перевозки пассажиров по железной дороге составляли 4,5%, грузов – около 5,5%.

Для строительства железных дорог Османская империя предоставляла все концессии частным иностранным компаниям (ORC, SCP, ...), за исключением проектов стратегического назначения (Железная дорога Хедзжаз, Багдадская железная дорога, ...), спонсором которых являлось правительство. Хотя все линии были связаны, они не составляли сеть, подходящую для эф-

фективной транспортировки. Большая часть Анатолии не имела никаких железных дорог.

Схема 1. Карта железных дорог Турции накануне Первой мировой войны



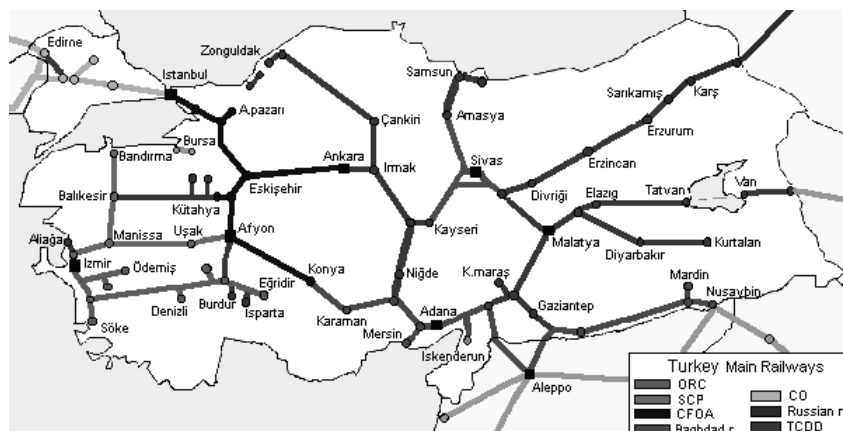
Источник: *A Short History of Turkish Railways*, <http://www.trainsofturkey.com>.

Во время второй волны строительства железнодорожных линий, в основном период 1930-х и 1940-х годов, были открыты важные линии, соединившие железнодорожными сетями такие районы страны, как Малатия, Эрзрум, Самсун или Зонгулдак.

Турция сохраняла нейтральность в течение Второй мировой войны. Но после войны, с американской помощью посредством плана Маршалла, Турция переместила свои транспортные приоритеты от строительства железнодорожных линий к строительству автомобильных шоссе. Расширение и модернизация железнодорожной сети происходили медленно, инвестиции в сектор были незначительными, паровые двигатели сохранились до конца 1980-х годов. Но все-таки длина железных

дорог удвоилась, составляя в настоящее время 8 500 км (в 1924 году – 4 000 км).

Схема 2. Карта железных дорог Турции в настоящее время



Источник: *A Short History of Turkish Railways*, <http://www.trainsofturkey.com>.

Таможенный союз с ЕС, предоставляющий новые возможности Турции, возлагает на нее и новые обязанности. Усовершенствование транспортного сектора является одной из пяти главных проблем Турции (макростабильность, рабочая сила, сельское хозяйство и окружающая среда) на повестке дня вступления страны в ЕС. Транспортные проблемы охватывают решение таких задач, как физическая интеграция транспортных сетей, гармонизация инфраструктуры, транспортных средств, экологических и других стандартов, развитие логистических сетей, усовершенствование пограничных пересечений (модернизация таможни и т. д.). В настоящее время для транспортировки товаров из Европы до Турции ежегодно используются около 100 000 транспортных средств. Учитывая высокие темпы роста экономики Турции, эта цифра приблизительно удвоится в 2010 году. Однако без

железнодорожного транспорта автомобильный транспорт не в состоянии самостоятельно и эффективно решить проблему будущих грузопотоков. В настоящее время транспортная связь Европа–Азия осуществляется по автомобильному маршруту ТЕТЕК протяженностью 3 200 км. Этот маршрут является основой системы автодорог в Турции. Дорога идет от границы с Болгарией и, проходя по линии Стамбул–Анкара–Гереде, одной веткой заканчивается у границы с Сирией, а другой – у границы с Ираном. Маршрут ТЕТЕК является составной частью дорожной сети Европы и Центральной Азии.

