

УДК 338.48(100)(075.8)

## ОПЫТ СРЕДИЗЕМНОМОРСКО-ЧЕРНОМОРСКИХ СТРАН В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

**МОСКОВКИН В. М.**

*доктор географических наук*

**БАДЕР ЭДДИН АЛЬХАДИД**

*аспирант*

**БАЛАКИН К. М.**

*магистрант*

**Белгород (Россия)**

Обычно с наступлением очередного кризиса, политики и эксперты начинают говорить о необходимости развития транспортной инфраструктуры, ссылаясь на прежний опыт стран и регионов мира, переживших такой кризис. Поэтому мы обратимся к опыту средиземноморских и черноморских стран, которые задолго до наступления последнего кризиса начали реализовывать масштабные транспортно-инфраструктурные проекты в своих регионах.

Для развития транспортной инфраструктуры в странах средиземноморского партнёрства с ЕС (Mediterranean Association Agreement, MEDA) Европейской комиссией был запущен Евро-средиземноморский транспортный проект (Euro Mediterranean Transport Project, ЕМТР)<sup>1</sup>, целью которого является создание мощной сети средиземноморской транспортной инфраструктуры (Mediterranean Transport Infrastructure Network, MTIN).

Процесс оценивания проектов нацелен на идентификацию тех из них (на основе проведения предпроектных исследований), которые в случае реализации позволят значительно усилить MTIN.

Для того, чтобы поддержать общие цели MTIN, проект на начальной стадии отбора должен, по мнению его администрации удовлетворить следующим критериям:

1) *Цели первого уровня:* поддержка торговли между регионами MEDA и ЕС, а также взаимной торговли в регионе стран MEDA;

<sup>1</sup> <http://www.euromedtransport.org/>

2) Цели второго уровня: финансовая стабильность, формальная интеграция, национальные промышленные цели, развитие туризма и сокращение воздействия на окружающую среду;

3) Капитальные затраты проекта должны быть не менее 20 млн евро (исключая закупку оборудования).

На конец 2009 года было выполнено девять предпроектных исследований, отчёты по которым размещены на сайте ЕМТР.

1) PFS01 – Повышение технических возможностей железнодорожного соединения с портом Думьят (Египет);

2) PFS02 – Контейнерный терминал для порта Мохаммедия (Марокко);

3) PFS03 – Электрификация железной дороги: Кайсери (Богазкопру)- Улукисла- Йенице – Мерсин Адана- Русахинили (Топраккале) (Турция);

4) PFS04 – Грузовой хаб аэропорта Амман (Иордания);

5) PFS05 – Повышение технических возможностей автомобильной дороги от Алеппо до Эль-Ярибия на границе с Ираком (Сирия);

6) PFS06 – Повышение технических возможностей автомобильного участка: Касабланка – Рабат (Марокко);

7) PFS07 – Новое прибрежное международное соединение Аннаба (Алжир)- Табарка (Тунис);

8) PFS08 – Исследование автомобильного движения на участке Хайфа- Бейн-Шеан с будущим продлением до Ирака через Иорданию;

9) PFS09 – Предполагаемое новое транспортное соединение Ливан-Сирия (Арида)

На сайте ЕМТР размещены две карты, датированные октябрём 2005 года, на которых показаны отобранные инфраструктурные проекты (первая карта – автомобильные дороги и аэропорты, вторая карта – железные дороги и морские порты). Количественную информацию по этим проектам мы представили в виде матрицы (табл. 1), которой при желании можно придать гиперссылочный (интерактивный) характер, с показом перечней и профилей проектов.

Как видим из табл. 1, наибольшее количество проектов было отобрано для Турции (30), Марокко (28) и Сирии (25), среди типов проектов преобладают проекты для развития сети морских (70) и воздушных (50) портов. Отсюда следует, что важнейшей целью развития МТИН является вовлечение стран MEDA в транспортные евро-средиземноморские грузопассажирские перевозки, а уже потом развитие афро-азиатских наземных перевозок. Помимо матрицы проектов транспортной инфраструктуры стран MEDA (табл. 1) может быть построена аналогичная матрица для уже функционирующей инфраструктуры. Табличные данные ЕМТР позволяют это сделать. Все элементы (объекты) транспортной инфраструктуры имеют здесь специальную кодировку и им соотнесены их количественные характеристики (например, длины и тип участков объектов линейной транспортной инфраструктуры).

