

ТРАНСПОРТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ГРУЗИИ В РАМКАХ ПРОГРАММЫ «ВОСТОЧНОЕ ПАРТНЁРСТВО»

Мадярбекова Айым

докторант Евразийского национального университета им. Л.Н. Гумилева, РК, г. Астана

TRANSPORT POTENTIAL OF GEORGIA IN THE FRAMEWORK OF THE EASTERN PARTNERSHIP PROGRAM

Aiym Madyarbekova

PhD student of L.N. Gumilyov Eurasian National University, Kazakhstan, Astana

Аннотация. В течение долгого времени после распада СССР главными объектами восточной политики ЕС являлись бывшие государства социалистического лагеря из Центральной и Восточной Европы, которые с самого начала объявили о своем европейском выборе и пошли по пути интеграции с европейскими структурами. В 2008 г. ЕС выступил с инициативой создания проекта «Восточное партнерство», который охватывает участие шести следующих государств: Украина, Беларусь, Молдова, Грузия, Азербайджан и Армения. Смысл проекта состоял в развитии сотрудничества со странами постсоветского пространства.

Abstract. For a long time after the collapse of the USSR, the main objects of the Eastern policy of the EU were the former states of the socialist bloc from Central and Eastern Europe, which from the very beginning announced their European choice and took the path of integration with European structures. In 2008, the EU initiated the creation of the Eastern Partnership project, which covers the participation of the following six states: Ukraine, Belarus, Moldova, Georgia, Azerbaijan and Armenia. The meaning of the project was to develop cooperation with the countries of the post-Soviet space.

Ключевые слова: Грузия; Европейский союз; Восточное партнерство; ТРАСЕКА; ТЕН-Т; транспорт; логистика.

Keywords: Georgia; European Union; Eastern Partnership; TRACECA; TEN-T transport; logistics.

В данной работе будет рассматриваться проблема транспортного потенциала Грузии в рамках Восточного партнерства. Обнаружено, что ключевым механизмом реализации транспортного потенциала Грузии в Европейском партнерстве является транспортный коридор ТРАСЕКА.

С 2004 года отношения между Европейским союзом (ЕС) и Грузией являются частью Европейской политики соседства (ЕПС), что привело к активизации отношений между обеими сторонами и увеличению присутствия ЕС в Грузии. Одной из главных целей ЕПС является поддержка демократии по всему соседству. Грузинское правительство одновременно открыто заявило о своей приверженности демократической повестке дня. Ожидается, что сочетание

этих двух субъектов, преследующих одну и ту же программу демократизации, приведет к успешному сотрудничеству в этом вопросе. Политическая эволюция после Революции роз не была однозначно позитивной в отношении демократизации, и комментаторы и аналитики ставят под сомнение тенденции к сильной президентской системе и доминированию правящей партии в парламенте.

Первоначальные оценки воздействия ЕПС в соседних странах были в целом негативными и начинались со сравнения с более ранней политикой расширения.

Этот пессимистический вердикт по сравнению с успехом расширения действительно может иметь место, но в этой статье я утверждаю, что ЕС может оказывать более рассеянное и тонкое влияние на развитие гражданского общества [2, с. 5].

ЕС попытался ответить на эту критику, представив Восточное партнерство (ВП) в 2008 году. Одной из целей этой политики было неуклонное расширение и институционализация связей с неправительственными организациями (НПО) из восточных соседей ЕС. Был создан специальный Форум гражданского общества (ФГО), призванный объединить представителей гражданского общества из ЕС и шести стран Восточного партнерства, официально признав роль гражданского общества в рамках Восточного партнерства.

