

## **ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

Прискорення технологічного прогресу привело до істотного зростання загроз життєдіяльності людини: техногенних, екологічних та ін. Важливою тенденцією розвитку сучасного інвестиційного процесу виступає його переорієнтація на збереження та захист умов життєдіяльності та відтворення, зростання інвестицій на ліквідацію та утилізацію основного та оборотного капіталу, який вибув з виробничого обігу (в тому числі зброї); збільшення витрат, пов'язаних із збереженням навколишнього середовища, ліквідацією наслідків природних і техногенних катастроф; збільшення фінансування на забезпечення національної безпеки, запобігання та ліквідацію наслідків терористичних загроз та ін. [19].

Розвиток МІД в умовах глобалізації й загострення міжнародної конкуренції приводить до наростання процесів і явищ, які приводять до порушення нормального розвитку відтворювальних процесів, іноді навіть до кризових явищ. Необхідність відбиття й запобігання новітніх загроз і викликів, які виникають у зв'язку із трансформацією світових інвестиційних процесів, збільшення масштабів міжнародних операцій, посилення глобальної конкуренції й прагнення країнами збільшити частку глобальної ренти, викликають необхідність посилення контролю за формами й методами розвитку глобалізації та інвестиційного процесу, що призводить до трансформації національних і міжнародних інститутів регулювання МІД.

**Висновки й пропозиції.** Аналіз сучасних тенденцій розвитку світового інвестиційного процесу дозволяє виділити наступні його основні напрямки: продуктивний розвиток інвестиційного процесу, збереження та захист умов життєдіяльності та відтворення (протидії глобальним природним, техногенним і іншим загрозливим явищам), деформація та інституціоналізація світової інвестиційної діяльності. На наш погляд саме в рамках цих основних напрямків буде відбуватися розвиток світового інвестиційного процесу в найближчому майбутньому, що визначає необхідність їх урахування у національних стратегіях економічного розвитку.

### **СПИСОК ДЖЕРЕЛ:**

11. Розраховано по: World Economic Outlook Database [Електронний ресурс] // IMF : [сайт] – Режим доступу: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2013/01/weodata/index.aspx> – Назва з екрану.
12. Розраховано по: BIS statistics [Електронний ресурс] // Bank for international Settlements : [сайт] – Режим доступу: <http://www.bis.org/statistics/index.htm> – Назва з екрану.
13. Розраховано по: Dealogic : [сайт] – Режим доступу: <http://www.dealogic.com/> – Назва з екрану.
14. Розраховано по: Securities Industry and Financial Markets Association (SIFMA) Sifma : [сайт] – Режим доступу: <http://www.sifma.org/research/> – Назва з екрану.
15. Розраховано по: Standard & Poor's : [сайт] – Режим доступу: <http://www.standardandpoors.com/home/en/us> – Назва з екрану.
16. Розраховано по: Balance of Payments [Електронний ресурс] // IMF : [сайт] – Режим доступу: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2013/01/weodata/index.aspx> – Назва з екрану.
17. Розраховано по: UNCTADstat [Електронний ресурс] // UNCTAD : [сайт] – Режим доступу: [http://unctadstat.unctad.org/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS\\_referer=&sCS\\_ChosenLang=en](http://unctadstat.unctad.org/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_referer=&sCS_ChosenLang=en) – Назва з екрану.
18. Розраховано по: McKinsey Global Institute [Електронний ресурс] // McKinsey&Company [сайт] – Режим доступу : <http://www.mckinsey.com/insights/mgi> – Назва з екрану;
19. Розраховано по: World investment report: 2004, 2008, 2012 [Електронний ресурс] // UNCTAD : [сайт] – Режим доступу : <http://www.unctad-docs.org/files/UNCTAD-WIR2012-Full-en.pdf> – Назва з екрану.
20. Розраховано по: UNCTAD, World Investment Report 2004: The Shift Towards Services. Table III. 1. [Електронний ресурс] // UNCTAD : [сайт] – Режим доступу: [http://unctad.org/en/Docs/wir2004\\_en.pdf](http://unctad.org/en/Docs/wir2004_en.pdf) – Назва з екрану.
21. Farewell to cheap capital? The implications of long-term shifts in global investment and saving. - December 2010 [Електронний ресурс] // McKinsey&Company [сайт] – Режим доступу : [http://www.mckinsey.com/insights/global\\_capital\\_markets/farewell\\_cheap\\_capital](http://www.mckinsey.com/insights/global_capital_markets/farewell_cheap_capital) – Назва з екрану.
22. Головин В. Положили на рельсы / В. Головин // Новая газета. – 10.07.2013. – № 74. – С. 21.
23. Звіт про Конкурентоспроможність України 2009 [Електронний ресурс] // Фонд «Ефективне управління» : [сайт] – Режим доступу: [http://www.feg.org.ua/docs/Final\\_Ukr\\_2009.pdf](http://www.feg.org.ua/docs/Final_Ukr_2009.pdf) – Назва з екрану.
24. Навроцька Н.А. Конкурентоспроможність української економіки в умовах глобалізації [Текст] / Н.А. Навроцька // Вісник Донецького національного університету. – 2010. – № 2. Том 1. – С. 278–286. (Серія: Економіка і право.)
25. Федулова Л. Технологічний розвиток економіки [Текст] / Л.І. Федулова // Економіка України. – 2006. – № 5. – С. 4–11.
26. World Investment Report 2005: Transnational Corporations and the Internationalization of R&D [Електронний ресурс] // UNCTAD : [сайт] – Режим доступу: [http://unctad.org/en/Docs/wir2005\\_en.pdf](http://unctad.org/en/Docs/wir2005_en.pdf) – Назва з екрану.
27. World Investment Report 2011: Non-equity Modes of International Production and Development. [Електронний ресурс] // UNCTAD : [сайт] – Режим доступу: [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/wir2011\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/wir2011_en.pdf) – Назва з екрану.
28. Розраховано по: World Investment Report: 2007; 2008; 2010; 2011 [Електронний ресурс].- // UNCTAD : [сайт] Режим доступу: <http://www.unctad.org>. – Назва з екрану.
29. Навроцька Н.А. Еволюція функцій інвестицій в міжнародному інвестиційному процесі [Текст] / Н.А. Навроцька // Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право) : наук. журн. – К. : НАУ, 2012. – № 3. – С.174-177.

