

Док. GA 5027/98

**КОМИТЕТ ПО ЭКОНОМИЧЕСКИМ, ТОРГОВЫМ, ТЕХНОЛОГИЧЕСКИМ И
ЭКОЛОГИЧЕСКИМ ВОПРОСАМ**

ПРОЕКТ

**ДОКЛАД¹
ТРАНСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В ЧЕРНОМОРСКОМ РЕГИОНЕ**

ДОКЛАДЧИК: Г-н ТУРХАН АЛЧЕЛИК (ТУРЦИЯ)

¹ Прения Ассамблеи от 9 декабря (см. Док. GA 5027/98, доклад Комитета по экономическим, торговым, технологическим и экологическим вопросам “Транспортные перевозки в Черноморском регионе”, обсужденный в Анталии 9 октября 1998 г.; докладчик: Г-н Турхан АЛЧЕЛИК - Турция).

Текст доклада одобрен Генеральной Ассамблеей в Санкт-Петербурге 9 декабря 1998 г.

I. ВВЕДЕНИЕ

1. Вопрос о транспортных перевозках в Черноморском регионе прежде уже рассматривался Комитетом по экономическим, торговым, технологическим и экологическим вопросам; Генеральная Ассамблея в 1996 г. одобрила доклад "Сотрудничество в области транспорта между странами-участницами ЧЭС" и Рекомендацию 13/1996 под тем же названием.

2. Следует отметить, что этот вопрос снова обсуждался на 9-ом заседании Комитета в Афинах и на 10 -ой сессии Генеральной Ассамблеи в Кишиневе. Кроме того, на 10-ом заседании Комитета в Баку подробно обсуждалась очень важная проблема транспортировки нефти и газа.

3. Основной причиной возвращения к обсуждению данной темы является прежде всего тот факт, что транспортные перевозки играют исключительно важную роль в торговых отношениях между странами ЧЭС. Без преувеличения можно сказать, что малый объем торговли между 11-ю странами Черноморского региона в значительной степени обусловлен небольшой скоростью доставки и высокой стоимостью перевозок. Это касается как людей, так и товаров.

4. Вторая причина заключается в том, что после десятилетий застоя в годы разделения Европы в настоящее время происходят огромные изменения, связанные с созданием новых и восстановлением старых транспортных связей на всей территории европейского континента. Сейчас в регионе ЕС создаются обширные транспортные сети (Трансъевропейские сети): Европейское сообщество намерено свести до минимума затраты на транспортировку по своей территории, тем самым максимально использовать преимущества общего рынка и ускорить доставку товаров и перевозку людей.

5. В то же время мы являемся свидетелями объединенных усилий по созданию общеевропейской сети, которая будет соединена с сетью 15 стран ЕС и охватит всю территорию Европы, обеспечивая связь между всеми европейскими странами, но и представляя собой ворота в Азию и Африку.

6. Целью настоящего доклада является обратить внимание на изменения в области транспортных перевозок, которые произошли за последние три года после утверждения предыдущего доклада 1996 г., используя недавние предложения стран относительно транспорта, которые в ходе подготовки доклада Международный секретариат получил от Азербайджана, Армении, Греции, Румынии и Турции.

II. СОВРЕМЕННОЕ ПОЛОЖЕНИЕ

7. Распад бывшего Советского Союза заставил вновь образованные независимые государства создавать новые таможенные органы и процедуры пересечения границы при международных транспортных перевозках. Вследствие этого было заключено несколько двусторонних соглашений с целью урегулировать транзитные перевозки между странами и через их территории, главным образом, на основе системы квот.

8. Все это можно суммировать следующим образом:

- двусторонние соглашения, которые являются наиболее распространенными, и в то же время, которые достаточно трудно классифицировать и исполнять;
- ряд многосторонних соглашений, которые являются редким примером, демонстрируют стремление стран к регулированию транзитных перевозок на широкой основе. Это такие соглашения, как: (а) так называемое Сарахское соглашение,

принятое в мае 1996 г., о транзите товаров и сотрудничеству в сфере железнодорожных перевозок между Азербайджаном, Грузией, Туркменистаном и Узбекистаном (Болгария, Румыния и Украина также выразили свое намерение подписать это соглашение); (б) трехстороннее соглашение между Азербайджаном, Грузией и Украиной, подписанное в Одессе в 1996 г.; и (в) другие соглашения такие, как таможенный союз, который объединяет, по крайней мере, номинально отдельные страны ТРАСЕКА с Российской Федерацией.

- большинство государств находятся в процессе присоединения к основным конвенциям, заключаемым по эгидой таких органов, как Европейская комиссия ООН, например, TIR (Международная автомобильная перевозка товаров).

9. Проблема заключается в том, что в отсутствие широкомасштабного регионального соглашения, на уровне субъектов экономической деятельности имеет место своего рода хаотическая ситуация, особенно в автомобильных перевозках. Транспортные фирмы сталкиваются с противоречивыми и изменяющимися правилами регулирования и структурой оплаты транзитных перевозок. Можно сказать, что в целом существующая ситуация способствует неэффективности, выражающейся в высокой стоимости перевозок и низкой скорости доставки.

