

ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР TRASECA «ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ»: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ



TRASECA



TRASECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia) – один из проектов Евросоюза по формированию альтернативных трансконтинентальных маршрутов, соединяющих Европу и Азию в обход территории Российской Федерации. Это, пожалуй, единственный проект, получивший серьезную международную поддержку в финансовой, организационной, правовой, и технической сферах.

«Матерью» программы TRASECA можно назвать международную конференцию, которая состоялась в 1993 году в Брюсселе с участием министров торговли и транспорта из восьми стран, образовавших ядро TRASECA. В это ядро вошли пять государств Центральной Азии и три – Закавказья. На конференции было решено реализовать финансируемую Европейским Союзом программу технического содействия, направленную на развитие транспортного коридора Запад-Восток с пересечением Черного моря, Кавказа, Каспия и выходом на Центральную Азию.

Осенью 1998 года главы правительств 12 государств подписали «Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия» (ОМС). В настоящее время членами ОМС являются Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Узбекистан и Украина. Туркменистан стал участником программы TRASECA, но не присоединился к многостороннему соглашению. Иран в прошлом году ратифицировал ОМС, а Афганистан и Пакистан официально обратились с просьбой о присоединении к программе.

Наследница Великого шелкового пути

Программа TRASECA представляет собой своеобразную попытку возрождения средневекового Великого шелкового пути из Китая в Европу. Сейчас реальных наземных маршрутов на этом направлении не сохранилось, да в них и не стало большой потребности с момента открытия морского сообщения между Европой и Юго-Восточной Азией. Причина в том, что при передвижении по суше встречается огромное количество препонов в виде национальных границ, техни-

ческой и технологической разобщенности транспортных систем разных государств, сложной географической и климатической обстановки. И это не говоря уже об известных политических проблемах азиатского континента. Как следствие, сейчас всякое коммерческое сообщение между Востоком и Западом осуществляется преимущественно морским или воздушным путем.

В реализации программы TRASECA страны-участницы видят, с одной стороны, важную альтернативу транспортного сообщения с другими государствами, а с другой стороны, — возможность более эффективной интеграции в мировую экономику за счет привлечения на свои территории хотя бы части глобального транзита между Европой и Китаем, а также странами Юго-Восточной Азии.

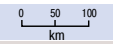
Желание развивать транспортные артерии усиливают, по крайней мере, еще два обстоятельства. Во-первых, ряд стран TRASECA не имеет прямых выходов к морским коммуникациям. Для их экономик диверсификация транспортных связей с внешним миром имеет важное политико-экономическое значение. Во-вторых, транспортные сети TRASECA проходят по территориям, которые богаты полезными ископаемыми, энергетическими и трудовыми ресурсами. А так как развитие транс-



Рис. 1. Транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия (TRACECA)



TRACECA main index			TRACECA legend
TRACECA ports	TRACECA routes	TRACECA routes	EXISTING maritime links
1 Port of ILICHEVSK	13 YAGODNI-ILICHEVSK (Rail and Road)	25 TASHKENT-OSH-IRKESHTAM/TORUGART (Road)	RAIL-FERRI
2 Port of ODESSA	14 UNGENY-KLIMENTOVO/KURCHUGAN (Rail)	26 SAMARKAND-OSH/JALAL-ABAD (Rail and Road)	RO-RO
3 Port of POTI	15 ISTANBUL-BATUMI/MALE/GUMRI (Road)	27 SAMARKAND-UCHKUDUK-BEYNEU (Road)	
4 Port of BATUMI	16 ISTANBUL-SIVAS-KARS-GUMRI (Rail)	28 SAMARKAND-BUKHARA-BEYNEU (Road)	INLAND ROUTES
5 Port of SAMSUN	17 BATUMI/POTI-TBILISI (Rail and Road)	29 NAVOI-UCHKUDUK-BEYNEU (Rail)	RAILWAYS
6 Port of ISTANBUL	18 TBILISI-YEREVAN (Rail and Road)	30 TURKMENABAD-DASHKHAVUZ-BEYNEU (Rail)	ROADS
7 Port of BURGAS	19 TBILISI-BAKU (Rail and Road)	31 BEYNEU-AKTAU (Rail and Road)	
8 Port of VARNNA	20 YEREVAN-BAKU (Rail and Road)	32 AKTAU-BEYNEU-ALMATY-DRUZHBА (Rail and Road)	CITIES
9 Port of CONSTANTIA	21 TURKMENBASHI-BUKHARA (Rail and Road)	33 LUGOVAYA-BISHKEK-BALYKCHI (Rail and Road)	MAJOR CITIES
10 Port of AKTAU	22 TURKMENBASHI-TASHKENT (Rail and Road)	34 DUSHANBE-KULAB-RANGKUL (Road)	OTHER CITIES
11 Port of TURKMENBASHI	23 SAMARKAND-DUSHANBE/KULAB (Rail, Road)		
12 Port of BAKU	24 DUSHANBE-OSH-BISHKEK (Road)		