### **РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СТРУКТУР НА ЮЖНОМ КАВКАЗЕ ПУТЕМ ФОРМИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ**

**Назарян Г.А.,** к.э.н., доцент, заведующий кафедрой “Международные экономические отношения” Армянского государственного экономического университета

**Пахляян А.А.,** к.э.н., главный специалист отдела обеспечения качества, ассистент кафедры “Международные экономические отношения” Армянского государственного экономического университета

#### **Назарян Г.А., Пахляян А.А. Развитие транспортных структур на Южном Кавказе путем формирования международных транспортных коридоров.**

В условиях глобализации существенное значение придается транспортной инфраструктуре, которая часто рассматривается в качестве залога конкурентоспособности национальной экономики. Недостаточность и низкое качество транспортной инфраструктуры сдерживают экономическую активность и значительно снижают качество жизни. В то время как инвестиции в инфраструктурных услугах могут способствовать росту, снижая эксплуатационные расходы и стимулируя транграничные торговые потоки. Активное участие широкого ряда стран в формировании международных транспортных коридоров стало в последние годы одной из первоочередных задач в области отечественного транспорта. Наличие транспортных коридоров имеет жизненную важность особенно для стран без выхода к морю. Географические трудности, которые связаны с отсутствием прямого доступа к морской торговле, неизменно сказываются на экономических показателях стран, не имеющих выхода к мировому океану. Данное обстоятельство непременно сказывается на конкурентоспособности экспортной продукции этих стран.

**Ключевые слова:** международные транспортные коридоры (МТК), Транспортный коридор Европа - Кавказ - Азия (ТРАСЕКА), Южный Кавказ, коридор "Север-Юг".

## **ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

**Назарян Г.А., Пахляян А.А. Розвиток транспортних структур на Південному Кавказі шляхом формування міжнародних транспортних коридорів.**

В умовах глобалізації істотне значення надається транспортній інфраструктурі, яка часто розглядається в якості застави конкурентоспроможності національної економіки. Недостатність і низька якість транспортної інфраструктури стримують економічну активність і значно знижують якість життя. У той час як інвестиції в інфраструктурних послугах можуть сприяти зростанню, знижуючи експлуатаційні витрати і стимулюючи транскордонних торговельні потоки. Активну участь широкого ряду країн у формуванні міжнародних транспортних коридорів стало в останні роки однією з першочергових завдань в галузі вітчизняного транспорту. Наявність транспортних коридорів має життєву важливість особливо для країн без виходу до моря. Географічні труднощі, які пов'язані з відсутністю прямого доступу до морської торгівлі, незмінно позначаються на економічних показниках країн, що не мають виходу до світового океану. Дана обставина неприменно позначається на конкурентоспроможності експортної продукції цих країн.