10. Основные предложения, способные исправить сложившуюся ситуацию, могут быть сформулированы следующим образом:

ТРАСЕКА

11. Программа ТРАСЕКА, была введена в действие по решению конференции в Брюсселе в мае 1993 г., на которой министры торговли и транспорта из восьми стран пришли к соглашению осуществить программу Европейского сообщества по оказанию технической помощи в развитии транспортного коридора по оси запад-восток из Европы через Черное море, Кавказ и Каспийское море в Среднюю Азию (см. прилагаемые карты). Сегодня страны ТРАСЕКА включают в себя четыре страны ЧЭС: Азербайджан, Армению, Грузию и Украину, а также Монголию, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

12. На сегодняшний день в рамках программы ТРАСЕКА были профинансированы 22 исследования по предоставлению технической помощи (30 миллионов экю) и 5 инвестиционных проектов по восстановлению инфраструктуры (20 миллионов экю). Было проведено четыре конференции ТРАСЕКА, в которых участвовали специалисты или должностные лица из десяти государств, представители Европейской комиссии и международных финансовых учреждений. ТРАСЕКА в настоящее время имеет региональные представительства в Тбилиси, Ташкенте и Брюсселе.

13. ЕС предлагает эту программу как дополнительный маршрут, который будет дополнять традиционные маршруты. Этот проект отражает глобальную стратегию ЕС по отношению к новым независимым государствам и преследует следующие цели:

- поддерживать политическую и экономическую независимость республик, расширяя возможности для их доступа к европейским и мировым рынкам за счет альтернативных транспортных маршрутов;
- способствовать дальнейшему региональному сотрудничеству между республиками;

- в возрастающей степени использовать программу ТРАСЕКА в качестве катализатора привлечения помощи международных финансовых учреждений и частных инвесторов;
- соединить маршрут ТРАСЕКА с Трансъевропейской Сетью (ТЕС)².

14. Руководство стран-участниц считает, что маршрут ТРАСЕКА является стратегически важным для создания альтернативного транспортного коридора в Европу, который расширит традиционный и часто очень сильно перегруженный маршрут через Москву.

15. Программа способствовала более тесному сотрудничеству и диалогу между правительственными органами, включающему соглашения о сохранении транзитной платы на конкурентоспособном уровне, облегчение процедуры пересечения границы для транспортных средств, упрощение торговых операций и развитие таможенного сотрудничества между странами-участницами. Подписаны также соглашения о транспортировке крупных объемов новых грузов по маршруту ТРАСЕКА; признано, что этот маршрут представляет собой кратчайший по расстоянию, потенциально быстрый по времени и самый дешевый маршрут из Средней Азии к морским путям, обслуживающим мировые рынки.

16. Техническая помощь, предоставленная в рамках программы ТРАСЕКА уже способствовала привлечению крупных инвестиций международных финансовых учреждений, включая Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), который взял на себя ряд обязательств по финансированию проектов, касающихся портов, автомобильных и железных дорог вдоль маршрута ТРАСЕКА, на общую сумму более 200 млн. долларов, и Всемирный банк, который взял на себя обязательства по финансированию крупных проектов, касающихся автомобильных дорог в Армении и Грузии на общую сумму более 40 млн. долларов.

17. Кроме того, частные инвесторы из стран ЕС создают в совместные предприятия с кавказскими и среднеазиатскими транспортными компаниями. ЕС также поддерживает другие проекты дальнейшего расширения регионального сотрудничества и экономического развития в регионе такие, как проект Южного кольца воздушных маршрутов и проект нефте- и газопроводов (INOGATE).

18. С целью наполнить конкретным содержанием идею о Черноморском регионе как об общеевропейской транспортной зоне ЕС согласился профинансировать реконструкцию паромного терминала “ро-ро” в порту Ильичевск на Украине и строительство паромного терминала “ро-ро” в порту Поти в Грузии. Реализация этих проектов (15 миллионов экю) начнется в 1998 г. и завершится в начале 1999 г. Кроме того, проектные предложения четвертой Рабочей группы включают два исследования по оказанию технической помощи и два инвестиционных проекта, стоимостью в 10 миллионов экю, которые должны быть осуществлены в 1998 г.

19. В сентябре 1997 г. Президент Азербайджана Алиев и Президент Грузии Шеварднадзе выступили с совместной инициативой провести на Кавказе в 1998 г. конференцию на уровне президентов, в результате которой могут быть приняты многосторонние соглашения по транспорту в рамках программы ТРАСЕКА. Эти соглашения смогут сделать открытым существующее Сарахское соглашение - соглашение четырех стран о снижении тарифов с целью ускорения грузовых перевозок по железной дороге. Сформулированные предложения включают в себя: расширить номенклатуру товаров, транспортируемых железнодорожным путем, сделать это соглашение открытым для

рассмотрения других способов транспортировки, учитывать интересы других стран, заинтересованных в этом соглашении.

20. В настоящее время рассматривается перспектива дальнейших заседаний Рабочей группы с целью объединить все выдвинутые инициативы, консолидировать эти действия и разработать план дальнейших мероприятий.