Мнения о точной роли ФГО и о том, какую политику он должен проводить, сильно различаются как в институтах ЕС, так и в гражданском обществе. Это касается более широкой дискуссии о международной поддержке гражданского общества. Соппротивление внешней поддержке НПО растет среди авторитарных режимов, таких как Россия и Египет. Законы, специально направленные на донорское финансирование НПО, были использованы для того, чтобы резко ограничить пространство для маневра для НПО, финансируемых извне. Кроме того, ВП охватывает регион, пострадавший от так называемых цветных революций, где любая прямая или косвенная связь между внутренними и международными субъектами склонна привлекать пристальное внимание и критики. Взятые вместе, ФГО и политика ЕС в целом являются относительно новыми явлениями, предлагающими новое понимание продолжающихся дебатов о роли внешней поддержки гражданского общества [3, с. 7].

В последние несколько лет эта область привлекает все большее внимание в ЕС. Волны расширения в 2004 и 2007 годах привели ЕС к берегам Черного моря [3, 8 с. 10]. А ситуация с Украиной еще больше притянуло ЕС к данному региону.

Несмотря на институционализацию и ужесточение связей между Грузией и ЕС в конце 1990-х годов, ЕС оставался малоизвестным субъектом в регионе. Ответом ЕС на этот вызов является ЕПС, направленная на то, чтобы избежать создания новых разделительных линий и предложить политическую ассоциацию и более глубокую экономическую интеграцию, повышение мобильности и расширение контактов между людьми, не предлагая заинтересованным странам перспективы членства.

Первоначально три страны Южного Кавказа (Грузия, Армения, Азербайджан) не входили в ЕПС; эти три страны были включены в политику только тогда, когда ЕС столкнулся с событиями Революции роз в Грузии [9, с. 4].

Что же получила Грузия за 10 лет сближения с ЕС в рамках «Восточного Партнерства»? Сотрудничество с ЕС в рамках ВП принесло соглашение об Ассоциации с Евросоюзом сопряженное с Углублённой и Всеобъемлющей Зоной Свободной Торговли (CA/УВЗСТ; AA / DCFTA), которое вступило в силу 2016 году.

С 2009 года помощь ЕС Грузии составила более 711 млн. евро. Техническая и финансовая помощь ЕС была в основном направлена на выполнение ключевых структурных и институциональных реформ. За это время обозначился ощутимый, хотя и оставляющий желать лучшего прогресс в области образования, деловой и экономической среды, управление государственными финансами, безопасности, верховенства закона, повышение энергоэффективности, введение экологических технологии, реформировать сфер разведки и полицейского слежения, создания единого центра по анализу преступлений и т.д. [10, с. 11].

ЕС оказывает поддержку грузинским компаниям, предоставляя им финансирование, возможности для обучения и помощь в выходе на европейские рынки. С момента вступления в силу АА/DCFTA экспорт грузинских товаров на рынки Евросоюза постоянно растет, и его доля превысила 27% во всей внешней торговле Грузии, и ЕС становится крупнейшим торговым партнером Грузии [6, с. 7].

ЕПС в точности имитировала институциональную структуру процесса присоединения. Страновой доклад закладывает основу и перечисляет различные проблемы и вызовы, с которыми сталкивается страна. На основе этого разрабатывается План действий, в котором кратко излагаются приоритеты действий в различных областях политики. Первым приоритетным направлением является укрепление верховенства права, демократических институтов и уважения прав человека и основных свобод.

Несмотря на то, что это приоритетная область номер один, поддержка или продвижение гражданского общества не является частью Плана действий. Единственным примером, в котором упоминается гражданское общество, является возможность поддержки участия гражданского общества в определенных функциональных стратегиях, таких как урегулирование конфликтов или мониторинг осуществления экологической политики. Фактическое осуществление Плана действий контролируется с помощью ежегодных отчетов о ходе работы. В этом процессе участвовали только две основные заинтересованные стороны-ЕС и правительство Грузии, и организации гражданского общества не были включены в качестве партнеров или в функции мониторинга [4, с. 15].

Одним из ключевых механизмов реализации транспортного потенциала Грузии в рамках Восточного партнерства является участие в проекте Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТРАСЕКА или Средний коридор) - международный транспортный коридор, который протекает через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и далее в Турцию и страны Европы.