Дадим содержательный обзор проектов, вошедших в вышеуказанную матрицу (табл. 1).

Алжир представлен единственным проектом в области развития автодорожной инфраструктуры, который связан с проектированием

Таблица 1

Матрица евро-средиземноморских инфраструктурных транспортных проектов.

Страна	Автомобильные дороги	Железные дороги	Воздушные порты и терминалы	Морские порты и терминалы	Всего
Алжир	1	3	6	2	12
Кипр	1	0	2	5	8
Египет	9	4	5	6	24
Израиль	5	2	3	1	11
Иордания	3	4	3	5	15
Ливан	2	1	2	6	11
Мальта	2	1	5	5	13
Марокко	6	9	5	8	28
Палестина	6	2	2	3	13
Сирия	5	7	5	8	25
Тунис	3	3	5	10	21
Турция	5	7	7	11	30
<b>Всего</b>	<b>48</b>	<b>43</b>	<b>50</b>	<b>70</b>	<b>211</b>

автомобильного магрибского коридора (1300 км): East-West Magrib Motorway (восточно-западная магрибская автострада). В настоящее время построено 200 км этой автомагистрали.

Алжир представлен тремя проектами по созданию новых терминалов в аэропортах Алжир, Константина и Джанет, а так же тремя проектами по расширению существующих терминалов в аэропортах Аннаба, Джартия и Таманрассет. Железнодорожные проекты Алжира связаны с общей модернизацией железнодорожных сетей (удаление узкоколейных участков), созданием железнодорожной ветки к морскому порту Дженджене и новой сети железнодорожных соединений между Махдия (Тунис) и Мсила (Алжир).

Проекты по развитию морской транспортной инфраструктуры Алжира представлены двумя проектами по созданию регионального мультимодального транспортного центра в порту Дженджене и повышению технических характеристик порта Алжир.

**Кипр** представлен проектом нового автомобильного соединения с аэропортом Лимассол и двумя проектами по замене аэронавигационного оборудования и расширения подъездных путей к аэропортам Ларнака и Пафос. Морские инфраструктурные проекты этой страны связаны с созданием пассажирского и контейнерного терминалов в гавани Лимассол, реконструкцией старого порта Лимассол, усовершенствованием морского порта Ларнака и созданием Морского обучающего центра (аккредитованного International Ship and Port Facility Security (ISPS)).

**Египет** представлен девятью проектами в области развития автомобильной инфраструктуры, три из которых связаны с повышением технических характеристик дорог с двумя проезжими частями: Бир-Эль; Абд-Рафах; Зафран-Эль Аин Сокхна; туннель Ахмед Хамди-Накхл-Таба. Остальные проекты связаны с усовершенствованием дороги Исмаилия – Порт Саид, созданием автомобильного соединения Шарм-Эль-Шейх – Рас Садр-Тау, созданием автомобильного туннеля под Суэцким каналом, дорожного соединения Каир-Суэц, автодороги Каир-Александрия-Матрух стандарта автострады и автомагистрали со сквозным движением Александрия-Каир, идущей параллельно (севернее) Desert Road (Дорога в пустыне).

Два проекта ориентированы на строительство новых пассажирских терминалов в аэропортах Шарм Эль Шейха и Луксора, другие проекты связаны с расширением аэропорта Хургады, строительством третьего терминала и подъездного пути для аэропорта Каир и созданием интермодальных мощностей и свободной зоны для Александрии, Эль Амери и Борг Эль Араб.

Четыре железнодорожных проекта для Египта связаны с модернизацией систем сигнализации и связи на участках Думьят – Эль-Мансура и Каир-Асьют (соотношение Каир-Асуан), повышением технических характеристик железнодорожной линии Самия-Эль Салум, направленной к ливийской границе, созданием железнодорожного соединения Эль Ариш-Рафах.

Три проекта по развитию инфраструктуры морских портов в Египте связаны с развитием Порт Саида (его расширение на восток, создания терминалов для экспорта сжиженного газа и зерна), остальные три проекта – с углублением порта Аин Сокхна, реконструкцией порта Эль Ариш и усовершенствованием александрийского порта.