- Реконструкция порта Баку при технической помощи со стороны ЕС в размере 1,5 млн. эю на подготовку технико-экономического обоснования реконструкции паромного терминала, для которой ЕБРР выделит кредит в 50 млн долларов.
- Модернизация дорог в Армении при технической помощи со стороны ЕС в размере 0,75 млн. эю с целью предоставления пакета технической помощи для использования второй половины кредита Всемирного банка и ЕБРР в размере 40 млн долларов.
- Сооружение зернового терминала в Потти с техпомощью ЕС, в размере 0,4 млн. эю на решение юридических вопросов, связанных с концессией терминала, строительство которого начнется после получения кредита ЕБРР в размере 15 млн долларов.
- Модернизация грузинских портов с предварительным рассмотрением возможности строительства паромных терминалов и монтажа грузового оборудования за счет инвестиций ЕБРР после представления пакета технической помощи со стороны ЕС в размере 1,5 млн. эю.
- Реконструкция автомобильных дорог в Грузии, при которой пакет технической помощи со стороны ЕС составит 0,4 млн. эю, с использованием кредита Всемирного банка в размере 13 млн долларов.

21. ЕС продолжает оказывать поддержку проектам, которые получают финансовые средства из других источников. К таким проектам относятся следующие:

- *Реконструкция Кавказской железной дороги стоимостью в 5 млн. эю* - инвестиционный проект в рамках программы продовольственной помощи Кавказу. Интенсивное использование кавказских железных дорог при осуществлении продовольственной программы ЕС стоимостью в 204 млн. эю привело к износу подвижного состава и железнодорожных путей. Проект финансирует реконструкцию 7,5 км. путей в Грузии, ремонтные работы на участке Айрум-Ереван (граница Армении с Грузией), реконструкцию моста в Пойле (граница Азербайджана с Грузией).
- *Подготовка авиадиспетчеров по управлению полетами и воздушные маршруты южного кольца стоимостью в 5 млн. эю* - региональный проект, включающий десять стран, целью которого является модернизировать систему управления полетами и поддержать создание рациональной схемы маршрутов, которая будет принята на всех авиалиниях. Проект включает технико-экономическое обоснование для трех национальных кавказских авиалиний по созданию совместного предприятия с целью осуществления региональных полетов, предлагая инвестиционные возможности европейским частным инвесторам.
- *INOGATE (Межгосударственная транспортировка нефти и газа в Европу)* - программа, которая направлена на восстановление и модернизацию существующей сети нефте- и газопроводов и оборудования во вновь образованных независимых государствах, оценку вариантов возможных альтернативных маршрутов, укрепление регионального сотрудничества по эксплуатации нефте- и газопроводов, совершенствование административных структур.

Конференция по транспорту ЧЭС-ТРАСЕКА на уровне министров, Тбилиси 8-9 апреля 1997 г.

22. В целях рассмотрения возможностей соединения маршрута ТРАСЕКА с Черноморским регионом и ТЕС 8-9 апреля 1997 г. ЕС организовал в Тбилиси (Грузия) транспортную конференцию министров. В конференции приняли участие представители всех стран ЧЭС, государства-члены Центрально-европейской инициативы и вновь образованные независимые государства, вовлеченные в программу ТРАСЕКА.

23. Министры 16 стран-участниц выразили желание интегрировать ТРАСЕКА и страны Черноморского региона в трансъевропейскую сеть. Было решено, что ТРАСЕКА и ЧЭС будут тесно сотрудничать, чтобы развивать эту идею путем конкретных действий и проектов. Некоторые страны (Болгария, Румыния и Украина) воспользовались этой возможностью, чтобы провозгласить свое намерение присоединиться к Сарахскому соглашению, целью которого является разработка общей политики в области транспорта (первоначально это соглашение было заключено между Азербайджаном, Грузией, Туркменистаном и Узбекистаном).

24. Результатом работы конференции явилось создание Комитета министров для разработки конкретных проектов, она также послужила для 16 стран платформой для подготовки к проведению Всеевропейской транспортной конференции в Хельсинки в июне 1997 г. В итоге Хельсинская конференция признала Черноморский регион в составе общеевропейской транспортной зоны, который в дальнейшем будет расширять сеть ЕС на восток.

Конференция министров транспорта стран ЧЭС и Центрально-европейской инициативы, София 21-22 ноября 1996 г.

25. Министры обменялись мнениями о деятельности стран-участниц ЧЭС и государств-членов ЦЕИ в области транспорта, уделив особое внимание вопросам, касающимся развития региональной транспортной сети в контексте общеевропейского сотрудничества, с учетом предстоящей Третьей Всеевропейской транспортной конференцией, которая состоялась в Хельсинки в 1997 г.

26. Министры признали, что существует общая заинтересованность в создании эффективной транспортной сети в регионах ЧЭС и ЦЕИ и их интеграции в общеевропейскую транспортную систему.

27. Министры обсудили развитие транспортной сети в соответствующих регионах, особо выделив следующие принципы:

- процесс гармонизации технических, финансовых и правовых норм в области транспорта, как предпосылка для постепенного открытия доступа к национальным транспортным рынкам, будет развиваться на взаимовыгодной основе;
- транспортные сети должны развиваться в соответствии с национальными интересами и принципами рыночной экономики;
- постепенное упрощение, оптимизация и гармонизация таможенных и пограничных процедур для грузопотоков и пассажиров.

