

Conectarea Mării Negre și a Caucazului de Sud

19 martie 2021

Actorii regionali trebuie să colaboreze pentru a maximiza potențialul de conectivitate comercială sporită între Europa și Asia Centrală mai largă de-a lungul Mării Negre și din Caucazul de Sud. Statele Unite și Uniunea Europeană ar trebui să le sprijine.

Mediul geopolitic tensionat din regiunea Mării Negre, cauzat de acțiuni agresive rusești împotriva vecinilor săi suverani, a dus la un răspuns occidental lent, dar în creștere treptată.

Există o prezență militară NATO mai mare în Marea Neagră, susținută de o infrastructură îmbunătățită. Dar echilibrarea influenței rusești în regiunea Mării Negre necesită nu numai implementarea aliaților NATO, ci și dezvoltarea interdependenței, comerțului și tranzitului. Deși securitatea este crucială, este important să subliniem că Marea Neagră rămâne o poartă economică esențială către toate țările de coastă și alte țări fără ieșire la mare, din Europa de Est până în Asia Centrală.

Marea Neagră este un port comercial important și pentru Federația Rusă. Rusia este legată de Turcia prin două conducte de gaze naturale submarine, Blue Stream și Turkstream, care sunt capabile să transporte până la 47 de miliarde de metri cubi de gaze naturale – un sfert din totalul exporturilor rusești. Novorossiysk este un port comercial major pentru petrol, produse petroliere, cereale, minerale și alte articole de export, care este esențial pentru continuarea economiei rusești. Toate acestea înseamnă că stabilitatea în Marea Neagră rămâne o prioritate majoră pentru interesele economice ale Rusiei. Dar anexarea Crimeei și ocuparea a două regiuni din Georgia, care a fost amplificată de amenințările constante cu care se confruntă aceste țări, nu au ajutat la stabilitatea regiunii.

Este clar că Marea Neagră ar putea juca un rol mai mare în schimburile comerciale dintre Asia și Europa prin Caucazul de Sud, dacă ar exista atât elemente de infrastructură dură cât și moale pentru a sprijini creșterea volumelor de tranzit, reducând în același timp costurile de transport.

READ Moody's: guvernul român. A oferit cel mai slab sprijin financiar din regiune în 2020

Comerțul Chinei cu Europa crește pe uscat, dar marea majoritate a comerțului dintre Uniunea Europeană și China călătorește în continuare pe căi maritime, termenele de livrare depășind 40 de zile. Opțiunile de livrare relativ mai rapide sunt din ce în ce mai necesare pentru mărfurile cu o durată de viață mai scurtă. Peste 12.000 de trenuri au expedit peste 1 milion de TEU între China și Europa în 2020, adăugând presiune la costul transportului feroviar prin sistemul feroviar rus.

Coridorul din Caucazul de Sud ar putea atrage o parte din această marfă din vestul Chinei, oferind condiții comerciale competitive. Expedierile de testare din China către porturile Georgiei de pe Marea Neagră au arătat că acest coridor ar putea fi un concurent în momentul livrării pe piețele europene. Există, de asemenea, un potențial în creștere pentru conectarea regiunii la subcontinentul indian și Afganistan pentru comerțul cu Europa.

Comerțul peste Marea Neagră a primit un impuls suplimentar prin Inițiativa Uniunii Europene Three Seas (3SI), care este concepută pentru a facilita dezvoltarea infrastructurii care conectează regiunile Adriaticii, Baltică și Mării Negre.

3SI își propune să încurajeze cooperarea pentru dezvoltarea infrastructurii în sectoarele energetic, de transport și digital din douăsprezece state membre ale Uniunii Europene în jurul și între Marea Baltică, Marea Neagră și Marea Adriatică: Austria, Bulgaria, Croația, Cehia, Estonia, Ungaria, Letonia, Lituania, Polonia, România, Slovacia și Slovenia.

Ideea principală a 3SI este să promoveze comunicarea inteligentă, durabilă și bazată pe inovare între țări și să rupă moștenirea de zeci de ani a epocii post-al doilea război mondial în Europa Centrală și de Est, când aproape toată dezvoltarea infrastructurii din regiune a fost legată de infrastructura sovietică, asigurând adoptarea energiei și a infrastructurii pe Rusia.

Inițiativa vizează noi investiții, creștere economică și securitate energetică, prin sprijinirea proiectelor de infrastructură, a energiei și a interconectării digitale, cu scopul final de a consolida securitatea țărilor participante și integrarea cu restul Europei. În timp ce Ucraina, Turcia, Azerbaidjanul și Georgia nu sunt incluse în 3SI, ele vor beneficia de o conectivitate sporită în Europa Centrală și de Est.

Există o serie de proiecte de infrastructură în Georgia, Azerbaidjan, Turkmenistan și Kazahstan care ar putea permite o conectivitate mai mare între Asia Centrală, inclusiv vestul Chinei și Afganistan, și Europa, prin intermediul sistemului de transport multimodal din Caucazul de Sud.

Căile ferate și autostrăzile din Kazahstan, Turkmenistan și Afganistan pot fi conectate prin porturile estice ale Mării Caspice Turkmenbashi, Aktau și Korik cu portul internațional maritim Baku. De acolo, este posibil să vă conectați prin căi ferate și autostrăzi la porturile georgiene Poti și Batumi și apoi la porturile ucrainene, române și bulgare sau prin Turcia la Marea Mediterană.

Dar o finanțare publică semnificativă alocată porturilor caspice și altor proiecte de infrastructură din Turkmenistan, Kazahstan și Azerbaidjan – pe lângă investițiile private în porturile georgiene – poate fi justificată numai dacă comercianții internaționali și expeditorii de mărfuri sunt atrași de costuri mai mici și de o gestionare eficientă. Sunt necesare eforturi mai mari pentru dezvoltarea infrastructurii pentru a elimina blocajul în legătura dintre Marea Caspică. O altă problemă importantă este coordonarea tarifelor și a procedurilor de trecere a frontierei pentru o gamă întreagă de mărfuri, având ca obiectiv comun creșterea competitivității sistemului de tranzit și transport.

Ca stimulent suplimentar, viziunea strategică a integrării comerțului și tranzitului între Asia Centrală și Europa de Est va permite regiunii Mării Negre – Caspice să participe la reorganizarea lanțului global de aprovizionare.

READ Pe măsură ce piața de vânzări online continuă să crească exponențial, dezvoltatorii de logistică își consolidează centrele logistice lângă București.

Țările cu politici comerciale deschise și acorduri de liber schimb cu principalele piețe globale pot beneficia de acest proces prin înființarea de centre de procesare. Georgia, de exemplu, care are acorduri de liber schimb cu toți actorii majori din regiunea Eurasia, inclusiv Uniunea Europeană și China, poate atrage companii interesate să acceseze aceste piețe fără taxe vamale.

Dar pentru ca aceste procese să aibă succes, toți principalii actori regionali ai coridorului de transport trebuie să lucreze împreună. Este în interesul Statelor Unite și al Uniunii Europene să le susțină cu fermitate.

Puteți descărca o copie a raportului complet al Inițiativei Orientului Mijlociu privind conexiunile la Marea Neagră și Caucazul de Sud [Aici](#).

Sursa: <http://www.styleguide.ro/>