

УДК 339.923

ОЧЭС: РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Мираньков Д.Б.

Таврический национальный университет имени В.И. Вернадского, Симферополь, Украина
e-mail: inecondp@mail.ru

В статье рассматриваются перспективные направления сотрудничества Украины со странами-членами ОЧЭС в транспортной сфере. Показана важность использования многостороннего подхода при развитии транспортных коридоров и общеевропейских транспортных регионов.

Ключевые слова: ОЧЭС, транспортный коридор, ТРАСЕКА

ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время активизация процесса сотрудничества стран Черноморского региона учитывает важную роль интегрированной и многомодельной транспортной сферы.

В ОЧЭС ведется разработка крупнейших транспортных проектов, значение которых выходит за рамки региона Черного моря. Их реализация способствует решению важной задачи – созданию в Черноморье высокоэффективной и надежной транспортной схемы, которая не только свяжет страны ЧЭС между собой, но и включит их в трансъевропейскую сеть коммуникаций, обеспечив грузоперевозки между странами Европы, Азиатского континента и государствами Ближнего и Среднего Востока.

Степень изученности. Изучение интеграционных процессов в Черноморском регионе вызывает особый интерес у исследователей. Проблемам регионального интеграционного сотрудничества посвящены труды таких ведущих отечественных специалистов, как Ю. Макогона [1], А. Мокия [2], В. Новицкого [3], Ю. Пахомова [4], А. Филипенко [5], Г. Черниченко [6] и др. В то же время отсутствие крупных реализованных проектов в ОЧЭС заставляет более детально изучить развитие самой перспективной сферы сотрудничества, а именно транспортной.

Цель исследования – выявление перспективных направлений сотрудничества Украины с ОЧЭС в транспортной сфере.

ОСНОВНОЙ МАТЕРИАЛ

Вторая Всеевропейская конференция по проблемам транспорта, проходившая на Крите в 1994 году, сформировала стратегию и выработала Европейскую транспортную политику, целью которой является развитие общеевропейской транспортной системы. В рамках создания единого экономического пространства, увеличения товаро- и пассажирообменов первостепенное значение приобрело решение о создании девяти Критских транспортных коридоров, проходящих по Европейской территории. В основном проекты по транспортным коридорам Европейской части охватывают ряд государств ЧЭС и пройдут по территориям России, Украины, Польши, Турции, Молдовы и Болгарии. Существенное значение

отводится также развитию и расширению пяти Критских транспортных коридоров, пролегающих через государства Кавказского региона, что дает возможность кратчайшим путем соединить европейские государства со странами Азии и Ближнего Востока.

Следует отметить, что ряд государств ЧЭС в вопросах транспортной политики настойчиво пытается продвигать свои национальные схемы развития транспортных сетей в регионе, что вызывает необходимость разработки региональной стратегии в этой области.

Так, Украина настойчиво пытается продвигать свои схемы развития транспортных сетей в регионе, которые сохраняли бы сложившиеся направления грузопотоков из России на Ильичевск.

Румыния и Грузия при поддержке со стороны Европейского Союза работают над проектом наращивания национального транзита, в том числе энергоносителей, из Каспийского бассейна и Средней Азии по линии Поти - Констанца (проект ТРАСЕКА).

Свои схемы грузоперевозок в регионе через турецкую территорию разрабатывает Турция.

Россия приступила с 1997 года к разработке конкурентоспособной национальной схемы транспортных коридоров с целью увязки с международной транспортной инфраструктурой.

В целях обеспечения не только национальных интересов, но и интересов государств ЧЭС, был выдвинут ряд конкретных предложений и инициатив для развития альтернативных схем перевозок из Европы в Азию.

Так, Меморандум о взаимопонимании относительно скоординированного развития кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря, подписанный в Белграде в 2007 году, заложил основы сотрудничества государств в области развития дорожной инфраструктуры, и, в частности, для создания Черноморской окружной автомагистрали. Это автомагистраль длиной около 7000 километров будет проходить через территорию всех стран-участниц ОЧЭС.

