

Вторая подготовительная Конференция к Шестнадцатому форуму ОБСЕ по экономическим вопросам и вопросам защиты окружающей среды по теме: «Сотрудничество по вопросам в сфере морских и внутренних водных перевозок в регионе ОБСЕ: Повышение безопасности и охрана окружающей среды»

(6-7 марта 2008г., г. Ашхабад, Туркменистан)

Сессия II

Выступление Генерального секретаря ПС МПК ТРАСЕКА Руста́на Дженалинова

«Роль МПК ТРАСЕКА в развитии евро-азиатских транспортных связей»

Уважаемый г-н Председатель!

Уважаемые участники Конференции, дамы и господа!

Прежде всего, позвольте от имени Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА поприветствовать всех участников, гостей и организаторов данной Конференции и поблагодарить Секретариат ОБСЕ за приглашение принять участие в столь значимом для нас мероприятии, которое, несомненно, содействует укреплению сотрудничества в обозначенных сферах.

Важную и неоценимую роль в развитии такого сотрудничества, в процессе развития транспортной инфраструктуры играют региональные и субрегиональные организации, международные и межрегиональные программы. Тесное сотрудничество со странами, широким кругом заинтересованных организаций и финансовых структур, компетентность в вопросах планирования и развития инфраструктуры дают возможность осуществлять под их эгидой наиболее приоритетные проекты, в том числе по формированию единой транспортной системы.

Позитивное влияние на интеграционные процессы в области транспорта оказывает и программа по развитию транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия «ТРАСЕКА», инициированная Европейским Союзом в 1993 году на Министерской Конференции в Брюсселе.

Обобщая 15-летний опыт работы ТРАСЕКА, нельзя не отметить существенный прогресс в процессе развития международного транспортного сотрудничества в странах-участницах.

Учитывая направленность сегодняшнего заседания важно отметить, что семь государств из двенадцати членов ТРАСЕКА являются странами, не имеющими выхода к морю. И мы придаем важное значение

эффективности реализации Алматинской программы действий по сотрудничеству в области транзитных перевозок.

Коридор ТРАСЕКА является мультимодальной системой сухопутных и морских маршрутов, по которой осуществляются международные перевозки между Европой и Азией через Черное море, страны Южного Кавказа, Каспийское море и страны Центральной Азии. Программа направлена на развитие экономических отношений, торговли и транспортного сообщения в регионах этого коридора.

Странами-участницами предпринимаются конкретные меры по реализации своих геополитических и экономических возможностей, в рамках «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора ТРАСЕКА», заключенного 12-тью странами в 1998 году на Саммите глав государств в Баку (Азербайджан), и которое представляет собой прочные правовые основы для тесного и динамичного взаимодействия.

Главные цели Соглашения определяют долгосрочные задачи поэтапного осуществления политики и характеризуют деятельность, направленную на развитие международного коридора Европа-Кавказ-Азия:

- развитие экономических отношений, торговли и транспортного сообщения в регионе Европы, Черного моря, Кавказа, Каспийского моря и Азии;
- содействие доступу к международному рынку автомобильного, воздушного и железнодорожного транспорта, а также торгового судоходства;
- способствование международной перевозке грузов, пассажиров и международной транспортировке углеводородных продуктов;
- обеспечение безопасности движения, сохранности грузов и охраны окружающей среды;
- гармонизация транспортной политики, а также правовых рамок в сфере транспорта;
- созданий равных условий конкуренции между отдельными видами транспорта.