В целях увеличения грузопотока на Транскаспийский международный транспортный маршрут в феврале 2014 года был создан Координационный комитет по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута (далее - ТМТМ) в первоначальный состав которого вошли:

1. АО «Грузинская железная дорога»
2. ООО «Батумский морской порт»

Транспортная деятельность во всем мире осуществлялась по маршруту, называемому транспортным коридором, на протяжении всей истории. Транспортные коридоры, первоначально использовавшиеся как ориентированные на транспорт, со временем превратились в политический инструмент, способствующий региональному развитию путем укрепления транспортной инфраструктуры, особенно слаборазвитых регионов на коридорах, привлечения иностранных инвестиций и увеличения занятости за счет создания логистических центров в этих регионах. Также известный как Старый Шелковый путь, многорежимный транспортный коридор ТРАСЕКА (Евро - Кавказ-Азия), который был расширен Европейским Союзом с целью интеграции континентов Азии и Европы, соединив их через Черное море и Кавказ, считается внесшим значительный вклад в региональное развитие стран-членов, благодаря успешному строительству физической и институциональной инфраструктуры в регионах коридора.

С ускорением инфраструктурных работ в рамках проекта ТРАСЕКА в большинстве стран-участниц также наблюдается снижение средней продолжительности реализации экспорта. Грузия занимает стратегическое геополитическое положение и, уделяя особое внимание коридору Восток-Запад, который является политически более стабильным, развивает себя в качестве международного транзитного коридора.

Транспортная политика правительства Грузии формируется в рамках улучшения условий устойчивого развития транспортного сектора, интеграции в международную транспортную систему и обеспечения безопасной перевозки пассажиров и грузов. Эта ситуация отражается на экспорте, в котором транспортировка является наиболее важным вопросом [5, с. 6].

Напоминая о глобализации, ТРАСЕКА создала благоприятные условия вдоль транспортного коридора для:

- гармонизации процедур пересечения границ, смягчения визовых режимов, координации транспортной политики и транспортной правовой базы, либерализации налоговой политики, гарантирования свободной торговли, перевозок и иностранных инвестиций, а также гомогенизации транзитной и тарифной структуры;
- экономии затрат и увеличения прибыли на товарной бирже;
- обеспечения экономически эффективной и своевременной доставки грузов.

С этой целью она стремилась обойти самый сложный, затяжной и дорогостоящий транссибирский российский маршрут и заменить низкоскоростные контейнерные суда, работающие со скоростью 16 узлов или 30 км в час, современными и более скоростными контейнеровозами. Эти и другие виды мер в рамках ТРАСЕКА позволили смягчить национальные границы, снизить транзитные пошлины и устранить ущерб, причиненный грузу из-за плохих дорожных условий, упростить таможенные процедуры, снизить сборы за обработку грузов, регулировать графики перевозок, а также сократить человеческие жертвы и ущерб инфраструктуре вдоль коридора ТРАСЕКА.

Соответственно, ТРАСЕКА сохранила нетронутыми этико-моральные ценности во взаимоотношениях своих государств-партнеров, сводя на нет реалистическую веру в то, что безопасность и суверенитет "государств" выше общественных и доброжелательных размышлений.

ТРАСЕКА для Грузии имеет огромные стратегические последствия для государств-партнеров Европы и Азии. Поскольку доступ к торговым маршрутам зависит от политической обстановки и обстановки в области безопасности. ТРАСЕКА в итоге предоставит им возможность совместно защитить ее от всех видов нетрадиционных угроз безопасности. Она может беспристрастно укрепить их взаимное доверие и уверенность в том, что они решат свои проблемы путем сотрудничества, а не конфликта или войны. Эти проблемы обострились до ТРАСЕКА, но, похоже, нейтрализованы, если не закончились, в настоящее время.

Несмотря на медленный прогресс, ТРАСЕКА является идеально подходящим вариантом региональной связи для евразийских условий, чтобы объединить различные государства, народы и сообщества и связать их с более широким миром на основе нулевой суммы, помимо стратегического объединения уже существующих и будущих региональных проектов связи, запущенных Индией, США, Китаем, Афганистаном и государствами Центральной Азии для крупномасштабного транспорта, торговли и мобильности людей.

