



**FOURTH ANNUAL MEETING
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRASECA**
Baku/ Republic of Azerbaijan, April 21-22, 2005

**ЧЕТВЕРТОЕ ЕЖЕГОДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА**
г. Баку / Азербайджанская Республика, 21-22 апреля 2005

Стратегия Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА о развитии международного транспортного коридора «Европа-Кавказ-Азия» (ТРАСЕКА) на 2005-2010 гг.

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

В этом контексте важнейшей задачей для государств, подписавших 8 сентября 1998 года Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия (Основное Соглашение) на историческом саммите, проходившем в г.Баку, является реализация своих геополитических и экономических возможностей посредством развития транспортных сетей международного транспортного коридора Европа – Кавказ - Азия (ТРАСЕКА), официально признанного ведущими международными организациями (Европейской Комиссией, ЕЭК ООН, 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 3 трлн. долл. США в год, при этом доля транспортных расходов составляет более 200 млрд. долларов.

Данный факт лишний раз доказывает, что существующий основной торговый треугольник США – Европа - Азия не виртуальность, и страны-участницы Основного Соглашения действительно находятся на столбовой дорожке, связывающей Европу и Азию.

Рассматривая геополитическое положение стран ТРАСЕКА в контексте развития торговых отношений между Европой и Азией, расположения основных товаропроизводителей в Азии и потребителей в Европе, зарождения грузопотоков, с одной стороны, и логической, как правило необратимой, реверсификации грузопотока, в обратном направлении, с другой стороны, можно сделать практически безошибочный вывод – грузопоток по международному транспортному коридору Европа-Кавказ-Азия (Восток – Запад - Восток) выглядит намного привлекательнее, чем по другим существующим маршрутам.

После подписания Основного Соглашения созданы все 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 энергоресурсами, перспективными в плане их освоения, пока еще не растерявших большой потенциал высококвалифицированных специалистов. Развитие транзита в этих странах, безусловно, и в дальнейшем будет способствовать росту производства, занятости населения в регионах. Какие бы политические или экономические изменения ни происходили, избранный, развитый и закрепленный на практике международный транспортный коридор Европа – Кавказ - Азия с его транспортными сетями останется долговременным стабилизирующим фактором, создающим благоприятный инвестиционный климат и положительно влияющим как на региональные, так и межрегиональные интеграционные процессы.

Подтверждением вышесказанному является тот факт, что в августе 2003 года Правительства Ирана, Афганистана и в январе 2004 г. - Пакистана, обратились в Министерство Иностранных Дел Азербайджана, депозитарий Основного Соглашения, с официальным заявлением о намерении присоединиться к Соглашению. Официальные ноты МИД Афганистана и Ирана были представлены в ходе ежегодного заседания Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА в г. Ереване, проходившего 9-10 октября 2003 года. Участники 3-ей ежегодной конференции МПК ТРАСЕКА единодушно поддержали инициативу Правительства Ирана и Афганистана. Данный факт лишний раз свидетельствует о том, что транспортный коридор Европа – Кавказ - Азия, с его разветвленными транспортными сетями существует, функционирует и расширяется.

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 другой фактор, который может сыграть важную роль: 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. В этой связи 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 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 (10000-12000 ДФЭ и более).

Создание и развитие любого транспортного коридора с соответствующими транспортными сетями подразумевает не только усилия транспортников в каждой отдельно взятой стране. Распределение и движение транзитного грузопотока на транспортных сетях международного транспортного коридора организуется и функционирует в многофакторной системе координат.

Основное назначение образования и развития международного транзитного коридора Европа – Кавказ - Азия с его транспортными сетями состоит в том, чтобы с одной стороны оградить новые независимые государства региона от доминирования над коммуникационными и транспортными потоками со стороны какого-либо одного государства, с другой - обеспечить гарантированный бесперебойный выход каспийских и прикаспийских энергоресурсов на международные рынки.

Необходимо также подчеркнуть, что основными политическими и экономическими факторами, оказывающими практически решающее влияние на межрегиональное контурирование Сторон Основного Соглашения в эпоху интеграционных процессов глобализации в современном мире, являются следующие:

- Поддержание стабильного экономического роста ВВП в пределах не ниже 5-10% в год
- Рост инвестиций в экономику, так как реинвестиции и приток иностранных инвестиций крайне мал, и они не соответствуют потребностям этих стран
- Приостановление оттока капитала из стран, так как его отсутствие или дефицит не позволяют странам проводить сосредоточенную инвестиционную политику
- Нарастание наукоемкой технологической сферы
- Проведение координированной политики между государственными структурами стран-участниц Основного Соглашения и МПК ТРАСЕКА с целью гармонизации законодательного обеспечения международного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия.

Для решения такой масштабной задачи, каковой является дополнительное привлечение грузопотока на транспортные сети ТРАСЕКА, в перспективе потребуются существенная модернизация транспортных комплексов.

С целью создания привлекательной инвестиционной среды путем максимального уменьшения некоммерческих или непредвиденных рисков необходимо найти общий подход, в частности, общую юридическую формулу для решения вопросов существующей законодательной базы и нахождения гарантий инвестиционных потоков для последующего развития международного транспортного коридора Европа – Кавказ - Азия.

Оценочный объем инвестиций для стран ТАСИС, необходимых для поэтапной модернизации и развития транспортной инфраструктуры и ее комплексов, ориентировочно превышает 50 млрд. долларов США. Для сравнения приведем Китай, где за последние восемь лет на решение подобных задач было затрачено более 30 млрд. долларов США.

