

Док.: GA33/EC32/REP/09/r

ДОКЛАД*

«Развитие морского транспорта в государствах-членах ЧЭС: проблемы и перспективы»*

Докладчик : г-н Решат ДОГРУ (Турция)

* Текст рассмотрен и принят на Тридцать втором заседании Комитета по экономическим, торговым, технологическим и экологическим вопросам в Белграде 18 марта 2009 г. и одобрен на Тридцать Третьем заседании Генеральной Ассамблеи в Бухаресте 12 июня 2009 г.

I. ВСТУПЛЕНИЕ

1. Развитие морского транспорта в регионе ЧЭС имеет первостепенное значение в силу его географического ландшафта, охватывающего обширные морские территории, такие как бассейны Черного и Азовского, Каспийского, Средиземного, Эгейского, Адриатического и Мраморного морей. Морские транспортные связи всегда играли особую роль в социально-экономической жизни региона. Современный этап развития транспортной инфраструктуры и ее модернизация предполагают множество факторов, стратегически важных для укрепления в роли естественного транспортного коридора между Азией и Европой.
2. По предложению турецкой делегации Комитет ПАЧЭС по экономическим, торговым, технологическим и экологическим вопросам решил рассмотреть вопрос «Развитие морского транспорта в Черноморском регионе: проблемы и перспективы».
3. Вопрос о морском транспорте и его инфраструктуры рассматривался ПАЧЭС и ранее. В 1996 г. Ассамблея приняла Рекомендацию 13/1996 «О сотрудничестве в области перевозок между странами-членами ЧЭС», призывающую «стимулировать заинтересованность частного сектора в осуществлении конкретных проектов, особенно в области морских перевозок». В Рекомендации 29/1998 «Транспортные технологии и интеграция в Европе» Ассамблея призывает «ускорить создание современных транспортных сетей между государствами-членами ЧЭС в соответствии с принципами интермодальности». В Рекомендации 84/2005 ПАЧЭС призывает государства-члены «поддерживать согласованную деятельность в области безопасности всех видов транспорта в контексте национальной безопасности, включая безопасную транспортировку энергетических ресурсов».
4. Докладчик благодарит национальные делегации Азербайджана, Болгарии, Румынии, России и Турции за их вклад в подготовку доклада и выражает особую признательность Ассоциации черноморских и азовских портов (BASPA) за содействие в подготовке проекта доклада и предоставление надлежащей и подробной информации о черноморских портах. Кроме того, в докладе использовались материалы различных конференций по данной проблематике, аналитические доклады и исследования, официальные документы ЧЭС и органов, связанных с ЧЭС, а также документы других международных организаций.

II. МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ В ЧЕРНОМОРСКОМ РЕГИОНЕ: ТЕНДЕНЦИИ И РАЗВИТИЕ

5. Стремительное экономическое развитие в большинстве стран, в первую очередь странах Азиатско-Тихоокеанского региона, послужило стимулом для ускоренного развития торговли и торговых связей между континентами. Такая тенденция привела к весьма динамичному развитию морских перевозок, включая развитие сравнительно новых океанических транспортных путей. В рамках этих процессов Черноморский регион занял более весомое место в мировой торговле, а в системе морского транспорта региона произошли серьезные изменения. Практически

Черноморский регион выполняет роль начального и конечного пункта дальних океанических перевозок, связывающего страны региона с развитыми странами других континентов.

6. До начала нынешнего финансово-экономического кризиса в мире, товарооборот между Европой и Азией ежегодно возрастал на 25-30 % . Реорганизация экономики стран Черноморского региона и развитие внешней торговли дали мощный толчок формированию и развитию региональной Черноморской транспортной системы. После некоторого периода застоя в 90-х годах прошлого века, региональные перевозки начали быстро развиваться, были выработаны новые приоритеты. В результате в странах региона возросли морские и сухопутные перевозки. Общий грузооборот портов в Болгарии, Грузии, Румынии, России и Украины за последние 7 лет (в 2007 г. в сравнении с 2000 г.) увеличился более чем в 2 раза, в том числе в российских портах на 94 %, украинских на 76 %, портах Румынии на 74 %.
7. Наряду с этим, в регионе приобретают все большее значение ближние трансчерноморские интермодальные линии. В этом процессе морские порты играют важную роль, соединяя внутренние железнодорожные и авто-транспортные линии с морскими. В настоящее время, в глобализованном мире задача портов Черноморского региона состоит не только в их роли транспортных ворот для маршрутов, соединяющих страны региона, но и в обслуживании товарооборота между Азиатско-Тихоокеанским регионом и Европой. Следовательно, передвижение грузов и их доставка на фоне возрастающих объемов торговых потоков становится приоритетом для всех стран региона. На передний план выходит комплекс вопросов и требований, связанных с морской инфраструктурой, обновлением флота, качеством услуг в морских портах, рыночным доступом к портовым услугам, приведением в соответствие с международными экологическими стандартами и совершенствованием законодательства и регулирующих норм, касающихся морских портов.
8. В то же время начавшийся экономический кризис уже сказывается и дальше будет влиять на объем торговли и соответственно на объем перевозок. Тем не менее, учитывая, что кризис является временным явлением, сейчас крайне важно установить общие тенденции, сделать уточненный прогноз, выработать и осуществить те мероприятия, которые необходимы для продолжения успешной интеграции транспортной системы Черноморского региона, и в первую очередь, морского транспорта в глобальную мировую транспортную сеть, предпринять все необходимые меры для обеспечения интересов стран региона и одновременно содействовать максимальному и скорейшему развитию трансчерноморских и межконтинентальных перевозок.
9. Для большинства стран ЧЭС, в том числе не имеющих прямого выхода к Черному морю, морской транспорт обеспечивает выход на средиземноморские и дальние океанские транспортные судоходные пути, то есть межконтинентальные торговые связи.
10. Необходимо отметить также стратегическую роль реки Дунай в Черноморском регионе. Дунай служит центральной артерией в ряде государств-членов ЧЭС – Болгарии, Молдове, Румынии, Сербии и Украине, что также обусловило развитие

портовых мощностей и существующих связей реки с Черным морем, которые были в значительной степени утрачены в результате конфликтов на Балканах.

11. Развитие транспортной системы Черноморского региона в определенной мере связано с необходимостью решения региональных экологических проблем. Вместе с развитием промышленности стран региона, ростом городов и расширением рекреационных зон учет экологических аспектов стал актуальным вопросом наряду с широкомасштабными мероприятиями по развитию перевозок и формированию трансчерноморской транспортной сети.
12. Экологическая ситуация в Черном море стала приоритетной проблемой для всего региона ЧЭС, так как она носит транснациональный и более того трансконтинентальный характер, с учетом площади водосбора всех рек, включая течение из Азовского моря через Керченский пролив, и со всеми имеющимися в зоне водосбора точечными источниками загрязнения. Ключевым механизмом решения проблемы в этом направлении может быть Бухарестская конвенция по защите Черного моря от загрязнения, принятая в 1992 г..

