



**THIRD ANNUAL MEETING
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRASECA**
Yerevan / Republic of Armenia, October 9-10, 2003

**ТРЕТЬЕ ЕЖЕГОДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА**
г. Ереван / Республика Армения, 9-10 октября 2003 г.

Стратегический документ МПК ТРАСЕКА на период 2004-2008 гг.

Анализ прогнозирования основных направлений развития мировой экономики свидетельствуют о том, что главные финансовые, товарные и информационные потоки в XXI веке будут сосредоточены в треугольнике США-Европа-Азия.

И в этом контексте, важнейшей задачей для стран-участниц программы Европейского Союза ТРАСЕКА (Азербайджанская Республика, Республика Армения, Республика Болгария, Грузия, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Молдова, Монголия, Румыния, Республика Таджикистан, Туркменистан, Республика Турция, Республика Узбекистан, Украина) является, как в полной мере реализовать свои геополитические и экономические возможности через развитие транспортных сетей международного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия «ТРАСЕКА», который официально признан ведущими международными организациями (ЭСКАТО ООН, ЕКМТ и др.) как один из естественных транзитных мостов между Европой и Азией.

На сегодняшний день торговый оборот между Азией и Европой уже превышает 2 трлн. долл. США в год, при этом доля транспортных расходов составляет 200 млрд. долларов. В качестве одного из примеров, ниже даны сравнительные показатели тенденции роста торговли между некоторыми странами Азии, США и Европейским Союзом.

Показатели внешней торговли между некоторыми странами Азии с США и Евросоюзом (в млрд. долл.)

	США				Евросоюз			
	1986 г.		1996 г.		1986 г.		1996 г.	
	Имп.	Эксп.	Имп.	Эксп.	Имп.	Эксп.	Имп.	Эксп.
Япония	28,9	80,4	74,4	104,9	17,8	36,7	50,8	62,1
КНР	4,7	2,6	18,0	26,0	9,1	4,4	23,0	21,0
Индонезия	1,5	2,9	5,2	7,0	2,2	1,4	9,5	7,6
Малайзия	2,0	2,3	13	16,0	1,9	2,1	14,0	11,0
Южная Корея	6,5	13,9	33,3	21,7	3,9	5,2	23,7	16,3
Итого:	43,6	101,1	143,9	175,6	35,6	49,8	120	118
Товарооборот	144,7		319,5		85,4		237,9	
Рост	2,2 раза				2,8 раза			

Из таблицы следует, что существующий основной торговый треугольник реальность и страны ТРАСЕКА, действительно находятся на столбовой дороге, связывающей Европу и Азию.

Рассматривая географическое положение стран ТРАСЕКА в контексте развития торговых отношений между Европой и Азией с одной стороны и расположение основных товаропроизводителей в Азии и потребителей в Европе, зарождения грузопотоков, возможных крупных стран-грузовладельцев с другой стороны, можно сделать практически безошибочный вывод – доставка товаров в Европу по транспортному коридору ТРАСЕКА

(Восток – Запад) выглядит намного привлекательнее, чем по альтернативным маршрутам. Достаточно отметить, что расстояние по основному трансокеанскому маршруту от Иокогамы до крупнейших западноевропейских портов (Роттердам, Гамбург, Антверпен и др.), более чем в два раза длиннее, чем по маршруту ТРАСЕКА.

На сегодняшний день страны-участницы транспортного коридора ТРАСЕКА, в известной степени, с помощью программы Европейского Союза ТРАСЕКА, обладают разветвленными транспортными сетями и морскими портами международного значения, ориентированными на внешний мир, имеющими хорошую проходимость внутри собственных территорий. Это означает, что для развития транзитных перевозок странам ТРАСЕКА не нужно создавать новые внутренние коридоры или дополнительные транспортные переходы в сопредельные страны. Необходимо так же подчеркнуть, что для этих стран в настоящее время нет необходимости привлекать огромные инвестиции для развития уже имеющегося транспортного коридора и его сетей. Транспортный коридор ТРАСЕКА существует и функционирует. Накоплен большой опыт в организации перевозок значительных объемов грузов различной категории. После подписания в г. Баку, 9 сентября 1998 года «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия», создаются юридические основы для организации международных транзитных перевозок на более качественном уровне. Крайне важным является и другое обстоятельство: транспортные сети ТРАСЕКА проходят по территориям стран, богатых полезными ископаемыми и запасами энергоресурсов, перспективными в плане их освоения. Эти регионы, пока еще, не растеряли высокоподготовленные людские ресурсы. Развитие транзита в этих странах, безусловно, и в дальнейшем будет способствовать росту производства, занятости населения в регионах. Какие бы политические или экономические изменения не происходили, избранный, развитый и закреплённый на практике международный транспортный коридор ТРАСЕКА остается долговременным стабилизирующим фактором, создающий благоприятный инвестиционный климат и положительно влияющий на глобализацию интеграционных процессов.