портовой инфраструктуры обеспечивает рост производства и занятости населения, то при любой внешнеполитической и экономической конъюнктуре транспортный коридор TRACECA представляет собой долговременный стабилизирующий фактор развития в регионе.

Межгосударственные проекты в регионе TRACECA готовятся представителями стран-участниц многостороннего соглашения и Европейской комиссии на основе консенсуса. При поддержке Европейской Комиссии в регионе уже реализовано более 75 проектов на сумму свыше 167 млн. евро. Эти средства были направлены на гармонизацию законодательной базы, упрощение процедур пересечения границ, совершенствование тарифной политики, институциональное укрепление сфер торговли и транспорта, подготовку руководителей кадров, а также на развитие конкретных объектов транспортной инфраструктуры.

Техническое содействие, оказанное государствам региона в рамках программы TRACECA, опиралось на крупные инвестиции со стороны международных финансовых институтов: Европейского Банка Реконструкции и Развития, Всемирного Банка, Азиатского Банка Развития, Исламского Банка Развития и др. Более того, поддержка этой программы на высоком политическом уровне способствовала привлечению частных инвестиций в совместные транспортные проекты на территории стран Центральной Азии и Закавказья. При этом следует особо подчеркнуть, что в среднем более 40% общего бюджета TRACECA направляется на реализацию инфраструктурных проектов, что придает программе привлекательность не только с глобальных позиций развития региона, но и на региональном уровне, так как развиваются национальные транспортные системы.

Объемы грузоперевозок стремительно растут

Укрепление сотрудничества и развитие диалога между правительствами стран-участниц позволило достичь соглашения о поддержке транзитных пошлин на уровне, обеспечивающем конкурентоспособность перевозок по территории стран региона; упрощение процедур пересечения границ; рост объемов грузоперевозок по маршрутам TRACECA.

Так, за последние 10 лет объем перевозок по Евро-Азиатскому транспортному коридору TRACECA вырос более

чем в 6 раз, а на отдельных участках – в 10. В общем объеме грузов удельный вес углеводородов занимает 70%. Основную номенклатуру перевозимых грузов составляют нефть и нефтепродукты, а также руда, металлы, стройматериалы, химическая продукция, товары народного потребления и т.д.

Прогнозы развития мировой экономики свидетельствуют о том, что главные финансовые, товарные и информационные потоки XXI века будут сосредоточены между тремя глобальными образованиями: Северной Америкой, Европой и Юго-Восточной Азией, включая Японию и Китай. В связи с этим странам-участницам TRACECA принципиально важно продолжать работу по интеграции в соответствующие транспортно-коммуникационные связи.