III. МОРСКИЕ ПОРТЫ ЧЕРНОМОРСКОГО РЕГИОНА: РАЗВИТИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

13. Морские порты Черноморского региона играют роль ключевых пунктов, соединяющие континентальные транспортные коридоры с морскими линиями. Практически все порты Черноморского региона участвуют в поддержании интермодальных перевозок. В этом отношении жизненно важная роль принадлежит концепции морских магистралей, которая была успешно разработана Экономической Комиссией ООН для Европы и Европейским Союзом.
14. В целом, за последние два десятилетия морские порты Черноморского региона не только справились с перевалкой развивающихся грузопотоков, но и обеспечили серьезное наращивание своих мощностей, строительство новых, реконструкцию действующих терминалов, и, в определенной мере, совершенствование технологий и техники перегрузочных работ.
15. С точки зрения степени развития производственных мощностей и соответствующей потребности перевозок главной проблемой портов Черноморского региона в своем большинстве, является необходимость наращивания пропускной способности контейнерных терминалов, комплексов по обработке грузов Ро-Ро, создание высокоэффективных терминалов для навалочных грузов, обеспечивающих на необходимом уровне защиту окружающей среды и охрану здоровья людей. Эта проблема в большинстве случаев находится в центре внимания портовых и терминальных властей, а также государственных органов, ответственных за транспортную отрасль и прежде всего за морской транспорт. Для решения задач привлекаются, как правило, наряду с государственными средствами также частные инвестиции и долгосрочные льготные кредиты.
16. Учитывая, что подавляющее большинство морских портов региона остро нуждается в значительных инвестициях в развитие своей инфраструктуры и повышение технического уровня для обеспечения грузовых операций, освоение наиболее

динамично развивающихся грузопотоков, прежде всего контейнеров, весьма актуальным для морских портов является совершенствование принципов и практики государственно-частного партнерства в портах. Транспортные отрасли большинства Черноморских стран пока не имеют достаточно серьезного опыта в этих вопросах. Определенным препятствием для освоения лучших мировых достижений и рекомендаций Организации Объединенных Наций в этой области является несогласованность законодательства ряда стран в этой части. В то же время от достаточно быстрого и оптимального решения этих вопросов серьезно зависят будущие возможности портов и степень удовлетворения ими потребностей развивающейся региональной транспортной сети.

17. Другим существенным фактором в деятельности портов является эффективность организации и функционирования на территории портов государственных органов, осуществляющих пропуск транспортных средств, грузов и пассажиров через границу. Важность данной проблемы подтверждается тем фактом, что зачастую контейнеры с грузами задерживаются в портах на срок, в 8-10 раз превышающий длительность их нахождения в современных американских, японских и европейских портах. Зачастую, этот срок превышает один, а то и два месяца. Международный автотранспорт с грузами вместо нескольких часов задерживается в портах на несколько суток, а то и более недели. За этим стоят дополнительные расходы и убытки в сотни миллионов долларов для всех участников транспортного процесса и, прежде всего для грузовладельцев, продавцов и покупателей товаров.

ЧЕРНОЕ И АЗОВСКОЕ МОРЯ

18. Более 30 портов функционируют в Черном и Азовском морях, включая 2 болгарских, 2 грузинских, 2 румынских, 5 российских, 10 турецких и 17 украинских портов. Их деятельность сопровождается десятью украинскими, румынским и болгарским портами, участвующими в обслуживании судов типа «река-море». Главные интермодальные транс-черноморские линии проходят через основные порты: Ильичевск, Одесса, Измаил, Николаев, Херсон, Мариуполь, Бердянск и Керчь (Украина), Констанца (Румыния), Варна и Бургас (Болгария), Новороссийск и Кавказ (Российская Федерация), Поти и Батуми (Грузия), Стамбул, Деринг, Зонгулдак и Самсун (Турция). Ключевыми портами, которые соединяют главные контейнерные и паромные линии, являются порты Ильичевска, Одессы, Констанцы, Варны, Стамбула, Деринга, Поти, Батуми. В 2007 г. общий грузооборот 25 самых крупных портов и портовых терминалов возрос на 9.2% и превысил 392 миллиона тонн.
19. Крупнейшими портами Черноморского региона являются Новороссийск (с грузооборотом 81,633 млн. т.), Констанца (61,837 млн. т.), Одесса (34,562 млн. т.), Южный (21,698 млн. т.), Ильичевск (18,904 млн. т.), Мариуполь (12, 620 млн. т.). (См. Приложение I)
20. Прежде всего, необходимо отметить исключительно динамичное развитие контейнерных перевозок. С учетом 9-10% роста объемов мировых контейнерных перевозок, транспортировка с помощью контейнеров в черноморских портах в последние 7 лет стремительно возросла и достигла 35-40% в год. В 2006 г. общий

контейнерный грузооборот портов (без портов Турции) Черного моря достиг более чем 2.2 миллиона ДФЭ¹, а в 2007 г. превысил 3,1 миллиона ДФЭ. Наиболее интенсивное развитие контейнерных перевозок приходится на терминалы России (51%), Украины (46%) и Грузии (45%).

21. В настоящее время черноморским лидером контейнерных перевозок является румынский порт Констанца. Констанца является как морским так и речным портом с пропускной способностью 100 миллионов тонн в год и 156 причалами, среди которых 140 являются функционирующими. Ежедневно в порту находится более 200 речных судов, прибывших для погрузки и разгрузки, или ожидающих своей очереди. Соединение порта с Дунаем осуществляется через Дунайско-Черноморский канал, являющийся одним из основных преимуществ порта Констанцы. Благодаря низкой стоимости и обширным возможностям для грузооборота, Дунай является одним из наиболее выгодных путей транспортировки и эффективной альтернативой перегруженному железнодорожному и автомобильному транспорту. В 2007 г. в порту Констанца было обработано в общей сложности 57,784 миллионов тонн грузов и более 1 миллиона ДФЭ, что позволило ему занять девятое место среди наиболее интенсивно работающих грузовых портов Европы. В силу своих природных характеристик - глубина (до 18.5 метров) и непосредственный выход в Дунай - этот порт является главным центром контейнерных перевозок в Черном море и всех прямых сообщений между Азией и Черным морем.
22. В силу стремительного роста перевозки грузов в контейнерах, нехватка мощностей в портах для контейнерного грузооборота является главной проблемой сегодняшнего периода. В связи с этим интенсивно наращиваются мощности портов. Сооружаются новые терминалы в портах Одессы и Южного, существующие терминалы реконструируются и разрабатываются два новых сооружения в порту Ильичевска. Интенсивное развитие получили контейнерные перевозки через порт Потти. В настоящее время обновляется и эксплуатируется терминал в Батуми. Расширяются и оборудуются новыми мощностями контейнерные терминалы в Новороссийске. В Бургасе и Варне ведется подготовка к строительству двух мощных контейнерных терминалов; в Констанце планируется строительство нового контейнерного терминала. Наряду со стабильным обеспечением транзитных перевозок по черноморским линиям, осуществление запланированных проектов позволило привлечь самых крупных мировых контейнерных операторов, обслуживающих трансокеанические линии.
23. Исключительно важное значение для обслуживания экспортно-импортных и транзитных грузопотоков Украины имеют три порта так называемой «Большой Одессы» (Ильичевск, Одесса, Южный). Их общий грузооборот в 2008 году превысил 75 млн. т. В целом, если 17 украинских морских портов обеспечивают перевалку более 40 % грузов, проходящих через Черноморский регион, то 3 порта «Большой Одессы» осуществляют перевалку половины грузооборота портов

¹ *Двадцатифутовый эквивалент (ДФЭ, англ. TEU) — условная единица измерения количественной стороны транспортных потоков, пропускной способности контейнерных терминалов или вместимости грузовых транспортных средств*

Украины. Этот комплекс представляет собой главные ворота Украины, а также играет важную роль в создании формирующегося транспортного коридора Балтика – Черное море. Порт Ильичевск (Украина) является на сегодняшний день одним из самых крупных портов Черноморского региона по транзитным перевозкам различных грузов. В 2007 г. контейнерный грузооборот Ильичевска составил 532 тысяч ДФЭ. На территории порта функционирует контейнерный терминал мощностью 1.1 миллионов ДФЭ в год и мультимодальный терминал, успешно обслуживающий рельсовые и автомобильные паромы, грузовые перевозки в железнодорожных вагонах, конейнерах, колонны автотранспорта, легковые автомобили и пассажиров. Главным фактором, влияющим на развитие и деятельность этого порта, является его ключевое расположение на перекрестке основных транспортных маршрутов.