Задачи освоения обширных пространств Центральной Азии и соседнего Южного Кавказа делают более актуальными вопросы развития железнодорожной инфраструктуры. Хотя регион в географическом плане расположен близко к Турции, в транспортном отношении он практически изолирован от нее. Прямая железнодорожная связь между Турцией и регионом проходит через территорию Армении, с которой Турция до сих пор не установила дипломатические отношения и не имеет официальных торгово-экономических связей. Из-за политических проблем между Азербайджаном и Арменией турецкая сторона сама блокировала с 1993 года железнодорожный переход Акыйяка на границе с Арменией. Турция имеет еще один железнодорожный выход на востоке, ведущий к Центральной Азии. Это переход Карыкой на границе с Ираном. Но он находится в густонаселенном курдами районе, а сама дорога имеет ограниченные транспортные возможности.

На этом фоне Турция начала работать над двумя главными транспортными проектами: строительством туннеля под Босфором (проект «Мармарай») для установления железнодорожной связи между Европой и Азией и строительством железнодорожной линии между Карсом и Тбилиси, которая обеспечит более прямую и более дешевую связь между Европой и центрально-азиатскими республиками через Кавказ. Как только этот проект будет реализован, планируется наладить связь между Ташкентом и Стамбулом через Ашхабад – Туркменбаши – Баку – Тбилиси и Карс. Этот маршрут на 500 км короче, чем любой ныне действующий альтернативный маршрут. Строительные работы подводного железнодорожного туннеля через Босфор начались в 2004 году и планируются к завершению в 2008 году. Стоимость проекта оценивается в \$ 2–2,5 млрд. Для интеграции с железно-

рожными сетями Европы новая транспортная стратегия Турции предусматривает использование главным образом быстродействующего железнодорожного сообщения и адаптацию железнодорожного транспорта к требованиям ЕС. Предполагается, что в результате реализации проекта доля рельсовой системы в перевозках Европа–Азия достигнет 27%. Протяженность железнодорожной линии Карс–Ахалкалаки составит 142 км (68 км по территории Турции и 30 км по территории Грузии). Стоимость проекта оценивается в \$500 млн. По предварительным прогнозам предполагается, что в течение первых двух лет эксплуатации железнодорожной линии объемы грузоперевозок составят до 2 млн. тонн, а в последующие три года увеличатся до 8–10 млн. тонн. Существуют и более оптимистичные прогнозы. Согласно некоторым оценкам, после реализации проекта Анкара сделает прорыв в развитии торгово-экономических отношений со странами региона Кавказ – Центральная Азия.

Благодаря географическому положению Турции (ее омывают несколько морей, а длина береговой линии составляет 8 333 км), морской транспорт традиционно играл большую роль в экономике страны. В состав торгового флота Турции входят около 900 судов, общий дедевейт которых составляет приблизительно 9 млн. тонн. Сегодня Турция занимает 20-е место в рейтинге мирового флота. Морской транспорт обеспечивает основную часть внешнеторговых перевозок Турции. В 2004 году 87,4% внешней торговли Турции было осуществлено морским путем, в том числе 78,2% экспорта и 92,3% импорта. В 2004 году морским транспортом было перевезено 175,2 млн. тонн грузов.

Турция находится на перекрестке существующих и планируемых мультимодальных интерконтинентальных транспортных связей. В этом отношении страна имеет огромный потенциал, тем более что в последнее время появляется все больше различных транспортных схем, соединяющих страны Средиземноморья, Причерноморья, СНГ и Азии. Однако транспортная система Турции до последнего времени характеризовалась как обычная, то есть традиционные способы транспортировки использовались вне системы мультимодальной транспортировки, которая предполагает доставку груза от двери к двери, с использованием разных средств транспортировки.

В последнее десятилетие объемы мировых контейнерных перевозок увеличиваются на 9–10% в год. В 1995 году объем мировых контейнерных перевозок составил 141 млн. TEU. Ожидается, что этот показатель превысит уровень 550 млн. TEU к 2015 году. Доля Средиземноморья в мировых контейнерных потоках составляет приблизительно 5–7% и увеличивается более чем на 8% в год. Притом восточное Средиземноморье, включая Черное море, показывает более высокие темпы роста, чем западное Средиземноморье.

