

Keywords: *offshore banks, money laundering, financing of terrorism, tax "harbors", tags of suspicious transactions, cash flows, bank secrecy, global world problems, financial organizations.*

References

1. Abakanova V.A. *Ehkonomicheskaya sostavlyayushchaya legalizacii prestupnyh dohodov (ehkonomiko-pravovye aspekty)* // Nauchnyj zhurnal NIU ITMO. Seriya «Ehkonomika i ehkologicheskij menedzhment». 2014. № 3.
2. Ignatova T.V., Dobaev A.I. *Ocenka finansovyh operacij v mezhdunarodnoj sisteme «havalá» v kontekste predotvrashcheniya ugroz nacional'noj bezopasnosti* // Finansovye issledovaniya. 2018. № 1. P. 17-25.
3. Olejnik S.A. *Mezhdunarodnye valyutno-kreditnye otnosheniya*. – M.: Olgan, 2015. 251 p.
4. Osipov N.A. *Finansovyj monitoring*. – M.: Infam, 2015. 250 p.
5. Petrova N.P. *Upravlenie riskami otmyvaniya deneg v bankah*. – M.: Prosveshchenie, 2015. 150 p.
6. Sviridov O.YU., Lysochenko A.A. *Mezhdunarodnye finansy*. – Rostov n/D: Feniks, 2015. 395 p.
7. Andreeva L. Y. et al. *Experience of Greece on Recapitalization of Banks, Marketing Management and Personnel Retraining in Conditions of Economic Recession* // European Research Studies Journal. 2017. T. 20. № 1. P. 390-409.
8. Nekrasova I., Karnaukhova O., Sviridov O. *Fractal Properties of Financial Assets and Forecasting Financial Crisis* // Fractal Approaches for Modeling Financial Assets and Predicting Crises. IGI Global, 2018. P. 23-41.
9. SHaten P.-L., Makdauehll Dzh., Musse S., SHott P.A., Van der Dus de Vil'buá EH. *Predotvrashchenie otmyvaniya deneg i finansirovaniya terrorizma. Prakticheskoe rukovodstvo dlya bankovskih specialistov = Preventing Money Laundering and Terrorist Financing: A Practical Guide for Bank Supervisors*. – M.: Al'pina Pablsher, 2011. 316 p.
10. Haigner S., Schneider F., Wakolbinger F. *Combating Money Laundering and the Financing of Terrorism* // A Survey, Economics of Security Working Paper. 2012. № 65.
11. Ignatova T.V., Dobaev A.I. *Sistema «havalá» v islamskoj ehkonomie* // Musul'manskij mir. 2017. № 2. P. 39-54.

УДК 656.02

DOI: 10.22394/2079-1690-2019-1-1-269-273

ПРЕДСТОЯЩАЯ РЕФОРМА ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В ЕРЕВАНЕ: КРАТКИЙ ОБЗОР

**Григорян
Армен** приглашенный научный сотрудник
(стипендиат Международного Вышеградского фонда),
Университет им. Матея Бела (974 01 Словакия,
Банска Быстрица, Kuzmányho 1). E-mail: agrigoryan@umb.sk

Аннотация

Система общественного транспорта в Ереване стагнировала в течение длительного периода. Устаревшая маршрутная сеть, а также общая неэффективность планирования, привели к тому, что значительное количество транспортных средств проходит через и без того перегруженный центр города, создавая тяжелые заторы в часы пик. Дороги постоянно перегружены, а существующая система общественного транспорта, чрезмерно зависящая от микроавтобусов, являющихся наименее эффективным видом транспорта из-за малого количества перевозимых пассажиров и прочих параметров, дополнительно ухудшает ситуацию. Без преувеличения можно утверждать, что в сфере пассажироперевозок в Ереване царит хаос. В статье рассматривается ситуация, сложившаяся в сфере городского транспорта, а также возможные решения с целью ее улучшения. Статья описывает предпосылки нынешней ситуации; ряд проблем, требующих решения, и возможный вариант решения, а также запланированные действия властей в отношении существующих проблем.