24. На побережье Азовского моря важнейшее значение имеет Мариупольский порт, поскольку он является основными воротами для внешней торговли относительно высокоразвитого индустриального региона – Донбасс. Учитывая малые глубины и сложности навигации в Азовском море в зимний период, Мариуполь может обеспечивать потребности внешней торговли Донбасса, а также обслуживание определенных российских грузопотоков только в комплексе с терминалами крымских портов, а также портов Одесского региона, Николаева и Херсона.
25. Одним из основных портов в черноморской части Дуная является Измаил, грузооборот которого в последние годы составил около 7 миллионов тонн. В порту имеются мощности для приема контейнерных судов и малотонажных паромов.
26. Варна является самым крупным многофункциональным портом Болгарии, обрабатывающим более 8 миллионов тонн грузов в год. Обладая современным оборудованием, отличными транспортными связями, услугами железнодорожного парома и расположением на перекрестке дорог, порт является удобным мостом для грузовых потоков. Последовательно в течение 6 лет порт достиг 10% роста грузооборота в год, проводя политику постоянных инвестиций в модернизацию и технологическое развитие, а также улучшение условий труда. Пересмотренный генеральный план развития порта Варны до 2020 г. был утвержден в 1999 г.. Основные проекты нового строительства, реконструкции и модернизации включают глубоководный контейнерный терминал и терминал трейлерных перевозок на острове под Аспаруховым мостом, зерновой терминал на северном побережье озера Варна, базу хранения на юге транспортного терминала, удаленного от моря, и имеющего прямое сообщение с морским портом, терминал жидких химикатов и цемента, и клинкерный терминал на западе Варны, модернизацию пассажирского и трейлерного терминалов на востоке Варны.
27. Интенсивно развивающиеся черноморские порты Турции наряду с турецкими портами, расположенными на побережье Мраморного моря, играют все более значительную роль в развитии торговых и транспортных связей между Европой и странами Западной и Средней Азии. Порт Эрдемир состоит из двух основных портов, которые кроме основной портовой деятельности оказывают также такие услуги, как лоцманская проводка и обслуживание буксирами. Имеются два дока для разгрузки длиной 405 и 350 метров и различными мощностями, подходящими для кораблей до 200.000 дедвейт-тонн; четыре дока для разного груза длиной 295, 300,

170 и 150 метров и различными мощностями, подходящими для кораблей до 60.000 дедвейт-тонн, Ро-Ро причалы и причалы для железнодорожных паромов, отвечающие международным стандартам, с буксировочной мощностью 110 тонн, разгрузочными кранами мощностью 2500/1500 тонн в час, береговыми кранами подъемной мощностью 40 тонн в радиусе 30 метров, механизмами и оборудованием различного тоннажа с общей мощностью обработки грузов – 16.000.000 тонн. Порт Эрдемир являющийся воротами Турции, образующие через Черное море связь со всем миром имеет самые быстрые и самые крупные разгрузочные средства, особенно для насыпного груза, такого как уголь, руда и т.д..

28. Порт Хайдарпаша является общим грузовым морским портом, имеющим Ро-Ро и контейнерный терминалы, расположенным в районе Стамбула с тем же названием на южном входе в Босфор, и обслуживающим внутренние районы, включающие наиболее индустриализованную часть страны. Это самый крупный контейнерный порт в районе Мраморного моря с ежегодным грузооборотом, превышающим шесть миллионов метрических тонн, и третий порт Турции. Общая мощность обработки контейнерных грузов пятью контейнерными терминалами составляет 1200 судов в год. Площадь контейнерного терминала составляет около 100.000 м² вместимостью 6,000 ДФЭ. Годовая вместимость порта составляет 3600 м², соответствующие площади находятся за контейнерным причалом. Кроме территории для открытого хранения площадью 313,000 м² и крытой территории площадью 21,000 м², имеется контейнерный наземный терминал, за пределами порта в Гёзтепе, предназначенный для складирования пустых контейнеров. Его площадь равна 55,000 м² с вместимостью 52,800 ДФЭ. Погрузка и разгрузка контейнеров и таможенные процедуры производятся в портовом терминале. Вновь построенный терминал Ро-Ро может принять 360 судов в год и обработать 410,000 тонн груза, 65,000 грузовых машин и 60,000 автомобилей в год. Между портами Хайдарпаша, Триесте (Италия) и Констанца (Румыния) ежедневно осуществляется Ро-Ро сообщение. Железнодорожный паромный терминал и паромы курсируют между обеими сторонами Босфора (района Сиркеджи и Хайдарпаша). Каждый из трех железнодорожных паромов мощностью 480 тонн может перевести 14 железнодорожных вагонов. Хайдарпаша прекратит свою деятельность после завершения проекта «Мармарай» и переноса портовой деятельности в порт Амбарлы, второй по величине порт Стамбула.
29. Значительные объемы обработки грузов, поступающих морем на наземные виды транспорта, осуществляются в российских портах на черноморском побережье и, прежде всего, в двух самых крупных из них – в Новороссийске и Туапсе. Объем осуществляемых там транзитных перевозок грузов ставит их в ряд крупных портов Черноморского региона. Торговый порт Новороссийск с рыночной капитализацией 1 миллиард долларов США обслуживает морскую торговлю России со странами Азии, Ближнего Востока, Африки, Средиземноморья и Южной Америки. Это один из самых загруженных черноморских нефтяных портов и терминал трубопровода из тенгизского нефтяного месторождения Казахстана. Сегодня новороссийский порт является самым крупным торговым портом на юге России, обладающим достаточными площадями для хранения грузов и разгрузочно-погрузочных работ и оказывающим отличное морское портовое обеспечение. Приоритет отводится обработке контейнеров и отправке пиломатериалов. Стратегический план развития

порта предусматривает увеличение мощностей порта настолько, чтобы обрабатывать 350 тысяч ДФЭ груза в контейнерах и 3 миллиона кубометров пиломатериалов в год. Туапсе является вторым по величине черноморским портом России. Как и Новороссийск, это жизненно важный маршрут для экспорта сырой нефти. Традиционная схема движения грузов в Туапсе также включает металлы, удобрения, уголь, стройматериалы и продукты питания.

30. Грузинский порт Батуми является транспортным узлом, соединяющим морской, речной, железнодорожный, автомобильный, воздушный и трубопроводный виды перевозок. Порт обладает способностью принять 80,000-тонные танкеры для загрузки нефтепродуктов, поступающих из Азербайджана и отправляемых по всему миру. Меньшие объемы экспортной нефти поступают также из Казахстана и Туркменистана. Кроме того, порт является одним из ключевых пунктов экспорта сельскохозяйственной продукции. С 1995 г. грузооборот порта постепенно рос и составлял в начале 2000-х годов приблизительно 8 миллионов тонн. Порт оказывает такие услуги, как буксировка судов, поставка питьевой воды и безопасная швартовка судов в порту. Для выполнения этой задачи батумский морской порт имеет достаточную территорию и морскую поверхность со специальным оборудованием и оснащением, большую часть которого составляют причальные стопорные устройства, места стоянки судов, погрузочные механизмы, складские помещения, суда вспомогательных служб, железнодорожные и автомобильные пути, механизмы, ремонтные мастерские, системы водопровода, связь и морской вокзал. В ближайшие планы входит реконструкция железнодорожного паромного терминала, который будет соответствовать широкой и узкой (европейской) колее. Оборот батумского порта существенно возрос за последние десять лет. Эта тенденция продолжается и от 80 до 90 % общего грузооборота составляет сырая нефть и нефтепродукты, а почти 70% общего оборота сухого груза составляет смешанный груз.
31. Морской порт Поти с его географическим положением представляет собой перекресток кавказского коридора. Сегодня этот порт оснащен современным оборудованием для обработки грузов, соответствующим европейским стандартам. В порту имеются открытые и крытые складские помещения, вспомогательные сооружения, 8 комплексов по обработке грузов, расположенных на 15 причалах северного порта и внутреннего бассейна, пассажирский вокзал и причалы для рыболовецкого флота. Осуществляется модернизация с учетом будущей роли Поти в международных перевозках. В этом контексте паромный комплекс Поти-Ильичевск-Варна является важным проектом, соединяющим Поти с украинскими и болгарскими портами, что обеспечит высокий уровень грузооборота.