С целью более эффективной реализации программы, странами ТРАСЕКА в сотрудничестве с ЕК была разработана и утверждена в ходе V-ой ежегодной Конференции Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА в Софии (Болгария) в 2006 г. Стратегия развития ТРАСЕКА на период до 2015 г., где определено, что на период до 2015 г. приоритетами остаются обеспечение безопасности, сохранности и надежности перевозок на уровне между странами ТРАСЕКА и между ТРАСЕКА и ЕС и развитие транспортной инфраструктуры. А на VI-ой Конференции МПК в Астане (Казахстан), состоявшейся в декабре 2007г. был одобрен План действий по реализации Стратегии, с конкретными задачами и методологией их выполнения в период 2008-2009 гг. В нем содержится 10 основных направлений деятельности, среди которых такие меры как повышение безопасности за счет принятия и выполнения требований Таможенной Конвенции о Международной Перевозке Грузов с Применением Книжки МДП, ЕСТР, повышения профессионализма участников перевозок, выполнение требований ММО/ILO (стандартов международного кодекса по охране судов и портового оборудования) и ОСПС (ISPS) (требований по безопасности морских перевозок),

применения правил ИКАО (ICAO), ЕС/EASA (Европейского Агентства по авиационной безопасности) и других.

Признавая необходимость дальнейшего укрепления межрегионального сотрудничества в сфере транспорта, роль которого в общем экономическом развитии региона неуклонно растет, Постоянный Секретариат ТРАСЕКА в тесном взаимодействии со странами-участницами и европейскими экспертами постоянно работает над усовершенствованием юридической базы ТРАСЕКА. Уделяется особое внимание унификации транспортных законодательств стран-участниц и приведению их в соответствии с европейским законодательством.

Мы придаем особое значение сотрудничеству с международными организациями, задействованными в развитии и содействии транспорту и торговле в регионе (об этом свидетельствуют действующие Меморандумы о взаимопонимании между ТРАСЕКА и МСЖД (UIC), Международной Дорожной Федерацией (IRF), Организацией Черноморского Экономического Сотрудничества (BSEC). Мы убеждены в том, что координация деятельности смежных программ и организаций будет способствовать более эффективному выполнению поставленных задач, позволит избежать дублирования действий, оптимизировать использование ресурсов и сосредоточиться на выполнении наиболее приоритетных и реалистичных проектов.

Деятельность МПК ТРАСЕКА, осуществляемая совместно с Европейской Комиссией, несомненно, вносит свой конструктивный вклад в развитие межрегионального сотрудничества в сфере транспорта и транзита. Главным подтверждением успешности программы является существенный рост объемов перевозок грузов по маршрутам коридора, и тем самым объемов торговли стран-участниц - в 2006 году объем торговли стран ТРАСЕКА увеличился порядка на 22 % и составил около 300 млрд. евро, при этом со странами ЕС – около 200 млрд. евро. На отдельных участках коридора, в сравнении с 1996 годом, объемы перевозок сегодня возросли в десять раз.

Реализация инвестиционных проектов отразилась на увеличении объемов перевозок грузов, в частности в транзитном сообщении. Так, по сравнению с 1996 годом, начала действия коридора, объем перевозок морским транспортом на Транскаспийском направлении возрос в 5 раз. Введение в эксплуатацию двух железнодорожных паромных сообщений на Черном и Каспийском морях повлияло на рост транзитных перевозок в Закавказье. По данным Постоянного секретариата на участке Потти–Ильичевск–Варна было перевезено более чем 4 млн. тонн грузов, а на участке Баку–Актау–Баку – более чем 2,5 млн. тонн. Объемы перевозки нефти и нефтепродуктов морским транспортом по маршрутам Актау-Баку и из портов Туркменистана на Баку вместе взятых – до 5,8 млн. тонн.

Проекты по развитию железнодорожной инфраструктуры стала фактором увеличения железнодорожных транзитных перевозок. Так, на участке Потти/Батуми – Баку уже сегодня этот показатель достиг уровня 14-15 млн. тонн в год. Для сравнения в 1995 году транзит на этом участке составлял 400-500 тыс. тонн в год. За этот же период объемы перевозок грузов из Грузии в сторону Армении увеличились более чем в четыре раза – с 500 тыс. тонн до более 2 млн. тонн в год.