Учитывая стремительное развитие телекоммуникационных и информационных процессов в XXI веке, что одновременно подразумевает развитие электронной торговли через всемирную сеть Интернет, следует отметить, что в данном контексте роль транспорта резко возрастает. Но есть и другое обстоятельство: в связи с ростом электронных продаж возникнет проблема повышения скорости и сервиса доставки заказанных товаров и грузов. Скоростным технологиям доставки грузов будут удовлетворять, скорее всего, воздушный, автомобильный и железнодорожный транспорт. При этом предстоит проанализировать огромное количество факторов: скорость и безопасность в доставке грузов, расстояние, которое необходимо преодолеть грузоперевозчику, вид транспорта. Здесь необходимо подчеркнуть, что на рынке транспортных услуг, на первый план будет выходить транзитный аспект, новые, более короткие маршруты следования транспортных средств, соответствующий уровень обслуживания транзитной перевозки и привлекательный, конкурентоспособный тариф, т.е. общеизвестный при транзитных перевозках «коммерческий треугольник» (Время – Сервис – Тариф). Тем не менее, морской транспорт в перспективе сохранит свои позиции на трансокеанских маршрутах. Более того, необходимо отметить, что некоторые судоходные транснациональные компании уже проводят исследования и переговоры с судостроителями по вопросам строительства контейнерных судов нового поколения (10 000-12 000 ДФЭ и более).

Создание и развитие любого транспортного коридора (маршрута) подразумевает не только усилия транспортников в каждой отдельно взятой стране. Движение транзитного грузопотока в международном транспортном коридоре организуется и функционирует в многофакторной системе координат.

Европейский Союз является основным донором программы ТРАСЕКА. В частности, с 1993/94 гг. по настоящее время им выделено более 110 млн. Евро на реализацию 53 технических и инвестиционных проектов. Основной целью данной программы является углубление регионального и межрегионального сотрудничества между странами, подписавшими Основное Соглашение и создание условий для оптимальной интеграции транспортного коридора ТРАСЕКА в трансъевропейские транспортные сети (TEN's). Здесь же необходимо отметить позицию США, где с 1999 году в соответствии с директивой президента США Б. Клинтона по усилению взаимодействия с государствами Закавказья и

Центральной Азии, администрация президента так же активно продвигает идею создания нового евразийского транспортного коридора (ТРАСЕКА), который связал бы эти страны с Западом.

Образование такого коридора необходимо, с одной стороны, чтобы оградить новые независимые государства региона от доминации над коммуникационными и транспортными потоками с стороны какого-либо одного государства, с другой - обеспечить гарантированный бесперебойный выход каспийских и прикаспийских энергоресурсов на международные рынки.

После подписания на историческом саммите 9 сентября в г. Баку «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия», создана Межправительственная Комиссия ТРАСЕКА, её исполнительные органы - Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА и соответствующие представительства в странах подписавших ОМС, т.е. произошла институционализация межрегиональной программы Европейской Комиссии ТРАСЕКА.

С политико-экономической точки зрения вопросы евроазиатского транзита грузов по транспортным сетям ТРАСЕКА необходимо рассматривать через призму наличия грузовой базы на концах маршрута, т.е. в Азиатском регионе и в Западной Европе, а также с позиции грузообразующих стран по отношению к стремлению стран ТРАСЕКА укрепить свои позиции как транзитных Государств – экономическая (конкуренция) и геополитическая.

В этой связи целесообразно иметь в виду, как планирует войти в XXI век Китай, крупнейший товаропроизводитель в мире, Индия, Иран, геостратегическое положение которых в призме существующего транзитного моста Европа – Азия - Европа хорошо известны, и самое главное Россия с её главной надеждой Транссибирской железнодорожной магистралью.

