

**АЗИАТСКИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ НОВОГО БАЛТИЙСКО-ЧЕРНОМОРСКОГО
ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА, ПРОХОДЯЩЕГО ЧЕРЕЗ МОРСКИЕ ПОРТЫ
КЛАЙПЕДЫ, ХЕРСОНА И ТРАБЗОНА**

01 мая 2018 года

На проведенной Посольством Туркменистана в Украине 27 апреля 2018 года научно-практической конференции «Роль Туркменистана в развитии международного транзитно-транспортного сотрудничества в контексте объявленного года «Туркменистан – сердце шелкового пути», в которой приняли участие Послы и представители Посольств в Украине: Туркменистана, Литвы, Беларуси, Латвии, Грузии, Афганистана, Ирана, Узбекистана, Молдовы, Таджикистана, Казахстана, Кыргызстана, представители высших учебных заведений и науки Украины и Туркменистана, представители дипломатических ведомств и другие высокие гости, с докладом выступил оценщик высшей категории Всеукраинской Ассоциации Специалистов Оценки, заместитель председателя правления Балтийско-Черноморского экономического форума Владимир Макуха.



Генеральная Ассамблея ООН 19 декабря 2014 года в принятой Резолюции «Роль транспортных и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития» призвала «прилагать усилия в целях содействия развитию региональной экономической интеграции и сотрудничества, в том числе посредством совершенствования трансграничной транспортной инфраструктуры,

укрепления межрегиональных транспортных связей и стимулирования роста региональной торговли и инвестиций».

Имея большой исторический опыт «формирования повестки дня» организации и развития транспортных коридоров, правительство Туркменистана является одним из инициаторов усовершенствования правил международного сотрудничества в данной сфере на уровне ООН.

Именно Ашхабад принял первую Глобальную конференцию ООН по устойчивому транспорту, факт проведения которой и рассматриваемые вопросы обеспечения всестороннего взаимодействия между всеми видами транспорта в целях содействия созданию устойчивых мультимодальных транзитных коридоров говорят о серьезности намерений Туркменистана занять одну из ключевых позиций в формировании транспортно-логистических моделей перемещения грузов в регионе.

Туркменистан, через порт Туркменбаши, может стать одними из основных ворот, соединяющих на юго-востоке Каспийского моря, инициированный к созданию, транспортный коридор: Клайпеда-Беларусь-Херсон-Трабзон-Грузия-Баку, как с центральным коридором «нового шелкового пути» так и международным коридором «север-юг», проходящим через территорию Ирана.

ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР ОТ БАЛТИКИ ДО КАСПИЯ – НОВЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Каковы перспективы и особенности инициированного к созданию нового транспортного коридора, проходящего от литовского порта г. Клайпеда на Балтике, через территорию Беларуси к украинскому морскому порту г. Херсона, черноморский порт турецкого г. Трабзон, территории Грузии и Азербайджана с выходом к каспийскому порту г. Баку?

Предложенный транспортно-логистический проект, не являясь глобальным проектом по предполагаемым объемам перемещения грузов, имеет большое геополитическое значение в сегменте предполагаемой глубины сотрудничества территорий, через которые он проходит, обеспечения их устойчивого развития, укрепления международных социально-экономических связей.

Учитывая паспортные характеристики узловых портов проекта на Черном море (Херсон и Трабзон), в частности, способность Херсонского морского торгового порта принимать суда длиной 200 м и осадкой 7,6 м, сделан акцент, кроме обеспечения транзита грузов, на стимулирование локального, интенсивного сотрудничества хозяйствующих субъектов, расположенных в пределах рассматриваемого коридора. **Т.е. фактически инициировано создание коридора эффективного и всестороннего сотрудничества**

Данный проект может и должен стать опытной моделью практической реализации внедрения передового международного опыта и рекомендаций Резолюции Генеральной Ассамблеи ООН «Укрепление связей между всеми видами транспорта для достижения целей в области устойчивого развития», принятой 20 декабря 2017 года.

Что мы имеем на старте?

- готовность морских портов Клайпеды, Трабзона и Баку;
- подготовленный к реализации специалистами Литвы и Украины проект реформирования объектов портовой инфраструктуры морских портов Херсона и Скадовска, предполагающий их приведение в состояние, обеспечивающее эффективную работу в системе создаваемого транспортного коридора.

При этом, мы обязаны учитывать временной фактор как выбор между экономическим ростом или падением. Реализация проекта создания упомянутого Балто-Черноморо-Каспийского транспортного коридора во многом зависит от своевременного реформирования Херсонского морского торгового порта. При этом, следует обратить внимание на кардинальное отличие выбранного пути подготовки и реализации проекта от существующих в Украине практик. Более того, следует обратить внимание на то, что предусмотренные плановые решения и выбранные формы реализации проекта оказались идентичным рекомендациям, закрепленным

Резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН, принятой 20 декабря 2017 года.