Не менее важными для стран региона ТРАСЕКА стали и автомобильные проекты. Наиболее ощутимые результаты в плане увеличения грузопотока принесли проекты по строительству мостов. В частности строительство моста на границе Грузии и Азербайджана, а также нескольких мостов в Азербайджане, несомненно, отразилось на объемах автомобильных перевозок – по данным IRU в 2005 году по сравнению с 2000 годом в Азербайджане перевозки увеличились более чем на 25%, в Грузии – более чем на 30%.

Вполне обоснованно можно сказать, что такая динамика развития коридора ТРАСЕКА была достигнута, в немалой степени, благодаря технической и финансовой поддержке со стороны Европейского союза. В рамках ТРАСЕКА до сегодняшнего дня было профинансировано **76 проектов общей стоимостью 157 млн. евро** (это 62 проекта технического содействия на сумму 105 млн. евро и 14 инвестиционных проектов на сумму 52 млн. евро). Проекты были направлены на гармонизацию законодательства, совершенствование тарифной политики, институциональное укрепление, в частности такие проекты «Гармонизация процедур пересечения границ», «Единая политика транзитных пошлин и тарифов», «Общая юридическая база для транзитных перевозок» оказали содействие развитию транзитных перевозок в регионе, созданию более благоприятных условий для транзита. **Более 40% бюджета использовано на развитие транспортной инфраструктуры коридора. Во многом благодаря реализованным проектам сформированы условия** (обязательства ЕС перед регионом ТРАСЕКА позволили увеличить объемы инвестирования со стороны МФИ, напр. взяты обязательства по финансированию проектов капиталовложений в развитие портов, ж/д, автодорог по маршруту ТРАСЕКА со стороны ЕБРР (до 700 млн. евро) и ВБ (около 40 млн. долл. США), способствующие привлечению крупных инвестиций в регион. По нашим данным, инвестиции МФИ в транспортную инфраструктуру коридора ТРАСЕКА на сегодня составили более 1,3 млрд. евро.

Реализация проектов продолжается. В настоящее время осуществляется 9 проектов (на общ. сумму – 14,5 млн. евро) (например проект «Развитие морского сообщения между коридором ТРАСЕКА и Трансъевропейскими транспортными сетями (TENs)», направленный на дальнейшую интеграцию транспортной системы и внедрение элементов новой концепции «Морских магистралей», предложенной в транспортной политике ЕС; проект «Анализ и прогнозирование грузопотоков в странах ТРАСЕКА и Межрегиональный транспортный диалог между странами ЕС и СНГ» направлен на внедрение механизмов планирования развития транспорта и оценки достигнутых результатов, содействие региональному транспортному диалогу между ЕС, прибрежными странами Черноморского и Каспийского бассейнов и соседними с ними государствами. Проект также окажет содействие налаживанию взаимодействия между региональными транспортными инициативами и международными финансовыми учреждениями). А также проекты «Разработка координированных национальных транспортных политик для стран Центральной Азии» (направленный на поддержку рыночного реформирования на транспорте и

разработку скоординированных транспортных стратегий в странах Центральной Азии и планов действий по их реализации), **«Создание центров сертификации оборудования для перевозки скоропортящихся грузов для стран Центральной Азии в рамках СПС Соглашения»** (за счет введения технических стандартов, сертификации и системы лицензирования), проекты, охватывающие вопросы укрепления инфраструктуры и системы ее управления, **«Развитие порта Актау, генеральное планирование и ТЭО порта»**, **«Предварительное ТЭО и Технико-экономическое обоснование участков дороги Сары-таш – гр. Таджикистана»**, **«Поставка материалов для реабилитации железнодорожной линии Термез-Галаба»** **«Навигационный канал для порта Туркменбаши»**.

