

Док. GA26/EC25/REP/05

**ДВАДЦАТЬ ШЕСТОЕ ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ ГЕНЕРАЛЬНОЙ
АССАМБЛЕИ ПАЧЭС**

**Заседание комитета по экономическим, технологическим и
экологическим вопросам**

Доклад

**«Развитие транспортной инфраструктуры в
Черноморском регионе»***

Докладчик: Г-н Давид САГАНЕЛИДЗЕ (Грузия)

* Текст одобрен на 26-ой Генеральной Ассамблее в Тиране 24 ноября 2005 года

I. ВСТУПЛЕНИЕ

1. На Двадцать Четвертом заседании Комитета по экономическим, торговым, технологическим и экологическим вопросам, состоявшемся в Донецке 16-17 марта 2005 г., было решено рассмотреть **"Развитие транспортной инфраструктуры в Черноморском регионе"** в качестве основного вопроса повестки дня Двадцать Пятого заседания в Кишиневе 21-22 сентября 2005 г..
2. Транспортная система играет важную роль в экономическом развитии региона и является ключевым фактором установления более тесного взаимодействия между государствами-членами ЧЭС. Учитывая возрастающую роль Черноморского региона в глобальной экономике, страны-члены ЧЭС должны использовать свои собственные ресурсы и индивидуальные возможности для восстановления старых и установления новых транспортных связей.
3. Принимая во внимание жизненно важную роль транспорта в обеспечении устойчивого развития в Черноморском регионе, а также в свете деятельности и проектов, осуществляемых ЧЭС в сфере транспорта, ПАЧЭС придает особое значение широкомасштабному инфраструктурному и организационно-правовому восстановлению транспортной системы в регионе и развитию соответствующих связей с трансевропейскими и общеевропейскими сетями, а также со среднеазиатскими странами. С другой стороны, ПАЧЭС подтверждает свою приверженность обеспечению правовой поддержки инициативам ЧЭС в области развития транспортной инфраструктуры.
4. В процессе своей деятельности ПАЧЭС неоднократно рассматривала вопросы, связанные с транспортным сектором в регионе. В 1996 г. Ассамблея утвердила доклад и Рекомендацию 13/1996 "О сотрудничестве в сфере перевозок между государствами-членами ЧЭС". В 1998 г. Ассамблея обсуждала вопрос "Транспорт в Черноморском регионе" и приняла доклад и Рекомендацию 29/1998. В 1998 г. вопрос рассматривался членами Комитета по правовым и политическим вопросам, а ПАЧЭС одобрила доклад "О правовых и политических аспектах процесса интеграции транспортных систем в Черноморском регионе" и утвердила Рекомендацию 40/1999.
5. Кроме того, на 24-м пленарном заседании в Анталье (Турция) 24 ноября 2004 г. был одобрен доклад "Содействие передвижению людей и товаров через границы". В этом докладе члены Ассамблеи коснулись основных проблем, касающихся взаимосвязи и интеграции транспортных сетей, а также развития и гармонизации законодательства в области транспорта и приграничного режима.
6. Доклад основан на материалах из различных источников системы Интернет, документов организаций, связанных с транспортным сектором, официальных публикаций ЧЭС, а также других организаций, в частности Европейского Союза.

II. СТРАТЕГИИ ЧЭС

7. С момента создания ЧЭС сотрудничество в области транспорта было определено в качестве основного приоритета, способного коренным образом стимулировать экономические и торговые связи. В "Экономической повестке дня на будущее" говорится об укреплении регионального сотрудничества в области транспорта, и настоятельно рекомендуется развивать региональные инфраструктурные сети, предназначенные для содействия внутрирегиональным торговым потокам с целью создания эффективной региональной транспортной системы.
8. Согласно "Экономической повестке дня на будущее", основными направлениями сотрудничества государств-членов в области транспорта являются:
 - разработка конкретных мер по осуществлению приоритетных проектов, направленных на развитие международной инфраструктуры в регионе ЧЭС;
 - создание условий, благоприятных для инвестиций, способных привлечь частный сектор к строительству и эксплуатации современной транспортной инфраструктуры;
 - развитие и гармонизация законодательства в области транспорта и приграничного режима;
 - координация мер по эксплуатации и взаимодействию различных видов транспорта;
 - повышение безопасности пассажирских и грузовых перевозок;
 - внедрение новых технологий, способствующих перевозке грузов и ускорению их доставки.
9. Деятельность ЧЭС в сфере развития транспортной инфраструктуры отражена в документах ряда заседаний на уровне министров: Конференции министров транспорта стран ЧЭС и Центрально-Европейской Инициативы (ЦЕИ) (София, 1996 г.), Транспортной Конференции ТРАСЕКА-ЧЭС (Тбилиси, 1997 г.), Конференций министров транспорта Черноморского региона (Киев, 1997 г. и 2002 г.) и других соответствующих международных конференциях и заседаниях. Результатом этих заседаний стали также совместные предложения стран ЧЭС другим странам Европы.
10. Согласно Совместному заявлению Министров Транспорта государств-членов ЧЭС, принятому 30 марта 2001 г. в Сочи (Россия), с вступлением в силу Устава ЧЭС и преобразованием ЧЭС в полноправную региональную организацию государства-члены получили важный инструмент для углубления сотрудничества в области транспорта и его поднятия на качественно новый уровень

для того, чтобы отвечать потребностям региона. Министры также подчеркнули, что необходимо предпринять совместные усилия и меры по развитию устойчивых транспортных систем, включая мультимодальные транспортные сети в государствах-членах ЧЭС, по сокращению регионального дисбаланса и соединению транспортной инфраструктуры региона ЧЭС с европейскими и азиатскими сетями транспортной инфраструктуры.