КАСПИЙСКОЕ МОРЕ

32. Исторически являясь важной частью торгового маршрута между дальневосточным регионом и Европой, известного также под названием Шелковый Путь, Каспийское море стало одним из основных центральных пунктов нефтяных и других природных энергоресурсов транспортируемых на мировые рынки. Возрастающий экспорт каспийских энергоресурсов в западном и восточном направлении наряду со строительством новых трубопроводов положило начало устойчивому развитию

крупнейших морских портов Каспия. В перспективе, Каспийское море имеет возможность играть стратегическую роль в развитии транспортных коридоров Восток-Запад и Север-Юг. Крупнейшими каспийскими портами являются Баку, главный нефтяной центр региона, и российский порт Астрахань.

33. Международный морской торговый порт Баку является основными морскими воротами Азербайджана и важной транзитной зоной в торговле между Азией и Европой. С увеличением объемов транс-каспийских нефтяных перевозок и обширным импортом в Азербайджан различного оборудования для морской добычи нефти значимость порта существенно увеличилась. Предоставляемые услуги включают переработку сухих и наливных грузов, переработку общих и проектных грузов, обработку контейнеров, складирование и хранение грузов. Порт включает в себя основной грузовой терминал, контейнерный терминал, нефтяной терминал (Дюбенди), паромный и пассажирский терминалы. Потенциальный грузооборот порта постоянно растет и достигает в настоящее время до 15 млн. тонн наливных и до 10 млн. тонн сухих грузов в год. Благодаря современному оборудованию и круглогодичной навигации порт сохраняет свою конкурентоспособность и широко используется международными трейдерами. Бакинский порт имеет паромные линии с портами Туркменбаши (Туркменистан) и Актау (Казахстан).
34. Порт Астрахань благодаря своему географическому расположению является основным транспортным узлом России коридора Север-Юг, что в сравнении с традиционными морскими путями через Средиземное море и Суэцкий канал позволяет сокращать сроки транспортировки товаров с Юго-Восточной Азии в западную Европу. Основным видом деятельности порта является перевалка общих грузов в Иран и страны Азии. С начала активизации соглашения по международному транспортному коридору «Север-Юг» российское правительство придало импульс модернизации астраханского порта, что способствовало увеличению его портовых мощностей и совершенствованию логистических услуг.
35. Другим быстро развивающимся российским портом в Каспийском море является Махачкала. Расположенный на стратегическом западном каспийском побережье Махачкала является столицей Дагестана. Порт играет важную роль в соединении России с центральноазиатскими странами. Регулярные паромные маршруты, позволяющие также загружать тяжелые грузы, соединяют Махачкалу с туркменским портом Туркменбаши. Отсюда железнодорожная линия, минуя большую часть пустыни Каракум, проходит далее на восток в столицу Таджикистана Душанбе. Паромные услуги махачкалинского порта также предоставляют регулярные маршруты в каспийский порт и нефтяной терминал Казахстана Актау. Помимо этого, Махачкала превратился в важный терминал для перевозки каспийской нефти в Новороссийск в обход Черного моря.

ЭГЕЙСКОЕ МОРЕ

36. В портовой деятельности в Эгейском море доминируют две региональные морские державы - Греция и Турция. Традиционно, Эгейское море находилось на передовых позициях морских перевозок в качестве ключевого туристического и спортивного

направления. Логически, как Греция, так и Турция придавали особое значение развитию круизных маршрутов, модернизации морского пассажирского транспорта и улучшению обслуживания пассажиров в портах. Однако в последние годы возросла роль Эгейского моря, прежде всего, в связи с реализацией энергетических проектов и транспортировкой энергоносителей по этому маршруту.

37. После заключения соглашения о трубопроводе Бургас-Александрополис порт Александрополис обретает все возрастающее стратегическое значение. Реализация этого проекта сделает порт Александрополис важным узлом транспортировки нефти с усовершенствованной материальной базой. Согласно проекту, трубопровод будет обслуживаться специальными резервуарами для хранения в порту Александрополис общей мощностью 650,000 метрических тонн, а также специальной инфраструктурой для плавучих платформ, предназначенных для загрузки танкеров с общим водоизмещением 300,000 тонн.
38. Порт Измир расположен в важном географическом пункте между Западной Европой и Северной Африкой с примыкающими обширными сельскохозяйственными и индустриальными районами. Он играет важную роль не только как промышленный и торговый центр, но и как основной экспортный порт Турции. Порт Измир является самым крупным портом Турции по объемам обрабатываемого груза. С портом имеется железнодорожное, автомобильное и воздушное сообщение (27 км). Грузообрабатывающая мощность порта – 559.661 ДФЭ и 9.652.714 тон груза. Кроме этого, имея причал длиной 2.950 м и судоходную глубину 13 м, порт может принять 3.640 судов в год. (м)
39. Пиреи являются одним из самых крупных пассажирских портов, обслуживающим ежегодно 20 миллионов пассажиров, и по пассажирским перевозкам, он стал третьим портом в мире. Материальная база порта была недавно обновлена, что значительно улучшило качество услуг. Пиреи является основным морским и финансовым центром, связывающим Афины с крупными греческими островами и рядом других стран на адриатическом побережье. Порт Пиреи находится на юго-западе Афин на расстоянии приблизительно 11 км и осуществляет паромное сообщение с Критом на востоке Греции и большей частью северного и восточного побережья Эгейского моря. В порту функционируют различные компании, обеспечивающие ускоренное обслуживание из порта Пиреи, включая мореходство. По грузоперевозкам Пиреи лидируют среди всех восточносредиземноморских портов.
40. Салоники являются главным портовым городом и промышленно-коммерческим центром региона. Порт Салоники выступает в роли ворот на Балканы, находящиеся вдали от прибрежной полосы, являясь в то же время основным транспортным узлом для всей юго-восточной Европы. Он обслуживает все возрастающие потребности этих стран в импорте и экспорте сырья, потребительских товаров и производственном оборудовании. Порт является жизненно важным элементом экономики страны, играя при этом значительную роль в усилиях Северной Греции и его центрального города стать экономическим центром Восточного Средиземноморья. Порт занимает преимущественное положение, находясь на перекрестке наземных транспортных сетей. Ежегодно порт Салоники обрабатывает 16 миллионов тонн груза (из которого 7 миллионов приходится на сухой груз, а 9

миллионов – на жидкое топливо), 370,000 ДФЭ контейнеров, 3,000 кораблей и 220,000 пассажиров.