В частности:

- Резолюция акцентирует на необходимости перед началом реализации проекта «содействию проведения общественного диалога». Фактически, подготовленный Литовскими и Украинскими специалистами проект реформирования и развития Херсонского морского торгового порта был инициирован самой Херсонской городской территориальной общиной еще в 2014 году, прошел многоуровневое обсуждение и одобрение, в том числе и на международном уровне;

- проект предполагается осуществить путем реализации одной из моделей государственно-частного партнерства, что соответствует рекомендациям Резолюции, подтверждающей «важность активной поддержки инвестиций частного сектора путем формирования государственно-частных партнерств для развития и обслуживания инфраструктуры в сфере портового хозяйства»;

- проектом предусмотрено создание в Херсоне единого, международного логистического центра, для координации и эффективной работы всех сегментов предполагаемого к созданию транспортного коридора, что полностью коррелируется с рекомендацией Резолюции Генеральной Ассамблеи ООН от 19 декабря 2014 года, обращающей внимание на «особую роль международных логистических центров».

Особое внимание уделено важности профессиональной подготовки специалистов, способных эффективно работать и адаптированных к работе на территориях стран-партнеров. В качестве инструментария был инициирован проект «новый шелковый путь в образовании». Он предполагает сотрудничество и совместную подготовку специалистов высшими учебными заведениями стран-партнеров. В частности, уже подписаны соответствующие меморандумы между инициаторами проекта, Вильнюсским университетом Миколаса Ромериса, Херсонским экономико-правовым институтом, начато сотрудничество с Клайпедским университетом, поддержана инициатива присоединения «Karadeniz Technical University» города Трабзон.

Учитывая специфику ситуации с реализацией масштабных инвестиционных проектов на территории Украины, сопряженных с достаточно высокими рисками, при этом, высоко оценивая перспективность подготовленного проекта реформирования Херсонского и Скадовского морских портов, понимая геополитическую важность инициированного к созданию нового транспортного коридора, представители, привлекаемых к реализации данного проекта, предприятий из Литвы, Турции, Грузии, Ирана, засвидетельствовали свою готовность участия в его реализации, при условии, если большую часть рисков и инвестиций в него возьмет на себя украинская компания, имеющая высокую международную репутацию.

Подписанные меморандумы о сотрудничестве и готовности совместной реализации проекта с Литовским стивидором №1 в сегменте организации перемещения грузов железнодорожным транспортом, компанией «KAMINERA», морским портом города Трабзон, одной из ведущих грузинских компаний в сфере перемещения грузов наземным, водным и авиационным транспортом, компанией «Transfor Group» (г. Тбилиси) и Международным контейнерным терминалом порта г. Батуми свидетельствуют о значительных перспективах на успех как реализации модели государственно-частного партнерства осуществления проекта реформирования и развития Херсонского и Скадовского морских торговых портов, так и эффективной работы инициированного к созданию нового транспортного коридора, проходящего через указанные порты.

Однако, реальные перспективы развития морских портов Херсона и Скадовска, использование их транзитного потенциала и кумулятивного эффекта для экономического развития региона, обеспечение стимулирующего толчка для развития транспортно-логистического и транзитного потенциала Украины, могут быть перечеркнуты явной затяжкой Министерством инфраструктуры Украины процедуры подготовки и проведения открытого конкурса по определению частного партнера для реализации модели ГЧП по их реформированию. При этом, сам проект, подготовленный специалистами из Литвы и Украины, на рассмотрение Министерством, был официально внесен еще 08 ноября 2017 года и должен был быть рассмотрен не позднее прошедшего февраля.

В данном случае, временной фактор (задержка с процедурой проведения конкурса) не только может иметь негативные последствия для Херсонского и Скадовского морских портов, Херсонской области и Украины, но и имеет перспективы негативного влияния на страны и регионы стран-партнеров, через которые предполагается прохождение инициированного к созданию нового транспортного коридора Клайпеда-Беларусь-Херсон(Скадовск)-Трабзон-Грузия-Баку, ограничить перспективы сотрудничества с потенциальными его бенефициарами – странами Азии.

Без подобных ручейков, роль которого может и должен выполнить создаваемый транспортный коридор, не родится бурлящая энергией река. Он, как ключ зажигания, который сам по себе не является дорогостоящим элементом, но выполняет миссию запуска движения самой машины.

Оценщик высшей категории

Всеукраинской Ассоциации Специалистов Оценки,

Заместитель председателя правления

Балтийско-Черноморского экономического форума

Владимир Макуха