

Док. GA 6539/99

ЧЕТЫРНАДЦАТОЕ ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ  
КОМИТЕТ ПО ПРАВОВЫМ И ПОЛИТИЧЕСКИМ ВОПРОСАМ

## **ДОКЛАД**

**ПРАВОВЫЕ И ПОЛИТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРОЦЕССА  
ИНТЕГРАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ В  
ЧЕРНОМОРСКОМ РЕГИОНЕ**

Докладчик: г-н Александр ЛИЛОВ, член Комитета по правовым и  
политическим вопросам (Болгария)

## I. ВВЕДЕНИЕ

1. С самых первых своих заседаний Парламентская Ассамблея Черноморского Экономического Сотрудничества уделяла особое внимание вопросам перевозок в регионе. Делались обзоры в области транспорта, определялись приоритетные вопросы и оценивались альтернативы для улучшения эффективности работы транспорта и восстановления транспортной инфраструктуры. И хотя эта проблема уже дважды рассматривалась Ассамблеей<sup>1</sup>, члены Комитета по правовым и политическим вопросам на заседании в Кишиневе в апреле 1999 г. решили снова вернуться к этому вопросу, остановившись в этот раз на правовых и политических аспектах процесса интеграции транспортных систем в Черноморском регионе в свете растущей глобализации экономики, европейской интеграции и, отдельных требований, стоящих перед странами ЧЭС.
2. В то же время, Организация Черноморского Экономического Сотрудничества, после Ялтинской Встречи на высшем уровне и преобразования в региональную международную организацию, активизировала свои отношения с Европейским Союзом и другими европейскими институтами в области интеграции транспорта. Открытие в июне 1999 г. Черноморского Банка Торговли и Развития, финансовой опоры ЧЭС, имеет большое значение для поддержки многосторонних проектов по интеграции транспортных систем. Последними достижениями ЧЭС является подписание 1 июля 1999 г. «Меморандума о взаимопонимании развития Черноморской Общеευропейской транспортной зоны», утверждение «Платформы сотрудничества между ЧЭС и ЕС» и участие в осуществлении «Пакта о Стабильности в Юго-Восточной Европе».
3. Национальные делегации Армении, Греции, Румынии и Турции направили в Секретариат информацию, которая была использована в качестве основного материала для доклада. Кроме того, дополнительная информация была получена Международным секретариатом через официальные страницы в Интернете организаций, связанных с транспортом; были изучены соответствующие доклады и статистическая информация.

## II. ИНТЕГРАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ В РЕГИОНАЛЬНОМ КОНТЕКСТЕ

4. Транспортные системы играют важную роль в прогрессе экономического развития в регионе и являются ключевым фактором в развитии более тесного взаимодействия между странами. Развитие интегрированных транспортных систем в Черноморском регионе и их объединение с Общеευропейскими транспортными сетями расширит масштаб Черноморского Экономического Сотрудничества и будет способствовать расширению торговых отношений стран-членов. Практические достижения в этом направлении требуют надежной политики в области транспорта на основе региональных и двусторонних договоренностей и соблюдения интересов заинтересованных сторон. Заглядывая в будущее, в наступающую эру экономики глобального характера, Черноморские страны должны сосредоточить свои усилия на обеспечении соответствия транспортных систем региона требованиям следующего тысячелетия. Это

---

<sup>1</sup> Доклад и Рекомендация 13/1996 Комитета по экономическим, торговым, технологическим и экологическим вопросам о сотрудничестве в вопросах перевозок между странами-членами ЧЭС (1996).

Доклад и Рекомендация 29/1998 Комитета по экономическим, торговым, технологическим и экологическим вопросам о транспорте в Черноморском регионе.

стремление подчеркивает актуальную потребность определить и устранить правовые несоответствия и создать надежный политический климат, обеспечивающий вклад транспортного сектора в достижение региональных задач.