СРЕДИЗЕМНОЕ, ИОНИЧЕСКОЕ И АДРИАТИЧЕСКОЕ МОРЯ

41. Морской транспорт Восточного Средиземноморья как части Черноморского региона является важным и неотъемлемым фактором экономической жизни региона в отношении торгового сотрудничества с ЕС и североафриканским регионом. Доля Средиземноморья в мировом контейнерном обороте составляет около 5-7% и возрастает ежегодно на 8% . Несомненно, что в первую очередь это касается транзита энергоносителей и осуществления соответствующих проектов. В связи с тем, что вновь построенные энергетические трубопроводы проходят по Средиземному морю с их последующими поставками на европейские рынки, порты этого региона, включенные в карту трубопроводов, претерпевают изменения в инфраструктуре. Вместе с развитием туристической инфраструктуры в средиземноморских курортах Греции и Турции постоянно возрастает объем пассажирских перевозок.
42. Важными стыковочными портами Восточного Средиземноморья являются порты Амбарлы, Искендерун, Мерсин, Джейхан и Патрас в Греции. Порт Мерсин является самым крупным средиземноморским портом Турции общей площадью 786,000 м² и мощностью 3,800 судов в год. Рядом с портом находится зона свободной торговли, созданная в 1986 г., первая зона свободной торговли Турции, способствующая привлечению иностранных инвесторов. Это основной порт для промышленности и сельского хозяйства восточно-средиземноморского региона и ворота как в соседние турецкие города Газиантеп и Адана, так и в Ирак с Ираном. Железнодорожная связь порта и легкий доступ к международным автотрассам, а также его современная инфраструктура и оборудование, эффективная обработка грузов, обширные зоны хранения и близость к зоне свободной торговли, делает его идеальным транзитным портом для торговли с Ближним Востоком.
43. Являясь конечным западным пунктом общеевропейского Корридора VIII, албанский порт Дюррес играет важную роль в экономическом развитии страны и западного балканского региона. Дюррес рассматривается как один из важных портов Адриатического моря, так как он может играть существенную транзитную роль в перевозке пассажиров и товаров в другие европейские страны. Согласно официальным данным, пассажирский оборот порта в течение 2005 г. составлял 704 000 пассажиров, увеличиваясь с каждым годом на более чем 20 000 пассажиров. В Албании имеется пять открытых для международных перевозок портов – Дюррес, Влора, Саранда, Шенгжин и Химара – с общим ежегодным грузооборотом в 5 миллионов тон. Среди этих портов, Дюррес обрабатывает приблизительно 90 % международных морских торговых грузов Албании, и 65 % общего экспорта и импорта страны. Правительство осуществляет комплексный план развития порта с целью улучшения его пропускной способности и эффективности.

ПРОЛИВЫ БОСФОР И ДАРДАНЕЛЛЫ

44. Проливы Босфор и Дарданеллы рассматриваются, как одни из наиболее стратегических водных путей региона и евразийского континента. Охватываемое проливами общее расстояние составляет около 200 миль, что для среднего судна составляет 16 часов мореплавания. Опасность судоходства для крупных танкеров в этих зонах хорошо известна морскому сообществу. При этом даже суда средних размеров испытывают трудности во время мореплавания в опасных секторах Босфора. Длина Босфора составляет приблизительно 31 км с шириной от 700 до 1500 м с характерными ему крутыми поворотами, что в свою очередь вынуждает суда менять свой курс минимум 12 раз на 80 градусов.
45. Босфорский пролив протекает вдоль города Стамбул с населением более 15 миллионов жителей, а береговые зоны Стамбула являются плотно населенными. Перевозящие опасные грузы суда регулярно приближаются на 50 метров к этим жилым зонам. Босфорский пролив представляет собой также один из редчайших морских биологических коридоров в мире являясь генетическим мостом морских живых ресурсов между Черным и Средиземноморским морями.
46. Длина пролива Дарданеллы составляет около 70 км с общей шириной от 1300 до 2000 метров. Пролив обладает схожими с Босфорским проливом географическими особенностями.
47. Начиная с подписания конвенции Монтре, устанавливающей режим прохождения через проливы с 1936 г., количество проходящих через проливы судов увеличилось в десять раз в то время, как общий тоннаж грузов увеличился в двадцать пять раз. В действительности, если количество проходящих ежегодно через проливы судов в 1938 г. было 4500, то сегодня эта цифра выше чем 50 000.
48. За последние годы увеличилась не только частота передвижения судов, но также претерпели резкие изменения их качественные характеристики, включая величину и виды грузов. Увеличился коэффициент транспортировки большими танкерами нефти, нефтяных продуктов и других опасных материалов и веществ. За последние год количество нефтяных танкеров и других опасных грузовых судов, проходящих через проливы, увеличилось на 90 %: с 4248 в 1996 г количество судов выросло до 10153 в 2006 г.. Аналогично количество опасных грузов выросло с 60, 1 миллионов тон в 1996 г. до 143,3 миллионных тон в 2006 г.. Схожая статистика применима также к проливу Дарданеллы. (См. Приложение II)
49. Приведенные выше цифры не включают в себя ежедневные морские перевозки в самом Стамбуле (2500 маршрутных судов), междугородние паромы, судна социального предназначения и рыболовецкие лодки. Только в Стамбуле более чем 2,5 миллионов человек вовлечены в транспортные морские перевозки.
50. Увеличивающиеся морские перевозки в проливах, в особенности резкий рост количества нефтяных танкеров и перевозимых ими нефтяных продуктов после 1990-х годов, повышают риск и опасность появления широкомасштабных аварийных случаев в проливах, наносящих огромный экологический урон и разрешения. Примеры прошлых лет показывают, что такого рода риски могут привести к катастрофическим ситуациям, пока не приняты меры по обеспечению безопасности судоходства в проливах.
51. Последующее загрязнение морской среды уже отразилось на окружающей среде. Наблюдается значительное сокращение количества и разнообразия поверхностных

и глубинных видов рыб в проливах, в то время как до начала 1970-х годов проливы были известны своей богатой и продуктивной морской средой. И как было отмечено выше, проливы также играли важную роль биологического коридора между Черным и Средиземными морями, выступая в качестве зоны акклиматизации для биовидов Средиземного моря. Однако вследствие исходящего от морских перевозок загрязнения данная чувствительная экосистема сегодня стоит перед лицом угрозы уничтожения. Помимо аварийных случаев также стекание бытовых и нефтяных отходов, балластных и сточных вод вносят свой негативный вклад в увеличение загрязнения морской среды.

52. Перед лицом данной реальности Турция впервые предприняла меры безопасности в проливах в 1994 г. Данные меры, содержащиеся в специальных положениях о проливах были пересмотрены в 1998 г. с учетом практики и опыта прошедших четырех лет.
53. С другой стороны, в 1994 г. в проливах были применены Схемы Разделения Морского Передвижения в соответствии с Международными Положениями по Предотвращению Морских Коллизий (COLREG). Схемы были одобрены Международной Морской Организацией (ММО) в 1995 г на ее Генеральной Ассамблее. Положения по проливам и схемы нацелены на усиление безопасности судоходства в проливах в соответствии с международным правом и практикой. В действительности Комитет по морской безопасности ММО на своей 71 сессии, прошедшей в Лондоне 19-28 мая 1999 г. констатировал, что меры безопасности и ассоциированные правила и рекомендации ММО «доказали свою эффективность и успешность». Наблюдающееся впоследствии резкое сокращение количества аварий и коллизий подтверждает данный вывод. Вместе с тем, правительство Турции запустило современную систему службы движения судов (СДС) в проливах. Система была введена в действие с декабря 2003 г., направленной на увеличение уровня безопасности прохождения судов.
54. Несмотря на предпринятые на сегодняшний день меры, проливам Босфор и Дарданелла все еще угрожает постоянно увеличивающееся количество нефтяных танкеров и других грузовых судов. Обзор приведенных выше статистических данных за последние 7 лет достаточен для понимания уровня и масштабов риска и опасности.

