



ПАРЛАМЕНТСКАЯ АССАМБЛЕЯ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА
ПАЧЭС

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СЕКРЕТАРИАТ

Док. GA55/LC55/REP/20/r

ПЯТЬДЕСЯТ ПЯТОЕ ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ
ПАЧЭС

КОМИТЕТ ПО ПРАВОВЫМ И ПОЛИТИЧЕСКИМ ВОПРОСАМ

ДОКЛАД*

**«Законодательная поддержка реализации проектов, связывающих Европу и
Азию (Один Пояс - Один Путь)»**

Докладчик: г-н Игорь БЕЧИЧ, заместитель Председателя ПАЧЭС,

Член Комитета (Сербия)

** Текст рассмотрен на Пятьдесят пятом заседании Комитета по правовым и политическим вопросам, организованном онлайн 9 июля 2020 года и утвержден на Пятьдесят пятом пленарном заседании Генеральной Ассамблеи онлайн 6 августа 2020 г.*

I. ВСТУПЛЕНИЕ

1. Регион ЧЭС находится на важном перекрестке дорог и стратегическом пересечении основных путей перевозки товаров, таких как «Шелковый путь», проект ТРАСЕКА (программа Европейского Союза по организации транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия), «Трансъевропейская транспортная сеть (ТЕН-Т)» и «Евразийские транспортные связи (ЕТС)». С развитием энергетических коридоров, пересекающих Европу и Азию, таких как Баку-Тбилиси-Джейхан (БТД), «Южный газовый коридор (ЮГК)», «Транс анатолийский газопровод (ТАНАП)», «Турецкий поток» и других, значительно возросла в последние годы роль региона в мировой политике. Кроме того, введение в эксплуатацию в 2017 г. железнодорожного проекта Баку-Тбилиси-Карс (БТК) открывает новые перспективы для создания бесперебойной торговли между Китаем и Европой и сократил время грузоперевозок от 30 дней до двух недель.
2. Будучи регионом возрастающего экономического потенциала, он стал новой точкой роста в рамках взаимоотношений Китай-Европа-Азия. Кроме этого, государства-члены ЧЭС, стратегически расположенные вдоль древнего «Шелкового пути», уделяют особое внимание развитию устойчивой инфраструктуры транспортных сетей и положительно воспринимают инициативу «Один пояс-один путь» (ОПОП) в качестве дополнительной возможности улучшения транспортной связи между Европой и Азией и привлечения прямых инвестиций для своих проектов.
3. Координированный характер политики является важным и неизменным условием для осуществления совместной деятельности и успешной реализации проектов ОПОП. Четкое определение законодательных различий стран-участниц и гармонизация законодательной базы в области транспорта и торговли в перспективе обеспечат достижение региональных и глобальных задач путем развитие транспортного сектора. Поэтому для практического прогресса в этом направлении требуется рациональная политика, предусматривающая способность каждой страны-участницы инициативы ОПОП координировать свою национальную стратегию с другими странами, особенно соседними. Через общий подход к задачам регионального сотрудничества, разработку и реализацию конкретных экономически целесообразных и взаимовыгодных проектов, государства-члены ЧЭС будут способствовать развитию транспортной связи в Черноморском регионе.
4. «Экономическая повестка ЧЭС: к углублению партнерства ЧЭС» (в особенности, цель №3: «Создание эффективной транспортной сети») призывает к развитию устойчивых транспортных систем, отвечающих экономическим, социальным и экологическим потребностям народов Черноморского региона, и направленных на сокращение регионального неравенства и соединение транспортной инфраструктуры региона ЧЭС с европейскими и азиатскими сетями.
5. Учитывая глобальное значение развития транспорта, и, в частности, инициативы ОПОП, Комитет по правовым и политическим вопросам на своем 54-м заседании в Сочи 25-26 сентября 2019 г. решил обсудить вопрос «Законодательная поддержка реализации проектов, связывающих Европу и Азию (Один Пояс - Один Путь)».
6. В настоящем докладе использовалась информация, полученная от национальных делегаций Болгарии, Греции, Молдовы, Румынии, Россия, Сербии, Турции и

Украины. Кроме того, была использована информация, поступившая из Постоянного международного секретариата ЧЭС и соответствующих ресурсов Интернета.

II. ПРАВОВЫЕ РАМКИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ, СОЕДИНЯЮЩИХ ЕВРОПУ И АЗИЮ (ОДИН ПОЯС - ОДИН ПУТЬ).