5. Поэтому правовые и политические аспекты, способствующие процессу интеграции транспорта, должны быть тщательно изучены с тем, чтобы транспортные системы в регионе смогли полностью реализовать свой потенциал и чтобы движение товаров, услуг, капитала, информации и технологий было более эффективным. Также важно пересмотреть соответствующие законодательные акты, сделать необходимые изменения и разработать новые правила и нормы.
6. Развитие транспортных систем в странах Черноморского региона проходит по разному в силу различных уровней экономического развития и объемов международной торговли. В республиках бывшего Советского Союза (Армении, Азербайджане, Грузии, Молдове, России и на Украине) транспортные системы были развиты в виде интегрированных сетей, независимо от государственных границ, существующих в настоящее время. До провозглашения независимости транспортные системы этих стран функционировали на основе одних и тех же нормативов и были неспособны адаптироваться к условиям рыночной экономики и международных перевозок. Тенденция, унаследованная с того времени, все еще жива в некоторых странах, где еще в определенной степени сохранились старые административные органы и практика. Эти страны стремятся внедрить новую правовую базу, улучшить состояние автомагистралей и железных дорог с целью содействия развитию внутренних и международных транспортных систем. С другой стороны, страны Центральной и Восточной Европы являются частью развития транспортной инфраструктуры в рамках девяти мультимодальных транспортных коридоров первостепенной важности, утвержденных на 2-ой Общевропейской Транспортной Конференции, состоявшейся на Крите в 1994 г..
7. С учетом возрастающей роли Черноморского региона в глобальной экономике, правовые и политические аспекты запланированных проектов для объединения Черноморского региона с интегрированной интермодальной системой, должны быть по достоинству оценены. В этом контексте страны-члены ЧЭС должны использовать свои собственные ресурсы и индивидуальные возможности для восстановления старых и создания новых связей. Таким образом, использование основных транспортных систем стран-членов, включая наземный, воздушный и водный транспорт, может быть соединено для того, чтобы соответствовать требованиям, стоящим перед Черноморским регионом, как транзитным коридором между Европой и Азией.

### ***Транспортные системы в странах ЧЭС***

8. *Албания* – С 1991 г. правительство предприняло несколько шагов по пути выработки ориентированной на рынок политики в транспортном секторе, задачей которой являлось гармонизация транспортной нормативной базы с правилами, существующими в Европейском Союзе. Процесс реорганизации, обновления и модернизации транспортных систем проходил в соответствии с рекомендациями и консультациями в рамках транспортных проектов, осуществлявшихся различными организациями. Правительство совместно с международными организациями изучает и предпринимает необходимые меры по улучшению и восстановлению дорог, железнодорожных путей и портов, особенно тех, которые

являются составной частью проектов коридора Восток-Запад и Северного коридора.