Ключевые слова: *общественный транспорт, регулирование дорожного движения, оптимизация транспортной сети, урбанизм, городская среда, муниципальное управление, стратегическое планирование, окружающая среда, пропускная способность.*

Рассматривая возможные решения проблемы общественного транспорта в Ереване, следует учитывать ряд аспектов с целью выработки приемлемого комплексного решения: необходимость обеспечения должного качества обслуживания пассажиров, улучшения финансового управления и снижения размера требуемых субсидий, а также возможность

уменьшения дорожных заторов и загрязнения окружающей среды – проблем, достигших критического уровня практически повсеместно, а не только в центре города, и отрицательно влияющих как на экологическую обстановку, так и на экономику.

Предпосылки нынешней ситуации. В результате энергетического кризиса и последовавшего транспортного коллапса во время карабахской войны в 1992-1994 гг. возникла чрезмерная зависимость системы общественного транспорта от микроавтобусов – «маршрутных такси», при отсутствии достаточного количества транспортных средств большой и средней вместимости. В середине 90-х годов решение транспортной проблемы с помощью микроавтобусов было относительно приемлемым, поскольку загруженность дорожной сети была сравнительно невелика. Кроме того, микроавтобусы переоборудовались для работы на сжатом газе и их эксплуатация обходилась значительно дешевле по сравнению с дизельными автобусами, что позволяло удерживать стоимость проезда на приемлемом уровне. Однако в дальнейшем более высокая доходность микроавтобусов в сравнении с другими видами транспорта, в сочетании с политическими связями владельцев компаний-операторов, привела к вытеснению электротранспорта, в том числе к снижению интенсивности работы метрополитена, и недостаточным инвестициям в развитие автобусного сообщения.

Исследование, проведенное в 2008 г. ереванским Институтом управления и информационных систем показало, что ереванское метро, имеющее десять станций при общей длине маршрута 12,1 км., перевозило лишь 4% от общего числа пассажиров. Семь троллейбусных маршрутов, обслуживавшихся 50 из имевшихся 89 троллейбусов, перевозили 1,1% пассажиров. Предусматривалось 47 автобусных маршрутов, однако из-за недостаточности подвижного состава обслуживалось лишь 20 маршрутов: в парке имелось лишь 130 автобусов малой вместимости. В результате автобусы перевозили лишь 1,9% пассажиров. Таким образом, около 93% пассажиров перевозилось микроавтобусами: на 125 маршрутах эксплуатировалось свыше 3100 подобных машин [1, с. 42, 44-45, 65].

В результате по самым загруженным улицам района Кентрон (центр) проходило свыше 40 автобусных и микроавтобусных маршрутов, а интервал между транспортными средствами в часы пик мог составлять лишь семь секунд, а в прилегающих к центру плотно заселенных районах Арабкир, Канакер-Зейтун и Эребуни – восемь секунд, в то время как в норме промежуток времени, необходимый транспортному средству, чтобы заехать на остановку, произвести высадку и посадку пассажиров и отъехать, составляет 30-40 секунд. Недостаточная пропускная способность остановок общественного транспорта лишь частично компенсировалась тем, что микроавтобусы останавливались в любом месте по требованию. В большинстве остальных районов ситуация была незначительно лучше, и транспортные заторы отсутствовали лишь в двух наименьших районах – Норк-Мараш и Нубарашен [1, с. 46-47].

Текущая ситуация в сфере общественного транспорта. В последние годы происходила постепенная замена микроавтобусных маршрутов автобусными – в 2012-2017 гг. было импортировано 434 из имеющихся в городе 667 автобусов, и в настоящее время действует 39 маршрутов, которые в 2017 г. перевезли около 41,8% от общего числа пассажиров¹, в то время как 69 микроавтобусных маршрутов обслуживается 1300 машин, которые в 2017 г. перевезли около 47,2% пассажиров². Однако хотя количество микроавтобусов значительно сократилось, с целью их замены импортировались лишь автобусы малой вместимости. В результате, в условиях постоянно возрастающей нагрузки на транспортную сеть, решить проблему перегруженности общественного транспорта и дорожных заторов не удастся. Сохраняется также ряд сопутствующих проблем: микроавтобусы постоянно перегружены и берут пассажиров больше, чем имеется посадочных мест; график движения соблюдается лишь при отправлении с конечной остановки, в то время, как время ожидания по маршруту следования и прибытия в конечный пункт неизвестно; пассажирам, ждущим на промежуточных остановках, часто не хватает мест, и т.д.