Ключові слова: міжнародні транспортні коридори (МТК), Транспортний коридор Європа - Кавказ - Азія (ТРАСЕКА), Південний Кавказ, коридор "Північ-Південь".

**Nazaryan G.A., Pakhlyan A.A. Development of transport structures in the South Caucasus through formation of international transport corridors.**

In the context of globalization considerable importance is attached to the transport infrastructure, which is often seen as a pledge for national economic competitiveness. Insufficient and poor quality of transport infrastructure constrains the economic activity and significantly reduces the quality of life. While investment in infrastructure services can promote the growth, reducing operating costs and encouraging cross-border trade flows. The active participation of a wide range of countries in the formation of international transport corridors has become one of the priorities in the field of domestic transport in recent years. Availability of transport corridors is of vital importance especially for the landlocked countries. Geographical difficulties related to the lack of direct access to maritime trade, invariably affect the economic performance of the landlocked countries. This circumstance necessarily affects export competitiveness of these countries.

**Key words:** international transport corridors (ITC), Transport Corridor Europe - Caucasus - Asia (TRACECA), South Caucasus, Corridor "North-South".

В начале нового тысячелетия структурные сдвиги, характеризующие процессы мирового производства и международной торговли в значительной степени предопределяются изменениями, происходящими в мировом транспортном комплексе. Транспорт является основой формирования внутреннего и международного рынков и таким образом обеспечивает развитие нормальной рыночной экономики. Современный транспортный комплекс подвержен влиянию противоречивых тенденций; транспорт, являясь инфраструктурной отраслью, с одной стороны, находится в зависимом положении от отраслей производства материально-вещественных благ, с другой стороны, сам, являясь особой отраслью экономики, оказывает существенное влияние на региональное распределение производственных мощностей, участвует в формировании ВВП и выступает важной составной частью системы экономических отношений.

Традиционно считается, что инвестиции в транспорт осуществляются на основе того, что они способствуют развитию торговли и стимулируют экономический рост. Между тем, проблема эконометрической оценки воздействия транспорта на темпы и структуру экономического роста является актуальной вплоть до настоящего времени. Результаты развития мирового транспортного комплекса находят свое выражение в различных сферах человеческой деятельности. В частности, к последствиям развития транспорта можно отнести стимулирование экономического роста, интенсификацию международной торговли, развитие международных интеграционных процессов, рост туристских потоков.

Фактически вопрос о взаимодействии процесса развития транспортного комплекса с экономическим развитием в целом исследовался различными учеными, как в отечественной экономической науке, так и в зарубежной. Так В.Б. Кондратьев отмечает, что «инвестиции в развитие транспортного сектора и транспортной инфраструктуры, повышая уровень специализации регионов и компаний, ведут к росту совокупной производительности и экономической эффективности. Транспорт является основой формирования внутреннего рынка и таким образом обеспечивает развитие нормальной рыночной экономики. Стимулируя мобильность населения и выравнивая издержки производства, развитие эффективной транспортной системы катализирует процесс создания новых рабочих мест и, следовательно, выступает ключевым элементом борьбы с бедностью. Наконец, транспортная инфраструктура в условиях экономической глобализации становится важным фактором международной конкурентоспособности» [1].

При наличии развитой транспортной сети степень доступности новых рабочих мест повышается, что позволяет населению мигрировать в регионы с высоким спросом на труд и, как следствие, избежать эскалации социальной напряженности в локальном регионе. Исследования, проводившиеся экспертами Всемирного банка в Индии, Эквадоре, Сальвадоре, Танзании и ряде других развивающихся стран, показали, что население регионов, испытывающих дефицит в транспортных услугах, обладает более низким среднедушевым доходом, чем тех, где транспортный комплекс представлен более широко [2].

Транспортный комплекс для мирового хозяйства выполняет также структурообразующую функцию - через дистрибуцию ресурсов и товаров участвует в формировании отраслевой структуры мирового производства.