9. *Армения* – Одним из важных звеньев в армянской транспортной системе является железная дорога. Транспортные возможности железной дороги скованы блокадой и рядом других обстоятельств. Географически Армения может стать связующим звеном между Турцией, Ираном, Грузией, Азербайджаном и далее с выходом на Персидский залив и Среднюю Азию. Для нормального функционирования транспортной системы важное значение имеет наличие соответствующей законодательной базы. В настоящее время закон о железных дорогах Республики Армения подготовлен для принятия парламентом. Одновременно была пересмотрена и усовершенствована нормативная база, касающаяся железных дорог. Министерство транспорта Армении стало членом Международного Дорожного Союза (МДС) и регулирует грузоперевозки по TIR-книжкам. Следующим шагом Армении станет ее участие в качестве полноправного члена в Европейской Конференции Министров Транспорта (ЕКМТ). Армения заключила двусторонние соглашения по автодорожным перевозкам со всеми странами ЧЭС, за исключением Албании, Азербайджана и Турции. Инфраструктура и объединение систем перевозок будет особенно эффективными, если они охватят весь Черноморский бассейн и все одиннадцать стран ЧЭС. В этом отношении сотрудничество в рамках программы ТАСИС ТРАСЕКА имеет особое значение. С помощью Европейской Комиссии был разработан проект и подписаны соответствующие соглашения об интермодальной системе перевозок в Черноморском регионе. С учетом потенциала транспортных систем необходимо восстановить и модернизировать транспортные сети и внедрить новые технологии. Что касается воздушного транспорта, то было бы целесообразным оценить возможности развития воздушного транспорта в целях его полного использования, гармонизации национальных нормативных баз, их приведения в соответствие с требованиями Международной Организации Гражданской Авиации (МОГА) и рассмотрения воздушного пространства Черноморского региона как единого целого. Идея о создании “кольца перевозок” (которое объединило бы транспортные системы стран ЕС, Восточной Европы, Средней Азии и Ближнего Востока) стала бы важным вкладом в процесс интеграции транспортных систем региона. В этом контексте делегация Армении предлагает определить приоритетные направления развития единой транспортной инфраструктуры региона, создавая при этом необходимое правовое поле для их осуществления; гармонизировать транспортное законодательство в странах-членах ЧЭС с целью устранения препятствий для прохождения грузов и услуг через страны региона; устранить препятствия задействию всех транспортных стыков между странами-членами ЧЭС с целью развития процесса интеграции в регионе; заключить двусторонние и многосторонние соглашения между странами-членами в приоритетных областях для развития единой транспортной системы в регионе.
10. *Азербайджан* – Богатые запасы нефти в Азербайджане требуют создания соответствующих транспортных связей с западными рынками. Хорошо развитая инфраструктура перевозок имеет первостепенное значение для долгосрочного экономического роста Азербайджана. Дороги – достаточны для передвижения грузового транспорта на север, в Россию, и на юг, в Иран, а также с востока на запад между Баку и Тбилиси. В Баку имеется широкая сеть доков для обеспечения судоходства через Каспий, но она пока еще не отвечает западным

стандартам. Закончена реконструкция бакинского аэропорта, улучшено обслуживание пассажиров.

11. *Болгария* – Географическое положение Болгарии делает транспортный сектор особенно важным для ее вступления в Европейский Союз. Три приоритетных коридора общеевропейской сети пересекают территорию Болгарии. Основные участки сети дорог классифицированы как дороги Е международного значения. Проект восстановления транзитных путей по программе ФАРЕ финансируется Европейским Инвестиционным Банком и Европейским Банком Реконструкции и Развития. Проводится обновление некоторых участков железных дорог, расположенных в общеевропейских коридорах IV/VIII. Кроме того, черноморские порты Варна и Бургас имеют огромное значение в рамках объединения сетей TEN и TRASECA.
12. *Грузия* – Благодаря своему географическому положению Грузия является воротами для наземных перевозок через Кавказ. Ее расположение вдоль побережья Черного моря является одним из природных богатств страны и обязывает ее создать функциональную общегрузинскую транспортную инфраструктуру, простирающуюся до соседей на Кавказе и в Средней Азии. Из двух путей на север, прямой выход на систему российских железных дорог, проходящих через Абхазию, закрыт из-за повреждений и разрушенных в результате конфликта мостов. Путь на Азербайджан проходит через Чечню и тоже отрезан. Для движения в южном направлении используются дороги на Армению и Азербайджан. Автодорожное сообщение с Россией пролегающее вдоль черноморского побережья, тоже закрыто в настоящий момент, и только функционирует дорога на север вдоль Военно-Грузинской дороги через Владикавказ. Возможность стать частью коридора восток-запад, соединяющего Кавказ и Среднюю Азию с Черным морем, требует абсолютно других подходов к транспортной системе, при которых дорога от азербайджанской границы до черноморских портов Грузии будет играть доминирующую роль. Необходимо отметить, что в апреле 1999 г. в рамках программы ТРАСЕКА были открыты нефтяной терминал в Супсе и паромный рельсовый терминал в Потти.
13. *Греция* – *Железная дорога* имеет большие преимущества для перевозок в Греции, а также на Балканах и в Черноморских странах. Греция подписала все соглашения и конвенции в области транспорта. Греция, как член ЕС, участвует в TEN – Общеевропейской сети (приоритетный проект No.7), а также в Общеевропейских коридорах (IV, VIII, IX, X), Черноморской части проекта PETA, PETARe бассейнов Ионического и Адриатического морей, Восточно-Средиземноморской PETARe. Что касается политики в области транспорта, то следует определить общие принципы и выработать стратегии, нацеленные на развитие эффективной и конкурентноспособной транспортной системы путем совершенствования систем транспортного обслуживания. Поэтому общая политика в области транспорта должна строиться на международно признанных стандартах, касающихся соответствующих организационных и нормативных основ, а также экономических аспектов транспорта. Постепенное создание транспортного рынка привело к увеличению конкуренции и наблюдаются, особенно в последние десять лет, значительные изменения на рынках транспорта, которые сопровождаются большим сокращением доли железнодорожного транспорта. Директива 91/440 является первым шагом по пути оживления железных дорог в странах Европейского Союза, после которой была принята Директива 95/18, касающаяся выдачи лицензий железнодорожным предприятиям, и Директива 95/19 о