В то же самое время история стран ТРАСЕКА свидетельствует о том, что решение вопросов масштабного обновления инфраструктуры только за счет внутренних финансовых ресурсов и займов Международных Финансовых Институтов связано с большими сложностями.

С учетом вышесказанного, рассматривая проблемы модернизации инфраструктуры этих стран в целом, а не только проблему одного вида транспорта или нескольких смежных видов в отдельно взятой стране, решение которых прямо пропорционально приведет к повышению конкурентоспособности и росту транзитных грузоперевозок, Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА следует определить на ближайшие годы (2005-2010 гг) важные задачи, которые необходимы для развития транспортных сетей международного транспортного коридора Европа –

Кавказ – Азия. Эти задачи должны соответствовать Декларации, принятой на Бакинской Конференции Министров Транспорта 14 ноября 2004г.:

1. Активное участие Сторон ТРАСЕКА в Рабочих группах после Бакинской Конференции Министров Транспорта, усилия которых направлены на укрепление регионального сотрудничества в области воздушных перевозок, обеспечение безопасности всех видов транспорта, автомобильных и железнодорожных перевозок и транспортной инфраструктуры;
2. Развитие результатов работы Группы высокого уровня по расширению основных транс-европейских транспортных осей в соседние страны и регионы, установлению соответствующих связей между расширенными транс-европейскими сетями, пан-европейскими коридорами и транспортными сетями ТРАСЕКА.
3. Включение программы транзита в число национальных приоритетов и его законодательное обеспечение с целью реализации согласованной государственной транзитной политики;
4. Создание и совершенствование, совместно с МПК ТРАСЕКА и соответствующими государственными структурами и ведомствами стран-участниц Основного Соглашения, согласованной программы (плана действий) развития международного транспортного коридора Европа – Кавказ - Азия и его транспортных сетей, с целью содействия торговле и транспорту, а также развитию и углублению регионального и межрегионального сотрудничества;ⁱ
5. Представление новой концепции ЕС «Морское сообщение» в регионах Черного и Каспийского морей;
6. Введение в действие к 2010г. глобальной спутниковой навигационной системы на базе программы GALILEO и ее применение в транспортных операциях;
7. Открытие регионального рынка воздушных перевозок в общем контексте глобализации воздушного транспорта;
8. Более тесное региональное сотрудничество в области железнодорожных перевозок с целью дальнейшего содействия перевозке грузов;
9. Снижение налогового бремени на проекты развития транспортной инфраструктуры, представляющие стратегическое значение для стран-участниц Основного Соглашения, если это не противоречит их государственной политике, в первую очередь в отношении НДС и таможенных пошлинⁱ;
10. Привлечение инвестиций и средств из международных грантов и займов на развитие и реконструкцию транспортной и коммуникационной инфраструктуры;
11. Предоставление консалтинговых услуг для транспортных компаний, судовладельцев, портов, железных дорог и других объектов транспортной инфраструктуры, участвующих в транзитных перевозках;
12. Внедрение и развитие новых современных, более гибких, прозрачных форм привлечения инвестиций, таких как:
 - Современные формы концессии объектов транспортной инфраструктуры путем активного участия частных инвесторов;
 - Свободные/специальные экономические зоны для углубления регионального сотрудничества, а также содействия торговле и транспортуⁱⁱ;
 - Транспортные логистические центры (модули) для уменьшения себестоимости транспортных услуг путем организации транспортировки грузов оптимальными маршрутами;
 - Гарантийный трастовый фонд ТРАСЕКА для смягчения непредвиденных рисков инвестирования в транспорт и перевозки грузов;
 - Группа экономических интересов ТРАСЕКА с целью создания и развития правовой основы для реализации инвестиционных и/или транспортных проектов;

- Промышленный консультативный совет ТРАСЕКА с целью сближения представителей промышленности с МПК ТРАСЕКА для решения общих задач с учетом опыта мировой практики;
 - Механизм урегулирования споров для разрешения любых потенциальных споров между участниками перевозки в соответствии с требованиями рынка, развивающегося в сторону глобализации.
13. Создание и развитие основ страхования грузов и ответственности перевозчиков, операторов, стивидорных компаний и т.д.;
 14. Создание и развитие концепции Единой Транзитной Системы ТРАСЕКА с целью создания условий для свободного движения товаров, капиталов, услуг, рабочей силы и достижения более эффективного регионального экономического сотрудничества;
 15. Углубление международного сотрудничества в области транзитных перевозок, прежде всего со странами, тяготеющими в силу своего геополитического положения, к варианту транзита по коридору Европа – Кавказ – Азия;
 16. Проведение активной и адекватной PR кампании в области содействия развитию торговли и транспорта с целью достижения наибольшей прозрачности в отношении сохранности транзитных грузов в странах-участницах Основного Соглашения.

Прагматичный подход и рациональное решение данных задач будет решающим образом влиять на геополитическую активность стран-участниц Основного Соглашения и имеет шанс стать одним из факторов, стимулирующих развитие не только торговли и транспорта, но и глобализацию происходящих региональных и межрегиональных интеграционных процессов с целью достижения долговременной политической стабильности.

ⁱ «НДС» и «таможенные пошлины» в отношении Румынии будут соответствовать таможенной политике ЕС

ⁱⁱ Понятия «Свободные/специальные экономические зоны» будут пониматься в отношении Румынии, как «Зоны с экономическим специальным статусом в соответствии с законодательством ЕС».