7. Инфраструктурная связуемость является широким термином, охватывающим социально-экономическую инфраструктуру (транспорт, энергетику и телекоммуникации). Расширяя рамки сотрудничества, связь является движущей силой роста, направленной на сокращение торговых расходов, ускорение экономического роста, создание новых рабочих мест и укрепление торговых отношений между различными частями земного шара.
8. Сегодня Черноморский регион является одним из стратегических перекрестков, по которым китайская продукция может быть быстро доставлена европейским потребителям. Пекин очень привлекателен для Европы в силу того, что товарооборот между Европейским Союзом и Китаем в 2018 г. составил более 540 млрд долларов США и занимает второе место в мире после США. Кроме того, торговый оборот между Китаем и Россией в 2018 г. превысил 108 млрд долларов США, благодаря осуществлению ряда проектов, главным образом, в области энергетики.
9. В 2013 г. Президент Китая Си Цзиньпин выступил с инициативой ОПОП, объединяющей «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь 21 века». За последние несколько лет Китай привлек более 100 стран и международных организаций к участию в поступательном развитии ОПОП в глобальном масштабе. В качестве первого шага в этом направлении китайское правительство определило задачу координации политики и законодательной базы. С этой точки зрения, практический прогресс в этом направлении включает определение приоритетных областей и форм участия каждой страны в этой китайской инициативе для того, чтобы уже заключенные двусторонние соглашения со странами ОПОП могли быть использованы на практике.
10. Если рассматривать инициативу совместного осуществления проекта ОПОП в общем и целом, то китайское правительство предлагает, чтобы на суше инициатива сфокусировалась на создании шести экономических коридоров с учетом преимуществ международных транспортных путей, проходящих через основные города вдоль пояса и «Шелкового пути», и с использованием ключевых экономических промышленных парков в качестве платформ сотрудничества. На море инициатива нацелена на совместное создание эффективных и надежных транспортных маршрутов, соединяющих основные морские порты вдоль пояса и пути.
11. Однако, возникновение коронавируса в Ухани (Китай, в декабре 2019 г.) и недавний кризис с беженцами в некоторых странах региона ЧЭС замедляют поступательное развитие проектов и инициатив в области инфраструктуры. Распространение эпидемии коронавируса представляется собой большую угрозу глобальной экономике в целом и осуществлению проектов в сфере инфраструктуры, в частности. Поскольку Китай является второй самой мощной экономикой в мире, экономический спад в результате коронавируса ставит под угрозу дальнейшее осуществление инициативы ОПОП.

12. Согласно данным «Блумберг Экономикс», экономический спад может привести к рецессиям в США, Европе и Японии, самому низкому за всю историю экономическому росту в Китае и потере 2.7 триллионов долларов США для всей глобальной экономики. Ограничения в передвижении, вводимые в целях предупреждения распространения вируса, могут заблокировать ключевые элементы инициативы ОПОП. В связи с тем, что многие проекты ОПОП должны обеспечиваться оборудованием и техникой от производителей, расположенных в Китае, срывы промышленного производства и системы снабжения приведут к дальнейшим задержкам в реализации этой инициативы. Согласно руководству и официальным лицам компаний, китайские компании не могут получить доступ к зарубежным проектам, а заводы за пределами Китая отрезаны от китайского импорта, необходимого для бесперебойного осуществления проектов в области транспорта. В первые месяцы 2020 г. китайский экспорт сократился на 17.2 % в результате снижения деловой активности во второй крупнейшей экономике мира. За этот же период импорт снизился на 4%.
13. До появления коронавируса ожидалось, что Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), Банк БРИКС (Новый инвестиционный банк) и Фонд Шелкового пути обеспечат материальную базу для создания инфраструктуры в странах вдоль пояса и пути. Общая сумма инвестиций в инфраструктуру, в настоящее время планируемая как часть инициативы ОПОП, составляла 890 миллиардов долларов США и охватывала 47.100 км дорог, 36.800 км железнодорожных путей, 14 логистических центров и всеобъемлющие линии электропередачи. Бюджет Фонда Шелкового пути, созданного с целью реализации этой инициативы, составлял 40 миллиардов долларов США. Эта цифра была увеличена до приблизительно 54.5 миллиардов долларов США с дополнительным ресурсным обеспечением в размере около 14.5 миллиардов долларов США.
14. Бюджет АБИИ, предназначенный для обеспечения дополнительных ресурсов Инициативе, был определен в размере 100 миллиардов долларов США. Такой же объем был предусмотрен и в Банке БРИКС. Следующие государства ЧЭС являются членами АБИИ: Азербайджан, Грузия, Греция, Румыния, Россия и Турция. Армения рассматривается в качестве кандидата в члены.
15. Предусматривается, что шесть основных коридоров международного экономического сотрудничества ОПОП, а именно: Новый Евразийский сухопутный мост, коридор Китай-Монголия-Россия, коридор Китай - Центральная Азия – Западная Азия, коридор Китай-Индокитайский полуостров, коридоры Китай-Пакистан и Бангладеш-Китай-Индия-Мьянма, соединят азиатские экономические круги с европейскими. Реализация подобной перспективы укрепит взаимосвязь между странами-участницами и создаст эффективный евразийский рынок.
16. Коридор «Новый Евразийский сухопутный мост» является одним из наиболее амбициозных проектов ОПОП. Он заключается в развитии железнодорожных перевозок между Китаем и Европой через Казахстан, Россию и Беларусь. Целью создания такого коридора является повышение регулярности железнодорожного сообщения между Китаем и Европой, ускорение товарооборота по этому маршруту и повышение конкурентоспособности с морскими перевозками.