распределении железнодорожных путей и взимании платы за использование инфраструктуры. Кроме Греции, которая обязана следовать вышеуказанным Директивам, большинство стран, не являющихся членами ЕС (включая всех членов ЧЭС), начало применять эти директивы для обеспечения необходимой взаимодополняемости в рамках деятельности железнодорожных предприятий. Если учесть, что для завершения объединения транспортной системы стран ЧЭС в будущем потребуется ее соответствие общеевропейским сетям, необходимость гармонизации правовой базы железнодорожных предприятий стран ЧЭС в соответствии с положениями вышеупомянутых директив станет абсолютно понятной. Потребность в развитии и модернизации железнодорожной инфраструктуры требует создания такого законодательства, которое смогло бы привлечь иностранных инвесторов. Кроме того, необходимо в сотрудничестве с ответственными официальными лицами создать соответствующие правовые основы, которые при условии сотрудничества между различными странами и необходимой координации позволят упростить пограничные формальности, являющиеся одной из крупных проблем в развитии железнодорожного транспорта в регионе ЧЭС. Резолюция 248/11.02.99 Комитета ООН по наземному транспорту об определении максимальной продолжительности остановок скоростных поездов (пассажирских, грузовых) на границах для технического осмотра и административных формальностей, определяет соответствующие рамки для этих целей. Морской транспорт, вовлеченный в основном в экономическую деятельность, особенно страдает от соответствующих процедур и односторонних протекционистских мер, нацеленных на создание торговых барьеров и дискриминации. Открытая и честная конкуренция, а также свобода доступа к международно перевозимым грузам должны стать основными принципами, которым должна следовать любая инициатива, выдвигаемая в ходе этой деятельности. Многие государства ЧЭС уже выразили им свою поддержку, подписав в 1993 г. «Меморандум о взаимопонимании общих принципов судоходства» с Организацией по развитию экономического сотрудничества, или присоединившись к соглашениям о партнерстве и сотрудничестве с Европейским Союзом. Что касается транспортной инфраструктуры, то прежде всего необходимо разработать специальные предложения по совершенствованию процесса интеграции транспортной системы, рассматривая их как в рамках ЕС, так и в контексте процесса интеграции рынка. В этом отношении приоритетами могут стать: совершенствование инфраструктуры при пересечении границы, создание недостающих связей, особенно с комбинированными транспортными терминалами, развитие интер-модальных грузовых терминалов и центров технологических систем («разумные транспортные системы»). Что касается деятельности транспорта, то общая политика должна соответствовать международным тенденциям и включать: постепенную гармонизацию организационной и нормативной базы со стандартами ЕС, а также присоединение ко всем международным соглашениям и конвенциям; постепенную либерализацию транспортного рынка; утверждение общих принципов для систем планирования замены транспорта в целях повышения конкурентоспособности и эффективности; упрощение пограничных формальностей; меры безопасности.

14. *Молдова* - реконструкция транспортной сети проходит в рамках программы ТАСИС ТРАСЕКА. Аналогично проводится и реформирование транспортного законодательства.