Прежде всего, он может внести значительный вклад в возрождение древнего Шелкового пути между Азией и Европой и миром за ее пределами.

В Грузии, являясь страной, входящей в ТРАСЕКА, имеющей стратегическое положение, особенно обращает на себя внимание сокращение периода реализации экспорта. Одной из наиболее важных причин этого является то, что Грузия, будучи особенно транзитной страной на нефтепроводе, сыграла большую роль после ТРАСЕКА.

ТРАСЕКА в значительной степени представляет собой модель "регионализации" или региональной экономической интеграции. Несомненно, ТРАСЕКА материализовалась благодаря политическому признанию правительствами государств-партнеров.

Это свидетельствует о том, что невозможно представить более широкую региональную экономическую координацию без политического взаимопонимания между странами-партнерами. Данная взаимосвязь настолько глубока, что ТРАСЕКА иногда кажется скорее "регионализмом", чем "регионализацией". Поэтому, безусловно, политико-экономические траектории взаимозависимы в контексте ТРАСЕКА.

Однако в данном случае роль ЕС становится решающей и чрезмерной. Когда страны Кавказа, включенные в ТРАСЕКА, сравниваются с другими странами, они занимают нижние строчки по показателям экспорта и эффективности логистики.

Однако с завершением запланированных инфраструктурных проектов ожидается, что эти страны станут важным транзитным регионом на соединении Европа-Азия и получают увеличение доходов от международной торговли и туризма. Следовательно, путем увеличения занятости с притоком иностранного капитала, по оценкам, региональное развитие будет реализовано в этих странах в ближайшие годы [7, с. 5].

С точки зрения восприятия, отношения ЕС-ТРАСЕКА символизируют различные концепции региональной интеграции.

Хотя их влияние варьируется, все же модель "регионализации" или "неолиберализма" преобладает в указанных отношениях. Тем не менее, их влияние в совокупности превратилось в комбинацию нескольких моделей вместе взятых.

В реальной политике продукт ЕС, ТРАСЕКА, активировал "экономическое сообщество" государств, в остальном враждебных друг другу, и изменил их стереотипы с взаимного соперничества на сотрудничество, независимо от того, что их "головоломка любви и ненависти" скрытно существует до сих пор. Их взаимные конфликты могут возобновиться в случае провала проекта, банкротства ЕС или разворота в зависимости от того, что произойдет раньше. Желательно, чтобы ЕС постоянно выступал посредником в разрешении конфликтов между государствами-партнерами. В противном случае весь дух региональной связи между железнодорожными и автомобильными перевозками будет размыт и поддержит идею о том, что "регионализм" должен предшествовать "регионализации" или что политическая стабильность является необходимым условием для межгосударственного экономического сотрудничества. ЕС также желает расширить масштабы проекта за пределы государств как Восточного партнерства, так и Центральной Азии до Южной и Юго-Восточной Азии для обеспечения экономического баланса между его сильными и слабыми партнерами, а также устойчивости ТРАСЕКА и сотрудничества с новой стратегией подключения ЕС-Азия.

В остальном ТРАСЕКА преуспевает, даже если и медленно, в объединении Европы, Кавказа и Центральной Азии, не выходя за рамки национального суверенитета. Огромная инфраструктура создана для расширения транспорта, торговли, перевозок и инвестиций, что является предвестником социально-экономической, культурной и географической интеграции народов и общин, находящихся на периферии с 1993 года [6, с. 15].

Новый план подключения ЕС-Азия призван стимулировать эффективность ТРАСЕКА, поскольку существующие и предстоящие флагманские проекты ЕС имеют много общего для благополучия Евразии в целом.

Трансевропейская транспортная сеть - TEN-T следующая транспортная политика ЕС, которая подразумевает за полчаса доехать с западной части Европы на восточную часть. Данная программа рассчитана до 2030 года и имеет как краткосрочные, так и долгосрочные проекты по реконструкции и созданию новых сетей, железнодорожных путей, водных путей, морских маршрутов и портов, логистических центров, терминалов и аэропортов по европейскому континенту.