Магистраль должна иметь высокую пропускную способность и предоставлять услуги соответствующего качества для обеспечения дорожной безопасности, скорости движения. Каждая из стран-участниц ОЧЭС должна самостоятельно разработать маршрут автомагистрали, который будет проходить через ее территорию. Страны-участницы договорились о содействии тому, чтобы компетентные международные органы включили автомагистраль в сети основной трансъвропейской транспортной системы. В конечном итоге качество магистрали должна соответствовать требованиям Европейского соглашения об автомагистралях, подписанного в 1975 году. Затраты на проект должны покрываться средствами из национальных бюджетов и, потенциально, Всемирным банком или Европейским Банком реконструкции и развития.

В документах рабочей группы по формированию кольцевого автотранспортного коридора вокруг Черного моря нашла отражение инициатива ассоциации BASPA о создании двух маршрутов транспортного коридора между

Бухарестом и Одессой: через регион Измаила и Рени и через Кишинев и Приднестровье.

В регионе приобретают значение интермодальные перевозки. В этом процессе морские порты играют важную роль, поскольку объединяют внутренние транспортные линии с морскими. В задачи портов Черноморского региона можно отнести не только объединение стран, но и обслуживание товарооборота между странами АТР и Европой. Возникают вопросы и требования к состоянию морской инфраструктуры, флота; качества, стоимости услуг в морских портах и усовершенствование законодательной базы этой сферы.

В связи с этим в Меморандуме о взаимопонимании значительное внимание уделялось также развитию морских магистралей в Черноморском регионе. В Румынии состоялась встреча министров транспорта стран-участниц и Рабочей группы по вопросам транспорта ОЧЭС. На заседании были рассмотрены материалы, предложенные Координационным транспортным совещанием СНГ проекта морского канала «Евразия», предусматривающим использование российской воднотранспортной системы Каспийского, Азово-Черноморского и Средиземноморского бассейнов.

Было одобрено также предложение министерства транспорта Турции о разработке проекта специального сайта морских портов Черноморского региона с указанием технико-технологических характеристик их терминалов, морских и сухопутных подходов к ним. Считается, что это позволит с максимальной эффективностью реализовать возможности предоставления транзитных транспортных услуг государствам Европы и Азии, а также сократить сроки доставки грузов и снизить транспортную составляющую стоимости товаров.

Еще одним предложенным проектом стала инициатива создания международной паромной линии Стамбул-Одесса-Ялта-Новороссийск-Сочи.

В октябре 2011 года состоялся Черноморский транспортный форум, на котором одобрен проект, предложенный министром транспорта России, о внедрении в регионе трансчерноморских железнодорожно-паромных и авто-паромных перевозок грузов и пассажиров на основе средиземноморского, балтийского и скандинавского опыта. Было одобрено предложение о подготовке Меморандума по развитию железнодорожно-паромных и авто-паромных перевозок грузов и пассажиров в регионе и принята Московская совместная декларация о развитии сотрудничества в области транспорта в регионе [7].

Однако одним из наиболее перспективных и проработанных проектов в программе создания единой транспортной системы является транспортный коридор Европа - Кавказ - Азия (ТРАСЕКА), инициированный ЕС в 1993 году. В ОЧЭС значительное внимание уделяется вопросу транспортных коридоров, особенно по маршруту Центральная Азия - Каспийское море - ЕС, которые могут обеспечить грузоперевозки государствами Ближнего Востока, Азии и ЕС. Коридор ТРАСЕКА - это система сухопутных и морских маршрутов, по которой осуществляются международные перевозки между Европой и Азией через Черное море государствами Южного Кавказа, Каспийского моря и Центральной Азии.

Важным явлением в развитии регионального сотрудничества в области транспорта в регионе ЧЭС было проведение в 1997 г. и в мае 1998 года в Тбилиси международных конференций стран-участниц ТРАСЕКА, наметивших развитие транспортной инфраструктуры региона, а также проходившей в Киеве в мае 1997 г. Международной черноморской транспортной конференции, где было продолжено обсуждение перспектив развития транспортных систем стран Черноморского региона и их интеграции в общеевропейскую транспортную систему.