17. Китай, Монголия и Россия предприняли успешные усилия по созданию межгосударственной сети транспортной связности, состоящей, главным образом, из железнодорожных путей и дорог в рамках экономического коридора Китай - Монголия – Россия. Этот коридор призван расширить торговый оборот между Китаем и Монголией путем модернизации транспортных, телекоммуникационных и энергетических сетей и превращения Монголии в узел связи между Китаем и Россией. В 2018 г. эти три страны подписали «Меморандум о взаимопонимании по вопросу создания совместного механизма развития экономического коридора Китай-Монголия-Россия», что позволило достигнуть дальнейшего прогресса в деле совершенствования рабочего механизма трехстороннего сотрудничества.
18. Значительных успехов достигло сотрудничество в области энергетики, инфраструктурной связуемости и промышленных мощностей в рамках экономического коридора Китай-Центральная Азия – Западная Азия. Это одна из основных осей нового Шелкового пути, соединяющего китайскую провинцию Синьцзян со Средиземным морем через Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан, Туркменистан, Иран и Турцию. Эта инициатива была закреплена соглашениями о двустороннем сотрудничестве между Китаем и центрально-азиатскими государствами.
19. Что касается железнодорожных перевозок, то основной прогресс в этом направлении был достигнут в создании межрегиональных и межконтинентальных железнодорожных сетей, способствующих реализации таких проектов сотрудничества, как Венгра-Сербская железная дорога. К концу 2018 г. железнодорожное сообщение Китай-Европа соединило 108 городов в 16 странах Азии и Европы. 13,000 железнодорожных составов перевезло более 1.1 миллионов стандартных контейнеров TEU (двадцатифутовые эквиваленты). 94% составов, отправленных из Китая, были полностью загружены, а составы, прибывающие в Китай с полной загрузкой, составляли 71%.
20. Все страны и международные организации, участвующие в инициативе ОПОП на основе принципа поиска общей платформы и сохранения при этом собственных различий, обменялись мнениями о перспективах экономического развития. К концу марта 2019 г. китайское правительство подписало 173 соглашения о сотрудничестве со 125 странами и 29 международными организациями. ОПОП расширился от Азии до Европы для того, чтобы включить еще новых участников из стран Африки, Латинской Америки и южнотихоокеанского региона. Эта инициатива и ее базовые концепции были включены в документы ООН, стран двадцатки и других международных организаций.
21. Резолюция министров Экономической комиссии ООН для стран Европы «О новой эре устойчивого развития внутренних перевозок и мобильности» (принята 21 февраля 2017 г.), призывает направлять деятельность на достижение региональной и межконтинентальной связуемости и заявляет о своей поддержке таких инициатив межконтинентального развития, как «Экономический пояс Шелковый путь» и «Морской Шелковый путь 21 века» через содействие процессу развития транспорта.
22. В ноябре 2016 г. 193 страны-членов ООН единогласно приняли резолюцию, приветствующую ОПОП и призывающую международное сообщество обеспечивать

безопасную среду для осуществления этой инициативы. В марте 2017 г. Совет Безопасности ООН единогласно принял Резолюцию 2344, призывающую международное сообщество укреплять региональное экономическое сотрудничество путем реализации инициативы «Один пояс- один путь» и закрепляющую концепцию «сообщества единого будущего для всего человечества».

23. Китай выступил с «Инициативой развития сотрудничества в области свободной торговли вдоль пояса и пути», под которой подписались 83 страны и международные организации. После того, как Китай вступил во Всемирную торговую организацию, китайские тарифы снизились в среднем с 15.3 % до 7.5%. Китай подписал и расширил соглашения о свободной торговле с Ассоциацией государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) и Грузией. Он также подписал соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве с Евразийским Экономическим Союзом.
24. В 2015 г. Европейская комиссия и Национальная комиссия развития и реформ Китая (НКРРК) достигли соглашения о политическом взаимодействии ЕК с Китаем с помощью Меморандума о взаимопонимании, подписанного с целью выработки «Платформы взаимосвязи между ЕС и Китаем», предусматривающей достижение высокого уровня связи государств-членов ЕС с Китаем, способствующей обмену информацией, развитию партнерских отношений и проектов на основе прозрачности. Недавно принятая стратегия ЕС «О соединении Европы с Азией» включает конкретные предложения и инициативы по улучшению взаимосвязи с помощью интероперабельных транспортных, энергетических и цифровых сетей. Что касается транспортной соединяемости, то особое внимание уделено эффективному соединению трансъвропейской транспортной сети (ТЕТС) и сетей в Азии, а также будущему развитию железнодорожных линий Север-Юг и Восток-Запад. Что касается Черноморского региона, то особенно выделялось продление сети ТЕТС до Армении, Азербайджана, Грузии, Молдовы и Украины.
25. Географическое положение широкого Черноморского региона само по себе является естественным достоянием. Тот факт, что регион простирается по территориям двух континентов – Азии и Европы, означает, что ни один евразийский коридор не может не пролегать через территорию ЧЭС. В связи с этим, амбициозная китайская инициатива ОПОП предоставляет новые возможности государствам-членам ЧЭС поскольку все основные маршруты, предусматриваемые в этой инициативе, будут проходить через регион ЧЭС. В связи со все возрастающим значением связей Восток-Запад, благодаря не только динамичной экономической экспансии Китая, но и открытию экономик многих стран, транзитный потенциал ЧЭС имеет большие возможности получить дополнительный стимул. Однако необходимо тщательно изучить преимущества и вызовы для региона в связи с китайской инициативой ОПОП. Государствам-членам ЧЭС следует практиковать коллективный и координированный подход к этой инициативе для того, чтобы в полной мере воспользоваться её преимуществами.
26. Учитывая стратегическое положение Черноморского региона на пересечении основных маршрутов грузоперевозок, таких как проекты ТРАСЕКА, ТЕТС, ЕТС и энергетического коридора, включающего трубопроводы Баку-Тбилиси-Джейхан (Б-Т-Д), «Южный газовый коридор (ЮГК)», «Турецкий поток», сотрудничество в области транспорта имеет важное значение для достижения общего экономического

прогресса в регионе в контексте целей устойчивого развития (ЦУР). Более того, инициатива ОПОП обеспечивает дополнительные возможности для связуемости проектов в регионе ЧЭС.