В течение 2008 г. начнется еще 8 проектов (на общ. сумму – 13,5 млн. евро) (Это проекты **«Морские магистрали (судоходные пути) в Черном и Каспийском морях»**; **«Развитие общей системы управления безопасностью и сотрудничество в области безопасности морских перевозок, предотвращение загрязнений, причиняемых судами в Черном и Каспийском морях»**; **«Сеть логистических центров для стран Центральной Азии, Кавказа и Европейской части стран СНГ»**; **«Повышение качества учебной подготовки в транспортном секторе в странах СНГ»**; **«Стратегическое развитие и ТЭО портов в Украине»**, **«Восстановление железнодорожного участка между Тбилиси и Ереваном»**, и т.д.

До 2006 г. финансирование проектов ТРАСЕКА осуществлялось через программу ТАСИС, теперь же поддержка со стороны ЕС продолжается в рамках других программ – Европейской политики соседства (ENP) и программы по Центральной Азии. Здесь **намечено выполнение еще 2-х проектов на сумму 13 млн. евро** (проекты **«Транспортный диалог и взаимодействие сетей между странами ЕС и соседними странами, а также странами Центральной Азии»** и **«Сохранность и безопасность перевозок»**), одобренных в ходе Шестой Конференции МПК ТРАСЕКА в Астане в декабре 2007г..

В настоящее время начата подготовка Плана действий по проектам ТРАСЕКА на 2009 год.

Мы стремимся к тому, чтобы результаты выполняемых и перспективных проектов способствовали развитию конкурентоспособности и привлекательности коридора Европа-Кавказ-Азия, оказали содействие дальнейшей либерализации внешней торговли и уменьшению барьеров на пути следования грузов и транспорта, особенно транзитных.

Существует ряд неоспоримых факторов, дающих уверенность в дальнейшем динамичном развитии коридора, таких как, геостратегическое положение стран региона, особенно стран Центральной Азии в соседстве с грузообразующим Китаем, активное развитие маршрутов, проходящих через страны региона Шелкового пути, в т.ч. строительство

недостающих и «спрямляющих» транспортных звеньев в системе коридора в ближайшей перспективе, рост объемов трансконтинентальных грузоперевозок из Китая (к каспийским портам), дальнейшее развитие контейнерных перевозок по маршруту Поти (Грузия) - Баку (Азербайджан) - Актау – Алматы (Казахстан) с продлением в сторону Китая, увеличение контейнеропотока на действующих паромных линиях Варна (Болгария) - Ильичевск (Украина), Варна - Поти/Батуми (Грузия), Ильичевск - Поти/Батуми и Ильичевск-Дериндже (Турция), а также перспективной линии Констанца (Румыния) - Самсун (Турция) – Поти/Батуми, увеличение перевозок сырой нефти в связи с вводом в эксплуатацию нефтепровода Баку-Тбилиси-Джейхан и присоединением к нему Казахстана, строительство зернового терминала в порту Поти, что позволит увязать в единую транспортную цепочку зерновые терминалы в портах Актау и Баку. Всё это говорит о том, что коридор «Европа-Кавказ-Азия» является перспективным и интенсивно развивающимся.

Работа МПК ТРАСЕКА направлена на создание привлекательных условий для транспортировки грузов. В основе создания таких условий лежат многостороннее сотрудничество, продуманная и конструктивная транспортная политика всех вовлеченных стран и открытый доступ к рынку, с учетом грузообразующего потенциала стран региона ТРАСЕКА.

Мы открыты ко всем инициативам, отвечающим интересам и способствующим укреплению и обеспечению эффективных и надежных транспортных соединений между Европой и Азией.

Совместные усилия, как в рамках данного заседания, так и других мероприятий по расширению сотрудничества в области транспорта и развитию евро-азиатских транспортных связей, повышению безопасности перевозок, представляют собой огромный интерес в контексте достижения устойчивого экономического и социального развития. Кооперируясь, расширяя сферы и методы взаимодействия, действуя в духе взаимопонимания, мы сможем найти наиболее оптимальные пути решения многих проблем.

В заключение, разрешите еще раз поблагодарить Правительство Туркменистана, Секретариат ОБСЕ, за прекрасную организацию заседания и пожелать всем успехов в достижении намеченных целей.

Благодарю за внимание.