11. **План действий в области транспорта для государств-членов ЧЭС (на пятилетний период)**, принятый на этой же конференции в Сочи, определяет основные направления сотрудничества в области транспорта между государствами-членами ЧЭС с целью создания высокоэффективной региональной транспортной системы, объединяющей национальные транспортные программы с планами развития общеевропейских транспортных коридоров.
12. В соответствии с Планом действий в области транспорта, Рабочая группа ЧЭС по транспорту разработала проект Меморандума о Взаимопонимании в содействии автомобильным перевозкам грузов в регионе ЧЭС, который был подписан восемью государствами-членами 6 марта 2002 г. в Киеве. Этот меморандум направлен на углубление сотрудничества между правительствами государств-членов ЧЭС в сфере гармонизации отдельных ключевых элементов, касающихся международных автоперевозок грузов в регионе, путем упрощения и гармонизации пограничных процедур, формальностей и документации.
13. В **Бакинской Декларации о развитии сотрудничества в области транспорта в Черноморском и Каспийском регионах** (3 октября 2003 г.) отмечается, что участники конференции договорились о следующем: следовать принципам сотрудничества в области транспорта, определенным в Хельсинской Декларации от 25 июня 1997 г.; углублять упрощение и гармонизацию пограничных процедур, находящихся в компетенции транспортной администрации; содействовать упразднению административных барьеров на пути создания благоприятной деловой и инвестиционной среды во всем регионе; поощрять схемы государственного и частного партнерства, такие как "постройка-эксплуатация-передача" с целью привлечения частных инвестиций для развития и эксплуатации транспортной инфраструктуры и услуг; повышать качество пассажирских перевозок с целью развития туризма между Европой и Азией; содействовать созданию электронной базы данных, направленной на содействие транспортным процессам; сотрудничать в сфере обеспечения безопасности перевозок.
14. В **Совместной Декларации "О соединении Черноморской транспортной сети с Транс-Европейской транспортной сетью в рамках Евразийских транспортных связей"**, принятой на заседании министров транспорта государств-членов ЧЭС 28 января 2005 г. в

Салониках, определяется дальнейшая стратегия ЧЭС в этой области. В частности, она устанавливает основные направления развития транспортных осей, соединяющих Транс-Европейскую транспортную сеть с Черноморской сетью транспортной инфраструктуры.

15. Одним из основных направлений ЧЭС является развитие *Транспортного кольцевого коридора ЧЭС*, который предполагает сочетание важных дорожных магистралей, железнодорожных путей и портов прибрежных государств Черного моря, а также других государств-членов ЧЭС, расположенных вдоль общеевропейских коридоров и ТРАСЕКА (Транспортный Коридор "Европа - Кавказ - Азия"). Одной из важных инициатив является создание унифицированной системы добровольного спутникового наблюдения за суднами в Черном море, предусматривающей определение местонахождения кораблей в море и круглосуточно обеспечивающей оперативной информацией морские спасательные координационные центры, а также соответствующие государственные органы и судовладельцев.
16. В своей деятельности ЧЭС уделяет пристальное внимание сотрудничеству с другими инициативами и программами, действующими в регионе. Несмотря на тот факт, что некоторые региональные инициативы, в частности, Черноморские общеевропейские транспортные зоны (ПЕТРА), Южноевропейская Инициатива Сотрудничества (SECI) и ТРАСЕКА, осуществляются за рамками ЧЭС, они неизбежно становятся неотъемлемой частью общих усилий, направленных на создание всеобъемлющей и эффективной евразийской транспортной сети с активным участием государств-членов ЧЭС. Следует отметить, что вышеупомянутая Вторая Черноморская Конференция по вопросам транспорта, состоявшаяся в Киеве, уделила особое внимание необходимости координации общих усилий для улучшения международных транспортных связей.
17. Важная роль в транспортных процессах отводится неправительственным транспортным организациям региона. У ЧЭС установился межотраслевой партнерский диалог с такими транспортными ассоциациями и объединениями, как Черноморская Региональная Ассоциация Судостроителей и Судоремонтников (БРАСС), Черноморская Ассоциация Судовладельцев (БИНСА), Ассоциация Черноморских и Азовских Портов (БАСПА), Союз Ассоциаций Дорожного Транспорта в регионе ЧЭС (ЧЭС-УРТА). БРАСС и БИНСА выступили инициаторами рассмотрения проблем в судостроении, ремонте судов и морских перевозках в ЧЭС, БАСПА предложила подготовить проект многостороннего соглашения об интермодальном транспорте в регионе, ЧЭС-УРТА предложила начать осуществление проекта ЧЭС о визах для профессиональных водителей.

18. В рамках видения перспективы новой транспортной инфраструктуры деятельность Рабочей группы ЧЭС по транспорту сосредоточена на создании в ключевых транспортных регионах Европы, Кавказа и Средней Азии Транс-Евразийской транспортной системы наряду Обще-Европейской транспортной сети.

III. ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА ПО ОТНОШЕНИЮ К РЕГИОНУ

19. В основе транспортной политики Союза лежит концепция общеевропейских транспортных коридоров и зон, разработанная на Критской и Хельсинской Общеевропейских Транспортных Конференциях. Было определено десять мультимодальных транспортных коридоров и четыре коридора ПЕТРА, являющихся важными инвестиционными объектами для международных финансовых институтов. Эти транспортные коридоры и зоны носят транснациональный характер и играют важную роль в интеграции черноморского транспорта. Это не только инфраструктурная связь между регионами, но и интероперабельная эксплуатационно-институциональная основа вдоль этих артерий, способствующая сближению различных экономик и обществ.

20. В 1996 г. (пересмотрено в 2004 г.) Европейский Парламент принял документ об основных направлениях развития трансевропейской транспортной сети (TEN-T). Он включает список из 30 приоритетных проектов, расположенных на основных трансевропейских осях. Принятие этого документа стало очень важным фактором в контексте дальнейшего расширения ЕС. Основные направления нацелены на улучшение интеграционных процессов между ЕС и его соседями в секторе транспорта.

21. Группа на высшем уровне является структурой, перед которой была поставлена задача изучить, как наилучшим образом соединить TEN-T с соседними странами. Цель этой группы состоит в том, чтобы давать советы Европейской Комиссии в форме предложений по ограниченному количеству приоритетных осей, соединяющих основные трансевропейские оси и Союз с соседними странами. После определения приоритетных осей Группа предложит серию проектов, включая проекты морских автострад, имеющие огромное значение для ЕС и соседних регионов. Наряду с инфраструктурными проектами Группа внесет рекомендации по тому, что называется «горизонтальными мерами», включающими широкий спектр деятельности, направленный на упорядочение движения транспорта вдоль осей. Эти меры связаны с взаимодействием железнодорожных систем, упорядочением процедур пересечения границ и безопасностью транспорта.

22. Черное море само по себе становится все более важным для Европейского Союза как средство перевозки и связи и в ближайшем будущем эта тенденция будет неуклонно расти. Благодаря своему

стратегическому положению, оно является важным звеном между Европой и Азией, играющем очень важную роль в мировой торговле. Преимущество его расположения подкрепляется доступностью, обеспечиваемой четырьмя общеевропейскими коридорами:

- Коридор IV, который можно рассматривать как основу будущей трансевропейской транспортной сети, состоит из более чем 3285 км дорог и железнодорожных линий. Это один из наиболее важных коридоров «Восток-Запад», пролегающий от Германии к Румынии, Греции и Турции через Чешскую Республику, Словакию, Венгрию, Австрию и Болгарию.
- Коридор VII, Дунай, проходит через 11 стран и общий эффект от совместного использования этого маршрута наряду с усовершенствованным транспортом через черноморские порты может быть значительным;
- Коридор VIII является важным звеном между Черным и Адриатическим морями. Его осуществление может стать важным фактором экономического развития вовлеченных стран, а его завершение может дать очень значительные социально-политические преимущества. Реализация этого коридора прочно связана с развитием двух основных черноморских портов – Бургаса и Варны. Параллельное развитие коридора и портов может оказать существенное влияние на международные транспортные потоки с востока на запад.
- Коридор IX, самый длинный из общеевропейских транспортных коридоров от Финляндии (Хельсинки) до Болгарии и Греции с веткой до Одессы (Украина), является историческим европейским коридором, традиционно обслуживающим интенсивные торговые потоки с севера на юг к бассейнам как Средиземного, так и Черного морей.

23. ПЕТРА является звеном, соединяющим между собой прибрежные страны Черного моря, страны Центральной и Восточной Европы через общеевропейские транспортные коридоры, Кавказский перешеек по направлению к Средней Азии через ТРАСЕКА и Средиземноморскую общеевропейскую транспортную зону. Меморандум о взаимопонимании развития Черноморской ПЕТРА был подписан на Хельсинской Конференции. Он призван развивать международные перевозки пассажиров и товаров в регионально интегрированной мультимодальной транспортной сети.

24. Основным агентством Европейского Союза, занимающимся разработкой региональной транспортной политики, является Рабочий Комитет Черноморской ПЕТРА (РК Ч ПЕТРА). Основной задачей этого агентства является развитие транспортных маршрутов в диапазоне Европа-Азия, т.е. Запад-Восток.

25. Кроме РК Ч ПЕТРА в создание Черноморской региональной сети вовлечены еще два специализированных комитета: Рабочий Подкомитет

(РПК) южного сектора Коридора IX и Рабочий Комитет Коридора VII. Деятельность РПК сосредоточена на развитии трансбалканских маршрутов в диапазоне Северо-Восток - Юго-Запад, от городов Любашевка и Роздильня на Украине до Александропулоса в Греции. Одной из задач этого маршрута является привлечение наиболее экономически выгодных российских и украинских грузовых потоков через национальные морские пути в их собственных портах, повышение конкуренции в портах и местном секторе услуг в Черноморском бассейне, сокращая, таким образом, расходы грузоотправителя.