ПОЛИТИКА ЧЭС

55. В экономической повестке Организации Черноморского Экономического Сотрудничества ясно говорится о том, что для создания эффективной региональной системы транспорта настоятельно рекомендуется укрепление регионального сотрудничества в области транспорта и создание инфраструктурных сетей для содействия торговым потокам внутри Черноморского региона. Согласно экономической повестке, основными направлениями сотрудничества государствами членами в области транспорта является выработка конкретных мер по осуществлению приоритетных проектов, направленных на развитие международной транспортной инфраструктуры в регионе ЧЭС; создание благоприятных условий для инвестиций, которые способствовали бы участию частного сектора в строительстве и эксплуатации современной транспортной

инфраструктуры; координация мер по эксплуатации и взаимодействию различных видов транспорта.

56. План действий ЧЭС в области транспорта определяет основные направления транспортного сотрудничества между государствами-членами ЧЭС, направленные на создание высокоэффективной региональной транспортной системы, которая объединит национальные программы в сфере транспорта с планами развития общеевропейских транспортных коридоров. В отношении морского транспорта в план действий включены наиболее важные шаги в этой области: обеспечение всех портов государств-членов ЧЭС системой управления движением судов, подходящей для региона ЧЭС и отвечающей международным стандартам; создание/модернизация центров координации поиска и спасения на море; развитие паромной связи между портами государств-членов ЧЭС в регионе ЧЭС; развитие интермодальности с целью создания необходимых рамок и условий для эффективного, модально интегрированного и экологически безвредного использования общеевропейской транспортной системы путем улучшения сотрудничества между сторонами; развитие средств и услуг для морского транспорта в регионе ЧЭС.
57. Что касается деятельности ЧЭС в области транспорта, то она направлена на поддержку расширения трансъевропейских сетей и евразийских транспортных связей. В связи с этим, политика ЧЭС по развитию морской инфраструктуры и связей ознаменовалась подписанием в 2007 г. в Белграде «Меморандума о взаимопонимании по вопросу развития морских торговых путей в регионе ЧЭС». Работа по осуществлению этого меморандума о взаимопонимании координируется специализированной Рабочей группой.
58. В декларациях и заявлениях, принятых на уровне министров, также подчеркивается роль морского транспорта в Черноморском регионе. Так в «Совместной декларации в сфере транспорта в регионе ЧЭС», принятой 27 сентября 2006 г. в Сочи, государств-членов призывают «ускорить работу по воссозданию и развитию регулярного паромного пассажирского сообщения и грузо-пассажирских перевозок между черноморскими портами, а также уделить особое внимание развитию инфраструктуры морских портов и гармонизации портовых формальностей в Черноморском регионе». В соответствии с положениями Сочинской декларации позже была выдвинута инициатива о создании «Черноморского железнодорожного и паромного кольцевого коридора». Идея развития морских портов в регионе с целью обеспечения дополнительных транспортных возможностей для существующим и будущим торговым потокам между государствами-членами ЧЭС, Европой и Азией отражена в «Совместной декларации о сотрудничестве в сфере транспорта в регионе ЧЭС», принятой 10 апреля 2008 г. в Одессе. Более того, Одесская декларация предусматривает такой аспект сотрудничества, как принятие соответствующих мер по упразднению как физических, так и нефизических барьеров в регионе ЧЭС на ключевых транспортных узлах и промежуточных пунктах, включая морские порты.
59. Наряду с работой, проделанной ЧЭС в области развития морского транспорта, внимания заслуживает ряд перспективных предложений. Среди них – предложение о многосторонней программе развития морского пассажирского транспорта в

бассейнах Черного и Средиземного морей, включая высокоскоростные суда (гидросамолет и суда на воздушной подушке) и предложение о начале сотрудничества с ЧЭС по обеспечению безопасности навигации, включая создание системы автоматического опознавания (САО) и обмен соответствующей информацией, особенно в зоне проливов (эти предложения были выдвинуты министерством транспорта Российской Федерации).

IV. ПРИМЕНЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ НОРМ В МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ ЧЕРНОМОРСКОГО РЕГИОНА. ПОЛИТИКА ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА

60. Развитие морской инфраструктуры региона ЧЭС является аспектом, привлекающим особое внимание международных игроков, как в связи с потенциалом региона в укреплении систем морских перевозок между Каспийским, Черным, Эгейским и Средиземным морями в силу его стратегического расположения, так и в связи с возрастающей ролью региона в системе мировой торговли. Все государства-члены ЧЭС стремятся модернизировать существующую инфраструктуру и развивать новые проекты в этой области, и в настоящее время они кроме ЧЭС участвуют в различных региональных проектах. Принимая во внимание тот факт, что Европейский Союз выработал всеобъемлющую морскую политику, соответствующую целям Всемирного Саммита по устойчивому развитию 2002 г., положениями Конвенции ООН о морском праве и стандартами Международной Морской Организацией, опыт Союза и применение его норм считается наиболее приемлемым для Черноморского региона.
61. Для ЕС морской транспорт является катализатором экономического развития и процветания, способствующим торговому обмену и развитию контактов между всеми европейскими государствами. Он обеспечивает безопасность поставок энергоносителей, продуктов питания и товаров, и является основным средством европейского импорта и экспорта в остальные страны мира. Сегодня 90% внешних грузовых перевозок ЕС осуществляется морем. Перевозки суднами малого каботажного состава составляют 40% торговых обменов внутри ЕС в тонно-километрах. Качество жизни на островах и в периферийных морских регионах в высшей степени зависит от качественных услуг морского транспорта. Ежегодно более 400 миллионов пассажиров садятся на суда и высаживаются в европейских портах, поэтому морское судоходство является важным источником занятости и дохода для европейской экономики.
62. Политика Европейской Комиссии в области транспорта направлена на гармоничную деятельность европейской системы морского транспорта в целом. В последние годы Комиссия создала нормативные рамки, стимулирующие эффективность портов и услуг морского транспорта на благо всех других экономических секторов и конечного потребителя. Комиссия активно поддерживает усилия государств-членов ЕС по развитию европейского торгового флота, предлагающего качественные услуги по перевозкам в Европе и во всем мире. Комиссия также стимулирует морское сообщение на ближние расстояния между всеми морскими регионами европейского континента, поскольку этот вид

транспорта представляет возможность решить проблему пробок на дорогах, при этом существенно сокращая негативное воздействие на окружающую среду всей транспортной цепочки.