27. Используя принцип взаимного уважения, Китай принимает участие в солидных проектах сотрудничества с другими странами-участницами, полностью используя существующие механизмы сотрудничества, такие как Г-20, АТЭС, «Шанхайская Организация Сотрудничества», «Конференция по взаимодействию и мерам укрепления доверия в Азии», «Платформа сотрудничества Китая и Центральной и Восточной Европы 17+1», «Всемирный экономический форум», «Евразийский экономический союз». Китайское правительство сотрудничает со странами Черноморского региона скорее на двусторонней основе, чем коллективно. Правительственная платформа сотрудничества между Китаем и 17 странами Центральной и Восточной Европы (так называемая платформа «ЦВЕ 17+1») включает пять стран из региона ЧЭС (Албания, Болгария, Греция, Румыния и Сербия). Однако, наиболее актуальные проекты между Китаем и черноморскими странами являются результатом двустороннего взаимодействия. Платформа сотрудничества «17+1 Китай-ЦВЕ» нацелена на развитие деловых и инвестиционных отношений между Китаем и 17 странами ЦВЕ.
28. На Седьмом саммите Платформы сотрудничества «17+1 Китай-ЦВЕ» (София, 2018 г.) был принят заключительный документ под названием «Софийские директивы», в рамках которого в Болгарии был открыт Центр глобального партнерства (ЦГП) по обмену опытом и деловым консультациям между государствами-членами и Китаем. ЦГП является научно-исследовательским механизмом сотрудничества, призванным поддерживать и способствовать развитию сотрудничества «17+1 Китай-ЦВЕ» в соответствии с нормами и правилами стран ЦВЕ и Китая. Центр стремится оказывать концептуальную поддержку этому сотрудничеству через взаимодействие между ведомствами соответствующих научно-исследовательских институтов и организаций, стремясь к углублению взаимодействия и взаимопониманию между странами ЦВЕ и Китаем.
29. Следует отметить, что аналогичная региональная платформа с участием Черноморского региона и Китая отсутствует. Вместе с тем Организация Черноморского Экономического Сотрудничества (ЧЭС) могла бы потенциально выступать в качестве таковой, но китайское правительство до сих пор не воспользовалось этой возможностью для обсуждения инициативы ОПОП на многосторонней основе. Являясь наиболее представительной организацией в регионе, ЧЭС стремится к обеспечению коллективных преимуществ для своих государств-членов, но наряду с этим, готовит постепенную интеграцию своих инфраструктурных проектов в области транспорта и связуемости в рамки более широких сетей, соединяющих Европу с Азией. В этом отношении инициатива ОПОП предоставляет дальнейшие возможности для финансовой поддержки инфраструктурных проектов ЧЭС
30. Для завершения крупных инфраструктурных проектов требуется время. В связи с тем, что в настоящий момент Китай столкнулся с экономической рецессией, финансирование со стороны местных правительств ЧЭС и возможные займы из китайских банков в ближайшем будущем могут создать проблемы для стран ОПОП.

В этом отношении государства-члены ЧЭС должны использовать все финансовые инструменты для того, чтобы предусмотреть экономический спад и противостоять потенциальным финансовым трудностям.

31. Необходимо отметить, что развитие инфраструктуры, интегрированной в глобальном масштабе, является длительным и затратным процессом, включающим долгосрочное планирование на основе проверенного опыта и методологий с учетом реальных условий и состояния развития каждой страны-участницы. Государства-члены ЧЭС считают, что с помощью политики координирования и совместных правительственных действий можно успешно создать устойчивую транспортную систему в рамках инициативы ОПОП.
32. Стандарты и такая практика как транзитные квоты, провозные платежи визовые требования, отличающиеся в различных регионах и странах, представляют собой нематериальные барьеры на пути развития международных перевозок в регионе ЧЭС. Меры содействия развитию торговли, сокращение административных и торговых барьеров, развитие сотрудничества между таможенными структурами путем гармонизации и унификации административных и транспортных правил и процедур транзитного движения по территории стран-участниц инициативы ОПОП, считаются неперенными условиями ее успешной реализации.
33. Международные соглашения и конвенции являются важными правовыми инструментами, необходимыми для внедрения на практике общих стандартов и правил для международных перевозок. В связи с этим государства-члены ЧЭС придают большое значение многосторонним соглашениям и механизмам, способствующим развитию дорожного транспорта. Большинство соглашений и конвенций, принятых под эгидой Экономической комиссии ООН для Европы (ЭКЕ ООН), предусматривают содействие межправительственному сотрудничеству, а Соглашение ВТО (Всемирной торговой организации) о содействии торговле, направлено на выработку отлаженных процедур пересечения границ и транзита.
34. Дальнейшее развитие устойчивых транспортных систем в государствах-членах ЧЭС, интегрированных в проекты и коридоры ОПОП, обеспечит большие возможности для стран Черноморского региона, учитывая его географическое положение основного транспортного и энергетического коридора между Европой и Азией. Будучи важной частью древнего «Шелкового пути», государства-члены ЧЭС должны быть заинтересованы в объединении усилий, направленных на установление непрерывной, высококачественной, надежной и безопасной связи между Азией и Европой
35. Успешное осуществление проектов ОПОП, невозможное без эффективной политики в области транспорта, предусматривающей развитие соответствующих законодательных рамок, рассматривается в качестве способности каждой страны ЧЭС направлять свою национальную стратегию на реализацию конкретных взаимовыгодных проектов, не оказывающих негативного воздействия на окружающую среду.
36. Соответствующая правовая база заложит прочную основу для развития экологически дружелюбных видов транспорта (железные дороги, автотрассы, морские пути, порты), соответствующих положениям ключевых конвенций ООН в области

транспорта, в рамках инициативы ОПОП. Связуемость устойчивого регионального транспорта будет способствовать созданию высококачественной транспортной инфраструктуры с хорошо развитыми логистическими центрами и сетевыми объектами.