28. Кроме того, министры выразили поддержку идее создания в Софии по инициативе государств Юго-Восточной Европы Трансрегионального центра по транспортной инфраструктуре.

Третья Общевропейская транспортная конференция в Хельсинки.

29. Представители правительств и парламентов европейских стран, органов Европейского Союза и межправительственных организаций и учреждений встретились в Хельсинки 23-25 июня 1997 г. на третьей общевропейской транспортной конференции.

30. Конференция приняла ДЕКЛАРАЦИЮ К ОБЩЕЕВРОПЕЙСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКЕ; СВОД ОБЩИХ ПРИНЦИПОВ". Участники пришли к соглашению неуклонно развивать эффективные транспортные системы, которые отвечают экономическим, социальным, экологическим требованиям и безопасности европейских граждан, помогают сокращению регионального неравенства, и дают возможности представителям европейских деловых кругов для успешной конкуренции на европейских и мировых рынках и, в частности,:

- поддерживать процесс прогрессивной либерализации и интеграции транспортных рынков;
- ускорить принятие и применение на всех уровнях законов и транспортной политики, основанных на общих принципах и стандартах;
- обеспечить социально и экологически приемлемые и безопасные условия пользователям транспортных средств;
- внедрять усовершенствования в строительство и эксплуатацию транспортных систем.

31. Развитие инфраструктуры даст импульс развитию транс-европейской транспортной сети на территории государств-членов ЕС, ее дальнейшему расширению на присоединяющиеся страны и на модернизированные Критские коридоры на территориях стран Центральной и Восточной Европы. Кроме того, отдельные общевропейские транспортные регионы такие, как зона Черноморского бассейна, Евро-арктическая зона Баренцева моря, зона Средиземноморского бассейна, и зона Адриатического и Ионического морей потребуют особого внимания в будущей работе по развитию инфраструктуры.

32. Кроме того, доклад "КОРРЕКТИРОВКА КРИТСКИХ КОРИДОРОВ" был совместно представлен на конференцию Европейской комиссией, Секретариатом Европейской конференции министров транспорта и Секретариатом Европейской Экономической комиссии ООН. Мнение ЧЭС, высказанное на двух подготовительных заседаниях, упомянутых выше, было отражено в этом документе.

33. Следует отметить, что три коридора Трансвропейской сети (ТЕС или "Критские коридоры") имеют выход на Черноморские порты Одесса, Варна и Констанца.

34. Во время конференции руководители транспортной отрасли представили более 80 предложений, касающихся корректировки, выравнивания и продления девяти коридоров, изначально разработанных на Всевропейской транспортной конференции на Крите в марте 1994 г., а также предложение относительно десятого коридора. Маршрут Зальцбург-Любляна-Загреб-Белград-Ницца-Скопје-Волос-Салоники был предложен в качестве основного звена коридора X.

35. Обсуждалось также развитие связи между Балтийским морем (Гданьск) и Черным морем (Одесса и Констанца) через Варшаву и Ковель, железнодорожного звена между Балтийским морем и северным побережьем Адриатики, а также включение связи через каналы к Черному морю по коридору V. Эти маршруты достойны внимания, чтобы включить их в состав коридоров, но необходимы еще дополнительные исследования. Большинство предложенных присоединений к коридорам, за исключением нового коридора X, могут рассматриваться как элементы будущего, так как объем перевозок в общеевропейском масштабе растет, и коридоры будут постепенно расширяться на восток.

36. Стало также очевидным, что в определенных регионах, особенно тех, которые окружены или связаны с морскими бассейнами, концепция коридора, основанного на развитии связей между основными центрами деятельности, неадекватно отвечает требованиям транспортной инфраструктуры. Следовательно, нужен более полный подход, отражающий сложную структуру требований к транспортным перевозкам в этих регионах, большинство из которых сильно зависят от близости моря. Эта дополнительная концепция общеевропейских транспортных регионов была одобрена заинтересованными странами. Предложенные регионы следующие:

- зона Черноморского бассейна
- зона Средиземноморского бассейна
- зона Адриатического/Ионического морей
- Евроарктическая зона Баренцева моря.

37. Предполагается, что в каждой из этих областей заинтересованные страны и соответствующие региональные организации по сотрудничеству должны разработать по плану развития инфраструктуры для того, чтобы связать ее с общеевропейскими коридорами и трансевропейской сетью ЕС, а также расширить дальше на восток в Среднюю Азию там, где это необходимо.

38. Эта работа включает в себя изучение возможностей расширения общеевропейских транспортных коридоров с тем, чтобы обеспечить наиболее возможную интеграцию с вышеупомянутыми регионами. Эта работа уже началась в Средиземноморском бассейне на основе проекта доклада о приоритетных многовидовых коридорах и Черноморском бассейне, а также Евроарктической зоне Баренцева моря.

39. Для того, чтобы начать работу в области Адриатического/Ионического морей, следует провести консультации между заинтересованными странами и Центрально-европейской инициативой. Европейская комиссия и Европейская Экономическая комиссия ООН поддержат эти начинания, считая их своевременными. Принимая во внимание значение рассматриваемых регионов, было бы целесообразно заключить Меморандум о взаимопонимании между заинтересованными странами на той же основе, что и соглашение по коридорам.