63. В результате эффективных решительных действий Европа на сегодняшний день защищена очень жесткими правилами безопасности, не позволяющими осуществлять перевозки ниже принятых стандартов, сокращая риск экологических катастроф и активно выступая против пиратства и террористических угроз. Другая важная сфера деятельности Комиссии касается социального измерения и связана с контролем условий труда, вопросами здоровья и безопасности и профессиональной квалификацией моряков. И, наконец, Комиссия работает для защиты граждан как пользователей услуг морского транспорта, обеспечивая безопасные условия, соблюдение прав пассажиров и исследуя адекватность общественных услуг по морским перевозкам, предложенных государствами-членами.
64. Расширенное сотрудничество между ЧЭС и Европейским Союзом, которое уже обрело определенные рамки, включая фактор членства трех государств-членов в ЕС и развитые партнерские отношения всех государств-членов ЧЭС с ЕС на специальной двусторонней основе, делает морскую политику Союза применимой и для Черноморского региона. Транспорт определен в качестве одного из приоритетных направлений регионального измерения в широком Черноморском регионе в рамках расширения сотрудничества между региональными игроками в процессе выработки концепции морских путей, судоходства и морских перевозок по маршрутам, соединяющим Азию с Европой по Черному, Каспийскому и Средиземному морям. Деятельность ЕС в отношении региона ЧЭС по вопросу морского транспорта может быть представлена по следующим тематическим областям:

а) *Надежность и окружающая среда*

Черноморский регион является основным транзитным маршрутом ресурсов углеводородного сырья из России и каспийских стран в Европейский Союз, будучи при этом значительным энергетическим рынком самим по себе. Следовательно, безопасность перевозок нефти (особенно актуально в отношении нынешних и будущих нефтепроводов) является вопросом, требующим координированных действий и применения правил ЕС и международных норм. Основным компонентом в этом отношении является трансъевропейская сеть для углеводородов, включающая все элементы инфраструктуры – трубопроводы, терминалы, газовозы для перевозки сжиженных природных газов и сжиженных нефтяных газов и т.д.. Кроме этого, особое внимание уделяется исключению субстандартных перевозок, повышению уровня защиты пассажиров и экипажа, и сокращению риска загрязнения окружающей среды. Деятельность ЕС в области безопасности морских перевозок и защиты окружающей среды придает дополнительную ценность международным рамкам (правовые инструменты Международной Морской Организации). Перенос правил ММО в правовую систему ЕС обеспечивает их соблюдение по всему Европейскому Союзу. Кроме того, ЕС играет важную роль в улучшении международных стандартов путем стимулирования и непосредственного вклада в их утверждение на

международном уровне. Ключевым институтом на уровне ЕС в этой сфере является европейское агентство по морской безопасности.

b) *Безопасность*

Задача политики ЕС в области морских перевозок в целом состоит в защите граждан и экономики от последствий террористических актов. Правила по безопасности морских перевозок и портовых средств, включенные в законодательство ЕС, предусматривают специальные меры по укреплению безопасности морских перевозок, содержащиеся в Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) и Международном кодексе по охране судов и портовых средств (ОСПС), что делает некоторые необязательные положения обязательными и распространяет их на движение внутри ЕС. Директива о безопасности портов распространяет меры безопасности на всю портовую зону там, где рамки правил ограничиваются судном и портовыми средствами.

c) *Трудовые ресурсы*

Этот вопрос имеет особое значение для обеспечения относительного единообразия стандартов, профессиональных навыков и компетенций профессий, связанных с морскими перевозками. Деятельность ЕС в области морского образования и профессиональной подготовки с целью обеспечения многочисленных возможностей для занятости, включая концепцию «морских кластеров», в высшей степени подходяща для большинства государств-членов ЧЭС.

d) *Законодательные рамки*

Расширение ЕС до Черноморского региона требует скрупулёзного осуществления согласованных правил ММО и постепенной гармонизации положений национального законодательства и правил со стандартами ЕС. Дальнейшее сближение правовых режимов и более тесное сотрудничество между агентствами, осуществляющими их реализацию, приобретает все большее значение. Будущая совместная деятельность в этом направлении приведет к повышению ответственности государств флага и государства порта за состояние морских перевозок, безопасность на море и соблюдение экологических правил.

65. Европейская Комиссия играет активную роль в развитии морских перевозок на ближние расстояния. Эта форма транспортных перевозок высокоэффективна в смысле охраны окружающей среды и эффективного использования энергии. Она обладает потенциалом решения проблемы загруженности дорог, типичной для многих районов европейского континента. Все исследования указывают на необходимость стимулирования морских перевозок на короткие расстояния для достижения цели европейской политики устойчивых перевозок. Комиссия проводит серьезную политику стимулирования, имеет вспомогательные координационные центры по морским перевозкам на ближние расстояния во всех прибрежных государствах-членах ЕС. Создание «Европейского пространства морских перевозок без барьеров» поможет дать толчок развитию услуг по морским перевозкам на ближние расстояния во всех приморских регионах. Эта концепция обеспечит

сокращение бюрократических барьеров и количества контролирующих органов, существующих в настоящее время в морской торговле внутри ЕС и не применяемых к аналогичным услугам дорожного транспорта. Всеобъемлющая программа развития морских перевозок на ближние расстояния содержит мероприятия и меры с упоминанием лиц, ответственных (на период с 2003 по 2010 годы) за исполнение каждой меры, включая описание законодательных, технических и эксплуатационных инициатив, направленных на развитие морских перевозок на ближние расстояния в ЕС, на национальном, региональном и индустриальном уровне.

66. Концепция «морских магистралей» нацелена на введение новых интермодальных морских логистических цепочек в Европе, что повлечет за собой структурное изменение организации перевозок в будущем. Суть концепции заключается в эффективной интеграции морских сообщений с наземными видами транспорта, особенно железными дорогами, и углублении интермодальности. Задача политики ЕС в этой сфере состоит в придании большей устойчивости морским логистическим цепочкам и повышении их коммерческой эффективности по сравнению с исключительно дорожным транспортом, что облегчит доступ на рынки по всей Европе и принесет облегчение её перегруженной дорожной системе.
67. В рамках этой концепции ЕС определил четыре коридора, два из которых охватывают Черноморский регион. Первый коридор – морская магистраль на юго-востоке Европы, соединяющий Адриатическое море с Ионическим морем и Восточным Средиземноморьем. Второй – морская магистраль на юго-западе Европы, соединяющая западное Средиземноморье с Испанией, Францией, Италией и Мальтой и сообщаемая с морской магистралью юго-восточной Европы, включая выход в Черное море. В соответствии с задачами ЕС, к 2010 г. по всей Европе следует создать полноправную сеть морских магистралей на основе этих коридоров. Следует отметить, что меморандум о взаимопонимании по вопросу развития морских магистралей в ЧЭС базируется в своей основе на этой концепции ЕС.
68. В основе транспортной политики ЕС лежит концепция общеевропейских транспортных коридоров как части развития трансъевропейской транспортной инфраструктуры, созданная в последние годы. Десять общеевропейских транспортных коридоров были утверждены министрами транспорта на Крите в 1994 г. и в Хельсинки – в 1997 г.. На конференциях по проблемам транспорта, состоявшихся на Крите и в Хельсинки, наряду с общеевропейскими транспортными коридорами была разработана концепция общеевропейских транспортных зон (ПЕТРА) – четырех европейских транспортных зон, охватывающих бассейны Средиземного, Черного, Адриатического/Ионического морей, а также Баренцево море и европейскую часть Арктики. Среди десяти общеевропейских транспортных коридоров с морскими перевозками связаны следующие:
- а) Коридор VII, Дунай, проходит через 11 стран и использование его маршрута наряду с улучшением перевозок через черноморские порты производит эффект синергии. Цели развития этого коридора заключаются в проведении согласованной политики в деле развития перевозок по Дунаю. Огромное значение этого транспортного маршрута можно отметить в тех темпах, с какими

порт Констанца (Румыния) превратился в самый крупный черноморский порт и стал одним из 15 наиболее значительных и загруженных портов Европы.