37. Учитывая возрастающую роль региона в глобальной экономике, государства-члены ЧЭС должны обеспечить достижение в этом секторе амбициозных целей, определенных в «Парижском соглашении ООН по климату» (2015 г.) и «Целях устойчивого развития» ООН, а также направлять свои усилия на создание соответствующих законодательных рамок, необходимых для развития экологически дружелюбных и надежных видов перевозок, как определено Организацией ЧЭС.
38. В течение многих лет Организация ЧЭС осуществляла несколько важных взаимодополняющих региональных проектов, имеющих важное значение для содействия развитию транспорта и торговли в регионе ЧЭС, таких как: «Координированное развитие кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря», «Развитие морских путей в Черноморском регионе», «Содействие грузоперевозкам дорожным транспортом в регионе ЧЭС», «Система пропусков ЧЭС».
39. Эти проекты представляют собой региональный вклад в расширение трансъевропейских сетей, развитие евразийских транспортных связей и общеевропейских транспортных коридоров. Эти проекты также дополняют реализацию ТРАСЕКА, которая осуществляется при большом участии европейских стран.
40. Надлежащее осуществление проекта ЧЭС «Морские магистрали», охватывающего черноморские и средиземноморские порты, а также недавно начавшаяся деятельность ЧЭС по развитию интермодального транспорта, также оказывает существенное влияние на связуемость в данном регионе. Эти проекты, для завершения которых все еще нужны решительные действия, являются вкладом ЧЭС в другие более крупные проекты, охватывающие евразийский регион, включая «современный» Шёлковый путь
41. В этом отношении роль ЧЭС в евразийских перевозках была недооценена во время дискуссии «Инициатива Пояс и Путь (ИПП): преодоление расхождений по вопросу устойчивого развития транспорта и роста в Евразии», которая была организована Китайским обществом автомагистралей и перевозок, Международной автодорожной федерацией и Постоянным международным секретариатом ЧЭС 22 мая 2019 г. на ежегодном саммите 2019 г Международной автодорожной федерации. Участники сосредоточились на мерах, которые необходимо принять для привлечения инвестиций в проекты ИПП, требованиях по созданию среды, способствующей реализации проектов в области устойчивой транспортной инфраструктуры, и путях расширения международного сотрудничества и координации.
42. По инициативе болгарского председательства в ЧЭС в первом полугодии 2019 г., 14 мая 2019 г., в Варне был проведен «Круглый стол по связуемости транспорта в Черноморском регионе», который планировался в качестве площадки для обмена взглядами представителей государств-членов по вопросам текущего развития и перспективам транспортной связуемости в регионе ЧЭС в соответствии с меморандумами о взаимопонимании, заключенными в этом отношении в рамках

ЧЭС, а также для обсуждения других совместных проектов по содействию транспортной связуемости в регионе.

Ситуация в государствах-членах ЧЭС

43. **Республика Болгарии** неоднократно заявляла о своей поддержке и готовности осуществлять конкретные проекты по развитию транспортных коридоров между Европой и Азией в рамках партнерских отношений между государственным и частным секторами, создания совместных компаний, концессий, приобретения акций и т. д. Основным правилом в деятельности болгарских официальных лиц является реализация проектов ОПОП, их завершение в соответствии с требованиями и нормами ЕС, без предоставления государственных гарантий и на основе партнерства между частными и государственными секторами.
44. Республика Болгарии подписала с Китаем Меморандум о взаимопонимании о совместном развитии «Экономического пояса Шелковый путь» и «Морского Шёлкового пути 21 века» 26 ноября 2015 г. в Пекине. До сих пор ни один проект, упомянутый в этом Меморандуме не был завершен. Теоретически, коридоры транспортной инфраструктуры между Европой и Китаем могут включать Закаспийский международный транспортный маршрут (через Варну и Бургас паромом в Грузию, Азербайджан, Казахстан и Китай). Болгарский государственный железнодорожный грузовой транспорт и Болгарский морской флот заинтересованы во включении Болгарии в консорциум Казахстана, Китая, Азербайджана, Грузии и Украины по созданию «Шёлковых железных дорог». Другой возможный транспортный маршрут пролегает через Турцию, Грузию, Азербайджан и Казахстан в Китай.
45. Республика Болгарии также активно участвует в платформе сотрудничества «ЦВЕ 17+1». Основными целями страны в связи с этой инициативой является укрепление политического диалога; увеличение китайских инвестиций в Болгарию в соответствие с правилами ЕС; расширение объёма болгарского экспорта в Китай; привлечение китайских туристов и студентов. В июне 2015 г. в рамках этой платформы сотрудничества в Софии был создан Центр сотрудничества в области сельского хозяйства, а экспериментальный парк и интерактивный терминал для продажи сельскохозяйственной продукции онлайн были открыты при Сельскохозяйственном университете в Пловдиве.
46. В 2017 г. была создана Болгарская Национальная Ассоциация Пояса и Пути, неправительственная организация, целью которой является стимулирование участия Болгарии в инициативе ОПОП и укрепление связей между Болгарией и Китаем. Под эгидой этой инициативы в июле 2018 г. между Болгарским Банком Развития (ББР) и Китайским Банком Развития было подписано рамочное соглашение на 1.5 миллиарда евро, включающее 500 миллионов евро двустороннего финансирования для ББР, предназначенного для этой инициативы, которая может включать поддержку малого и среднего бизнеса, энергетику, связь, транспорт и сельское хозяйство.
47. **Греция** подготовила Национальный план в области транспорта, проект, финансируемый «Рамочным соглашением по услугам консультантов по инвестициям Европейского Инвестиционного Банка Поддержки внутри и за пределами ЕС-28», который является основой развития транспортной инфраструктуры, Греции и её

