

**АЗІАТСЬКІ ПЕРСПЕКТИВИ НОВОГО БАЛТІЙСЬКО-ЧОРНОМОРСЬКОГО  
ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРУ, ЩО ПРОХОДИТЬ ЧЕРЕЗ МОРСЬКІ ПОРТИ  
КЛАЙПЕДИ, ХЕРСОНА І ТРАБЗОНА**

*01 травня 2018 року*

*На проведеній Посольством Туркменістану в Україні 27 квітня 2018 року науково-практичній конференції «Роль Туркменістану в розвитку міжнародного транзитно-транспортного співробітництва в контексті оголошеного року «Туркменістан – серце шовкового шляху», в якій взяли участь Посли та представники Посольств в Україні: Туркменістану, Литви, Білорусі, Латвії, Грузії, Афганістану, Ірану, Узбекистану, Молдови, Таджикистану, Казахстану, Киргизстану, представники вищих навчальних закладів та науки України і Туркменістану, представники дипломатичних відомств та інші високі гості, з доповіддю виступив оцінювач вищої категорії Всеукраїнської Асоціації Фахівців Оцінки, заступник голови правління Балтійсько-Чорноморського економічного форуму Володимир Макуха.*



Генеральна 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**