40. Ожидается, что значение и использование связей между Европой и Азией будет расти. Вот почему в ходе дискуссии было предложено использовать результаты дальнейшего исследования Руководящего комитета и рабочих групп относительно соответствующих коридоров и регионов присоединения:

- к маршруту Северного моря;
- к транссибирской магистрали и ее продолжению в восточную Азию;
- из Москвы в Новороссийск и в Астрахань;

- к транспортному коридору ТРАСЕКА Европа-Кавказ-Азия;
- к Каспийскому морю через Волго-Донской канал;
- к пунктам на побережье Черного моря на Кавказ, Ближний и Средний Восток и Среднюю Азию.

41. Расширение трансконтинентальных связей во все части Азии и Тихоокеанского бассейна. Проводимые исследования и осуществляемые проекты (Европа-Азия, ТРАСЕКА) послужат основой для дальнейшего рассмотрения; это приведет к созданию сжатой концепции транспортных связей между Европой и Азией на всем евроазиатском материке.

42. Следует согласиться с многовидовым подходом к проблеме коридоров и развития регионов с тем, чтобы достичь устойчивой мобильности на общеевропейском уровне, используя сравнительные преимущества каждого вида транспорта по отношению к другим. Такой мульти-модальный подход будет включать в себя важные международные аэропорты, морские и речные порты в качестве заправочных пунктов и связующих звеньев между различными видами транспорта.

43. Правительствам настоятельно рекомендуется начать проведение подготовительных мероприятий, направленных на выявление приемлемых проектов по транспортной инфраструктуре, которые были бы экономически эффективными и жизнеспособными с точки зрения финансовых затрат.

44. В связи с тем, что пункты пересечения границы все еще являются препятствием для бесперебойных транспортных операций, несомненно, что развитие общеевропейских транспортных коридоров и областей должно сопровождаться решением проблем, связанных с пересечением границы.

45. Все десять общеевропейских транспортных коридора (девять коридоров, определенных на Крите, и коридор X) в сочетании с четырьмя общеевропейскими транспортными областями (Евро-арктическая зона Баренцева моря, зона Черноморского бассейна, зона Средиземноморского бассейна и зона Адриатического/Ионического морей) будут обеспечивать наиболее существенные потребности торговли и передвижения граждан Европы по всему континенту.

46. В течение ближайших 10-15 лет значительная доля европейского валового внутреннего продукта должна будет направляться на развитие общеевропейской транспортной инфраструктуры для того, чтобы могла развиваться эффективная транспортная сеть, способная обеспечить устойчивую мобильность по всей Европе. В этой связи, отчисления в размере 1-2% от внутреннего валового продукта каждой страны должны быть направлены на развитие инфраструктуры.

III. ПРЕДЛОЖЕНИЯ СТРАН-УЧАСТНИЦ

АРМЕНИЯ

47. Армения уделяет большое внимание системе железных дорог, поэтому предложения по развитию и интеграции железных дорог в железнодорожный коридор европейских государств и стран-участниц ЧЭС и ТРАСЕКА имеют большое значение.

48. Географически Армения может стать связующим звеном между Турцией, Ираном, Грузией, Азербайджаном и далее до побережья Персидского залива, а затем в Среднюю

Азию. Железнодорожная магистраль Тбилиси-Александрополь (Гюмри)-Карс все еще не действует, спустя многие годы после того, как она была построена.

49. В настоящее время Армения имеет в своем распоряжении четыре железнодорожных стыка: два с Азербайджаном, один с Грузией и один с Турцией:

- Ерасх-Норашен (Азербайджан) с пропускной способностью 13,5 млн.тонн в год;
- Иджеван-Казах (Азербайджан) с пропускной способностью 4,3 млн.тонн в год;
- Айрум-Садахло (Грузия) с пропускной способностью 8,2 млн.тонн в год;
- Ахурян-Догуканы (Турция) с пропускной способностью 6,0 млн.тонн в год.

50. До 1989 г. максимальная пропускная способность для грузовых перевозок составляла 37 млн. тонн в год.

51. Очень привлекательным с географической и экономической точки зрения представляется стык Ахурян-Догуканы, который является хорошим примером интеграции транспортных путей. Железнодорожная станция Ахурян располагает всем необходимым оборудованием для обработки грузовых и пассажирских вагонов, и предполагается, что небольшие капиталовложения в размере 400 000 долларов США позволят довести транзитную мощность станции до 150 вагонов в день, или 4,1 млн. тонн в год.

52. Главным преимуществом стыка Ахурян-Догуканы будет возобновление грузовых перевозок, следующих из Европы по IV Критскому коридору через Карс в Ахурян, и далее на юг через Нахичевань в Иран или Грузию, Азербайджан и Среднюю Азию. При задействовании всех существующих железнодорожных стыков Армения сможет пропускать около 38 млн. тонн грузов в год.