устойчивого развития в средней и долгосрочной перспективах. В плане определяется стратегия развития на последующие 20 лет и основные мероприятия, которые будут возможно поддерживаться международным финансовыми институтами.

48. В контексте связуемости с общеевропейскими транспортными сетями Греция участвует в Восточном/Восточно-Средиземноморском (ВВС) железнодорожном грузовом коридоре, в то время как автомагистраль «Эгнатия» со своими 9 вертикальными осями общеевропейских коридоров обеспечивает соединение с Балканами и остальной Европой.
49. В порту Пирей в Греции было завершено создание важного транзитного узла; кроме того, ожидается завершение последнего этапа строительства. Порт Пирей считается наиболее стремительно развивающимся портом в мире, он занимает 6 место из 15 самых крупных европейских портов (2018 г.). Он играет важную роль при перевозке грузов по железной дороге: каждую неделю 16-18 грузовых поездов отправляются из порта Пирей в страны западной Европы.
50. Международный грузовой транспорт с участием третьих стран регулируется действующими двусторонними соглашениями и осуществляется без каких-либо препятствий. Кроме того, перевозчикам из стран-членов Конвенции Европейской Конференции Европейских Министров Транспорта (КЕКЕМТ) также разрешено участвовать в международных автоперевозках грузов в третьи страны в соответствии с положениями этой конвенции. В рамках ЧЭС Греция не участвует в системе пропусков ЧЭС, поскольку греческий экспортный транспорт лучше обслуживается в системе вышеупомянутых двусторонних и многосторонних лицензионных систем.
51. Что касается проектов, соединяющих Европу с Азией («Один пояс - один путь»), в *Республике Молдова*, то в соответствии с законом №297/2007, в Белграде 19 апреля 2007 г. был подписан Меморандум о взаимопонимании координированного развития Кольцевой дороги вокруг Черного моря.
52. Предполагается, что по территории Республики Молдова строительство кольцевой автодороги вокруг Черного моря будет проходить в направлении Одесса-Унгены-граница с Румынией. Кроме вышеупомянутого меморандума это направление совпадает с сетью ТЕТС, ТРАСЕКА и «Европейского соглашения об основных международных транспортных магистралях». По техническим параметрам эта кольцевая дорога должна соответствовать автомагистрали или скоростной дороге.
53. В настоящее время подготовлен проект оценки целесообразности кольцевой дороги вокруг Черного моря и скоро будут объявлены торги на получение подряда на строительство автомагистрали, соединяющей ее с Республикой Молдова на севере от города Унгены. В целях выполнения обязанностей по проекту, была подготовлена концепция строительства автомагистрали Унгены-Кишинев-граница с Украиной (не дальше Одессы).
54. Строительство этой автомагистрали соединит многофункциональный порт Одессы с кольцевой дорогой вокруг Черного моря, с также соединит с центральной Европой (Германия) по автомагистралям Румынии. Республика Молдова поддерживает инициативу модернизации и развития кольцевой дороги вокруг Черного моря и будет предпринимать конкретные меры в этом направлении.

55. **Румыния** придает важное значение региональному сотрудничеству и в этом полугодии исполняет мандат председательства в ЧЭС. Девиз румынского председательства «Наведение мостов через укрепления сплоченности», демонстрирует уверенность Румынии в том, что основное условие будущей консолидации ЧЭС должно достигаться путем сплоченности, взаимосвязи и диалога. Председательство будет использовать в своей деятельности всеобъемлющий, открытый, прозрачный и конструктивный подход, уделяя при этом особое внимание следующим отраслевым приоритетам: транспорт и связуемость; окружающая среда и зеленая энергетика; цели устойчивого развития; экономическое развитие и конкурентоспособность.
56. В целях достижения общего процветания и использования инфраструктуры в качестве краеугольного камня связуемости, Румыния может играть активную и конкурентоспособную роль в создании открытой, всеохватывающей, глобальной экономики, в центре которой будут нужды человека. Румыния может использовать возможности сотрудничества с этой инициативой для развития потенциала портов, дорог, железнодорожных линий и пр., закладывая таким образом основу для устойчивого экономического роста.
57. В связи с этим необходимо отметить, что стратегия связуемости Европы и Азии, принятая ЕС, объединяет в едином документе принципы ЕС и государств-членов, которыми они руководствуются для достижения связуемости с Азией, и определяют европейскую модель: устойчивую, всеобъемлющую, основанную на законах и правилах.
58. В контексте проектов, соединяющих Европу с Азией, Румыния стремится к сбалансированному подходу к возможностям, предоставляемым инициативой ОПОП, и возможностям и принципам ЕС в области связуемости, учитывая то, что ЕС оказывает конкретную поддержку региональному сотрудничеству в Черноморском регионе. Точно также Румыния продолжит оказывать поддержку специализированным рабочим группам Совета ЕС, подчеркивать необходимость в процессе рассмотрения и изучения этой инициативы и альтернативных подходов к вопросу связуемости, предлагаемых ЕС и другими стратегическими партнерами.
59. **Российская Федерация** напрямую в инициативах Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) и Морского Шелкового пути XXI века (МШП) не участвует. Взаимодействие осуществляется на основе Совместного заявления Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути от 8 мая 2015 года. Российская сторона рассматривает этот трек как одно из важных направлений работы по реализации идеи Президента Российской Федерации В. В. Путина о формировании Большого Евразийского Партнерства (БЕП).
60. Идея БЕП предполагает «интеграцию интеграций», то есть состыковку идущих в Евразии двусторонних и многосторонних интеграционных процессов, и формирование широкого контура экономической кооперации, свободного от барьеров, опирающегося на нормы Всемирной торговой организации (ВТО) и учитывающего разнообразие моделей социально-экономического развития.