26. Целями Рабочего Комитета Коридора VII является проведение согласованной политики в процессе осуществления передвижения по Дунаю. Огромное значение этого транспортного маршрута можно уже видеть по тому, с какой скоростью порт Констанца (Румыния) превратился в самый крупный черноморский порт и присоединился к 15 наиболее мощным и загруженным портам Европы. Его грузооборот в 2001 г. достиг 42 миллионов тонн, включающих 28 миллионов тонн сухогруза. Самой трудной задачей, стоящей перед РК, является возрождение украинского участка Коридора VII, т.е. северного выхода из Дуная в Черное море.

27. Также большое значение для глобального экономического сообщества в сфере развития транзита имеет Кавказский регион и порты Черного и Каспийского морей, обслуживающие перевозки в диапазоне Европа-Средняя Азия. Для развития этих участков глобальных транзитных маршрутов ЕС выделяет фонды как в виде грантов, так и в форме кредитов.

28. Программа ТРАСЕКА была введена в действие на конференции в Брюсселе в мае 1993 г., где заседали министры торговли и транспорта из первоначально восьми стран ТРАСЕКА (пять среднеазиатских республик и три кавказские республики), где было решено начать осуществление программы технического содействия, финансируемой Европейским Союзом, по развитию транспортного коридора вдоль оси Запад-Восток из Европы, через Черное море, Кавказ и Каспийское море в Среднюю Азию.

29. На сегодняшний день программа ТРАСЕКА профинансировала 39 проектов технического содействия (57,705,000 евро) и 14 инвестиционных проектов по реабилитации инфраструктуры (52,300,000 евро). После введения в действие программы в 1993 г. состоялись три важные конференции с участием высших официальных лиц, экспертов в этой области и различных международных финансовых институтов. Это была конференция ТРАСЕКА-ЧЭС (Тбилиси, 8-9 апреля 1997 г.), конференция ТРАСЕКА «Восстановление исторического шелкового пути» (Баку, 8 сентября 1998 г.) и 1-я Конференция Межправительственной Комиссии по транспортному коридору Европа-Кавказ-Азия (Тбилиси, 10 марта 2000 г.).

30. Частные инвесторы ЕС участвуют в совместном сотрудничестве с кавказскими и среднеазиатскими транспортными компаниями. Союз

поддерживает такие проекты по дальнейшему расширению регионального сотрудничества и экономической устойчивости, как формирование воздушных маршрутов Южного кольца и строительство нефтяных и газовых трубопроводов (ИНОГЕЙТ). Эта программа нацелена на развитие региональной интеграции систем трубопроводов и содействие транспортировке нефти и газа в рамках широкого Черноморского региона и на экспортные рынки Европы.

31. Другим крупным проектом в железнодорожном секторе, начатом в виде одного из коридоров ТРАСЕКА, является строительство железнодорожного коридора Карс-Ахалкалаки-Тбилиси-Баку. Проект, предусматривающий строительство 98-километровой железнодорожной линии между турецким городом Карс и грузинским городом Ахалкалаки, позволит перевозить груз из Азии в Европу, обходя проливы Босфор и Дарданеллы. Его осуществление позволит перевозить в первые годы три миллиона тонн грузов в год, главным образом, нефть, с постепенным ежегодным увеличением до пяти-восьми миллионов тонн в год. В настоящее время нефть перевозится из Казахстана через Азербайджан и Туркменистан в черноморские порты Грузии.

32. В рамках ТРАСЕКА были осуществлены следующие инвестиционные проекты:

- **Восстановление Кавказской железной дороги.** Ремонт железнодорожных путей в Грузии, реконструкция и реабилитация ремонтных мастерских подвижного состава в Армении и реконструкция 213 м железнодорожного моста в Пойле в Азербайджане.
- **Восстановление Красного моста и строительство моста ТРАСЕКА (на границе между Грузией и Азербайджаном).** Дорожные мосты и таможенные посты на границе между Грузией и Азербайджаном; прокладка двойных путей на близлежащем железнодорожном мосту Тауз в Азербайджане.
- **Строительство железнодорожной паромной связи на Черном море**
 - 1. Строительство железнодорожной паромной ramпы в Потти, Грузия;
 - 2. Восстановление существующей железнодорожной паромной ramпы в Ильичевске, Украина;
 - 3. Приобретение компьютеров и оборудования для связи для портов в Потти и Ильичевске.
- **Оборудование по управлению грузом и контейнерами для морских портов Баку (Азербайджан), Потти (Грузия) и Ильичевск (Украина).** Приобретение оборудования для внутренних и портовых терминалов контейнеров.
- **Очищающие бойлеры для рельсовых цистерн, Баку (Азербайджан).** Приобретение и установка двух очищающих бойлеров для рельсовых цистерн для завода по очистке вагонов в Балажари.

- **Интермодальное/терминальное оборудование.** Приобретение оборудования по управлению грузом и контейнерами для контейнерного терминала в Кармир Белуре (Армения).

Поставка системы оптического кабеля для связи и подачи сигналов для железных дорог Армении, Азербайджана и Грузии. Приобретение и установка трансмиссионной сети, соединяющей черноморские порты в Грузии с Баку и Ереваном.

III. ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА В ГОСУДАРСТВАХ-ЧЛЕНАХ ЧЭС

33. В *Албании*, в течение последних нескольких лет правительство инвестировало в национальные скоростные трассы, пролегающие с запада на восток и севера на юг. Оно согласно, что для устойчивого развития экономики, внутренних и иностранных инвестиций требуется более современная транспортная система. Первоочередным приоритетом является привлечение инвестиций в трансевропейскую транспортную сеть "Восток-Запад", включающую автотрассы, железную дорогу и трубопроводы, соединяющие Адриатическое и Черное моря (Коридор VIII). Правительство также осуществило некоторые улучшения на железной дороге "Север-Восток". Государственная стратегия направлена на выполнение следующих задач: а) создание современной инфраструктурной сети для эффективной транспортной системы, способствующей экономическому росту; б) повышение эффективности возмещения стоимости транспортных операций путем уменьшения нагрузки на государственный бюджет; в) модернизация транспортных операций с целью повышения экономической эффективности, безопасности на дорогах и охраны окружающей среды; г) расширение сотрудничества с частным сектором и развитие в контексте Пакта о стабильности; Меры и тактика, которые государство собирается осуществить для достижения этих стратегических задач, включают следующее: i) реформа управления; ii) совершенствование дорожно-транспортной системы; iii) улучшение морской транспортной системы; в) улучшение работы гражданского воздушного транспорта.

34. *Армения* проводит свою транспортную политику в соответствии со следующими задачами: развитие информационной, транспортно-диспетчерской и материально-технической инфраструктуры и её интеграция с основной системой сообщения. При содействии Всемирного Банка и Европейского Банка Реконструкции и Развития правительство начало осуществлять программу восстановления дорожных магистралей, соединяющих страну с Грузией и Ираном. В то же время, была разработана национальная программа безопасности этих магистралей. Основным проектом в этой области является трасса Ереван-Гюмри-Хепоти, пролегающая в северном направлении и имеющая выход в порт Батуми в Грузии. Этот маршрут предоставляет возможность для создания автотранспортных связей между Черным

морем и Персидским заливом. Другим крупным проектом в железнодорожном секторе, в виде одного из коридоров ТРАСЕКА, может явиться возобновление железнодорожной коммуникации Карс-Гюмри-Тбилиси-Баку, которая позволит перевозить миллионы тонн грузов в год из Азии в Европу и в обратном направлении. Железнодорожная дорога Карс-Гюмри-Тбилиси-Баку проходит через территорию всех четырех государств региона ЧЭС. Ее открытие будет способствовать экономической интеграции и устойчивому развитию всех стран региона. Особо следует отметить, что реализация этой программы не потребует новых капиталовложений. Строительство и улучшение состояния железнодорожных линий, введение соответствующих комбинированных перевозок и гармонизация таможенных правил при пересечении границ является другим приоритетом политики правительства.

35. *Азербайджан* расположен одновременно на пересечении транспортных коридоров ТРАСЕКА и "Север-Юг". Министерство транспорта разработало две программы - о развитии транспортной инфраструктуры и о развитии и реконструкции сети скоростных трасс. Участие в создании международного коридора "Север-Юг" предоставит Азербайджану новую возможность для сотрудничества со странами Персидского залива и Индийского океана. При автоперевозках основными трассами для международного движения являются Баку-Алят-Гянджа-Казахстан-грузинская граница (азербайджанский участок коридора ТРАСЕКА) протяженностью 503 км и российская граница-Баку-Астара-иранская граница протяженностью 521 км. Другими крупномасштабными проектами являются строительство грузового терминала в международном аэропорту Баку (завершено в этом году), реконструкция аэропорта в Гяндже, строительство международного автовокзального комплекса в Баку. Транспортные проекты в Азербайджане финансируются различными международными финансовыми институтами (Исламский Банк Развития, Всемирный Банк, Европейский Банк Развития и Реконструкции и т.д.).

36. *Болгария* приводит свою транспортную инфраструктуру в соответствие с рекомендациями ЕС. Автомобильный и железнодорожный транспорт являются двумя основными видами транспорта в стране. В воздушном транспорте развивается стратегия по приватизации национальных Болгарских Авиалиний. Это касается, среди прочего, болгарских морских портов Варны и Бургаса, являющихся государственными предприятиями. Целью изменений, начавшихся в 2001 г., является либерализация портовой деятельности для привлечения частных компаний и инвестиций. Болгарское законодательство включает специальный закон о водном пространстве, внутренних водных путях и портах, предусматривающий создание новой национальной государственной компании с отделениями в этих портах. Компания будет уполномочена сдавать портовые комплексы и терминалы внаём операторам и выдавать разрешения различным

фирмам осуществлять свою деловую активность на территории этих портов.

- Порт *Бургас* является крупнейшим портом Болгарии по грузообороту и обслуживает промышленные центры южных Балкан. Через него перевозится большая часть транзитных грузов из Бывшей Югославской Республики Македония, Сербии и Черногории и стран Центральной Европы. Этот порт включен в 8-й общеевропейский транспортный коридор, соединяющий Италию через Албанию и Бывшую Югославскую Республику Македонию со Средней Азией. Общий план развития порта до 2015 г. включает строительство новых причалов, где будут расположены четыре специализированных терминала. Этот план также предусматривает сооружение терминала для общих и жидких грузов, а также строительство терминала для трейлерных судов и паромов.
- Порт *Варна* состоит из трех секторов: Варна-восток (старый порт), Варна-запад и Балчик, которые эксплуатируются коммерческим предприятием "Варна-порт". В соответствии с общим планом развития порта, в секторе "Варна-восток" был сооружен химический терминал. План включает строительство шлакобетонного терминала в "Варне-восток" и нового зернового терминала на северном побережье озера Варна. В том же секторе запланировано строительство терминала для трейлерных судов, первая фаза которого предусматривает причал с пропускной способностью 40,000 грузовиков в год.