15. *Румыния* – Румыния занимает ключевое положение в Центральной Европе на пересечении общеевропейских транспортных коридоров, а именно: коридора 4, простирающегося от Западной Европы до Черного моря и Ближнего Востока вдоль оси Запад-Восток, и коридора 9, соединяющего Северную Европу и Балтийское море с Юго-Восточной частью континента и бассейном Средиземного моря вдоль оси Север-Юг. Кроме того, Румыния открывает ворота в Черное море через порт Констанца и канал Дунай – Черное море. Принимая во внимание то, что преимуществами общеевропейских транспортных коридоров и зон будут пользоваться как страны ЕС, так и страны ЧЭС, участие в процессе строительства должно быть также интернациональным. Основной задачей, которую предстоит решить Румынии и соседним с ней странам, является скорейшая интеграция, до 2010 г., дорожной инфраструктуры в сеть общеевропейских дорог. Программа реконструкции дорог типа «Е» также дает определенные преимущества всем европейским странам, так как обеспечивает доступ к этой узкой зоне с интенсивным движением. Основная часть реконструированных дорог совпадает с главными коридорами и будет способствовать разгрузке транспортных потоков до тех пор, пока не будут построены автомагистрали, так как долгосрочный процесс требует больших финансовых затрат. Приоритетными задачами в области транспорта – как краткосрочными, так и среднесрочными – являются: улучшение транспортных услуг, повышение их качества, гармонизация с европейскими требованиями интеграции в европейскую транспортную систему; реконструкция, модернизация, развитие инфраструктур, оборудования и транспортных средств; правовая гармонизация; развитие организационной структуры; экономическая реформа. Для достижения вышеуказанных целей предусмотрены следующие меры на краткосрочной основе: приведение национальной транспортной системы в соответствие с европейской системой; разнообразие и улучшение качества услуг на транспорте; реконструкция и модернизация сетей европейских и национальных дорог с целью реконструкции и развития морских и речных портов; увеличение внутренних и международных транспортных потоков; реконструкция и сооружение автомагистралей и модернизация инфраструктуры вдоль общеевропейских транспортных коридоров No. IV, VII и IX; модернизация транспортных технологий; правовая гармонизация. На среднесрочной основе: приведение национальной системы в соответствие с европейской; разнообразие и улучшение качества услуг на транспорте; реконструкция и модернизация транспортных инфраструктур, реконструкция водных путей и модернизация систем навигационной безопасности; реконструкция и развитие морских и речных портов; реконструкция и развитие аэропортов. Румыния испытывает потребность в инвестициях для быстрого завершения уже осуществляемых проектов в области транспортной инфраструктуры, реконструкции и замены транспортного оборудования, а также для развития культуры управления, необходимой для новых организаций, появившихся в результате реконструкции компаний и управленческого аппарата в сфере транспорта. В то же время румынское государство предпринимает активные меры в области финансов с целью создания финансового компонента в дополнение к займам международных финансовых институтов. В связи с этим правительство Румынии нуждается в большей финансовой поддержке. Что касается запланированных среднесрочных задач, стоящих перед инфраструктурой, то, в зависимости от получения необходимого финансирования, они будут начаты и завершены к 2002 году.