**Израиль** представлен пятью проектами в области развития автомобильной инфраструктуры (усовершенствование транспортных сообщений: Тель-Авив-Иерусалим-Амман; Хайфа-Ирбид-Эс Сафави; создание приграничных пересечений, наземного коридора Север-Юг (маршрут 90), и создание восточно-западных второстепенных дорог), тремя проектами в области развития инфраструктуры аэропортов (преобразование аэропорта города Хайфа в международный аэропорт, создание нового аэропорта Эйлат), создание временного пассажирского терминала для аэропорта Эйлат), двумя проектами в области развития железнодорожной инфраструктуры (создание железнодорожной ветки к иорданской границе: Хайфа-Бет Шеан; создание железнодорожного соединения Хар Тзин к иорданской границе) и одним проектом в области развития инфраструктуры морских портов (развитие порта Хайфа).

**Иордания** представлена тремя проектами в области развития автомобильной инфраструктуры (усовершенствование дороги, расположенной к югу от Ирбида и связанной с Западным берегом реки Иордан; создание западной кольцевой дороги для Аммана (Amman Ring Road West); создание шоссе с разделительной средней полосой для последнего участка Национальной дороги), тремя проектами в области развития инфраструктуры аэропортов (создание новых грузовых мощностей, а также нового пассажирского терминала и автомобильной парковки для аэропорта Амман Марка; расширение и усовершенствование пассажирского терминала для аэропорта Amman Queen Alya), четырьмя проектами в области развития инфраструктуры (создание железнодорожного соединения между Amman CBD (Central Business District) и Queen Alya Airport, создание железнодорожного соединения Север-Юг к внутреннему морскому порту (inland port); усовершенство-

вание железнодорожных веток Амман-Акаба и Амман-сирийская граница, с переводом их на стандартную колею) и пятью проектами в области развития инфраструктур морских портов (обеспечение мощностями для приёма нефти и воды; создание системы мониторинга и слежения за движением судов; перемещение фосфатного причала для порта Акаба; расширение контейнерного терминала для порта Акаба).

**Ливан** представлен двумя проектами по строительству автомобильных дорог от Триполи до сирийской границы и от Бейрута до долины Бекка (Bekka Valley), двумя проектами по развитию грузового центра аэропорта Клайт и поставке нового радара и АСТ-оборудования (интеграция с европейской АСТ), одним проектом по строительству железнодорожных подъездных путей к морскому порту Бейрут и шестью проектами по развитию инфраструктуры морских портов (строительство железнодорожных подъездных путей и усовершенствование систем управления гидравлическими сооружениями для порта Триполи, создание зоны свободной торговли для порта Триполи и проект его модернизации, создание нефтяных и топливных хранилищ для порта Бейрут, создание круизного терминала для порта Бейрут и усовершенствование подхода к нему).

**Мальта** представлена двумя автодорожными проектами, связанными с созданием соединения между Марсаклок и Валлеттой и улучшением автомобильного сообщения между Валлеттой и Киркевва. Пять проектов связано с развитием аэропорта Лука: перенос освещённых взлётно-посадочных полос и реконструкция бетонированных площадок, строительство нового грузового терминала, усовершенствование подъездной дороги для движения такси, создание интермодального узла: аэропорт Лука-Средиземноморский (бизнес-парк). Один проект рельсового фуникулёра соединяющего порт Валлетта с CBD (Central Business District) и пять других проектов связаны с развитием инфраструктуры морских портов (развитие портов Валлетта и Марсаклок)

Автодорожные проекты **Марокко** связаны со строительством различных участков магистральной автострады (четыре проекта), новой дороги, соединяющей Асила с новым морским портом Танжер и трёхполосной автострады Рабат-Касабланка. Пять проектов по развитию инфраструктуры аэропортов связаны с развитием аэропортов Мохамед 5 Касабланка (три проекта), Танжер и Марракеш.

Марокко представлено семью проектами по развитию железнодорожной инфраструктуры: железнодорожное соединение с новым кон-

тейнерным портом Танжер, железнодорожное соединение от Касабланки через Уджда к порту Надор, удлинение железнодорожных веток Марракеш-Агадир и Агадир-Юг, укорочение железнодорожного сообщения от Касабланки до Танжера, платформа для перегрузки товаров: Касабланка-Фес-Марракеш, высокоскоростная железнодорожная магистраль Касабланка-Марракеш-Агадир, удвоение и электрификация железнодорожной линии Фес-Уджда, а также восьмью проектами по развитию инфраструктуры морских портов (создание контейнерного и нефтяного терминалов в порту Мохаммеда, создание волнолома и углубление порта Мохаммеда, коммерциализация причалов в порту Агадир, создание новых терминалов в портах Эль Джорф-Ласфар и Надор, развитие порта Джебха и улучшение доступа к порту Касабланка)

Шесть автодорожных проектов **Палестины** связаны с усовершенствованием автомобильного сообщения Тель-Авив-Иерусалим-Амман, строительством и улучшением Прибрежной дороги (Coastle Road), строительством безопасного автомобильного коридора Сектор Газа-Западный берег реки Иордан (West Bank), строительством и реконструкцией дороги №4, строительством скоростной автотрассы Западный берег реки Иордан-Север-Юг, реконструкцией Международного приграничного пересечения (International Border Crossing).