37. Стратегическое геополитическое положение *Грузии* соединяет Европу с Азией (Восток-Запад) и Россию с Арменией, Турцию с Ираном (Север-Восток). Грузия представляет себя в качестве международного транзитного коридора, первоначально сосредоточившись на более стабильном в настоящее время коридоре Восток-Запад. Двумя основными компонентами национальной транспортной стратегии являются энергетический коридор "Восток-Запад" (трубопроводы Баку-Супса и Баку-Тбилиси-Джейхан) и транспортный коридор ТРАСЕКА, состоящий из автомобильных, железнодорожных и портовых секторов. Полностью электрифицированная железнодорожная сеть Грузии составляет 1583 км путей. Основной маршрут пролегает через всю страну от Баку через Тбилиси в Самтредию, затем в порты Батуми и Поты, а также через Сухуми в Россию. Концепция транспортной политики грузинского правительства определяет роль государства как гаранта, обеспечивающего условия для устойчивого развития транспортного сектора, интеграции в международную транспортную систему и гарантирующей безопасность граждан и надежную перевозку грузов.

38. Транспортная стратегия *Греции* осуществляется на основе политики ЕС в области транспорта. В этом отношении в 2004 г. в Брюсселе были приняты важные решения, касающиеся общеевропейских сетей.

Приоритетные проекты, утвержденные в этот период, включают 3 проекта, непосредственно связанные с развитием транспортной инфраструктуры Греции. Это - Западная Железнодорожная Ось, дорога и железнодорожная линия Салоники-София-Калафат, а также морской маршрут Ионическое море - Адриатическое море - Кипр -Эгейское море. Западная Железнодорожная Ось является проектом огромного значения для Греции в свете горизонтальной связи страны с остальной Европой и странами на востоке. Морской маршрут Ионическое море - Адриатическое море - Кипр -Эгейское море соединит Грецию с Италией и Кипром, а также с соответствующей инфраструктурой. Утверждение Европейским Союзом этого проекта обеспечит финансирование инфраструктуры для комбинированных перевозок и предоставит греческим портам в Игуменице, Астакосе и Патрасе возможность стать транзитными пунктами. Более того, улучшение автодорожных и железнодорожных маршрутов Салоники-София-Калафат предлагает огромные перспективы для пассажирского и грузового транспорта в Греции.

39. *Молдова* приобретет в перспективе большое значение как будущая граница между ЕС и Восточной Европой после того, как Румыния вступит в ЕС. Общеввропейский коридор IX (Москва-Киев-Бухарест) пересекает Молдову с востока на запад, проходя через столицу Кишинев. Экономика Молдовы зависит в основном от сельского хозяйства и переработки сельскохозяйственной продукции. Она в высшей степени зависима от слаженно работающей транспортной инфраструктуры для того, чтобы обеспечить доступ фермеров на рынки. Автомобильный и железнодорожный транспорт являются двумя наиболее важными видами транспорта. По дорогам перевозится более 70% общего объема товаров. Они являются ключевым элементом потенциала национальной экономики. Основными международными трассами являются Черновцы-Бэлць-Кишинев и Яшь-Скулень-Бэлць-Сорока. Страна добилась хороших результатов в восстановлении гражданской авиации. Аэропорты в настоящее время официально отделены от национальной авиалинии, которая была частично приватизирована. Терминал Кишиневского аэропорта был обновлен с помощью Европейского Банка Реконструкции и Развития. За последние три года общий пассажирский поток возрос на 12%. В феврале 2005 г. был возобновлен важный проект, когда азербайджанская компания "АЗПетрол Молдова" приобрела недостроенный нефтяной терминал "Джурджулешть" на Дунае в южной Молдове. Планы включают строительство морского/речного порта и еще одного нефтеперегонного завода, которые должны будут построены в течение семи лет.

40. *Румыния* является одним из основных перекрестков международного экономического обмена в Европе. В соответствии со стратегией правительства совершенствуется транспортная инфраструктура путем организационно-правового укрепления, инвестиций и реабилитационной политики. В то же время, продолжается развитие национальной инфраструктуры в соответствии со стандартами

Европейского Союза. В период с 2000 г. по 2005 г. Румыния достигла успехов в приватизации транспортного сектора и гармонизации своей правовой базы, особенно, в области дорожного транспорта, а также начала проводить реорганизацию институтов, ответственных за внутренний водный транспорт и морские перевозки с целью повышения их эффективности. Что касается Транс-Европейских транспортных сетей, то Румыния осуществляет долгосрочный план восстановления, где особое внимание следует уделить регулированию административных функций, чтобы подготовиться к существенным инвестициям, которые потребуются для автомобильной и железнодорожной инфраструктуры.