53. При условии строительства паромной переправы Батуми (Поти) - Варна, Бургас, Ильичевск, Новороссийск, Констанца с транзитной пропускной способностью в 4-6 млн. тонн армянская железная дорога будет полностью задействована. Таким образом Армения готова участвовать в строительстве паромных переправ. Успешная реализация данного проекта и использование железнодорожной паромной переправы при грузовых перевозках, например, по маршруту Ильичевск-Батуми, позволит сократить стоимость перевозки одной тонны груза с \$42 до \$31.

54. Для Армении заключение многосторонних различных по форме соглашений и организация совместных предприятий по перевозкам и транспорту являются многообещающей формой сотрудничества с другими странами ЧЭС. Инфраструктура и интеграция транспортных систем станет особенно эффективной, если она будет охватывать Черноморский бассейн и все одиннадцать стран ЧЭС. В этом отношении сотрудничество между ТРАСЕКА и ЧЭС приобретает особое значение и должно развиваться.

55. Идея создания "транспортного кольца" (которая соединит транспортные системы стран ЕС, Восточной Европы, Средней Азии и Ближнего Востока) станет значительным вкладом в процесс интеграции транспортных систем региона.

56. Во время Третьей Общевропейской Конференции по Транспорту в Хельсинки Черное море было признано четвертым "Общевропейским транспортным регионом". Армения считает необходимым организовать первую встречу Общевропейского транспортного региона Черноморского бассейна на уровне экспертов.

АЗЕРБАЙДЖАН

57. В соответствии с соглашением между Азербайджаном и Российской Федерацией, начиная с четвертого квартала 1997 г., введена в эксплуатацию первая линия трубопровода Баку-Грозный-Новороссийск с пропускной способностью 5 млн. тонн в год. При необходимости эта пропускная способность может быть увеличена.

58. В соответствии с соглашением между Азербайджаном и Грузией идет строительство трубопровода Баку-Тбилиси-Супса, а также терминала с нефтехранилищем в Супсе. Ввод его в эксплуатацию намечен на апрель 1999 г. На первом этапе его пропускная способность будет 5 млн. тонн в год, на втором этапе она достигнет 11 млн. тонн.

59. В настоящее время с предполагаемыми транзитными странами ведутся переговоры по экспортным трубопроводам с пропускной способностью не менее 50 млн. тонн ежегодно. После завершения переговоров будет принято окончательное решение относительно маршрута трубопровода, затем последует создание компании, урегулирование финансовых вопросов и строительство, которое займет приблизительно три года.

ГРЕЦИЯ

60. Первостепенной задачей должно стать завершение формирования общеевропейских транспортных коридоров, которые пересекают Черноморский регион и особенно, вертикальных транспортных коридоров IV и IX, которые заканчиваются, соответственно, в греческих портах Салоники и Александрополис а также прямой автомагистрали Орменио-Бургас.

61. Следует призвать страны-участницы ЧЭС приступить к ратификации и введению в силу Международной конвенции 1965 г. Международной морской организации по облегчению международного морского судоходства, которую Греция уже ратифицировала и ввела в свою правовую систему.

62. Предлагаются следующие приоритеты:

63. *Взаимосвязь/интеграция общеевропейских автомобильных и железнодорожных магистралей с соответствующими компонентами транс-европейской сети / греческий участок, ведущий к портам Салоники и Александрополис (коридоры IV и IX).*

64. Преследуя эту цель, Греция уже проводит восстановительные/ модернизационные работы на автомобильных и железнодорожных участках между Салониками и Промахоном (по направлению к Софии, коридор IV), а также между Александрополисом и Орменионом (по направлению к Димитровграду и/или Бургасу, коридор IX, и/или прямой отрезок дороги между Орменионом и Черным морем). Завершение транс-европейского приоритетного проекта № 7 (через Эгнатию и автостраду Патрас-Афины-Салоники), а также усовершенствование соответствующих участков железной дороги приблизит Грецию к этой цели.

65. *Взаимосвязь западных Черноморских портов (Констанца, Варна, Бургас) с северными греческими портами.*

66. Осуществляемые проекты, касающиеся расширения/завершения модернизации портов Салоники, Александрополиса и Игуменицы, служат этой цели. Следует подчеркнуть, что существует реальная возможность использования прямого отрезка дороги между Орменионом и Бургасом в соответствии с соглашением между Болгарией и Грецией в рамках процесса планирования сети ТИНА и создание удобного, безопасного и относительно короткого маршрута между портами Александрополис и Бургас.

67. Паромная связь между западными Черноморскими портами (особенно Бургасом) и портами восточного побережья с перспективой расширения на Азиатский континент. Греция поддерживает усилия Черноморских прибрежных стран по проведению работ в гаванях и усовершенствованию паромных связей.

68. Следует отметить, что Греция подписала трехсторонние соглашения о сотрудничестве с Болгарией и Румынией, а также с Арменией и Ираном. Более того, Греция готова предоставить ноу-хау в сфере проектов по развитию транспортной инфраструктуры, путем использования государственных и частных схем партнерства.

69. Особое значение следует придать более тесному сотрудничеству по проблемам координации разработки и реализации проектов, а также интермодальности транспортных сетей, что является важным способом достижения эффективности инвестиций, с одной стороны, и устойчивой и экологически совместимой, с другой. Кроме того, особое внимание должно быть уделено экологическому аспекту, как наиболее важному в процессе транспортной интеграции. Именно поэтому следует поощрять использование транспортных модулей, которые предотвращают перегрузку транспортного движения (например, морских перевозок на короткие расстояния).