61. Формированию БЕП призвано способствовать сложение потенциалов таких влиятельных региональных объединений, как Евразийский Экономический Союз (ЕАЭС), Содружество Независимых Государств (СНГ), Шанхайская Организация Сотрудничества (ШОС), Ассоциация Государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) на основе принципов открытости, транспарентности и уважения интересов всех участников. Открыта инициатива «Большой Евразии» и для Европейского союза. Задачу формирования БЕП разделяют все государства-члены ЕАЭС. Это отражено в подписанной 6 декабря 2018 г. в Санкт-Петербурге Декларации о дальнейшем развитии интеграционных процессов в рамках Евразийского экономического союза.
62. Инициативу формирования БЕП поддерживает Китай. В Совместном заявлении Российской Федерации и Китайской Народной Республики о развитии отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия, вступающих в новую эпоху, подписанном 5 июня 2019 г., подчеркивается, что «инициатива «Один пояс, один путь» и идея Большого Евразийского партнерства могут развиваться параллельно и скоординировано, будут способствовать развитию региональных объединений, двусторонних и многосторонних интеграционных процессов на благо народов Евразийского континента».
63. В октябре 2019 г. вступило в силу Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР, и сейчас Евразийская экономическая комиссия (исполнительный орган Союза) и китайское правительство формируют совместные рабочие органы. В рамках этих механизмов предстоит начать работу над конкретными отраслевыми проектами.
64. «Договор об экономическом и техническом сотрудничестве в области инфраструктуры» между правительством **Республики Сербии** и правительством Китая, подписанный в 2009 г., лежит в основе официального сотрудничества между этими двумя странами. В ноябре 2015 г. правительство Республики Сербии и правительство Китая подписали Меморандум о взаимопонимании по вопросу общей поддержки экономического пояса «Шёлковый путь» и «Морского шёлкового пути 21 века».
65. Республика Сербии уделяет особое внимание инициативе «Один пояс – один путь» в рамках реализации совместных приоритетов сотрудничества: координация политики в области макроэкономического и межгосударственного развития; улучшение интеграции инфраструктурных планов и технических стандартов, сокращение инвестиционных и торговых барьеров и развитие региональной экономической интеграции.
66. Отношения между Республикой Сербии и Китаем достигли своего пика в 2016 г., когда было создано «Всеобъемлющее стратегическое партнерство» между обеими странами. Эта инициатива осуществляется на основе полноправного партнерства и позволяет совместно создавать партнерство «За мир, развитие, реформы и цивилизацию». В рамках этой инициативы был согласован или начат ряд инфраструктурных проектов, таких как реконструкция и модернизация железнодорожного соединения Белград-Будапешт, строительство участков автодорожного коридора Милош Велики и коридора Е 763, а также объезда вокруг Белграда.

67. В целях обеспечения качественных перевозок и логистических услуг реализуются важные инфраструктурные проекты. В настоящее время в Республике Сербии было построено около 950 км автомагистралей. Был возведен коридор №10 и завершено около 120 км автомагистрали Милош Велики, что сделало автомагистрали Сербии конкурентоспособными по сравнению с другими маршрутами. Вышеупомянутые проекты находятся или в прямой связи или выступают в качестве структурного подразделения инициативы ОПОП, как например, завершение коридора №10, который обеспечивает эффективное соединение в Северной Македонией и Венгрией. Самым важным проектом железнодорожных сетей является проект «Модернизация и реконструкция венгеро-сербской железной дороги на территории Республики Сербии», который в настоящее время находится в процессе строительства.
68. *Турецкая Республика* придает особое значение развитию Закаспийского среднего коридора Восток-Запад, как важного компонента инициативы ОПОП. На саммите лидеров G20, состоявшемся в Анталии 14 ноября 2015 г., между Турцией и Китаем были подписаны следующие меморандумы: «О гармонизации экономического пояса «Шёлкового пути», «Морского Шёлкового пути 21 века» и «Инициативы среднего коридора», «О сотрудничестве в области железных дорог» и «О сотрудничестве в области электронной коммерции с целью укрепления развития информационного Шёлкового пути»
69. В целях дальнейшего развития среднего коридора, являющегося одним из ключевых маршрутов вдоль Шёлкового пути, Турецкая Республика также подписала три комбинированных соглашения со странами этого коридора (Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан и Китай). Дорожное соглашение, недавно подписанное между Турецкой Республикой и Китаем на форуме, посвященном инициативе пояса и пути в Пекине 13 мая 2017 г., позволяет транспорту, перевозящему грузы в Казахстан или другие среднеазиатские государства, забирать груз из логистических центров или пограничных торговых зон между Китаем и Казахстаном во время их возвращения, что в итоге повышает конкурентоспособность этого маршрута.
70. Кроме улучшения состояния дорог, железнодорожных путей, морской и авиационной инфраструктуры и их функционирования, Турция осуществила ряд мегапроектов по строительству отсутствующих звеньев основных коридоров, таких как: железнодорожный проект Баку-Тбилиси-Карс; проект скоростной железной дороги Эдирне-Карс; проект «Мармарай»; железнодорожный проект «Халкалы-Капыкуле»; автомагистраль «Северная Мармара» и мост «Явуз Султан Селим» (3й стамбульский мост); проект туннеля «Евразия»; проект трехэтажного туннеля «Великий Стамбул»; проект автомагистрали Гебзе-Орхангази- Измир; восстановление переправы через озеро Ван.
71. Турция успешно осуществила такие нефтегазовые проекты, как главный нефтепровод экспортной нефти Баку-Тбилиси-Джейхан (БТД), по которому нефть будет доставляться в Джейхан через Азербайджан и Грузию, а после этого – на мировые рынки танкерами; газопровод Баку-Тбилиси-Эрзурум, использующий тот же самый коридор, на территории Азербайджана и Грузии, что и БТД, и по которому газ начал поступать 4 июля 2007 г. По Трансанатолийскому газопроводу (ТАНАП) предусмотрена ежегодная поставка 6 миллиардов кубометров азербайджанского газа