На современном этапе развития мировой экономики в международном транспортном комплексе сложилась следующая ситуация - 15 государств контролируют более 60% мирового эскорта и импорта транспортных услуг. Основным лидером является США, за ними следуют Япония и страны Евросоюза. Сложившуюся ситуацию можно охарактеризовать как олигополистическую. Фактически в мире сложилось 3 основных центра по перевозкам - Евросоюз, США и АТР (точнее Япония и Китай). Таким образом, рынок международных транспортных услуг формируется под влиянием конкурентной борьбы. Значительное превосходство Европейского региона демонстрирует тот факт, что транспортный комплекс здесь является наиболее открытым для интеграции и для развития международных экономических отношений.

Объекты транспортной инфраструктуры находятся, преимущественно, в государственной собственности. Объективная необходимость в этом обуславливается, прежде всего, социальной функцией транспорта - точнее недопустимостью дискриминационного подхода к отдельным участникам производственного процесса или отдельным слоям населения. В то же время, указанная форма собственности влечет за собой определенные недостатки: транзакционные издержки, низкий уровень оперативного вмешательства, государственное финансирование влечет жесткую привязку к государственному бюджету, вследствие чего период технологической модернизации инфраструктуры увеличивается и т.д. Указанные факторы оказывают негативное воздействие на деятельность перевозчиков.

К числу основных проблем можно также отнести проблемы государственного и международного регулирования товарных, миграционных и туристских потоков - в частности соглашения о таможенных процедурах, тарифная политика и нетарифные методы регулирования торговли. Жесткие регулятивные меры де-факто снижают эффективность развития транспортного комплекса.

Развитие транспортной сети предполагает собой мероприятия в двух направлениях - количественное увеличение длины транспортных маршрутов в расчете на 1 км территории или на душу населения и качественное развитие инфраструктуры, выражающееся например в применении более высокотехнологического покрытия автодорог и взлетно-посадочных полос аэропортов, дноуглубительные работы в речных и морских портах и т.п. Меры экстенсивного характера сказываются на перепрофилировании земель, вывода их сельскохозяйственного оборота. Мероприятия по повышению качественного уровня инфраструктуры связаны с применением ресурсов, которые возможно технологически недоступны в данном регионе, либо применение их может существенным образом влиять на локальные экосистемы.

В число результатов развития транспортного комплекса следует отнести также формирование экономической политики государства-транзитера, основанное на включении транспортной транзитной ренты не только как источника формирования доходов бюджета, но и как инструмента геополитики, дающего определенные возможности по оказанию давления на государства экспортеры и импортеры при проведении внешнеэкономической деятельности.

## **ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

В условиях расширения международного сотрудничества и углубления интеграционных процессов ведущая роль в решении транспортных проблем принадлежит формированию международных транспортных коридоров (далее МТК), связанных с обеспечением межгосударственных экономических, культурных и иных связей, с целесообразностью создания международной транспортной инфраструктуры, имеющей согласованные технические параметры и обеспечивающей применение совместимых технологий перевозок, как основы интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему.

Согласно определению Комитета по Внутреннему Транспорту Европейской Экономической Комиссии ООН: "Транспортный коридор - это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении, а так же совокупность технологических, организационно-правовых условий осуществления этих перевозок".

Развитие транспорта, особенно межрегиональных и межконтинентальных маршрутов, своим следствием являет рост степени интеграции этих регионов в международные экономические отношения, повышение степени открытости экономик, возможность использования МТК, как точек или осей развития экономик различных государств, повышение рентабельности и эффективности производства путем расширения доступа к ресурсам и рынкам сбыта. Согласно ЮНКТАД, в развивающихся странах, не имеющих доступа к морю транспортные издержки на 50% выше по сравнению со странами, имеющими таковой доступ; а объем внешнеторговых операций, соответственно, на 60% ниже. Однако, помимо издержек, на качество и уровень цен на транспортные услуги оказывают влияние также низкое развитие инфраструктуры, низкая организация транспортных потоков, значительное вмешательство государства в экономику развивающихся стран и стран с переходной экономикой. Все это также оказывает инфляционное влияние на импорт потребительских товаров, а также энергоресурсы и другие факторы производства, что в свою очередь опять-таки вызывает рост цен на промышленную и сельскохозяйственную продукцию местного производства.

Организация Объединенных Наций уделяет большое внимание проблемам транзита стран, не имеющих выхода к морю, призывая государства, развитых и находящихся в наиболее выгодных географических условиях, оказать финансовую и техническую помощь странам, не имеющим выхода к морю.