Конечная цель состоит в том, чтобы ликвидировать пробелы, устранить узкие места и технические барьеры, а также укрепить социальную, экономическую и территориальную сплоченность в ЕС.

Расширение транспортных связей как внутри региона Восточного партнерства, так и между регионом Восточного партнерства и ЕС может способствовать экономическому росту и созданию рабочих мест для граждан. Улучшение транспортных связей обеспечит более широкий доступ к основным услугам и рынкам, повысит устойчивость и снизит уязвимость к потрясениям.

Этот Ориентировочный План инвестиционных действий на десять лет был составлен при поддержке Всемирного банка в сотрудничестве с шестью странами Восточного партнерства и представителями гражданского общества. План предназначен для оказания помощи лицам, принимающим решения, в определении приоритетов стратегических инвестиций в транспортную инфраструктуру с целью завершения сети TEN-T, определенной в Совместной

декларации саммита Восточного партнерства в качестве одного из 20 результатов на 2020 год.

Реализация этого амбициозного плана потребует качественной подготовки проекта для обеспечения готовности и увеличения потенциала поглощения, что остается ключевым ограничением для инвестиций во многих странах Восточного партнерства.

План также призван подчеркнуть важность компонентов безопасности дорожного движения и цифровых решений в новых проектах и привести стандарты проектирования в соответствие с текущей практикой ЕС.

Необходимо отметить, о новом инвестиционно-экономическом плане ЕС для стран Восточного партнерства для каждой из стран по отдельности. Для Грузии же согласно данному проекту выделены 5 флагманских проектов, среди которых есть отдельный пункт касательно транспортного направления. Этот пункт подразумевает транспортное сообщение через Черное море, которое дает возможность установить необходимые связи со странами ЕС, что в свою очередь укрепит место Грузии в качестве моста между Европой и Азией. Сумма, планируемая для выделения в размере 100 млн. Евро говорит о важности этого проекта.

Список литературы:

1. Asatiani Rozeta The phenomenon of globalization and its influence on national economies (a case Study of Georgia) // The Caucasus & Globalization. – 2017. – №3.
2. Влах В. К. Проект «Восточное партнерство»: проблемы и перспективы развития на современном этапе // Власть. 2017. – №2.
3. Кукарцева М. А., Рябов Е. А. "Восточное партнерство" и перспективы расширения Евросоюза // Научно-аналитический журнал Обозреватель-Observer. – 2014. – №. 3. – С. 29-39.
4. Kaw M. A. Theorizing EU-TRACECA Relationship in Eurasian Context //Strategic Analysis. – 2019. – Т. 43. – №. 5. – С. 418-434.
5. Kanbolat H. The Railway Network Between Turkey and the Caucasus // Insight Turkey. – 2018. – С. 120-128.
6. Keser H. Y. Importance of Transport Corridors in Regional Development: The Case of TRACECA // Sosyoekonomi. – 2016. – Т. 23. – №. 24. – С. 163-182.
7. Lavrelashvili T. Resilience-building in Georgia, Moldova and Ukraine: Towards a tailored regional approach from the EU // European View. – 2018. – Т. 17. – №. 2. – С. 189-196.
8. Моцик А. Восточное партнерство – дополнительный шанс на сближение с ЕС. 2019. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://gazeta.zn.ua/POLITICS/vostochnoe_partnerstvo_dopolnitelnyy_shans_na_sblichenie_s_es.html#article (дата обращения : 20.03.2023).
9. Сергунин А. А. «Восточное партнерство»: вызов российской дипломатии в Восточной Европе // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: Лингвистика и межкультурная коммуникация. – 2018. – №. 1.
10. Стрелков А. Восточное партнерство: первые результаты. 2018. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.perspektivy.info/oykumena/krug/vostochnoje_partnerstvo_pervyje_rezultaty (дата обращения : 22.03.2023).