Современное развитие телекоммуникационных и информационных технологий подразумевает стремительное развитие электронной торговли. Быстрый документооборот подобных сделок соответствующим образом отражается на требованиях к скорости и сервису доставки грузов. А скоростным технологиям доставки грузов, как известно, в большей степени удовлетворяют воздушный, автомобильный и железнодорожный транспорт. Организация перевозок с привлечением наземных видов транспорта выводит на первый план вопросы транзита, новых, более коротких маршрутов следования, а также сопутствующего сервиса, конкурентоспособных тарифов и т.д. Иными словами, общеизвестная при транзитных перевозках коммерческая конфигурация «Время — Сервис — Тариф» приобретает еще большее значение в конкуренции с морскими перевозками.

Здесь надо отдать должное транснациональным судоходным компаниям, которые, предвидя обострение борьбы за транзит, уже проводят исследования и ведут переговоры с судостроителями о закладке контейнерных судов нового поколения с улучшенными скоростными характеристиками.

Помимо самих стран-участниц программы TRACECA, ее сторонниками являются Европейский Союз, Китай, Япония, Республика Корея и другие страны, поддерживающие тесные торгово-экономические отношения между Востоком и Западом. Например, Европейский Союз на сегодняшний день является основным донором проектов TRACECA.

К сторонникам программы TRACECA следует также отнести и США, где был

принят специальный закон «Стратегический Акт по Шелковому Пути», поддерживающий страны региона TRACECA в своем развитии. В данном акте большое внимание уделяется транспортной инфраструктуре. Поддержка коридора американской стороной обусловлена желанием оградить новые независимые государства региона от доминирования в сфере коммуникационных и транспортных потоков со стороны какого-либо одного государства. Также американская сторона рассчитывает, что коридор будет обеспечивать гарантированный, бесперебойный выход прикаспийских энергоресурсов на международные рынки.

Россия и транспортный коридор TRACECA

В сентябре 2000 г. в Санкт-Петербурге по инициативе Российской Федерации, а также Ирана, Индии и ряда других азиатских государств было подписано соглашение о формировании транспортного коридора «Север–Юг». Данный коридор предназначен обеспечить устойчивые транспортные связи северо-западных, центральных и южных регионов России, а в глобальном плане — Центральной и Северной Европы с побережьем Аравийского моря. Для ввода его в эксплуатацию, по оценкам Министерства транспорта Российской Федерации, потребуются инвестиции на сумму до 3 млрд. долларов.

Данный проект не составляет прямой конкуренции коридору TRACECA, но он в состоянии существенно перераспределить транспортные потоки на евразийском континенте.

Как и у любого крупного межрегионального проекта, у программы TRACECA имеются конкуренты. В первую очередь, это российский Транссиб, в развитие которого вкладываются значительные средства. Так, по информации ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), суммарный объем инвестиций только в Программу развития железнодорожных контейнерных перевозок по Транссибу составит до 2015 года около 11 млрд. рублей.

В рамках этой программы РЖД реализует проект «Транссиб за 7 суток», который позволит сократить время транспортировки грузов из дальневосточных морских портов до западных границ Российской Федерации на 4 суток.

На пути к созданию мультимодальной транспортной системы

Все это важно для понимания транспортной ситуации на Евразийском континенте и задач по дальнейшему развитию коридора TRACECA. Сейчас их можно сгруппировать следующим образом:

- внедрять современные формы привлечения инвестиций, апробированные мировой практикой, например, концессионные соглашения на принципах «построил — управляй — передай»;

- направлять на развитие и реконструкцию транспортной и коммуникационной инфраструктур большую часть средств из международных грантов и займов;

- принимать меры разумного протекционизма в отношении транспортных компаний, судовладельцев, портов, железных дорог и других объектов транспортной инфраструктуры, участвующих в транзитных перевозках;