- b) Коридор VIII является важным звеном между Черным и Адриатическим морями. Его развитие станет важным фактором экономического развития участвующих стран и может обеспечить очень существенные социально-политические преимущества. Развитие этого коридора напрямую связано с развитием двух важных портов Черного моря – Бургаса и Варны. Параллельное развитие этого коридора и портов может оказать значительное влияние на международные перевозки между востоком и западом.
 - c) Коридор IX, самый протяженный из общеевропейских транспортных коридоров - от Финляндии (Хельсинки) до Болгарии и Греции с ответвлением до Одессы (Украина), является историческим европейским коридором, традиционно обслуживающим большие торговые потоки в направлении север-юг, а также бассейны Средиземного и Черного морей. Одной из задач этого маршрута является привлечение наиболее экономически выгодных российских и украинских грузовых потоков через порты в своих территориальных водах, повышение конкуренции в секторах портовых услуг и фидерных перевозок в Черноморском бассейне, сокращая, таким образом, расходы грузоотправителя.
69. Другой центральной программой перевозок ЕС является ТРАСЕКА (транспортный коридор Европа-Кавказ), направленная на развитие транспортного коридора из Европы через Черное море, Кавказ и Каспийское море в Среднюю Азию. На конференции в Хельсинки в 1997 г. было решено интегрировать ТРАСЕКА с ПЕТРА в бассейне Черного моря. Основными проектами, связанными с морскими перевозками в рамках ТРАСЕКА, являются следующие: связь черноморских портов с Баку в качестве центрального коридора через Кавказ; связь Ро-Ро из Поти в Ильичевск для коридора XI, паром из Ильичевска в Констанцу, связанный с коридором IV, паром из Поти в Варну, связанный с коридором IV. На уровне развития материально-технического снабжения программа ТРАСЕКА предусматривает строительство/восстановление причалов для железнодорожных паромов, а также приобретение компьютеров и оборудования для связи с портами Поти и Ильичевск.
70. Программы исследования и развития ЕС в этой области могут представлять интерес и возможное использование в регионе ЧЭС. ЕС поддерживает морские и портовые проекты, включая отслеживание, обнаружение, изображение на дисплее электронной карты и информационные системы. Политика ЕС нацелена на исследование и развитие транзита грузов, стандартизированных грузовых единиц и интегратора грузов. В этом отношении ЕС предлагает программы финансирования, подходящие для портовых проектов.
71. В силу разного статуса отдельных черноморских стран в их формальных отношениях с Европейским Союзом (члены ЕС, страны, находящиеся в процессе переговоров о вступлении, страны, стремящиеся стать кандидатами, партнеры, не стремящиеся вступать в ЕС), применение имеющихся инструментов ЕС, как политических, так и финансовых, должно быть дифференцированным. Для того, чтобы добиться рентабельности и экономической эффективности, необходимо

объединить ресурсы, выделяемые в рамках структурного фонда – фонда сплочения, европейской политики добрососедства и стратегического партнерства с Россией. Обнадёживает то, что финансирование из Европейского Инвестиционного Банка (ЕИБ) в настоящее время доступно для основных региональных проектов в черноморском пространстве, включая область морских перевозок.

V. ВЫВОДЫ

72. Морской транспорт является основой дальнейшего успешного социально-экономического развития в Черноморском регионе, поскольку очевидна его жизненно важная роль в экономическом росте и конкурентоспособности в глобализованном мире. Более того, анализ и прогноз экономических тенденций указывает на то, что в последующие годы возрастут транзитные перевозки только по оси Европа-Азия с расширением через Черноморский регион. В этот период существенно возрастет объем морских перевозок как в отношении пассажирских потоков, так и грузовых. Конечно, эти процессы призывают государства-члены сконцентрировать усилия на развитии инфраструктуры морских перевозок, где наряду с достижениями всё ещё имеется ряд серьезных проблем.
73. Глобализация торговли, промышленный рост, модели расположения и формирования новых рынков обеспечивают огромные возможности для развития морского транспорта в Черноморском регионе. В связи с этим, ясное определение организационно-правовых и инфраструктурных проблем является непременным условием для выработки устойчивой долгосрочной стратегии развития морского транспорта. Соответствующие организационно-правовые и нормативные рамки будут играть ключевую роль в динамизме морских центров пересечения, а политические реформы, направленные на либерализацию материально-технического сектора, могут улучшить использование имеющейся физической инфраструктуры. С целью повышения эффективности и своевременного реагирования на потребности пользователей, акцент должен быть сделан на привлечение частного капитала.
74. С учетом задач, которые стоят перед морскими коммуникациями региона, определенных интересами стран ЧЭС, главными проблемами в вопросах эффективного функционирования и дальнейшего развития региональных морских коммуникаций являются:
 - обеспечение безопасного и в то же время эффективного осуществления судоходства в проливе Босфор в объеме и с интенсивностью, которые удовлетворяют потребности стран Черноморского региона, включая транзит через Черное море грузов для Каспийского региона;
 - обеспечение безопасных условий судоходства, создание соответствующей системы управления судоходством и ликвидация опасных моментов при выполнении грузовых работ, которые могут привести к аварийным ситуациям;
 - восстановление и надлежащее обеспечение в дальнейшем нормальных условий судоходства в устье Дуная и на выходе Дуная в Черное море.
75. Пролив Босфор является важнейшим морским узлом связи Черноморского региона с мировыми океанами и континентами. Проблема использования пролива, как в

интересах Турции, так и в соответствии с нуждами и потребностями всех стран Черноморского региона требует сбалансированного и всесторонне обдуманного комплексного решения.

76. Трагические события, произошедшие в мореплавании за последние десятилетия, вскрыли ряд нерешенных вопросов обеспечения безопасности мореплавания. Нерешенные вопросы имеются в организации движения судов, в распределении ответственности за различные аспекты безопасного мореплавания и в самих методах использования морских зон для так называемой рейдовой погрузки-выгрузки судов.
77. Поскольку морские порты играют ключевую роль в развитии морского транспорта, необходимо осуществить гармонизацию технических и административных стандартов, обеспечивающих взаимодействие и взаимосвязь между информационными системами, включая уменьшение бюрократических процедур, стандартизацию погрузочных механизмов, что приведет к эффективной интеграции портов, обеспечивая эффективную интермодальную логистическую цепочку. Упрощение контрольно-пропускных процедур является задачей, требующей незамедлительных мер, т.к. существующая таможенная практика представляет собой хорошо известные барьеры на пути слаженной деятельности портов.
78. ЧЭС проделал ценную работу по сотрудничеству в сфере морского транспорта. Знаковым событием в этом направлении стало подписание в 2007 г. в Белграде «Меморандума о взаимопонимании по вопросу развития морских магистралей в регионе ЧЭС». Вместе с тем, имеется настоятельная необходимость в укреплении сотрудничества в области морских перевозок, т.к. именно экономические вызовы, стоящие перед этим видом транспорта, являются наиболее сложными. Активные координационные усилия должны быть сконцентрированы на аспектах морской индустрии, включая судостроение, обновление флота и соблюдение международных экологических стандартов, улучшение услуг и укрепление безопасности.
79. Необходимость в использовании информационно-коммуникативных технологий и электронной системы обмена данными во всех портах региона обуславливается современными тенденциями в транспорте. Такая система повысит эффективность операций по обработке грузов и контроля судов. Использование информационно-коммуникативных технологий и электронной системы обмена данными является инструментом содействия торговле и расширения услуг, оказываемых в портах.
80. Для региона ЧЭС морская политика ЕС является полезным и исчерпывающим опытом. Кроме вопросов услуг и безопасности, программы исследований и развития ЕС в области морских перевозок могут рассматриваться в качестве позитивного вклада в дальнейшее развитие морского транспорта в Черноморском регионе. Несомненно, огромным стимулом для процесса развития морского транспорта служат такие программы ЕС, как ТРАСЕКА.
81. Успешное развитие морского транспорта в будущем будет способствовать эффективной деловой конкуренции Черноморского региона на европейском и мировом рынках. Такое развитие непосредственно связано со стабильностью, благополучием и процветанием всех стран региона.