РУМЫНИЯ

70. Румыния занимает ключевую позицию в Центральной Европе на пересечении трансъевропейских транспортных коридоров, а именно:

- Коридор 4, соединяющий Западную Европу с Черным морем и Ближним Востоком вдоль оси Запад-Восток, и
- Коридор 9, соединяющий Северную Европу и Балтийское море с юго-восточной частью континента и Средиземноморским бассейном вдоль оси Север-Юг.

71. Более того, Румыния в двух местах открывает ворота в Черное море через порт Констанца и канал Дунай-Черное море. Последний кратчайшим образом соединяется с водным путем Дунай-Майн-Рейн между Северным и Черным морями.

72. Кроме того, большие объемы нефти и газа из Средней Азии и Каспийского региона могут поставляться через порт Констанца и оттуда, возможно, по трубопроводу Констанца-Триесте, также как и через канал Дунай-Черное море и водный путь Майн-Рейн в Центральную и Западную Европу.

73. В феврале 1997 г. в Итоговом Докладе Балканского Исследования Транспорта был ясно определен предпочтительный маршрут коридоров в этом регионе; наилучший из них и самый подходящий для связи между Транс-Европейской сетью Европейского Сообщества (TENs) с регионами Ближнего и Среднего Востока пересекает Румынию от румыно-венгерской границы на западе до черноморского порта Констанца - через Бухарест – на протяжении около 800 км главного отрезка коридора 4, затем он следует по юго-восточному маршруту через отрезок Бухарест-Димитровград коридора 9, через отрезок Димитровград-Стамбул коридора 4 и, далее, вдоль дорог “Е” Турции до Ближнего Востока.

74. Приоритетной задачей является обеспечение бесперебойного использования дорожной инфраструктуры, составляющей сеть вдоль коридора 4, идущего с Запада на Восток до Констанцы и Стамбула (включая промежуточный отрезок Бухарест-Димитровград коридора 9). Маршрут коридора 4, пересекающий Дунай через город в Тимишоара в Западной Румынии и пролегающий через г. Крайова до Софии, был определен на Крите в 1994 г. специально для того, чтобы обогнуть конфликтный район

Югославии. Эта часть маршрута больше не представляет интереса и строительство нового моста через Дунай не оправдано после открытия Югославского маршрута E77/80 и включения его в новый коридор 10.

75. Коридор 4, пересекающий Румынию до Констанцы, является кратчайшим путем из Западной Европы к Черному морю по сравнению с любым другим наземным маршрутом и на 1000 км короче пути, идущего из Италии к Адриатическому морю, вдоль коридора 8 и албанского порта Дуррес к порту Бургас в Болгарии или альтернативного маршрута из Егнании через Грецию до Стамбула.

76. Принимая во внимание тот факт, что преимуществами общеевропейских транспортных коридоров и регионов пользуются как страны ЕС так и страны ЧЭС, участие в процессе строительства должно быть также международным. Общая задача, стоящая как перед Румынией, так и перед ее соседями, заключается в ускоренной интеграции, до 2010 года, их дорожных инфраструктур в общеевропейскую дорожную сеть. Программа восстановления дорог "Е" особенно выгодна для всех европейских стран, т.к. она дает доступ к этой узкой зоне высокоинтенсивного движения. Большая часть восстановленных дорог совпадает с главными коридорами и они будут разгружать транспортные потоки до тех пор, пока не будут построены автомагистрали, так как продолжительный процесс требует больших финансовых затрат

ТУРЦИЯ

77. Что касается воздушных перевозок, то Турция сейчас находится в процессе приватизации "Турецких авиалиний", оценочная стоимость которых равна приблизительно 4,5 млрд. долларов. Следует приложить усилия для модернизации аэропортов стран-участниц ЧЭС и превратить их в транзитные центры на маршрутах в Европу и Среднюю Азию.

78. Что касается автомобильных перевозок, то маршруты, соединяющие Европу со Средней Азией через Центральную Европу - Будапешт и Констанцу, Тбилиси и Баку до Ашхабада, Душанбе и Ташкента, а также маршруты из Европы в Кишинев и Одессу представляют собой вполне удобные магистрали, и с этим согласен Европейский Союз. При модернизации некоторых частей этих проектов следует применять метод "строительство-эксплуатация-передача в собственность" там, где недостаточно финансовых средств.

79. Существует ряд проблем, связанных с автомобильными транспортировками, которые следует считать приоритетными. Это: (i) транзитные квоты, которые являются очень низкими, (ii) сборы за пользование платными дорогами, которые, с другой стороны, являются очень высоким, (iii) визы для водителей грузовых автомобилей, которые трудно получить, (iv) перевозки пассажиров, которые ограничены и, наконец, (v) таможенные формальности, которые влекут за собой долгие часы ожидания. Кроме того, существует ряд проблем, связанных с неправильным заполнением документов автомобилей дальнего следования из стран СНГ.