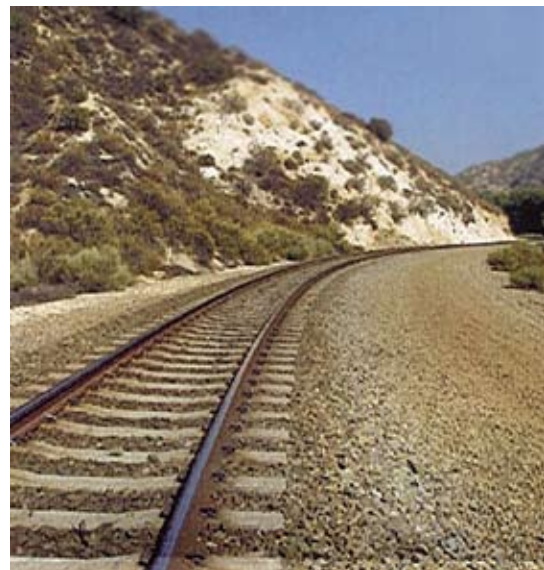
- развивать международное сотрудничество в области транзитных перевозок, прежде всего со странами, тяготеющими в силу своего геополитического положения к транзиту по коридору TRACECA.

Опираясь на положения ОМС, страны-участницы TRACECA выработали на Софийской конференции, состоявшейся в мае 2006 года, ряд принципов строительства к 2015 году устойчивой, эффективной и интегрированной мультимодальной транспортной системы. Эта система должна предоставлять транспортные услуги для товарообмена как между Евросоюзом и странами-участницами TRACECA, так и между самими странами региона TRACECA. Правда, политические проблемы не рассмотрены и не вошли в итоговый документ софийской конференции ввиду их сложности и деликатности. Тем не менее, было подчеркнуто, что решение такого рода проблем является необходимым условием развития региональной транспортной системы, роста региональной интеграции и сплоченности.

Предложенный в Софии подход представляет собой механизм, учитывающий специфические потребности стран-участниц TRACECA. Для реализации плана необходимо решить такие задачи как:

- формирование позитивной среды для расширения торговли и развития транспорта в регионе;

- дальнейшая интеграция с трансевропейскими сетями (TEN's);





Международные транспортные коридоры

■ развитие региональной транспортной инфраструктуры за счет определения ключевых транспортных проектов, привлечения инвестиций из различных источников и оптимизации их использования;

■ укрепление и усовершенствование институциональной составляющей транспортной отрасли в странах-участницах TRASECA, совершенствование и унификация законодательства, повышение кадрового потенциала;

■ предоставление услуг, конкурентоспособных с альтернативными трансконтинентальными маршрутами по стоимости, срокам доставки и уровню сервиса, для чего требуются проведение взвешенной тарифной политики, упрощение и гармонизация приграничных процедур и обеспечение надежности (безопасности и сохранности) перевозок.

Странам-участницам TRASECA предстоит пройти путь сближения существующего транспортного законодательства с международными транспортными конвенциями и соглашениями, а также с транспортным законодательством Евросоюза. Некоторые государства региона уже достигли значительных успехов в данном направлении, а другие же начали согласованную с Евросоюзом работу по изменению существующего законодательства.

Кроме того, для получения объективных оценок объемов перевозок и эффективности тех или иных региональных/международных маршрутов в регионе TRASECA необходимо развить передовые методы прогнозирования, основанные на современных ИТ-технологиях. Прогнозы должны распространяться на типы/категории перевозок (пассажиры и грузы); на

виды грузов и используемого транспорта (морского, воздушного, автомобильного и железнодорожного); а также на периоды прогнозирования.

К 2020 году ожидается увеличение объемов грузовых перевозок по коридору TRASECA вдвое. При этом можно спрогнозировать, что рост объемов грузов, перевозимых в контейнерах, окажет существенное влияние на структуру потоков. Скорее всего, возрастет влияние морских составляющих на наземные виды перевозок. Здесь, прежде всего, имеется в виду необходимость развития «сухих» портов под контейнерные перевозки по внутриконтинентальным маршрутам.

Международные пассажирские перевозки в регионе TRASECA, осуществляются преимущественно воздушным и наземным транспортом. Причем автомобильный транспорт играет ключевую роль в перевозках между соседними странами. Морским же транспортом перевозится в целом незначительное количество пассажиров на Каспии и Черном море.