Два проекта связаны, соответственно, с реконструкцией и строительством международных аэропортов в Секторе Газа и Западном берегу реки Иордан.

Два железнодорожных проекта связаны со строительством Восточно-Средиземноморской железной дороги на участке Западный берег реки Иордан-Сектор Газа и возобновлением проекта создания облегчённой железной дороги в Секторе Газа (Gaza Light Rail).

Три проекта по развитию инфраструктуры морских портов связаны с реконструкцией порта в Секторе Газа, строительством нового порта к югу от существующего в Секторе Газа и реконструкцией рыбной верфи в Секторе Газа.

**Сирия** представлена пятью автодорожными проектами, связанными со строительством соединения и другими усовершенствованиями для обводной дороги города Хомса, завершением строительства кольцевой дороги для Дамаска (юго-западный квадрант, обслуживающий обводной участок международного движения), строительством автострады на принципах BOT (build, operate, transfer) на участках от турецкой до иорданской границы, Тартус-Эль Танф-иракская граница, Дамаск-Эль Танф.

Пять проектов по развитию сирийской инфраструктуры аэропортов связаны с преобразованием аэропорта Камишли в международный аэропорт (удлинение подъездных путей, улучшение покрытий), удлинением подъездных путей для аэропорта Пальмира, созданием новых международных аэропортов в Хомсе и Аль Хасеке, реконструкцией аэропорта Эль Мазза (городской аэропорт Дамаска).

Семь железнодорожных проектов связаны с усовершенствованием ускоренного сообщения между Алеппо и турецкой границей, Латакией и Алеппо, реконструкцией железнодорожных путей (переход на стандартную колею) на участках Дамаск-Бейрут и Дамаск-иорданская граница, усовершенствованием железнодорожного сообщения Тартус-Хомс-Тадмор, строительством новых железнодорожных линий центр-Дамаск-аэропорт-Дамаск, Тадмор-Дейр-эз-Зор.

Восемь проектов были связаны с модернизацией порта Латакия (5 проектов) и Тартус (3 проекта).

Три **тунисских** автодорожных проекта связаны со строительством трёх участков магрибской автомагистрали: Сфакс-Габес (135 км), Габес – ливийская граница (200 км), Баджа – алжирская граница, пять проектов по развитию инфраструктуры аэропортов связаны с расширением пассажирского терминала аэропорта Тунис, реконструкцией аэропорта Сфакс, удлинением подъездных путей аэропорта Монастир, расширением маршрутов такси для аэропорта Джерба-Джарджис, строительство аэропорта Centre Est. Три тунисских железнодорожных проекта связаны с модернизацией и удвоением железнодорожных путей на участках Тунис-Сус (связь с проектируемым аэропортом Centre Est) и Сус-Сфакс-Габес, а также продлением железнодорожных путей от Габес до ливийской границы. Шесть тунисских проектов по развитию инфраструктуры морских портов связаны со строительством нового крупного терминала Ла Гулет, разработкой технических требований для проведения подготовительных работ в портах Сфакс и Габес, технической помощью в предоставлении инструментов по оценке проектов, предложениями по развитию круизных и туристических мощностей в портах Бизерта и Сус, разработкой обучающей программы для операторов по торгово-морскому и портовому менеджменту, созданием системы контроля за загрязнением в тунисских портах.