16. *Россия* – Российская внутренняя система наземного транспорта включает в себя хорошо развитую сеть железных дорог, автодорог, трубопроводов и внутренних водных путей. Транспортная система с ее широкими возможностями играет важную роль в рамках будущего развития интеграции транспортных систем в Черноморском регионе.
17. *Турция* – Благодаря той роли, которую сектор транспорта может играть в экономике, и интеграции страны в ЕС, повышение его эффективности является приоритетной задачей. В целях содействия процессу интеграции транспортных систем в Черноморском регионе, делегация предлагает следующее: пересмотреть существующую в странах ЧЭС инфраструктуру и дать оценку политике в области транспорта. Предпринять меры по устранению любых препятствий на пути осуществления политики государств-членов в сфере транспорта. Содействовать развитию транспортной инфраструктуры с помощью организационно-правовых реформ, нацеленных на более свободный рынок; расширять и адаптировать политику в области транспорта к потребностям региона и обеспечить выполнение соглашений по международному транспорту. Рассматривать в качестве приоритетных проекты в рамках общеевропейских транспортных коридоров IV, VII, VIII и IX и объединить усилия для их осуществления. В соответствии с концепцией о зоне Черноморского бассейна и в рамках решений Третьей Общевропейской Конференции по транспорту способствовать развитию транспортной инфраструктуры и созданию черноморских кольцевых коридоров, соединяющих черноморские порты. Считать приоритетным коридор ТРАСЕКА как продолжение общеевропейского транспортного коридора. Дать оценку роли Черноморского Банка Торговли и Развития и других финансовых институтов в финансировании исследований в области осуществимости необходимых программ и проектов. Упростить таможенные и пограничные формальности и принять во внимание рекомендации, разработанные в этом направлении Юго-Восточной Инициативой Сотрудничества. Принять участие в работе TINA (оценка потребностей транспортной инфраструктуры).
18. *Украина* – расположение Украины очень удобно для оказания транспортных услуг. Как страна, присоединившаяся к ТРАСЕКА, Украина приняла участие в проектах в рамках программы ТАСИС ТРАСЕКА, предусматривающих техническую помощь и реконструкцию инфраструктуры. Со своими авто- и железнодорожными сетями, а также крупными портами на Черном море, Украина играет важную роль в общеевропейских транспортных сетях и особенно в проекте TEN-ТРАСЕКА.

### III. ПРАВОВЫЕ И ПОЛИТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ИНТЕГРАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ В РЕГИОНЕ ЧЭС

19. Как это видно из информации по странам, общая тенденция к расширению и разнообразию работы транспорта постепенно привела к эффективному использованию преимуществ от географической близости и общих интересов, а также традиционных связей. Одно из основных условий, необходимых для экономической интеграции – объединение транспортных сетей и интеграция транспортных систем – требует принять во внимание асимметрии, особенно в правовой сфере, существующие в странах-членах ЧЭС для того, чтобы интеграция стала сбалансированным процессом, а не фактором, способствующим углублению неравенства в регионе.



20. В этом контексте, в возможно короткие сроки необходимо привести в соответствие нормативную базу и существующее законодательство с международно признанными нормами и разработать соответствующую стратегию для регионального сотрудничества и подготовки основы для интеграции с остальной Европой. Расширение сотрудничества между ЧЭС и ЕС предполагает более развитую правовую поддержку с акцентом на новом характере и объеме требований к транспортной системе. Несмотря на прогресс в работе транспорта, он все еще нуждается в пристальном внимании со стороны правительства для обеспечения бесперебойной работы транспортной инфраструктуры, ее соответствующей эксплуатации и реконструкции с учетом того, что от работы транспортных систем зависят и другие сферы экономики.
21. Правовая база должна охватывать комплекс основных принципов, политики, законов и нормативов, сведенных в основные акты по транспорту, и основываться на международно признанных нормах и принципах. Кроме того, очень важно, чтобы страны ЧЭС придерживались соответствующих международных инструментов (конвенций, соглашений и нормативов) в области транспорта в рамках Европейского Союза (ЕС), Европейской Конференции Министров Транспорта (ЕКМТ), Экономической Комиссии ООН по Европе (ЭКЕ ООН), Совета Европы, Международного Дорожного Союза (МДС), Международного Союза Железных Дорог (МСЖД), Международной Морской Организации (ММО), Организации по Сотрудничеству и Развитию (ОСП) и др.. В качестве примера мы можем привести Румынию, которая участвует во всех соглашениях, подписанных в рамках Экономической Комиссии по Европе, Комитета по наземному транспорту. В то же время, Румыния вместе с другими Черноморскими странами-членами подписала под «Меморандумом о взаимопонимании развития Черноморской Общеевропейской Транспортной Зоны», нацеленном на дальнейшее укрепление существующего международного сотрудничества по развитию транспортных инфраструктур и услуг в Черноморском регионе. Румыния подписала также «Меморандум о взаимопонимании содействия международным автоперевозкам товаров в регионе SECI», предусматривающий расширение сотрудничества и координацию между государствами-участниками SECI в области гармонизации определенных ключевых элементов, влияющих на эффективность автоперевозок товаров в регионе, в соответствии с международно принятыми нормами и стандартами. Румыния присоединилась также к «*Основному многостороннему соглашению о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия*» в рамках конференции ТРАСЕКА в Баку.
22. Подобно экономическому развитию в целом, интеграция транспортных систем в регионе зависит от политического климата. Связь между политическими взаимоотношениями и экономическими последствиями затрудняет достижение задачи стран-членов – пожинать плоды экономического сотрудничества. Поэтому компонент сотрудничества процесса ЧЭС может оказать большое положительное воздействие на установление мира и стабильности в регионе. Модель экономического сотрудничества содействует ослаблению политической напряженности, а урегулирование политических проблем, в свою очередь, способствует процессу интеграции. В связи с этим, роль национальных парламентов должна приобрести еще большее значение, а усилия следует направить на преодоление имеющейся в Черноморском регионе напряженности, препятствующей достижению в полном объеме целей и задач, определенных в основных документах ПАЧЭС и ЧЭС. Мирное разрешение политических