Географические трудности, которые связаны с отсутствием прямого доступа к морской торговле, неизменно сказываются на экономических показателях этой группы стран. Их положение практически всегда усугубляется тем фактом, что отсутствие доступа к морю сочетается с такими другими факторами, как удаленность от крупных рынков и труднопроходимый рельеф, и тем, что они находятся в тропических или пустынных районах. Кроме того, неразвитость инфраструктуры, отсутствие эффективных логистических систем и невысокий уровень институционального развития усугубляют пагубные последствия их географического положения, что ведет к удорожанию торговых операций. Эти крайние трудности усиливаются зависимостью развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, от политической стабильности, инфраструктуры и уровня институционального потенциала в прибрежных странах транзита.

В ходе исследования 126 стран, проведенного Всемирным банком, было установлено, что убытки от задержек с осуществлением экспортных операций составляют порядка 1 процента стоимости экспортных товаров за каждый день задержки, а в отношении скоропортящихся товаров этот показатель составляет порядка 3 процентов стоимости экспорта. Для устранения такой неэффективности и содействия торговле развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита все шире прибегают к пересмотру своей нормативно-правовой базы, регулирующей транзитные перевозки и торговлю [3].

В силу географических факторов, страны, не имеющие выхода к морю, оказываются отрезанными от многих потенциальных рынков, и поскольку для них участие в международном обмене подразумевает необходимость пересечь множество границ, что порождает повышенную зависимость от транзитных транспортных инфраструктур соседних прибрежных государств, стоимость грузоперевозок для стран без выхода к морю, как правило, вдвое превышает среднемировой уровень транспортных издержек. Данное обстоятельство непременно сказывается на конкурентоспособности экспортной продукции этих стран. Высокие транспортные расходы подрывают конкурентоспособность развивающихся стран на международном рынке, а также их способность производить при более низких затратах. Это имеет значительное сокращающее воздействие на внешнюю торговлю, которая в свою очередь оказывает негативное влияние на ВВП, уменьшаются покупательная способность и объемы потребления населения.

Согласно исследованиям ООН, логистические издержки стран, не имеющих выхода к морю, в среднем, на 50 процентов выше, чем в прибрежных странах [4]. В то время как, по оценкам ЮНКТАД, основанных на статистике МВФ, развивающиеся страны без выхода к морю, в среднем, тратят почти в два раза больше своих экспортных поступлений для оплаты транспортных и страховых услуг, чем развивающиеся страны, и в три раза больше, чем страны с развитой экономикой.

Вышеупомянутые факторы подчеркивают необходимость активного участия стран с неблагоприятными географическими условиями в международных транспортных коридорах, способствующих повышению эффективности транспортных операций.

Главными критериями при выборе транспортных коммуникаций для включения в состав международных транспортных коридоров являются:

- совпадение их с согласованными международным сообществом интегрированными направлениями международных транспортных связей;
- максимальное использование существующих хорошо технически оснащенных транспортных коммуникаций, имеющих значительные резервы провозной способности;
- конкурентоспособность цены перевозки на всем маршруте груза;
- приемлемые сроки следования грузов от производителя до потребителя продукции в сравнении с конкурентными маршрутами;
- надлежащее качество перевозок - безопасность, своевременность доставки, сохранность грузов, полнота информации о состоянии груза и его местоположении в любой момент времени;
- обеспечение интермодальных перевозок на основе логистических принципов и современной информационной базы, с использованием оптико-волоконных линий связи и спутниковых систем.

Международными организациями в области транспорта определены пять приоритетных евро-азиатских коридоров, конкурирующих между собой, в число которых входит и ТРАСЕКА. Программа ТРАСЕКА (TRASECA) по развитию евро-азиатского транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия - возрожденного Великого шелкового пути – реализуется при поддержке Европейского Союза с 1993 года. За это время было выполнено 60 проектов, которые охватили практически все аспекты работы коридора Европа – Кавказ – Азия. 40% от общего бюджета программы были направлены на развитие транспортной инфраструктуры [5]. Правовой статус программы был зафиксирован в 1998 г., когда 12 стран региона подписали основополагающее многостороннее соглашение (BMLA) "О развитии международного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия". ТРАСЕКА находится на столбовой дороге, связывающей Европу и Азию, т.е. в самом ядре основного на сегодняшний день и в ближайшие десятилетия мирового торгового треугольника.