Доля электротранспорта за последние годы несколько возросла за счет удвоения количества пассажиров, пользующихся метро, по сравнению с 2008 г. За счет займов, предоставленных Европейским банком реконструкции и развития и Европейским инвестицион-

¹ Официальный сайт мэрии Еревана. <https://www.yerevan.am/am/bus/> (дата обращения 31.01.2019).

² Там же. <https://www.yerevan.am/am/minibus/> (дата обращения 31.01.2019).

ным банком, а также гранта от Фонда содействия программы «Восточного партнерства» Европейского Союза, с 2010 г. проводится капитальный ремонт путей, вагонов, эскалаторов, вентиляционных установок в тоннелях и прочей техники¹. Троллейбусами в 2017 г. воспользовалось 2,7% пассажиров, при этом на пяти маршрутах использовалось 45 из имеющихся 79 машин (34 из которых – устаревшие троллейбусы «Шкода», выпущенные в 80-х годах)². Контактная сеть также нуждается в реконструкции.

Отрицательное влияние политических связей владельцев компаний-операторов на ситуацию, связанную с работой электротранспорта, заслуживает отдельного внимания. Так, проведенные ранее исследования показали, что снижение загруженности метрополитена было вызвано прежде всего наличием многочисленных микроавтобусных и автобусных маршрутов, дублирующих друг друга и проходящих параллельно единственной линии метро [2, с. 162]. Некоторые наземные маршруты останавливаются около семи из имеющихся десяти станций метро. При этом поезда метро, в 90-х гг. состоявшие из трех-четырёх вагонов, в течение последующих почти 20 лет составлялись лишь из двух вагонов (таким образом, использовались лишь моторные вагоны), при увеличении интервала между поездами. В результате подобной политики использовалось менее 40% имеющегося подвижного состава, а пассажиропоток уменьшился до 15 млн. в год [1, с. 44]; для сравнения, в 1993 г. метро перевезло 73,9 млн. пассажиров [1, с. 60].

Лишь в последние месяцы, после избрания нового состава Совета городских старейшин и смены руководства городского управления транспорта, к части поездов добавили третий вагон. Стоит отметить, что потенциальная пропускная способность метро, с учетом имеющихся турникетов, эскалаторов, и длины платформ, позволяющей в случае приобретения дополнительных вагонов эксплуатацию поездов, состоящих из пяти вагонов, превышает пиковые значения, достигнутые в 90-х гг. Перенаправление пассажиропотока с более интенсивным использованием резервных возможностей метро позволило бы значительно уменьшить нагрузку на дорожную сеть и загрязнение воздуха в центре Еревана, а также сделать автомобильное движение более безопасным. Кроме того, более интенсивное использование метро не требует значительных инвестиций в обновление подвижного состава, в связи с наличием достаточного количества вагонов, находящихся на длительной консервации.

Что касается возможности дальнейшего развития троллейбусного сообщения, Институтом управления и информационных систем предлагалось рассмотреть возможность приобретения до ста прошедших капитальный ремонт на российских предприятиях троллейбусов по цене, составляющей 10-12% от стоимости новых [1, с. 73-74]. В сочетании с реконструкцией контактной сети это позволило бы эффективнее использовать данный вид транспорта.

Возможный метод решения проблемы общественного транспорта. В настоящее время ведется разработка новой маршрутной сети с учетом рекомендаций, разработанных британской консалтинговой фирмой WYG. Представители мэрии Еревана уже заявили, что в будущем эксплуатация микроавтобусов будет прекращена и совпадающие маршруты будут отменены. Рассматривается возможность эксплуатации 42 маршрутов наземного транспорта, а также их интеграции с метро³. Очевидно, потребуются ввести единую систему оплаты, предусматривающую возможность приобретения проездных билетов с различной продолжительностью действия, чтобы исключить необходимость двойной или тройной оплаты при поездках с пересадкой. Потребуется также разработать расписание, учитывающее графики движения различных видов транспорта и время, необходимое на пересадку.

Совету старейшин и мэрии вероятно потребуется провести общественные слушания с привлечением общественных организаций и средств массовой информации, чтобы проинформировать население города о готовящейся реформе. Значительное повышение стоимости однократного проезда, представляющееся неизбежным, может вызвать общественное недовольство. В 2013 г. предложение компаний-операторов поднять стоимость проезда на 50%, поддержанное мэрией города, привело к массовым протестам, известным как «движение 100 драмов» (стоимость проезда, примерно равная 14 рублям), и в конце концов не было

¹ Официальный сайт мэрии Еревана. <https://www.yerevan.am/am/metro/> (дата обращения 31.01.2019).