проблем дает положительный импульс прокладывающий дорогу экономическому улучшению и процветанию.

### ***Проекты многонациональной интеграции транспортных систем***

23. Страны ЧЭС остаются приверженными тесному сотрудничеству в совместных проектах с остальной Европой. Страны-члены ЧЭС участвуют в различных проектах в рамках разных международных организаций, таких, как проект TER (Общеввропейские Железные Дороги), ЦЕИ (Центральноевропейская Инициатива); программа SECI (Инициатива Сотрудничества в Юго-Восточной Европе); программа SERG (Группа Железных Дорог в Юго-Восточной Европе), многонациональные программы FARE и TACIS в рамках ЕС, проекта ТРАСЕКА и др..
24. Роль ЧЭС по привлечению внимания международных организаций и содействию основным проектам по сетям инфраструктуры в Черноморских странах имеет большое значение. С другой стороны, вновь подтвержденная приверженность ПАЧЭС обеспечивать правовой поддержкой инициативы ЧЭС, имеет не меньшее значение. Встречи на уровне министров стран ЧЭС с Центральноевропейской Инициативой и ТРАСЕКА в предыдущие годы, а также активное участие в европейских проектах и тесное взаимодействие с основными европейскими институтами имеет огромное значение для интеграционных процессов в Черноморском регионе. Кроме того, участие парламентариев в процессе интеграции через их политическую и правовую поддержку, внесет, вне всяких сомнений, вклад в объединение усилий стран-членов и ускорит осуществление конкретных проектов, связанных с интеграцией транспортных систем.
25. *Платформа сотрудничества между ЧЭС и ЕС* была одобрена на Тринадцатой Встрече Министров Иностранных Дел стран-членов ЧЭС. Говоря о будущем значении субрегионального сотрудничества для устранения разделительных линий на европейском континенте, она подчеркивает намерение как ЧЭС, так и ЕС соответствовать положениям «Повестки 2000». В сферах сотрудничества приоритет отводится развитию сетей инфраструктуры, торговому сотрудничеству и созданию благоприятных условий для прямых иностранных инвестиций и устойчивого развития.
26. *ТРАСЕКА – Транспортный Коридор Европа-Кавказ-Азия* является одним из амбициозных и успешных проектов в Черноморском регионе в рамках программы Европейского Союза ТАСИС. Он был разработан для поддержания политической и экономической независимости стран путем увеличения возможностей их доступа на европейские и мировые рынки через альтернативные транспортные пути; для содействия дальнейшему региональному сотрудничеству между странами и развитию транспортного коридора Запад-Восток из Европы через Кавказ в Среднюю Азию и соединения с общеввропейскими сетями, имеющими большое значение для международной интеграции; и является региональным приоритетом. Самыми интересными проектами в программе ТРАСЕКА, предполагающими техническое содействие и реконструкцию в Черноморском регионе, являются: проект *Правовая и нормативная база для транспорта*, предусматривающий техническую помощь и поддержку базами данных в области транспортного законодательства; проект *Модель прогнозирования регионального движения*, предусматривающий развитие внутренних и международных дорожно-транспортных индустрий; проекты *Интермодальный транспорт; Эксплуатация железнодорожных инфраструктур*