Порты Турции могут стать важнейшим компонентом интеррегиональных мультимодальных перевозок. Связываясь с железнодорожными сетями, они могли бы быть воротами не только к Ближнему Востоку, но и к Южному Кавказу и странам Центральной Азии, не имеющим выхода к морю. Существующие сегодня портовые мощности Турции не смогут удовлетворить этот спрос. Требуется строительство новых портов и расширение возможностей действующих. Эту функцию сегодня берут на себя частные компании, способные вложить достаточно инвестиций. И данную тенденцию поощряет государство. В настоящее время в качестве предварительных шагов для необходимой модернизации транспортной системы в целом во многих портах Турции к существующим инфраструктурам добавляются многоцелевые контейнерные терминалы. Основные транзитные грузопотоки Турции обслуживают десять главных портов страны. В последние годы порты Трапизона, Хайдарпаша, Измира и Мерсина были расширены для обслуживания контейнерного движения. Вместимость существующих общественных портов составляет приблизительно 50 млн. тонн в год. Полная пропускная способность портов Турции с частными и полученными портовыми сооружениями составляет 200 млн. тонн в год. Но, чтобы удовлетворять будущий растущий спрос, Турция строит новые контейнерные терминалы, параллельно реабилитируя наземные транспортные инфраструктуры.

Таблица 18. Турецкие общественные порты: контейнерная пропускная способность (TEU)

Порты	Существующая вместимость, включая краткосрочное расширение	Дополнительная вместимость после 2010 года
Нора	50 000	150 000
Трапизон	200 000	
Гиресун	50 000	
Самсун	30 000	200 000
Филиос		800 000
Дериндже	200 000	1 000 000
Хайдарпаша	375 000	
Бандирма		180 000
Текирдаг		700 000
Измир	375 000	500 000
Кендерли		1 000 000
Мерсин	400 000	1 000 000
Искендерун	100 000	300 000
Всего	1 780 000 TEU	5 830 000 TEU
Итого	7 610 000 TEU	

Источник: Министерство транспорта и коммуникаций Турции.

В дополнение к существующим мощностям Трапизона, Нора и Самсуна на западном побережье Черного моря (в Зонгулдаке – Филиос) запланировано создание нового порта. Проект позволит обеспечить вместимость 9 млн. тонн в год за первые три года инвестиционного периода с увеличением до 25 млн. тонн в течение десяти лет. Порт будет иметь железнодорожную связь и сможет обслуживать свободную торговую зону, включая промышленный район и теплоэлектростанцию. В долгосрочной перспективе полную контейнерную вместимость турецких портов планируется довести до 7,6 млн. TEU в год,

из которых 5,8 млн. TEU приходится на долю вышеупомянутых проектов.

Однако морской транспорт в одиночку не может стать альтернативой железнодорожному грузовому сообщению даже для страны, окруженной морскими путями, такой как Турция. В современном международном комбинированном транспорте постоянно растет роль железных дорог, связанных с портовыми инфраструктурами. По этой причине новая транспортная стратегия Турции предусматривает оптимизацию способов транспортировки при увеличении доли не только морского, но и железнодорожного грузового транспорта.

С 1990-х годов правительство Турции начало проводить реформы в секторе воздушного транспорта: была принята концепция развития терминалов аэропортов Турции, частным авиакомпаниям предоставлялись права оказания услуг, связанных с воздушным сообщением.

В последние годы темпы роста воздушного транспорта Турции составляют приблизительно 10% в год, то есть больше, чем в ЕС. Воздушный транспорт Турции не играет большой роли в грузовых перевозках. Этот вид транспорта обслуживает в основном пассажирские перевозки. Его развитие тесно связано с развитием туризма. Ежегодное пассажирское движение по турецким авиалиниям составляет 45 млн. человек. Самая крупная авиакомпания страны – «Турецкие авиалинии» в год перевозит свыше 12 млн. пассажиров и около 134.700 тонн грузов.

Турция имеет 45 эксплуатационных аэропортов, из которых 34 являются гражданскими. Терминалы Стамбула, Анталия-1 и Анталия-2 являются самыми крупными в стране. Анталия является не только важным туристическим центром Турции, но и самым крупным туристическим городом в восточно-средиземноморском регионе. Аэропорт Анталии в 2004 году обслуживал до 12,5 млн. пассажиров.