² Там же. <https://www.yerevan.am/am/electric-transportation/> (дата обращения 31.01.2019).

³ <https://www.azatutyun.am/a/28982619.html> (дата обращения 18.01.2019).

принято. С другой стороны, в 2013 г. стоимость проезда предлагалось просто повысить, не планируя реформы, включающей отмену эксплуатации микроавтобусов, введение единой маршрутной сети и единой системы оплаты. Повышение тарифа в настоящее время представляется неизбежным, однако в условиях существующего общественного запроса на создание современной эффективной транспортной системы предоставление гражданам необходимой информации о готовящейся реформе с улучшением качества обслуживания и скидок на проездные билеты с различной продолжительностью действия может обеспечить общественный консенсус.

Кроме того, главный архитектор Еревана А. Месчян заявил о планируемом завершении строительства двух новых станций метро, для которых уже имеются тоннели, построенные в 90-х годах, но в дальнейшем законсервированные. Однако дальнейшее развитие метро будет рассматриваться лишь в отдаленной перспективе в связи со значительной стоимостью строительства «с нуля». Кроме того, А. Месчян заявил о планируемом тендере на строительство канатной дороги, соединяющей центр города с районом Нор-Норк, что позволит уменьшить нагрузку на дорожную сеть. Учитывая, что Нор-Норк расположен на холме, строительство новой ветки метро в данном направлении не планируется даже в отдаленной перспективе¹. Строительство канатной дороги представляется оптимальным решением также принимая во внимание сложный рельеф и плотную застройку, делающие строительство дополнительных автомобильных дорог непрактичным.

Учитывая, что линия метро проходит с севера на юг, одним из возможных решений является отмена диаметральных наземных маршрутов в том же направлении, проходящих через центр города, и запуск радиальных маршрутов, соединяющих северные и южные части города с ближайшими станциями метро. Следует рассмотреть возможность приобретения автобусов большой вместимости для использования на диаметральных маршрутах в направлении с запада на восток. Подобные маршруты должны по возможности пересекаться с метро, обеспечивая возможность пересадки. Для радиальных, а также тангенциальных маршрутов, соединяющих периферийные районы, в краткосрочной перспективе целесообразно использовать имеющиеся автобусы малой вместимости, что позволит использовать имеющиеся средства прежде всего для инвестиций в автобусы большой вместимости, однако следует также рассмотреть возможность приобретения некоторого количества автобусов средней вместимости для тангенциальных маршрутов с повышенной интенсивностью пассажиропотока. Другие меры по оптимизации транспортной сети могут включать выделение отдельной полосы движения для общественного транспорта на улицах, имеющих четыре полосы в каждом направлении, реконструкцию остановок наземного транспорта, а также создание инфраструктуры узловых остановок наземного транспорта и «перехватывающих» парковок около станций метро.

Наконец, при проектировании новой маршрутной сети следует предусмотреть меры, обеспечивающие доступность транспортных средств для инвалидов. В настоящее время низкопольные автобусы и троллейбусы, оснащенные пандусами, обеспечивающими посадку и высадку пассажиров на инвалидных колясках, составляют меньшую часть подвижного состава. Поскольку немедленной замены всего остального парка ожидать не следует, возможно составить расписание движения таким образом, чтобы на каждом из маршрутов имелось несколько низкопольных машин, обеспечивающих возможность посадки и высадки инвалидов каждый час на маршрутах с интервалом движения 15-20 минут, и каждые полчаса – на маршрутах с более интенсивным движением. Подобная система применяется, в частности, в Будапеште, где наряду с низкопольным транспортом еще эксплуатируется значительное количество автобусов и троллейбусов «Икарус», выпущенных в 80-90-х годах.

Литература

1. *Artashes Arakelyan, Planning, Budgeting, and Management of Urban Public Transport in Yerevan // George M. Guess (ed.), Managing and Financing Urban Public Transport Systems. – Будапешт: Open Society Institute, 2008. С. 41–88.*
2. *Lianna Mkhitarian, New Public Management Reforms and Urban Public Transport Services in Yerevan, Armenia // B. Guy Peters (ed.), Mixes, Matches, and Mistakes: New Public Management in Russia and the Former Soviet Republics. – Будапешт: Open Society Institute, 2008. С. 151–195.*

¹ <https://factor.am/118003.html> (дата обращения 24.01.2019).