41. Транспортная стратегия *России* (принятая Государственным Советом в 2003 г.) основана на том, что исторически сформировавшаяся неоднородность в социально-экономической области страны влияет на функционирование транспортной системы. Правильный учет этих различий является необходимым требованием развития транспортной инфраструктуры и обеспечения национальной безопасности. Согласно этой стратегии, развитие системы управления транспортом следует стимулировать с помощью различных транспортных проектов в федеральных округах и через координирование инфраструктурных проектов в субъектах Федерации. Как указывается в стратегии, юг страны (административный Южный Федеральный Округ) является неотъемлемой частью Черноморского Экономического Сотрудничества и развитие транспортной инфраструктуры связано с созданием всероссийского межрегионального товарного рынка. С учетом этого фактора особое значение должно придаваться Северо-Кавказскому региону, особенно технической реабилитации и развитию воздушного транспорта. Северное направление (Сибирский Федеральный Округ) и восточное направление (Дальневосточный Федеральный Округ) отвечают необходимым требованиям, т.к. Транссиб и северные морские маршруты проходят через этот регион. Приоритетные проекты связаны с восстановлением автодорожного транспорта. В сфере автодорожного транспорта основная задача правительства заключается в формировании сети основных магистралей. Дальневосточный регион имеет прямой выход к морю и развитие морского транспорта является главной задачей в контексте удобных связей со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Другим основным направлением государственной стратегии является международный транспортный коридор «Север-Восток». В 2001 г. Россия заключила соглашение о создании этого коридора с правительствами Ирана и Индии. Ряд стран собираются присоединиться к этому соглашению.

42. В *Сербии и Черногории* реформы в транспортном секторе сосредоточены на следующих четырех областях: а) увеличение финансирования содержания и восстановления транспортной инфраструктуры; б) организационно-правовые реформы и институциональное строительство; в) совершенствование правовой и регулирующей базы; г) расширение и вовлечение частного сектора. В стране имеется хорошо развитая сеть дорог между городами, сравнимая

по своей плотности и покрытию с наиболее развитыми странами Центральной и Восточной Европы. В Сербии и Черногории хорошо развита строительная индустрия, добившаяся значительных успехов в последние десятилетия, а также динамичная предпринимательская индустрия дорожного транспорта, обладающая обширным опытом и ноу-хау. В настоящее время основной задачей правительств Сербии и Черногории в сфере дорожного транспорта является существенное увеличение финансирования эксплуатации и восстановления дорог с целью решения проблем и предупреждения преждевременного ухудшения сети. Конкретные краткосрочные и среднесрочные задачи правительства в железнодорожном секторе включают: - решение наиболее серьезных эксплуатационных проблем на республиканских железных дорогах с помощью целевой программы инвестиций; - перевод железной дороги на надежную финансовую основу через финансовую реструктуризацию усилий; - реорганизацию республиканских железных дорог в автономные предприятия, конкурентноспособные на международном транспортном рынке. В стране имеется 1300 км рек и каналов, обслуживающих суда до 1500 тонн. Дунай, по которому осуществляется большая часть перевозок, является основным транзитным коридором, соединяющим Черное и Северное моря через реки Майн и Рейн. Стратегия правительства на ближайшую перспективу состоит в восстановлении безопасного движения по Дунаю и Саве и приватизации портов и речного флота на разумных условиях. В среднесрочной перспективе стратегия сосредоточена на улучшении условий судоходства и приближении водных путей к новым международным стандартам.

43. Геополитическая ситуация *Турции*, как связующего звена между Востоком и Западом, делает транспортный сектор ключевым для экономического развития региона. Турция является главным игроком как транзитная страна и как пункт происхождения и назначения груза. Внешние события, связанные с подготовкой переговоров о вступлении в ЕС и возрастающая роль Турции в торговле между Средней Азией и Южным Кавказом, делают акцент на транспорте еще более важным. С учетом повестки переговоров с ЕС турецкое правительство определяет следующие приоритетные вопросы в развитии транспортной инфраструктуры: гармонизацию инфраструктуры, средства передвижения, экологические стандарты, развитие сетей материально-технического снабжения, упрощение процедур пересечения границы и политику содействия торговле (модернизация таможни и т.д.). Утверждение программы по перевозкам и применение правовых актов ЕС предусмотрено в сфере дорожного, железнодорожного и морского транспорте. Турецкое правительство уделяет особое внимание более широкому участию частного сектора в сфере транспорта. Так, существенно увеличилось количество частных внутренних авиалиний, повысились стандарты их авиапарка и их доля на рынке. В транспортной стратегии правительства приоритет отводится инвестициям, направленным на совершенствование и эффективное

использование существующей инфраструктуры, а также осуществляемым проектам, которые должны быть завершены и начнут вносить свой вклад в сектор в сравнительно короткие сроки. Осуществляемые проекты, реализация которых была начата недавно и продолжается по сегодняшний день, включают: обновление, электрификацию и стандартизацию сети железных дорог; модернизацию и восстановление покрытия провинциальных дорог, соединяющих их с основными осями автотрасс и железных дорог; реформы в секторе морского транспорта, особенно, изменение управления портами с тем, чтобы соответствовать последним изменениям в национальной и международной торговле.