на Кавказе, разработанных для реконструкции и эксплуатации железнодорожных сетей, сдерживающих транспортные потоки в регионе; укрепления сотрудничества, оживления движения и повышения доходности кавказских железнодорожных сетей, оказывая, таким образом, содействие их деятельности и финансовой ситуации; проекты *Реконструкция азербайджанских и грузинских железных дорог; реконструкция кавказской железной дороги и проектирование и строительство рельсового паромного оборудования в порту Потти (Грузия).*

27. В рамках программы ТАСИС ТРАСЕКА 8 сентября 1998 г. в Баку состоялась Конференция по возрождению Великого Шелкового Пути с участием десяти стран-членов ЧЭС (за исключением Албании). Самым важным достижением Конференции явилось подписание главами делегаций (Армении, Азербайджана, Болгарии, Грузии, Молдовы, Румынии, Турции, Украины и среднеазиатских стран) *«Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия»* и технических приложений к нему по: международному железнодорожному транспорту, международным автодорогам, международному торговому морскому судоходству, таможенным формальностям и обработке документации. Целями основного соглашения и технических приложений являются: развитие экономических отношений, торговых и транспортных связей в Европе, Черноморском регионе, на Кавказе, бассейне Каспийского моря и в Азии, обеспечивающих доступ на мировые рынки автодорожного и железнодорожного транспорта, торгового судоходства, содействующих транспортной безопасности, безопасности грузов и защите окружающей среды, гармонизации политики и правовых структур в области транспорта и созданию равных возможностей для конкуренции в работе транспорта. Основное соглашение открыто для ратификации национальными парламентами.
28. *Меморандум о взаимопонимании развития Черноморской Общеввропейской транспортной зоны* – был подписан министрами транспорта ЧЭС и Европейской Комиссией для развития региональной интегрированной мультимодальной транспортной сети в рамках деклараций Хельсинской Третьей Общеввропейской Конференции по Транспорту, объединяющей общеввропейские сети с Черноморской ПЕТРой. В то же время была обсуждена программа действий для Черноморской ПЕТРы (вопрос обсуждался на заседании Комитета по экономическим вопросам).

## VI. ВЫВОДЫ

29. Интеграция транспортных систем является развивающимся, динамичным инструментом, призванным объединить страны региона, и с учетом географического положения Черноморского региона предоставляет ему уникальную возможность стать основным транспортным перекрестком между Европой, Азией и Ближним Востоком.
30. Несмотря на несоответствия, имеющиеся в правовых процедурах, а также моделях торговых отношений, страны ЧЭС стремятся создать адекватные организационные структуры в деятельности транспорта и привести правовые процедуры в соответствие с международными стандартами. Национальные парламенты предпримут необходимые шаги для обновления законодательства и организационных структур в рамках экономических реформ с тем, чтобы система транспорта соответствовала новым требованиям. Национальные парламенты могут своевременно оказывать правовую поддержку осуществлению

взаимовыгодных проектов и ускорению процесса ратификации основных документов, связанных с интеграцией транспортных систем, принятых представителями правительства. ПАЧЭС постоянно оказывает полную поддержку этим шагам.

31. Страны ЧЭС активизируют свою деятельность, направленную на установление мира, политической стабильности, дружбы и добрососедских отношений в Черноморском регионе, что является одной из основных задач Парламентской Ассамблеи Черноморского Экономического Сотрудничества и условием для успешного осуществления многосторонних проектов.
32. В современном мире отдельные государства не смогут определить свою политику без учета той роли, которую они играют в достижении процветания человечества как на региональном, так и на международном уровнях. Экономические, политические, социальные и экологические интересы должны все чаще рассматриваться с этой точки зрения. Объединение усилий стран-членов, направленных на превращение ЧЭС в неотъемлемую часть новой европейской архитектуры в следующем тысячелетии, полностью соответствует задачам, стоящим перед ПАЧЭС.