Armen Grigoryan, Visegrad Visiting Scholar, Matej Bel University (Kuzmányho 1, Banská Bystrica, 974 01, Slovakia). E-mail: agrigoryan@umb.sk

THE PLANNED REFORM OF PUBLIC TRANSPORTATION NETWORK IN YEREVAN, ARMENIA: A REVIEW

Abstract

Yerevan's transportation system has stagnated for years. Due to outdated routes, and poor route planning in general, many vehicles go from one end of the city to the other across the congested city centre, where traffic during peak hours comes to a standstill. The roads are constantly overloaded, and the current transportation system aggravates the problem by packing the streets with minibuses, which, considering their capacity and other parameters, are the least efficient means of transportation. Therefore, it would hardly be an exaggeration to state that public transit in Yerevan is in a chaotic condition. This article reviews the current situation with Yerevan's urban transit and discusses the possibilities to improve the situation. Various sections present the current situation and its origins; the challenges facing the transport system, and the possibilities for its development; and officials' plans to address these problems.

Keywords: public transportation, road traffic management, network optimisation, urbanism, urban environment, municipal management, strategic planning, environment, capacity.

References

1. Artashes Arakelyan, Planning, Budgeting, and Management of Urban Public Transport in Yerevan // George M. Guess (ed.), Managing and Financing Urban Public Transport Systems. – Budapesht: Open Society Institute, 2008. P. 41–88.
2. Lianna Mkhitarian, New Public Management Reforms and Urban Public Transport Services in Yerevan, Armenia // B. Guy Peters (ed.), Mixes, Matches, and Mistakes: New Public Management in Russia and the Former Soviet Republics. – Budapesht: Open Society Institute, 2008. P. 151–195.

УДК 327

10.22394/2079-1690-2019-1-1-273-278

КУЛЬТУРНОЕ ИЗМЕРЕНИЕ РОССИЙСКОЙ МЯГКОЙ СИЛЫ В КОНТЕКСТЕ РАЗРАБОТКИ ИНСТРУМЕНТАРИЯ УКРЕПЛЕНИЯ ГУМАНИТАРНОГО ВЛИЯНИЯ СТРАНЫ ЗА РУБЕЖОМ

Камышанская Стефания Сергеевна аспирант кафедры политологии и этнополитики, Южно-Российский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (344002, Россия, г. Ростов-на-Дону, ул. Пушкинская, 70/54). E-mail: stephenie.kamyshanskaya@gmail.com

Аннотация

В статье рассматриваются основные направления влияния «мягкой силы» России посредством применения технологий гуманитарного влияния во внешней политике, с помощью которых формируется имидж нашего государства. Автор подчеркивает, что на сегодняшний день роль и значение инструментария «мягкой силы» усиливается. Рассматриваются такие инструменты «мягкой силы», как публичная дипломатия, средства массовой информации и образование. Кроме того, автор отмечает, что эффективность влияния «мягкой силы» за рубежом может вырасти благодаря иностранной молодежи, которая знакомится с национальной идентичностью нашей страны благодаря международным мероприятиям и академическим обменам.

Ключевые слова: мягкая сила, публичная дипломатия, гуманитарное влияние, внешняя политика России, международное сотрудничество, национальная культура, позитивный имидж государства, формирование образа страны, образование в России.

В настоящее время наблюдается очевидное повышение внимания со стороны представителей исследовательского сообщества и специалистов, занимающихся вопросами имиджевого позиционирования в поле практической деятельности, к широкоаспектному обсуждению возможностей улучшения образа России на международной арене. Впрочем, руководители страны признают, что наше государство пока мало преуспевает в информационно-пропагандистском сопровождении внешнеполитической и дипломатической деятельности, в создании истинного образа России за границей, и при формировании информационного фона мы еще очень уступаем другим государствам [1]. Представляется целесообразным осуществить рефлексию над причинами сложившейся ситуации. В этом контексте нам представляется уместным выделить ряд исследований, работы которых вызывают интерес с точки