80. Что касается железнодорожных перевозок, то страны ЧЭС должны начать модернизацию инфраструктуры в соответствии с европейскими стандартами, где скорость поездов сейчас достигает 150-200 км/час, а максимальная - 350-400 км/час. Турция в настоящее время работает над следующими проектами:

- а) Турция-Грузия (Карс-Тбилиси) железнодорожный проект (продолжительность - 4 года, стоимость - 354 млн. долларов США), обеспечивающий связь между Европой и Средней Азией и способствующий расширению торговли нефтью, газом и хлопком.

- б) Карс-Дивриги - проект по сигнализации и электрификации (продолжительность- 4 года, стоимость - 160 млн. долларов США).
- в) Проект железнодорожного туннеля под Босфором (продолжительность- 4 года, стоимость - 650 млн. долларов США), который обеспечит прямое соединение Европы и Азии железнодорожным транспортом и решит транспортную проблему Стамбула.
- г) Проект реконструкции существующей магистрали между Стамбулом и Анкарой (продолжительность- 4 года, стоимость - 237 млн. долларов США), который сократит время в пути между этими двумя городами.

81. Что касается морских и речных перевозок, то существенное внимание следует уделить трем линиям: в частности, (а) Черное море через Анатолию и далее в центральную Азию, (б) Черное море-Стамбульские проливы-Средиземное море и (в) Черное море-водный путь Туна-Европа.

82. В перспективе нефть и газ не смогут больше перевозиться в таких объемах через Босфор, так как это угрожает Стамбулу, древнему городу с 13-миллионным населением, являющемуся экономическим и коммерческим центром Турции. Особое внимание должно быть уделено подготовке и согласованию эффективных мер, обеспечивающих экологическую надежность и гарантирующих безопасность для жизни и имущества. В этих целях следует широко использовать трубопроводы, сокращающие объем транспорта, особенно нефтепровод Баку-Джейхан, по которому будет транспортироваться азербайджанская и казахстанская нефть в Средиземноморье. Другими крупными проектами в этой области являются газопровод Джупда-Самсун-Анкара, по которому будет поставляться природный газ из Туркменистана в Европу, и газопровод, который бы соединил Россию с Турцией и Израилем.

IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

83. Развитие экономических, торговых и социальных связей в Черноморском регионе в значительной степени зависит от внедрения современной транспортной инфраструктуры. Транспортные перевозки всегда играли огромную роль в истории Черноморского региона, где тысячелетиями люди, живущие на побережье Черного моря, торговали и общались друг с другом.

84. Сейчас, когда уже нет раздела Европы, транспорт приобретает еще большую роль, так как далеко идущие цели стран переходного периода смогут осуществиться только тогда, когда инфраструктура в секторах транспорта, коммуникаций и энергетики будет способствовать процветанию их экономических отношений с соседними странами.

85. В этой связи очень важно, что мы, в последнее время, являемся свидетелями общеевропейских усилий по созданию транспортной системы, которая будет охватывать всю территорию Европы. Страны ЧЭС продемонстрировали свое намерение тесно сотрудничать тем, что представили совместные предложения Черноморского региона Европе; доказательством этих усилий служат встречи министров, которые были проведены совместно со странами Центрально-европейской инициативы и ТРАСЕКА. Эти встречи наметили общие позиции, которые позднее были представлены на рассмотрение третьей Общеευропейской транспортной конференции в Хельсинки, как результат, на этой конференции были одобрены многие предложения ЧЭС.

86. Принимая во внимание огромную роль транспорта в обеспечении устойчивого развития в регионе ЧЭС и важность разработки национальной транспортной стратегии заинтересованных стран, страны-участницы ЧЭС должны объединить свои усилия с

целью присоединения Черноморского региона к транс-европейской и общеевропейской сетям, а также странам Средней Азии. Особенно для Средней Азии Черноморский регион представляется перспективным как ворота, через которые будет осуществляться транспортировка нефти и газа из Каспийского региона.

87. Таким образом, конец этого десятилетия и начало нового тысячелетия будет исключительно важным для формирования облика европейской транспортной системы будущего столетия. Черноморские страны должны осознать, что в этот период им нужно объединить свои усилия с целью повлиять на общеевропейские решения, касающиеся выбора маршрутов транспортировки, которые пройдут через их территорию.

88. Более того, эти усилия включают в себя не только строительство новых маршрутов, но также восстановление существующих магистралей и модернизацию и гармонизацию правовой, финансовой, технической и организационной основы, которая управляет всеми аспектами транспортировки. В этой связи следует сказать, что уже существует огромный международный опыт, который может быть использован в процессе модернизации, соответствующие международные конвенции, а также европейские и международные финансовые институты, которые могут оказать помощь, предоставив крупные средства, необходимые для создания современной инфраструктуры и основы, регулирующей эти процессы.

89. Черноморские страны должны продолжать сотрудничество в этом направлении в целях создания надежных и эффективных транспортных систем, которые будут отвечать экономическим, социальным, экологическим требованиям и безопасности жителей Черноморского региона, помогут сократить региональное неравенство, будут способствовать созданию зоны свободной торговли ЧЭС и давать возможности представителям Черноморских деловых кругов для успешной конкуренции на европейских и мировых рынках, тем самым внося вклад в благосостояние и процветание народов Черноморского региона.