В настоящий момент членами программы являются 13 государств: Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Турция, Украина, Узбекистан, Таджикистан и Туркменистан. С 1993 года Республика Армения является членом программы технической помощи ТРАСЕКА, которая была предложена ЕС с целью развития экономического сотрудничества, торговли и транспортных связей между странами, входящих в международный транспортный коридор Европы-Кавказ-Азия. Основной целью программы ЕС-ТРАСЕКА является углубление межрегионального сотрудничества между странами ТРАСЕКА и создание условий для интеграции транспортного коридора ТРАСЕКА в трансевропейские транспортные сети (TEN's). Помимо самих участников ТРАСЕКА к числу сторонников развития данного коридора ТРАСЕКА следует отнести, в первую очередь Европейский Союз и США. К сторонникам коридора ТРАСЕКА, вероятно, следует также отнести Китай, Японию, Республику Корея и другие страны, поддерживающие тесные

## **ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

торгово-экономические отношения между Востоком и Западом.

Рассматривая маршрут ТРАСЕКА в контексте развития торговых отношений между Европой и Азией и расположения основных товаропроизводителей в Азии и потребителей в Европе с одной стороны, а также зарождения грузопотоков возможных крупных стран-грузовладельцев с другой стороны, можно прийти к заключению - доставка товаров в Европу по транспортному коридору ТРАСЕКА (Восток - Запад) выглядит намного привлекательнее, чем по другим альтернативным маршрутам. Достаточно отметить, что расстояние по основному трансокеанскому маршруту от Йокогамы до крупнейших западноевропейских портов (Роттердам, Гамбург, Антверпен и др.), более чем в два раза длиннее, чем по маршруту ТРАСЕКА.

Как у любого крупного проекта межрегионального значения, у проекта ТРАСЕКА есть свои конкуренты. Так, в сентябре 2000 г. в Санкт-Петербурге по инициативе России, Ирана, Индия и Россия подписали соглашение об образовании транспортного коридора "Север-Юг". Однако прямой конкуренции данному российскому проекту с ТРАСЕКА ожидать не стоит, поскольку грузы, проходящие по ТРАСЕКА (Центральная Азия-Европа и обратно) никогда не будут следовать по маршруту транспортного коридора "Север-Юг".

Развитие двух транспортных коридоров – европейского коридора "ТРАСЕКА" и российско-иранско-индийского коридора "Север-Юг" по разному выстраивает будущую конфигурацию межгосударственных отношений: если "ТРАСЕКА" будет отсекать "исламским буфером" Россию от Индии, Ирана и других стран Южной Азии, то "Север-Юг" напротив, сшивает распавшееся после распада СССР экономическое взаимодействие государств СНГ, а также решает проблемы безопасности многих государств и обеспечивает выход каспийских и западносибирских углеводородов по ближайшему пути в Персидский залив. Примечательно, что если Китай и Россия не готовы к полной загрузке пути из пакистанского Карачи на север, то эксперты Программы "ТРАСЕКА" активно лоббируют в правительстве Таджикистана именно путь через перевал Кульма.

После обретения независимости страны региона Южного Кавказа и Центральной Азии стали искать дополнительные пути для выхода на мировые рынки. Реализация их планов стала возможной именно благодаря программе ТРАСЕКА, которая с самого начала была активно поддержана Европейским Союзом. В этой связи важнейшей задачей для стран-участниц ТРАСЕКА является реализация своих геополитических и экономических возможностей через развитие транспортно-коммуникационных сетей. Маршруты Южного Кавказа, входящие в ТРАСЕКА, являются наиболее используемыми в регионе, где объем грузопотоков ежегодно увеличивается на 10% [5].

По территории **Грузии** проходит продолжение Евро-Азиатского транспортного коридора ТРАСЕКА с выходом на порты Черного моря, основу которого составляет Грузинская железная дорога и транзитные автомобильные дороги. Порты Грузии - Поти и Батуми, входящие в структуру коридора ТРАСЕКА, позволяют осуществлять транспортировку экспортно-импортных грузов по Черному морю в следующих направлениях: порты Российской Федерации (Новороссийск, Сочи, Таганрог), Украины (Ильичевск, Одесса), Молдавии (Измаил), Болгарии (Варна), Румынии (Констанца) и Турции (Констанбул). Кроме того, через пролив Босфор имеется возможность прохода в Средиземное море с выходом на страны Средиземноморского бассейна и Скандинавию.