**Турция** представлена пятью автодорожными проектами (удвоения проезжих полос на участках Анкара-Позанты, Гереде-Мерзифон, Ипсала (граница)-Кинали, Санлиурфа-Силопи и улучшения автодорожного сообщения

между Южной Анатолией и Сирией), семью проектами в области развития инфраструктуры аэропортов (создание новых пассажирских терминалов в аэропортах Эссербога, Измира и Даламана, модернизация аэропортов Газиантеп и Элязыг, строительство новых подъездных путей к аэропорту Анталия и завершение работ по строительству GAP (Grupo Aeroportuario del Pacífico) – аэропорта около города Урфа), шестью железнодорожными проектами (строительство нового железнодорожного соединения с промышленным центром Бурса, создание высокоскоростной линии между Стамбулом и Анкарой, электрификация и удвоение железнодорожных путей между Анкарой и Кайсери, строительство новой железной дороги между Анкарой и Сивасом, усовершенствование и электрификация железнодорожных путей к югу от Кайсери вплоть до границы с Сирией, строительство железнодорожных дорог Карс-Тбилиси, Стамбул-Керкезкой-болгарская граница) и одиннадцатью проектами в области развития инфраструктуры морских портов (создание новых контейнерных терминалов в портах Деринсе, Немрут, Мерсин и Искендерун, расширение и реконструкция портов Измир, Деринсе и Гидерпаша, строительство контейнерных причалов и хранилищ в порту Исдемир, внедрение компьютерных систем для TCCD (Total Call Connection Delay) турецких портов, строительство новых портов Филиос и Кандарли. Таким образом, мы кратко охарактеризовали все 211 транспортных инфраструктурных проектов в Средиземноморье, которые запущены Европейской Комиссией.

**Р**азвивая транспортную инфраструктуру ближайших стран соседей Африки и Азии, Евросоюз преследует, в первую очередь, свои интересы, стремясь подготовить почву для кардинального ускорения потоков сырья, товаров, услуг, рабочей силы и туристов в условиях глобализации. Это хороший пример для России, показывающий, как ей следует действовать на всём пространстве стратегических интересов бывшего СССР, не заикливаясь, исключительно, на экспансии своих трубопроводных сетей.

Предлагаемая нами электронная гиперссылочная матрица для проектируемой и действующей транспортной инфраструктуры, а также альтернативный метод её показа с помощью ГИС-технологий на картосхемах, реализованный в рамках ЕМТР, позволяют построить некий модельный каркас транспортной инфраструктуры, необходимый для дальнейшего бенчмаркинга и моделирования и который должен быть сопряжён с логистикой товарных

потоков. В рамках проекта ЕМРТ это, в первом приближении, реализуется в виде разной толщины криволинейных линий, показывающих движение грузопотоков вдоль международных коридоров или с помощью матриц взаимных товарных потоков между странами и регионами. В то же время в этом проекте мало уделено внимания механизмам и инструментам создания международных транспортных коридоров, мерам государственной поддержки и экономическому обоснованию их создания, а также формам участия в них.

**В**се эти вопросы были хорошо проработаны в другом проекте - «Логистика товарных потоков» (Trade Logistics)<sup>2</sup> региона Организации Черноморского Экономического Сотрудничества (ОЧЭС). Этот опыт целесообразно использовать в ЕМРТ. Вместо термина «международный транспортный коридор» в проекте ОЧЭС используется термин «логистический инфраструктурный коридор (ЛИК)». Основные формализованные результаты этого проекта можно свободно перенести и на регион стран MEDA, имея в виду, что многие ЛИК стран MEDA плавно переходят в ЛИК стран ОЧЭС через Эгейское море, турецкие проливы и материковую часть Турции. При этом следует иметь в виду, что Турция входит как в ОЧЭС, так и в MEDA.

В проекте ОЧЭС сформулированы пять основных положений по созданию ЛИК, которые могут быть перенесены и на регион MEDA.

1. Формы участия держателей транспортной и логистической инфраструктуры, а также поставщиков соответствующих услуг в создании ЛИК:

1.1. Информационная и экспертная поддержка при разработке оптимальных консолидирующих маршрутов.

1.2. Информационная и экспертная поддержка при проектировании объёмов, структуры и территориального распределения предложения транспортных и логистических услуг в ЛИК.

1.3. Согласование планов продаж собственных услуг и развития собственной инфраструктуры с планами создания ЛИК<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> <http://www.tradelog.ru/>

<sup>3</sup> В части обеспечения соответствия структуры объёма и территориального распределения предложения услуг в ЛИК структуре, объёму и территориальному распределению планируемого спроса, а также в части обеспечения максимальной эффективности взаимодействия поставщиков различных услуг в ЛИК при обслуживании товарных потоков на условиях «от двери до двери», «всё включено» и «точно в срок».

1.4. Согласование планов интеграции собственной инфраструктуры в глобальные логистические цепи с планами интеграции в эти цепи ЛИК.