Основной контейнерный трафик в направлении Европа – Азия – Европа в ближайшее время все-таки будет сосредоточен на трансокеанском маршруте. Грузоотправители в Юго-Восточной Азии – Китай, Япония, Корея – все-таки сосредоточатся на отправке контейнеров морем, и в этом контексте странам ТРАСЕКА предстоит большая работа по предоставлению наилучших условий грузовладельцам, которые потребует от перевозчиков резкого сокращения времени доставки, повышения уровня сервиса и соответствующего, законодательного обеспечения многопрофильного (мультимодального) процесса международных транзитных перевозок.

Особенно это будет сказываться в условиях развития электронной торговли. К успешным результатам можно будет отнести тот, при котором 3-5 % прогнозируемой евроазиатской торговли и, соответственно, контейнерных перевозок в будущем, будут сосредоточены на транспортных сетях стран ТРАСЕКА. Цена этого вопроса – около 3-4 млрд. долларов в год.

Исходя из позиций отдельных стран относительно развития транзита по коридору Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) целесообразно так же отметить следующее.

Судя по задачам, которые ставят перед собой «конечные точки» транзитного маршрута – Евросоюз и Китай – то в последнее время в них уже просматривается скоординированная политика. Европейская Комиссия занята созданием трансъевропейских сетей и с помощью программы ТРАСЕКА ищет выход на Китай. Китай же, проводя сбалансированную политику, активно работает над развитием Транскитайской железнодорожной магистрали, с последующим соединением с транспортным коридором Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА).

Необходимо так же подчеркнуть, что основными политическими и экономическими факторами, оказывающими практически решающее влияние на региональное контурирование государств-участниц программы ТРАСЕКА в эпоху интеграционных процессов глобализации в современном мире, являются следующими:

- Поддержание стабильного экономического роста ВВП в пределах 8-10% в год.

- Рост инвестиций в экономику, так как реинвестиции и приток иностранных инвестиций крайне мал и не соответствуют потребностям этих стран.
- Приостановление оттока капитала из стран, так как его отсутствие не позволяет им проводить концентрированную инвестиционную политику.
- Нарастание технологической сферы.
- Единая, скоординированная политика государственных структур стран ТРАСЕКА в деле гармонизации законодательного обеспечения функционирования международного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА).

Для обеспечения такой масштабной задачи, каковой является дополнительное привлечение (4-6%) товарного потока на транспортные сети ТРАСЕКА, в перспективе потребуются существенная модернизация транспортных комплексов, а так же, по отношению к транзитным перевозкам, приведение в соответствие с международными конвенциями национальных законодательств.

Оценочный объем инвестиций для стран ТРАСЕКА, необходимых для поэтапного осуществления подобной модернизации, ориентировочно превышает 50 млрд. долларов США. Для сравнения, на решение аналогичных задач Китай за последние десять лет затратил более 30 млрд. долларов США.

Очевидно, что, при хорошем стечении обстоятельств, на эти цели со стороны международных финансовых организаций страны ТРАСЕКА в ближайшие годы могут получить не более одного млрд. долларов США. Остальное необходимо привлечь от грузовладельцев, заинтересованных, в том числе и в транзите грузов через территорию этих стран. В том же Китае средства международных кредитных организаций направленных на развитие транспорта и транспортной инфраструктуры составляют примерно четверть, остальное – прямые инвестиции грузовладельцев, ищущих пути увеличения объемов транспортировки товаров.

Таким образом, страны ТРАСЕКА должны получить возможность за счет инвестиций в транзит решить свои внутренние задачи реконструкции транспортной системы.

Для привлечения столь масштабных инвестиций необходимо законодательное утверждение таких форм работы с инвестором, как концессия, и, получившей широкое распространение в последние десятилетия, системы «построил-оперируй-передай». Данный механизм нашел широкое распространение в Индии, Малайзии, Турции, Египте, Непале для привлечения инвесторов в крупные инфраструктурные проекты с длительным сроком окупаемости. В соответствии с этой схемой инвесторы и государство заключают договор, по которому инвестор строит объект инфраструктуры под ключ (порт, контейнерный терминал, аэропорт, мост, платную дорогу и др.) и осуществляет эксплуатацию объекта в течение 20-30 лет. По завершении этого срока государство имеет право выкупить контрольный пакет акций у инвестора по взаимовыгодной цене, устанавливаемой в момент подписания соглашения. Работая по данному проекту, правительству Индии удалось привлечь более 20 млрд. долларов, Турции – 16 млрд. долларов. Ряд стран, путем использования данного механизма сумели решить целый ряд параллельных инвестиционных проблем. Так, Турция смогла решить проблему репатриации капиталов, вывезенных ранее из страны, разрешив вкладывать их в строительство объектов инфраструктуры, не указывая источники происхождения капитала, разумно полагая, что построенный контейнерный терминал за рубеж вывезти невозможно. Без особого напряжения со стороны правоохранительных органов в страну вернулось более 10 млрд. Долларов США.