44. Транспортная сеть *Украины* играет важную роль в регионе. Она включает 22300 км железных дорог, 167000 км автомагистралей, около 3000 км внутренних водных путей, 19 морских и 10 речных портов и 36 аэропортов. Международными транспортными маршрутами, пересекающими Украину, являются четыре критских коридора № 3,5,7 и 9; коридор ТРАСЕКА; коридор Балтийское море-Черное море, проходящий через Гдыню и Гданьск в Польше до Одессы и Ильичевска на Украине. В последние годы на Украине был отмечен заметный рост в спросе на грузовые и другие транспортные услуги. Так, ожидается продолжительное ежегодное увеличение на 4-5%, где лидируют международные перевозки. Правительство Украины утвердило программу развития и эксплуатации национальной транспортной сети как части системы международных транспортных коридоров. Процессы восстановления автомагистралей и железнодорожных линий, электрификация железнодорожных путей и установление информационных систем контроля за движением были осуществлены в рамках этой программы. Значительная роль страны, как транзитной территории, связана с транспортировкой энергетических ресурсов из России в Европу. 90% природного газа России перевозится в Европу через Украину. В связи с этим, модернизация систем транспортировки нефти и газа является неотложной задачей для украинского правительства.

V. ВЫВОДЫ

45. Глобализация современной экономики привела к стремительному росту транснациональных транспортных потоков и возникновению новых требований к эффективности международных перевозок. Согласно прогнозам экспертов, объемы транзитных перевозок только вдоль оси Европа-Азия через Черноморский регион повысятся к 2010 г. на 35-40%. За этот период контейнерные перевозки достигнут 15 миллионов контейнеров в год (в 2000 г. - 7,6 миллионов). Все эти факторы требуют усиления интеграции национальных транспортных систем, совместного принятия соответствующих решений по их развитию и оптимизации деятельности в регионе.

46. Процветание и интенсивное экономическое развитие в Черноморском регионе зависит от положения дел в транспортной инфраструктуре. Очевидно, что имеются позитивные тенденции в развитии транспортной инфраструктуры в последние десятилетия. ЧЭС проделало огромную работу по развитию политики в области транспорта в регионе. Однако, эти процессы, начатые на различных уровнях, должны развиваться более эффективно в будущей перспективе.

47. 21-й век является веком объединенной и экономически интегрированной Европы. Расширение Европейского Союза является основным показателем этого процесса. Столкнувшись с новыми вызовами, транспортная система в Черноморском регионе должна развиваться и совершенствоваться в соответствии с адекватными концепциями.

48. Государствам-членам ЧЭС следует продолжать направлять свои усилия на соединение Черноморского региона с трансевропейской и общеевропейской сетями, а также со странами Средней Азии. Активное участие государств-членов в коридоре "Север-Юг" придаст импульс более тесному сотрудничеству со странами Ближнего Востока и Южной Азии.

49. В перспективе совместная деятельность государств-членов ЧЭС должна быть также направлена на следующие сферы:

- a) использование систем материально-технического снабжения при доставке грузов и повышение уровня информационных систем. Применение технологий материально-технического снабжения возможно только после создания информационной базы. Уровень информатизации транспортных систем в регионе не отвечает современным требованиям. Поэтому создание информационных систем является наиболее важной задачей для всех государств-членов.
- b) развитие комбинированных перевозок. Отставание в этой области снижает конкурентоспособность государств-членов ЧЭС на мировом рынке транспортных услуг. Следовательно, применение прогрессивных технологий является жизненно важной задачей. Это сначала должно быть осуществлено в сфере совершенствования подвижных составов и терминалов.
- c) эффективное сотрудничество в области защиты окружающей среды от деятельности транспорта. Частичный переход грузовых потоков на экологически более чистый железнодорожный и водный транспорт является необходимым фактором в этом вопросе. Для достижения этой цели необходимо улучшить использование основных речных и водных артерий региона. Эти артерии имеют транспортные связи со странами Юго-Западной и Центральной Европы, Балтийским и Каспийским регионами через Рейн-Майн-Дунай и Волгодонский каналы.

50. Следует отметить возрастание роли ТРАСЕКА в регионе. Вовлечение ТРАСЕКА в процессы ЧЭС является следствием эффективного сотрудничества между государствами-членами в области транспорта. ТРАСЕКА также играет важную роль в транспортировке нефти и газа из Каспийского моря в Черноморский регион и их дальнейшем сбыте на рынках Западной Европы. Стимулирование взаимовыгодного экономического сотрудничества между всеми странами Черноморского бассейна остается важнейшей задачей ЧЭС. Примером воплощения в жизнь этого принципа может служить возобновление железнодорожного сообщения Карс-Гюмри-Тбилиси-Баку. Проблемы, существующие между всеми странами региона, должны решаться путем взаимных контактов.

51. Усилия черноморских стран в развитии транспортной инфраструктуры должны включать модернизацию и гармонизацию правовой, финансовой, технической и организационно-правовой базы, поскольку эти аспекты лежат в основе транспортных перевозок. В этом отношении сотрудничество с международными финансовыми институтами является необходимым фактором, а применение международного опыта в этом направлении является полезным аспектом.

52. С точки зрения экономического развития, транспортная инфраструктура в будущем будет содействовать установлению эффективной деловой конкуренции Черноморского региона на европейских и мировых рынках. Это развитие напрямую связано со стабильностью, благосостоянием и процветанием всех народов региона.