Неординарным событием для европейских государств явилось проведение 21-25 июня 1997 года в Хельсинки Третьей Общевропейской конференции по транспорту. Конференция приняла документ под названием «Декларация по общеевропейской транспортной политике: общие принципы». Участники договорились поддерживать устойчивые эффективные транспортные системы, отвечающие потребностям граждан Европы в области экономики, социального развития, охраны природы и безопасности, способствовать уменьшению региональных различий и создавать европейским бизнесменам условия для конкуренции на мировых рынках. Кроме этого, страны высказались за то, чтобы национальные планы государств и приоритеты их транспортной политики становились составляющей частью политики государств на региональном уровне. Для этих целей было предложено поддерживать процесс постепенной либерализации и интеграции транспортных рынков, а также обеспечить более комплексное использование всех видов транспорта. Помимо этого была выдвинута инициатива по содействию улучшения строительства и эксплуатации транспортных систем [8].

Необходимо учитывать, что при будущей работе над развитием инфраструктуры особые общеевропейские Транспортные регионы, такие как регион бассейна Черного моря, Европейско-Арктический регион Баренцева моря, регион Средиземного, Адриатического и Ионического морей, будут нуждаться в особом внимании.

Коридор Европа - Кавказ - Азия может и должен стать ключевым звеном между другими транспортными коридорами. В Украине (в Одессе и Ильичевске) ТРАСЕКА объединяет коридор IX. В Румынии, в порту Констанца, он смыкается с коридорами IV и VII, а в Болгарии (в порту Варна) - с коридором VIII.

Коммерческий порт Одессы играет ключевую роль в качестве перекрестка транспортных коридоров в рамках Черноморского Экономического Сотрудничества и транспортного коридора ТРАСЕКА. Этот порт также формирует всеукраинскую сеть международных транспортных маршрутов, объединяя ее в общую транспортную систему. В перспективе, если пропускная способность одесского порта будет возрастать, существует план развития до 2020 года, состоящий из 8 инвестиционных проектов общей стоимостью до 1,5 млрд. долл. США, который позволит порту пропускать до 36 млн. тонн груза ежегодно, давая местной казне до 100 млн. долл. США в год [9].

В 2007 году был подписан Меморандум о взаимопонимании между Постоянным секретариатом ТРАСЕКА и Постоянным международным секретариатом ОЧЭС. Подтверждением успешности этой программы является рост

объемов перевозок грузов по маршрутам коридора, особенно нефти и нефтепродуктов, рост перевозки сырой нефти в связи с вводом в эксплуатацию нефтепровода Баку - Тбилиси - Джейхан и присоединением к этому маршруту Казахстана. В деятельности ТРАСЕКА участвует и ЕС на основе принятой долгосрочной стратегии развития коридора на период до 2015 года.

Ведущиеся исследования и проекты, находящиеся в процессе осуществления (Европа - Азия, ТРАСЕКА), послужат основой для будущих разработок, что приведет к выработке четкой концепции транспортных связей между Европой и Азией на территории Евразийского материка.

С нашей точки зрения, следует использовать многосторонний подход к развитию коридоров и регионов с тем, чтобы достичь устойчивой мобильности на общеевропейском уровне, особенно при сопоставлении преимуществ каждого вида транспорта. Такой многосторонний подход будет включать в себя важные в международном масштабе авиационные порты, а также морские и речные порты, которые служат узлами, соединяющими разные виды транспорта.

ВЫВОДЫ

Таким образом, одной из важнейших задач сотрудничества Украины со странами Черноморского региона является развитие транспортного потенциала.

Украина заинтересована в развитии сотрудничества в рамках ОЧЭС, поскольку при реализации проектов в области транспорта ОЧЭС тесно сотрудничает с ЕС, что является подтверждением стремления организации черноморских государств внести свой вклад в строительство новой европейской архитектуры. Их реализация позволит обеспечить грузоперевозки и транспортировку энергоносителей между странами Азиатского континента, государствами Ближнего и Среднего Востока и Европы, а также будет способствовать созданию в Черноморье высокоэффективной и надежной транспортной системы, включению ее в трансъевропейскую сеть коммуникаций.

ЕС настоятельно рекомендует правительствам инициировать и держать под контролем подготовительные меры, направленные на выявление достаточно масштабных, экономически эффективных в финансовом отношении жизнеспособных проектов по транспортной инфраструктуре.