История стран ТРАСЕКА также свидетельствует, что решить вопрос о масштабном обновлении инфраструктуры только за счет внутренних финансовых ресурсов крайне сложно.

Рассматривая проблемы модернизации инфраструктуры этих стран в целом, а не только проблему одной транспортной отрасли или нескольких смежных отраслей в отдельно взятой стране, необходимо обозначить на ближайшие четыре года (2004-2008 гг) следующие стратегически важные задачи для развития программы ТРАСЕКА:

1. включить осуществление программы транзита в число национальных приоритетов для стран, подписавших и ратифицировавших «Основное многостороннее соглашение». Разработать, с соответствующим законодательным обеспечением, государственную, скоординированную идеологию транзита, взяв в качестве примера достижения других стран, таких как Голландия, страны ЦВЕ и т.д. При этом необходимо иметь ввиду развивающуюся бурно систему электронной торговли, которая является важным фактором изменения структуры мировой торговли и ее транспортного обеспечения.
2. на базе наработок транспортных министерств и ведомств разработать скоординированную программу развития международного транспортного коридора ТРАСЕКА и его транспортных сетей, с учетом того, что они должны обслуживать также и внутренние потребности данных стран.
3. снизить налоговое бремя на проекты развития транспортной инфраструктуры, представляющие стратегическое значение для страны с точки зрения налогообложения, в первую очередь НДС и таможенных пошлин. Необходимо странам ТРАСЕКА, раз и навсегда определиться: либо они заинтересованы в строительстве объектов транспортной инфраструктуры, либо они рассматривают строительство этих объектов только как источник налоговых поступлений. В этом случае эти объекты будут построены, но не на территориях этих стран, а, например: в России, Китае, Индии, Иране, Прибалтике или Финляндии.
4. внедрять новые современные формы привлечения инвестиций, апробированные и применяемые многими странами (концессии, «построй-оперируй-передай»).
5. направлять на развитие и реконструкцию транспортной и коммуникационной инфраструктур большую часть средств из международных грантов и займов.
6. принимать меры разумного протекционизма в отношении транспортных компаний, судовладельцев, портов, железных дорог и других объектов транспортной инфраструктуры, участвующих в транзитных перевозках.
7. развивать международное сотрудничество в области транзитных перевозок, прежде всего со странами, тяготеющими в силу своего геополитического положения, к варианту транзита по коридору ТРАСЕКА. В этом контексте решающее значение будет иметь скоординированная поддержка МИД стран ТРАСЕКА в решении международных вопросов связанных с развитием транспортной кооперации, в целенаправленных дипломатических шагах для решения неурегулированных проблемных вопросов, имеющих решающее значение для перспектив транзита (скорейшее разрешение конфликтов в Абхазии, Нагорном Карабахе, Приднестровии и Южной Осетии).
8. для преодоления сложившегося негативного имиджа стран-участниц программы ТРАСЕКА, как «черной дыры» в отношении сохранности транзитных грузов потребуются активная PR кампания. Это в определенной степени должно способствовать и координации усилий государственных и коммерческих структур стран ТРАСЕКА в области развития транзита.

Таким образом, исходя из вышеизложенного, можно констатировать, что транзит играет важную стратегическую роль в экономике государств-участниц программы Европейского Союза ТРАСЕКА. При этом очевидно, что имеются все предпосылки для значительного, в 2-3 раза, увеличения этого вида услуг мировому сообществу.

Это задача государственных и национальных масштабов и имеет прямую связь с изменением структурной политики и экономической стратегии государств, подписавших «Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия».

В контексте межрегионального контурирования прагматичный подход и рациональное решение данной задачи будет коренным образом влиять на геополитическую активность этих стран и имеет шанс стать одним из факторов, стимулирующих развитие не только транспортного комплекса и экономики этих стран, но и глобализацию происходящих региональных и межрегиональных интеграционных процессов с целью достижения долговременной политической стабильности.