Грузинское звено в транспортной стратегии Турции

Основой турецко-грузинского политического и экономического сближения, несомненно, является увязка обеих сторон с региональными энергетическими проектами. И Турция, и Грузия озабочены проблемами своей энергетической безопасности. Обе страны стремятся сократить степень энергетической зависимости от России. В этом заключается их заинтересованность в проектах транспортировки каспийских углеводородов. С целью решения этой задачи они сотрудничают в рамках региональных энергетических проектов. Турция и Грузия являются партнерами по двум крупным проектам транспортировки энергоносителей (нефтепровод Баку – Тбилиси – Джейхан и газопровод Баку – Тбилиси – Эрзрум). В планы турецкого правительства входит использование определенной части транспортируемых энергоресурсов для развития восточных вилайетов страны, находящихся на маршруте транзита. В частности, предусматривается строительство нефтеперерабатывающего завода в Трапизоне. В планы грузинского правительства входят закупка и получение части транспортируемого газа для снижения газовой зависимости от России. Обе страны заинтересованы также в получении транзитных доходов от транспортировки углеводородов. Турецко-грузинское энергетическое сотрудничество преследует также решение задач более локального значения. Так, в плане интеграции энергосетей двух стран предусматривается строительство новой ЛЭП высокого напряжения, которая позволит странам обмениваться электроэнергией. В западной части Грузии летом появляется избыток электроэнергии, производимой гидроэлектростанциями, основные мощности которых сконцентрированы в этой части страны. И наоборот, восточные вилайеты Турции острее других регионов страны испытывают дефицит электроэнергии. Несмотря на то что на реке Чорух (Турция) идет сооружение мощного гидрокомплекса, состоящего из 21 энергообъекта, соединение энергосистем двух стран новой ЛЭП высокого напряжения повысит надежность их работы.

Вне энергетики заканчивается турецко-грузинское сотрудничество и начинается турецкая экспансия с вытеснением России из экономического пространства Грузии.

В своих стремлениях выйти в Азербайджан и Центральную Азию Турция зависит от Грузии. С точки зрения внешней политики Анкары, в нынешних условиях Грузия является самым удобным и, наверное, единственным мостом для достижения этой долгожданной цели. Помимо взаимных отношений и обязательств, существующих в рамках региональных энергетических проектов, благоприятным фоном для этого является позиция грузинских властей. Нынешнее грузинское руководство рассматривает Турцию как противовес России в обеспечении страны альтернативными источниками торговли и инвестиций, что дает возможность Турции расширить свое экономическое и политическое влияние в Грузии. Еще в первые годы после распада СССР Турция интересовалась распространением своего влияния не только в Азербайджане и тюркских государствах Центральной Азии, но и в Грузии. Хотя Грузия и не является тюркским государством, в 1992 году она тоже получила кредит в размере \$ 50 млн. от турецкого Эксимбанка. Внешнеэкономическая политика Турции по отношению к Грузии включала также постепенное втягивание ее в орбиту экономических интересов Анкары посредством подключения к региональной организации «Черноморское Экономическое Сотрудничество», в которой она играет доминирующую роль.

Для развития торгово-экономических отношений Турция и Грузия намерены усовершенствовать существующую договорно-правовую базу, заключив ряд соглашений, таких как соглашение о свободной торговле, соглашение о предотвращении двойного налогообложения и др. В феврале 2006 года был отменен визовый режим для грузинских и турецких граждан, что облегчит деловые поездки, повлияет на развитие туризма и будет способствовать развитию торгово-инвестиционных отношений. Турция и Грузия на официальных встречах неоднократно выражали надежду, что в долгосрочной перспективе обе страны создадут единый экономический рынок. Логично, что после создания единого экономического рынка на повестке турецко-грузинских экономических отношений окажется вопрос о создании экономического союза. Однако для расширения торгово-экономических отношений существуют серьезные логистические затруднения.

Помимо отсутствия прямой железнодорожной связи между Турцией и Грузией автомобильные дороги, соединяющие две страны, и таможенные пункты, пересекающие турецко-грузинскую границу, находятся в неутешительном состоянии и нуждаются в модернизации. Новым требованиям торгово-экономической экспансии Турции не соответствуют также возможности грузинских аэропортов. Прогнозы о четырехкратном росте товарооборота между Грузией и Турцией могут реализоваться лишь при условии модернизации транспортной инфраструктуры.

В рамках решения этих задач турецкая сторона уже предприняла реализацию ряда проектов.

В ноябре 1997 года началось строительство черноморской прибрежной автомагистрали. Новая автомагистраль связывает турецкое причерноморье по линии Самсун – Мерзифон – Чорум – Анкара с центральными и южными районами, а в направлении Самсун – Бафра – Синоп – Стамбул – с промышленно развитыми западными районами страны. Помимо связывания внутренних районов Турции автомагистраль имеет также выход к пограничному пункту Сарпи на границе с Грузией. Турецкий Союз торговых, промышленных, морских палат и бирж планирует до 2007 года реконструировать таможенный терминал в Сарпи, который является главным пунктом пересечения турецко-грузинской границы.