По территории **Азербайджанской Республики** проходит отрезок Евро-Азиатского транспортного коридора ТРАСЕКА. Исходной точкой данной магистрали является порт - железнодорожная станция г. Баку куда поступают грузы, транспортируемые по Каспийскому морю в направлении Российской Федерации (порты Астрахань, Оля), Республики Казахстан (порт Актау) и Туркменистана (порт Туркменбаши) по территориям, которых проходит продолжение данного транспортного коридора в направлении Юго-Восточной Азии, а также на Иран.

Несмотря на то, что железные дороги **Армении** имеют три выхода на Грузинскую и Азербайджанскую железные дороги и железнодорожный пограничный переход на Турцию, в силу политических факторов, Армения имеет возможность осуществлять грузоперевозки только по территории Грузии. Следует также отметить, что после открытия прямого сообщения - международного железнодорожно-паромного сообщения через Ильичевск - Паромная в порты Батуми и Поти, стала возможным доставка вагонов из стран СНГ в Армению без дополнительных погрузочно - разгрузочных работ в морских портах. На сегодня это является для Армении самым надежным транспортным коридором, связывающим страну с Россией, странами СНГ и Европы. Одновременно, для Армении транспортный коридор "Север-Юг", который проходит из Индии по территориям Ирана и России в Европу, может служить альтернативой проекту ТРАСЕКА. Поскольку Армения располагается несколько в стороне от прямого пути от портов Персидского залива к портам Каспийского моря, присоединение Республики Армения к российско-иранско-индийскому проекту означает в числе экономических целей и политическое желание проявиться сторонником складывающегося де-факто альтернативному по отношению к Шелковому пути (ТРАСЕКА) коридору "Север-Юг".

Среди стран Южного Кавказа наименьшее развитие транспортных проектов наблюдается в Армении: железная дорога Гюмри-Ниноцминда (80 км из Армении до грузинской дороги Марабда-Цалка) не построена, в настоящее время Армения больше заинтересована в иранском направлении: разработан проект строительства дороги Ереван-Ехегадзор-Капан-Мегри-Дузаль-Тебриз, которая свяжет Армению с Ираном через горные хребты Зангезура.

Анализ ситуации в странах региона ТРАСЕКА показывает, что здесь имеются большие транспортные возможности. В первую очередь расширяется освоение нефтегазовых месторождений Азербайджана, Казахстана и Туркменистана. Это один из факторов постоянного увеличения объемов перевозок грузов, связанных с этим производством. Кроме того, имеются большие резервы по освоению новых грузопотоков стран ТРАСЕКА, которые все еще движутся по альтернативным маршрутам. В-третьих, страны Центральной Азии, входящие в состав ТРАСЕКА, по мнению экспертов, обладают огромным транзитным потенциалом, связанным со стремительным экономическим развитием Китая, на долю которого сегодня приходится 50% товарооборота между Азией и Европой, маршруты ТРАСЕКА вполне могут претендовать на весомую часть этого грузопотока.

Основными приоритетами программы ТРАСЕКА до 2015 года являются, во-первых, обеспечение безопасности и сохранности перевозок – здесь по-прежнему останется актуальным институциональное и законодательное укрепление, а также повышение кадрового потенциала транспортной отрасли. Во-вторых – совершенствование транспортной инфраструктуры путем определения ключевых и жизнеспособных проектов, оптимизации использования инвестиций и их привлечения из различных источников.

### **СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:**

- [1] **Кондратьев В.Б.** Транспорт как фактор глобальной конкурентоспособности - материалы круглого стола «Транспорт и экономический рост», состоявшегося 16.06.2004 в рамках 8-го Петербургского международного экономического форума [http://www.eatc.ru/rus/doc.id\\_5561.book\\_51.php](http://www.eatc.ru/rus/doc.id_5561.book_51.php)
- [2] См. <http://www.worldbank.org>. а также Blume AM et al., (1995). The contribution of railway projects to poverty alleviation: The case of Tanzania, Frankfurt: KfW
- [3] **Генеральная Ассамблея ООН**, Доклад Генерального секретаря "Осуществление Алматинской программы действий: удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита", A/64/150, 7 августа, 2009, ст. 8-9.
- [4] **United Nations ESCAP**, Enhancing Regional Cooperation in Infrastructure Development Including That Related to Disaster Management, New York 2006, p. 25.
- [5] <http://www.traceca-org.org/ru/traseka/>