В повестке дня – вопросы безопасности и экологии

Принимая во внимание роль морского транспорта/портов на Каспии и Черном море для коридора TRASECA, эта составляющая перевозочного процесса должна рассматриваться очень серьезно.

Экологический баланс Черного и Каспийского морей достаточно хрупок. В то же время там производятся интенсивные перевозки нефти, и любой критический инцидент с нефтеналивными судами может нанести непоправимый ущерб региону. Защита и сохранение

природного богатства морских акваторий должны являться обязательными условиями развития транспортных сетей TRASECA. С этой целью странам региона, которые имеют выход к морям, предоставляется поддержка в реализации многочисленных инструментов, описанных ниже.

Существует несколько конвенций Международной морской организации (ММО), регулирующих вопросы безопасности морских перевозок и охраны окружающей среды, которые до сих пор не приняты некоторыми странами TRASECA. К ним, например, относятся конвенции по безопасности контейнеров, по поиску и спасению на море, по морской спутниковой связи, о вмешательстве в открытом море при происшествиях, вызывающих загрязнение нефтью, и т.п. Подписание и ратификация этих конвенций должны стать приоритетом для стран TRASECA.

Кроме того, заинтересованным странам TRASECA оказывается содействие в обеспечении должного исполнения всех конвенций ММО – как уже подписанных, так и тех, которые будут подписаны в будущем.

Однако на сегодняшний день профессиональная этика в большинстве стран TRASECA не оптимизирована, что представляет серьезную угрозу безопасности морских перевозок и охране окружающей среды. Изменить данную ситуацию можно через повышение квалификации персонала морских администраций в странах TRASECA, внедрение новых технологий и дополнительные денежные инвестиции.

Для партнеров TRASECA важно начать процесс введения в свое законодательство основных элементов европейских законодательных норм, регулирующих вопросы безопасности на море и охраны окружающей среды. Правовые нормы ЕС в области морских перевозок устанавливают большую степень регулирования, нежели правовые нормы ММО. Учитывая риски при перевозке нефти морским транспортом, необходимо разработать экономически выгодные и экологически рациональные альтернативные пути, которые повысят уровень безопасности судоходства и охраны окружающей среды в регионе TRASECA.

Кроме того, страны TRASECA должны ввести в свое законодательство правила, подобные европейским нормам, которые регулируют управление гражданской авиацией в области безопасности и охраны окружающей среды. В качестве основы могут ис-

пользоваться инструкции ЕК/ЕАБВ (Европейское агентство безопасности воздушных перевозок), САС (Специальная авиационная служба), ИКАО (Международная организация гражданской авиации), Евроконтроля и т.п. В результате воздушные перевозки в регионе могут получить дополнительные преимущества. К тому же принятие и выполнение инструкций ЕК/ЕАБВ или САС расширит экологическую составляющую в области воздушных перевозок, включая проблемы шумов и выбросов, которые не отражены в законодательных актах большинства стран TRACECA.

При этом надо понимать, что обеспечение безопасности воздушных перевозок напрямую влияет на привлекательность транспортных коридоров.

Повышение безопасности и обеспечение охраны окружающей среды при осуществлении международных автомобильных перевозок грузов должны обеспечиваться путем внедрения усовершенствованных механизмов лицензирования операторов, водителей и транспортных средств. Перевозка опасных грузов, рабочее время водителей и профессиональные стандарты, безопасность и погрузка товаров, дорожные знаки, разметка и сигналы — все эти вопросы должны быть отработаны в процессе согласования законодательства стран TRACECA в сфере контроля автомобильных грузовых перевозок. Пока же низкий уровень безопасности автомобильных перевозок все еще остается большой проблемой в регионе.

Известно, что аспекты безопасности и защиты окружающей среды являются неотъемлемой частью всего развития транспортной инфраструктуры — от планирования до строительства, эксплуатации, обслуживания и восстановления. Странам TRACECA рекомендовано внедрять такую практику в свое национальное транспортное законодательство.