Осенью 2005 года министерство экономического развития Грузии и представители турецких компаний «TAV» и «Urbanas» подписали соглашение о строительстве нового международного аэропорта Тбилиси и модернизации-реконструкции аэропорта Батуми. Стоимость нового тбилисского международного аэропорта оценивается в \$62 млн., а стоимость модернизации и реконструкции аэропорта Батуми – в \$15 млн. Согласно подписанному контракту Грузия может требовать от компаний «TAV» и «Urbanas» дополнительных капиталовложений на сумму \$ 18 млн. для внедрения новых технологий в аэропорту Тбилиси. Грузия и Турция подписали также соглашение по совместному использованию аэропорта Батуми, согласно которому аэропорт Батуми будет включен в сеть внутренних полетов Турции. Практически это означает, что турецкие грузовые самолеты будут способны использовать аэропорт Батуми как внутренний аэропорт. Международный аэ-

ропорт Тбилиси и аэропорт Батуми являются неотъемлемой и важной частью транспортной и экономической инфраструктуры Грузии. Таким образом, Турция, которая очень заинтересована в приобретении инфраструктурных объектов в Грузии, сделала серьезную заявку по дальнейшему наращиванию транспортной экспансии.

Компания «TAV» – это совместное предприятие, созданное в 1998 году группами «Tere» и «Akfen». Их деятельность охватывает разнообразные сектора экономики, включая строительство, перерабатывающую промышленность, менеджмент, страхование, службы безопасности, туризм и отдых. Средний возраст их служащих 30 лет. Холдинг аэропортов «TAV» приобрел международное признание в течение короткого промежутка времени. Группа была ответственна за строительство стамбульского аэропорта «Ататюрк» (Ataturk Airport), который считается главными воротами Турции во внешний мир. «TAV» является также оператором здания стамбульского аэропорта. Группа в настоящее время строит новые внутренние (Анкара, Измир и др.) и международные (Тегеран, Каир, Доха и др.) терминалы, общая стоимость которых составляет \$ 3 млрд.

На Южном Кавказе сегодня эксплуатируются две железнодорожные магистрали, которые являются частью спонсируемой ЕС инициативы ТРАСЕКА. Одна железнодорожная линия связывает столицы Азербайджана и Грузии с грузинским черноморским портом Поти, другая – Баку с крупным грузинским портом Батуми. Железнодорожного сообщения между Грузией и Турцией не существует. Такое положение серьезно тормозит процесс полноценной экспансии Турции в грузинском направлении. В соответствии с подписанным еще в 1996 году турецко-грузинским соглашением «О транскавказском коридоре» планируется построить 200-километровую железнодорожную магистраль, соединяющую черноморские порты Трапизон (Турция) и Батуми (Грузия). Главный аргумент в пользу строительства железной дороги – это почти пятикратное удешевление перевозок по сравнению с автомобильными. Эта идея не новая, разница между ее старыми и новыми формами состоит только в том, что изменились места инициаторов в реализации данной идеи. Турция всегда претендовала на контроль Батуми, но этому всегда мешала Россия, которая сама хотела выйти на турецкий незамерзающий порт Трапизон. Следует отметить, что еще до Первой мировой войны Россия начала строительство же-

лезной дороги от Батуми до Трапизона. В частности, на участке Батуми – Сарп имеются три пробитых в те годы тоннеля. Между тем предусмотрено, что реализация этого проекта начнется после завершения строительства железнодорожной линии Карс – Ахалкалаки, являющейся главной целью турецкой транспортной экспансии.