2. Основные элементы экономического обоснования создания ЛИК:

2.1. Оценка инвестиционной привлекательности транспортной и логистической инфраструктуры в рамках ЛИК (инвестиционной ёмкости, уровня рисков, доходности, сроков окупаемости и др.).

2.2. Разработка мер по инвестиционной привлекательности ЛИК.

2.3. Привлечение к подготовке экономического обоснования поставщиков товаров, держателей транспортной и логистической инфраструктуры, инвесторов, разработчиков и др.

2.4. Использование в качестве основы экономического обоснования объёмов спроса на транспортные и логистические услуги в ЛИК, а также цен на эти услуги, предварительно согласованных с потребителями и поставщиками товаров, намеренными использовать ЛИК.

3. Необходимые меры государственной поддержки создания ЛИК:

3.1. Обеспечение инвестиционной привлекательности создания ЛИК путем организации разработки их экономического обоснования, включая нормативно-правовую поддержку, финансирование, а также содействие в привлечении к разработке обоснования поставщиков товаров, держателей транспортной и логистической инфраструктуры, инвесторов и т. д.

3.2. Повышение инвестиционной привлекательности проектов строительства и модернизации объектов транспортной и логистической инфраструктуры в ЛИК методами налогового регулирования, включая введение режимов Особых экономических зон, а также путем прямых государственных инвестиций в развитие объектов, являющихся государственной собственностью.

3.3. Повышение привлекательности ЛИК для поставщиков товаров за счет повышения конкурентоспособности транспортных и логистических услуг в указанных коридорах методами тарифного и налогового регулирования.

3.4. Повышение привлекательности ЛИК для поставщиков товаров за счет оптимизации условий интеграции указанных коридоров в глобальные логистические цепи методами внешнеэкономической политики, а также методами тарифного и налогового регулирования.

3.5. Повышение привлекательности ЛИК для поставщиков товаров за счет оптимизации процедур таможенного и других видов контроля поставок товаров в рамках указанных коридоров.

3.6. Повышение привлекательности ЛИК для инвесторов и поставщиков товаров за счет государственных гарантий, как на период создания указанных коридоров, так и на период их эксплуатации.

#### 4. Механизмы создания ЛИК:

4.1. Нормативно-правовое обеспечение и утверждения статуса Проекта создания ЛИК с использованием опыта соглашений о международных транспортных коридорах.

4.2. Разработка экономического обоснования создания ЛИК с использованием опыта профильных органов власти стран ОЧЭС.

4.3. Разработка, согласование и утверждение мер по повышению конкурентоспособности ЛИК, а также планов реализации этих мер с использованием опыта профильных министерств стран – членов ОЧЭС в области разработки и реализации целевых программ.

4.4. Формирование консорциумов хозяйствующих субъектов в рамках проектирования, создания и эксплуатации отдельных ЛИК, а также организация их взаимодействия с государственными и межгосударственными структурами на основе использования опыта координационных советов международных транспортных коридоров.

#### 5. Инструменты создания ЛИК:

5.1. Рабочая группа ОЧЭС по логистическим инфраструктурным коридорам координирует на межгосударственном и международном уровне деятельность государственных струк-

тур, хозяйствующих субъектов и общественных организаций в рамках создания ЛИК.

5.2. Национальные рабочие группы под эгидой министерств транспорта стран – членов ОЧЭС координируют на государственном и национальном уровне деятельность органов государственной власти своих стран, хозяйствующих субъектов и общественных организаций в рамках создания ЛИК.

5.3. Координационные советы отдельных ЛИК формируются из представителей поставщиков товаров, держателей транспортной и логистической инфраструктуры, логистических компаний, инвесторов и разработчиков, проектировщиков и строителей, а также государственных и межгосударственных структур, заинтересованных в создании отдельных ЛИК.

Отметим, что в разработках этих положений для ОЧЭС важную роль сыграл Минтранс России, основываясь на опыте реализации ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002 – 2010 годы)»

В заключение отметим, что проекты MECA и ОЧЭС носят взаимодополняемый характер, так как первый направлен на развитие транспортной инфраструктуры, а второй – на логистику товарных потоков, при этом взаимный трансфер знаний, полученных в результате реализации этих проектов, может быть осуществлён через Турцию, которая входит в оба рассматриваемых региона и претендует на роль лидера в Черноморско-Средиземноморском регионе. ■