Трансконтинентальная система должна управляться по-современному

Кроме того, странам TRACECA необходимо акцентировать внимание на проведении аудита всей транспортной инфраструктуры, включая автомобильное и железнодорожное сообщение, крупные порты и главные аэропорты. Для этого следует привлекать системы управления транспортной информацией (СУТИ), которые

сегодня являются основным инструментом укрепления эффективности и стабильности транспортного сектора. С помощью таких систем моделируются транспортные процессы, прогнозируются и планируются на строгой научной основе процессы, связанные с управлением транспортных сетей. Наличие подобных систем обеспечивает принятие оптимальных решений, которые, в свою очередь, способствуют повышению эффективности функционирования транспортных систем при минимальном воздействии на окружающую среду и с высокими показателями безопасности. Следовательно, внедрение таких систем в регионе TRACECA должно стать еще одним приоритетом развития.

Внедрение СУТИ в отдельно взятой стране требует много времени и больших финансовых затрат. В связи с этим представляется логичной поэтапная реализация таких проектов с начальной концентрацией на наиболее важных видах транспорта и компонентах сетей регионального значения. Расширение системы до охвата всех видов транспорта и сетей страны в целом может происходить постепенно.

Введение в действие Европейской системы спутниковой навигации Галилео может принести огромные преимущества странам региона TRACECA в обеспечении безопасности и стабильности, что будет способствовать намного более эффективному использованию транспортных средств в регионе. Этот крупномасштабный промышленный проект содержит специально разработанные предложения по вопросам безопасности судов (мореплавания), безопасности воздушных судов (посадка и наземная навигация), безопасности портов и аэропортов, мониторинга нефтяных танкеров, отслеживания движения автомобильного транспорта т.д.

Усовершенствование транспортной системы TRACECA сопряжено с необходимостью выделения крупных инвестиций на долгосрочной основе, а также сосредоточения большого количества материальных и трудовых ресурсов. В этом плане разумно использовать различные источники финансирования, которые бы дополняли друг друга.

Например, целесообразно разработать национальные инвестиционные планы, рассчитанные на несколько лет. Государственные инвестиционные программы должны основываться на планах развития каждого сектора, разрабатываемых соответствующими

министерствами и ведомствами. По окончании разработки национальных инвестиционных программ министерства транспорта должны иметь объективное представление о том, какие средства государство готово выделить на развитие транспортного сектора на протяжении последующих лет. Это позволит четко определить приоритеты и временные рамки планирования основных проектов в секторе транспорта.

Основными задачами в этом направлении будут координирование и аккумуляция средств. Для координирования фондов необходимо объединить усилия и синхронизировать программы донорской помощи, линии кредитных соглашений региональных и международных организаций, работающих в том или ином регионе. Координация должна исключить дублирование финансового обеспечения из разных источников.

Создание на постоянной основе форума доноров для всего региона TRACECA является одним из инструментов такой координации. В рамках форума доноров будут обсуждаться действующие и будущие программы финансирования, а также решаться вопросы их координации. Другим методом достижения должной координации является заключение между различными донорскими организациями стратегических партнерских соглашений и меморандумов о взаимопонимании по координации финансовой помощи региону TRACECA.

Оптимизировать финансовые потоки можно путем назначения координаторов крупных региональных инфраструктурных проектов, на которых бы возлагалась ответственность за рациональное использование выделенных инвестиций. Во всяком случае, в Европейском Союзе подобный механизм в отношении приоритетных проектов в сфере трансевропейских сетей сегодня действует успешно.

М.М. Бекмагамбетов,
к.т.н., президент
Научно-исследовательского
института транспорта и коммуникаций,
г. Алматы, Республика
Казахстан,
Г.М. Бекмагамбетова,
заведующий отделом;
А.В. Кочетков,
д.т.н., профессор,
академик РАТ, научный эксперт
Международного совета дорожников стран СНГ,
заведующий отделом
ФГУП «РОСДОРНИИ»