Идея соединения железнодорожных сетей Азербайджана, Грузии и Турции впервые была обсуждена в 1993 году на встрече Объединенной Транспортной Комиссии. Инициатива позже была включена в план Трансевропейских Железнодорожных Сетей (TER), спонсируемых Экономической Комиссией Организации Объединенных Наций для Европы (UNECE). В июле 2002 года министры транспорта Азербайджана, Грузии и Турции подписали протокол, подтверждающий маршрут, и на встрече 28 февраля 2005 года стороны согласились провести технико-экономическое обоснование. Планируется, что железная дорога по маршруту Карс – Ахалкалаки будет сдана в эксплуатацию в конце 2008 года. UNECE причисляет этот маршрут к проектам первоочередной важности, которые могут быть профинансированы и осуществлены до 2010 года. Из международных финансовых организаций о заинтересованности в финансировании данного проекта пока что заявил только Азиатский банк развития. 15 июня 2006 года финансовая комиссия Палаты представителей Конгресса США приняла резолюцию H. R. 5068, которая запрещает Экспортно-импортному банку (Export-Import Bank) США финансировать строительство железной дороги Карс – Ахалкалаки – Тбилиси – Баку в обход Армении. Довольно жестко по этому вопросу в феврале 2006 года в Ереване выразился и комиссар ЕС по внешним связям Бенита Ферреро-Вальднер. По его словам, «проект железной дороги в обход Армении не получит финансовой поддержки со стороны ЕС». Следует отметить, что данное направление не включено в международную программу ТРАСЕКА. Это, по сути, турецкий вариант коридора Европа – Кавказ – Азия – своеобразная альтернатива ТРАСЕКА. При этом Турция решает не только транзитные вопросы, но и конкретные торгово-экономические задачи в своей восточной политике, осуществляя экономическую экспансию в Грузии, Азербайджане и странах Центральной Азии.

Позиции Азербайджана и Турции по проекту прокладки железнодорожной магистрали Карс – Ахалкалаки – Тбилиси – Баку полностью совпадают. В принципе этот проект могут поддерживать и страны

Центральной Азии, в экономические интересы которых входят любые альтернативные дороги, связывающие их с Мировым океаном. Они могут перевозить свои грузы железнодорожными паромными судами через каспийские порты Актау (Казахстан) или Туркменбаши (Туркмения) в Баку, а затем отправлять их оттуда не только в Турцию или дальше в Европу, но и в турецкие черноморские или средиземноморские порты и оттуда в ту же Европу, в США, Израиль и другие страны мира. Например, Казахстану выгодно иметь дело с конкурирующими альтернативными маршрутами по направлению Кавказ – Европа и Кавказ – Средиземноморье. С введением новой железнодорожной ветки Алтынсарино – Хромтау, которая соединила северные и центральные районы Казахстана с западными регионами, грузооборот в направлении Кавказа и стран Средиземноморского бассейна должен возрасти в несколько раз. По итогам 2004 года через порт Актау прошло более 9,5 млн. тонн различных грузов, в первую очередь – это нефть, металл, а в меньшем объеме – зерно.

Отвечает ли национальным интересам Грузии проект строительства железнодорожной линии Карс - Ахалкалаки? Конечно, с точки зрения транспортных коммуникаций, в результате реализации данного проекта Грузия получит новый маршрут, связывающий ее с внешним миром. Грузия также не будет иметь опасений, что в случае задействования железнодорожной линии Карс – Гюмри (Армения) конкурентоспособность ее железнодорожной системы в регионе сильно пострадает. Однако очевидно, что для грузинской секции транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия появится мощный конкурент, который в сила превратить Грузию в псевдотранзитную страну. Хотя данная железная дорога будет проходить через Грузию, значение Грузии как основного звена ТРАСЕКА просто исчезнет. Дело в том, что в настоящее время Грузия – единственная страна в рамках ТРАСЕКА, которая обеспечивает странам Южного Кавказа и Центральной Азии выход к Черному морю. После реализации проекта, связывающего железнодорожные сети Турции, Грузии и Азербайджана, страны Центральной Азии, не имеющие выхода к морю, будут иметь более легкий доступ к Черному морю и Средиземноморью через Турцию, минуя грузинские черноморские порты. Следует отметить, что в настоящее время серьезными конкурентами турецкому черноморскому порту Трапизон являются именно расположенные недалеко от него грузинские порты Батуми и Поти, к чему Турция относится с ревностью. Тур-

ция сама зависит от грузинских портов. Только объемы грузоперевозок из черноморских портов Турции в порты Каспийского моря через Батуми и Поти составляют примерно 1 млн. тонн. Причем перевозки по этому и обратному направлению имеют тенденцию роста.