Ввиду того, что приграничные контрольно-пропускные пункты все еще являются препятствием для работы транспорта, становится очевидным, что развитие европейских транспортных коридоров и регионов должно сопровождаться решением проблем, возникающих при пересечении границ.

С учетом данных предложений, десять Европейских транспортных коридоров (девять из них, определенных на Крите, и коридор X) плюс четыре Общеевропейских транспортных региона (Европейско-Арктический регион и регион Баренцева моря, регион бассейна Черного моря, Средиземного моря и Адриатического и Ионического морей) смогут удовлетворить наиболее насущные требования торговли для государств ЧЭС и обеспечат беспрепятственное передвижение граждан Европы по континенту. Это особенно важно при понимании

того, что отношения между Европой и Азией становятся все более тесными и взаимосвязанными.

Таким образом, сотрудничество Украины со странами-членами ОЧЭС в транспортной сфере будет способствовать интеграции в европейскую и мировую экономику, поскольку высокоразвитая транспортная система может стать базисом для эффективного вхождения Украины в мировое сообщество и занятия в нем места, отвечающего уровню современного высокоразвитого государства, признаком технологического прогресса и цивилизованности.

Список литературы

1. Макогон Ю.В. Стратегічні інтереси України в ОЧЭС / Ю.В. Макогон // Науково-аналітичний щоквартальний збірник «Стратегічні пріоритети» 4 (9). – 2008. – С. 193-200.
2. Мокій А.І. Пріоритети поглиблення трансрегіонального співробітництва причорноморської зони в межах стратегічного партнерства з країнами ОЧЭС та ГУАМ / А. І. Мокій, Р. Р. Енверов // Економічні науки. Сер. Економічна теорія та економічна історія. – Луцьк, 2010. – Вип. 7, ч.2.
3. Новицкий В.Е. Национальные интересы Украины в контексте цивилизационных детерминант и экономической глобализации / В.Е. Новицкий // Экономика Украины. – 2003. – №7. – С. 12-18.
4. Пахомов Ю.Н. Взаимодействие Украины и России в контексте мирового опыта / Ю.Н. Пахомов // Российский экономический журнал. – 2005. – №2. – С. 39-47.
5. Філіпенко А.С. Природа та особливості сучасного міжнародного інтеграційного процесу / А.С. Філіпенко // Економічний часопис. – 2003. – № 4. – С. 3-7.
6. Черниченко Г.А. Современное состояние и перспективные направления сотрудничества Украины со странами Черноморского региона в рамках ОЧЭС / Г.А. Черниченко // Проблемы и перспективы развития сотрудничества между странами Юго-Восточной Европы в рамках Черноморского экономического сотрудничества и ГУАМ. – Сборник научных трудов. – Донецк, 2007. – С. 61-69.
7. Официальный сайт ОЧЭС [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.bsec-organization.org/Pages/homepage.aspx>
8. Официальный сайт ТРАСЕКА [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.traseca.org.org/en/home/>
9. Официальный сайт Министерства инфраструктуры Украины [Электронный ресурс]. - Режим доступа к источнику: www.mintrans.gov.ua

Мираньков Д.Б. ОЧЭС: розвиток регіональної транспортної інфраструктури / Д.Б. Мираньков // Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І Вернадського. Серія «Економіка і управління». – 2012. – Т. 25 (64). № 3. - С. 153-158.

У статті розглянуті перспективні напрямки співробітництва України з країнами-членами ОЧЭС у транспортній сфері. Показано важливість використання багатостороннього підходу при розвитку транспортних коридорів і загальноєвропейських транспортних регіонів.

Ключові слова: ОЧЭС, транспортний коридор, ТРАСЕКА

Mirankov D.B. BSEC: the development of regional transport infrastructure/ D.B. Mirankov // Scientific Notes of Taurida National V.I. Vernadsky University. – Series: Economy and Management. – 2012. - Vol. 25 (64), № 3. – P. 153-158.

The article deals with perspective directions of cooperation of Ukraine with the BSEC in the transport sector. Shows the importance of a multilateral approach in the development of pan-European transport corridors and transport regions.

Keywords: the BSEC, transport corridors, TRASECA

Статья поступила в редакцию 10. 12. 2012 г.