В определенных условиях строительство железнодорожного маршрута Карс – Ахалкалаки представляет интерес и для европейских нефтетрейдеров, которым не всегда выгодно закупки больших объемов нефтепродуктов в грузинских портах. Порой им удобнее и выгоднее закупать малые порции, перевозимые в железнодорожных цистернах. А трейдеры на Каспии выигрывают в том, что им не придется в обязательном порядке везти в грузинские порты и закачивать в танкеры нефтепродукты, прибывающие в Баку из Центральной Азии, а можно будет доставлять свой груз потребителям напрямую, посредством железнодорожных цистерн, не переваливая его лишней раз. Экономия очевидна, да и бестанкерная перевалка занимает значительно меньше времени. И хотя Грузия получает сразу два нетрубопроводных нефтяных маршрута из Азии в Европу – морской и сухопутный, поскольку в настоящее время через грузинские порты переправляются в основном нефть и нефтепродукты, ее портовые инфраструктуры, которые и сейчас работают на неполную мощность, могут просто разрушиться. В этом плане новая железнодорожная магистраль может принести Грузии лишь убытки.

Таким образом, основные дивиденды от реализации проекта строительства железнодорожной линии Карс – Ахалкалаки, несомненно, получит Турция. При этом транзитная роль Грузии постепенно уменьшится, и она будет подчиняться транзитным интересам Турции. Грузию хотя и можно будет называть транзитной страной, но уже не между Европой и Азией, а между Турцией и Азербайджаном.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- International Monetary Fund, Georgia: History of Lending Arrangements from May 01, 1994 to July 31, 2006, www.imf.org
- The World Bank, Georgia, all projects, <http://web.worldbank.org/external/default/main?menuPK=301780&pagePK=141143&piPK=399272&theSitePK=301746>
- European Bank for Reconstruction and Development, Projects in Georgia: <http://www.ebrd.com/country/country/georgia/showcase.htm>
- European Bank for Reconstruction and Development, Западные государства СНГ и Кавказ: www.ebrd.com/pubs/general/ar/ar04ru5.pdf
- European Bank for Reconstruction and Development, EBRD activities in Georgia: www.ebrd.com/pubs/factsh/country/georgia.pdf
- EBRD investments 1991–2005, Georgia: www.ebrd.com/country/country/georgia/sign.pdf
- Document of the European Bank for Reconstruction and Development, Strategy for Georgia, As approved by the Board of Directors at its meeting on 7 September 2004
- Международная финансовая корпорация в Грузии: http://www.ifc.org/ifcext/eca.nsf/Content/Georgia_russian
- U. S. Agency for International Development
- http://www.usaid.gov/locations/europe_eurasia/countries/ge/index.html
- Black Sea Trade and Development Bank, BSTDB Country Strategy 2005–2006: Georgia, BSTDB Operations Summaries: Georgia <http://www.bstdb.org/georgia.htm>
- Black Sea region: setting safe course on democracy and development Georgian – Turkish ties and Black Sea Dimension: round table held by SCIRS, www.trialog.or.at/docs/blacksea_issue1.pdf

- Ministry of Finance of Georgia, Basic Data and Directions for 2007-2010:
<http://www.mof.ge/DinamicPage.aspx?cmd=page&rootid=298&pageid=203>
- Ministry of Economic Development of Georgia Department of Statistics, Statistical Yearbook of Georgia, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005:
<http://www.statistics.ge/main.php?pform=20&plang=1>
- Ministry of Economic Development of Georgia Department of Statistics Quarterly Bulletin 2006.I:
<http://www.statistics.ge/publication.php?pform=-999999&plang=1>
- National (central) Bank of Georgia, Bulletin of Monetary and Banking Statistics, (June, 2006): <http://www.nbg.gov.ge/>
- Ministry of Economic Development: <http://www.economy.ge>
- Ministry of Energy: <http://www.minenergy.gov.ge>
- Ministry of Agriculture: <http://www.maf.ge>
- Investment Guide to Georgia, Main Indicators:
http://www.investmentguide.ge/pages/economic_overview/indicators/
- ООО «Батумский Морской Торговый Порт»: www.privatization.ge
- BP in Georgia:
<http://www.bp.com/sectiongenericarticle.do?categoryId=9004710&contentId=7008982>
- Open Society Georgia Foundation, EXTRACTIVE INDUSTRIES AND ENERGY TRANSIT IN GEORGIA: Background Report.
www.publishwhatyoupay.org/english/pdf/pubs/georgia_transparency_report.pdf -
- Веллиш Станислав. Грузия. Краткий обзор проблем макроэкономической политики. Варшава, октябрь 1996. Центр социально-экономических исследований:
www.case.com.pl/upload/publikacja_plik/4886327_087r.pdf
- Turkey's Statistical Yearbook. <http://www.turkstat.gov.tr/>

- Foreign Investment Statistics. Turkish Treasury.
<http://www.hazine.gov.tr/english/forinvest.htm>
- Foreign trade statistics by sectors (SITS – REV.3). Undersecretariat of the Prime Ministry for Foreign Trade,
www.dtm.gov.tr/cad/english/sectors/sector.htm
- Undersecretariat of the prime ministry for foreign trade
<http://www.treasury.gov.tr>
- Совет по внешнеэкономическим связям Турции:
<http://www.deik.org.tr/>
- Turkish Business in the BSEC Region: Direct Investments. Contracting Services. Prospects for Cooperation (February 2005)
http://www.deik.org.tr/yayinlar_eng.asp?publicationTypeId=78
- SISECAM. 2005 ANNUAL REPORT.
http://www.sisecam.com/investor_rel/annual_reports/2005/2005_sce ng.pdf
- Seminar. NEW TRADE PATTERNS: NEW TRANSPORT DEMANDS IN THE BLACK SEA REGION. Antalya, Turkey 21-22 October 1998. *Specific Modal Implications* Turkish Port Infrastructure in International Combined Transport. Mrs Ulker Yetgin, Ministry of transport and Communications. Turkey. www.cemt.org/online/antalya98/Yetgin.pdf
- A TRANSPORTATION PLAN STRATEGY FOR TURKEY. Murat AKAD, Murat ERGUN, Hakan GULER, Yasar VITOSOGLU,
www.iasi.cnr.it/ewgt/16conference/ID125.pdf
- Информационное агенство REGNUM: www.regnum.ru
- Central Asia-Caucasus Institute: www.cacianalyst.org
- EurasiaNet.org: News and Analysis from Central Asia and the Caucasus
<http://www.eurasianet.org/resource/georgia/index.shtml>
<http://www.eurasianet.org/resource/turkey/index.shtml>
- Online Magazine - Civil Georgia: www.civil.ge
- Turkish Daily News: www.turkishdailynews.com

СПИСОК ТАБЛИЦ В ТЕКСТЕ

1. ПИИ в экономику Грузии в 1991–2003 годах
- График 1. Прямые иностранные инвестиции по секторам
2. Структура ВВП
 3. Выпуск промышленной продукции по секторам в 2000–2005 годах
 4. Структура производства промышленной продукции в 2000–2005 годах
 5. Рост ВВП по отдельным секторам экономики
 6. ВВП по базисным ценам
 7. Грузоперевозки по отдельным видам транспорта
 8. Грузопоток через порт Батуми
 9. Транзитные доходы от эксплуатации трубопровода Баку – Супса
 10. Дополнительный газ, получаемый от эксплуатации трубопровода Баку – Тбилиси – Эрзрум
 11. Транзитные доходы Грузии от эксплуатации трубопроводов БТД и ЮКТ
 12. Бюджетные доходы Грузии от транспортировки нефти по нефтепроводу Баку – Тбилиси – Джейхан
 13. Структура экспорта капитала Турции по группам стран (1980 – октябрь 2005)
 14. Структура экспорта капитала Турции по странам и секторам экономики (1980 – октябрь 2005)
 15. Структура экспорта капитала Турции по группам стран в отдельные годы (1980 – октябрь 2005)
 16. Экспорт Турции в Грузию

17. Импорт Турции из Грузии

Схема 1. Карта железных дорог Турции накануне Первой мировой войны

Схема 2. Карта железных дорог Турции в настоящее время

18. Турецкие общественные порты: контейнерная пропускная способность

Ашот Егиазарян

ГРУЗИЯ:
СТРУКТУРНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ
И ТУРЕЦКАЯ
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭКСПАНСИЯ
(1994–2007)

Редактор Г. Каргина
Дизайн обложки О. Сумарокова

REGNUM
123001, г. Москва, Трёхпрудный пер., д. 11–13, стр.1, пом. 36-1

Подписано в печать 01.06.2007. Формат 80x60/16
Бумага офсетная. Гарнитура Myriad Pro. Печать офсетная.
Усл. печ. л. 5,38. Тираж 300 экз. Заказ 49.

Отпечатано в «ИПО Матвея Яковлева»
150054, г. Ярославль, ул. Чкалова, д. 2, оф. 1106