в Турцию и 10 миллиардов кубометров азербайджанского газа в Европу. Церемония открытия соединения ТАНАП-Европа состоялась Эдирне/Ипсала в ноябре 2019 г. Ожидается, что первая поставка начнется в 2020 г. Проект системы трубопровода для транспортировки природного газа (Тюркстрим) был спроектирован для поставки природного газа из Российской Федерации в Турцию, а также поставок российского газа в Европу через Турцию.

72. **Украина** подписала с Китаем несколько двусторонних документов в рамках инициативы ОПОП, таких как «Протокол между Министерством экономического развития Украины и Министерством торговли Китая об укреплении сотрудничества и совместном осуществлении проекта «Экономический пояс «Шёлковый путь» (2015 г.); План действий Украины и Китая по совместному строительству «Пояса «Шёлковый путь» и «Морского «Шёлкового пути 21 века» (2017г.); Меморандум о взаимопонимании между Министерством экономического развития Украины и Министерством торговли Китая о начале подготовки плана двустороннего сотрудничества в области совместного строительства «Экономического пояса «Шёлковый путь» и «Морского «Шёлкового пути» в 21 веке» (2019 г.)
73. Кроме того, официальными лицами Министерства экономики Украины и Министерством торговли Китая был подготовлен проект плана сотрудничества о совместном строительстве «Экономического пояса «Шёлковый путь» и «Морского «Шёлкового пути» в 21 веке». В этом двустороннем документе обе стороны рассмотрели концепцию, согласовали свои действия и установили временные рамки для начала работы. Был также подготовлен проект «Плана действий на 2020-2022 годы», предусматривающий осуществление национальной стратегии Украины в области транспорта до 2030 г., который включает более 100 проектов по ремонту и модернизации транспортной инфраструктуры (железные дороги, аэропорты, морские порты) на Украине.
74. Реализация этих проектов направлена на повышение конкурентоспособности украинской транспортной системы для евразийских транзитных грузовых перевозок в рамках инициативы ОПОП. Некоторые из этих проектов, предусмотренные на 2020 г, включают следующие мероприятия: реконструкция железнодорожного участка Баннер-Долинская-Николаев; электрификация участка железной дороги Козел-Изой; строительство и реконструкция 5077 км дорог, а также реализация проектов с целью модернизации и развития инфраструктуры морских портов в Одессе, Черноморске, Южном, Мариуполе, Николаеве
75. Государственное управление железнодорожного транспорта Украины «Укржелезниця», являющееся постоянным членом Ассоциации юридических лиц Закаспийского международного транспортного маршрута, регулярно участвует в работе Ассоциации. Ассоциация занимается привлечением транзитных и иностранных грузов для перевозки в Европу и Азию, проводит эффективную тарифную политику, оптимизирует интегрированные услуги по оценке стоимости грузов, разрабатывает процесс транспортирования потоков, упрощает административные процедуры, связанные с пересечением границы и таможней.

III. ВЫВОДЫ

76. Связуемость инфраструктуры занимает приоритетное место в повестке ОПОП. Странам ОПОП необходимо объединить свои усилия и направить их на строительство многоуровневых инфраструктурных рамок, включающих железные дороги, автомагистрали, морской флот, авиацию, трубопроводы и информационные сети единого пространства. В случае успешной реализации возникнет потенциал снижения стоимости операционных издержек, капитала, информации и технологий, а также эффективного упорядочения транспортных потоков и оптимального распределения ресурсов между различными регионами. Таким образом, это будет способствовать достижению взаимовыгодного экономического сотрудничества в регионе ЧЭС и за его пределами.
77. Абсолютный размер и масштаб планируемых инфраструктурных проектов считаются одними из главных вызовов для инициативы ОПОП. Кроме того, для реализации инфраструктуры в рамках инициативы ОПОП понадобится частное финансирование наряду с финансированием со стороны китайского правительства и Азиатского банка инфраструктурных инвестиций. В этом отношении, правительства государств-членов ЧЭС должны рассматривать финансирование в сектор транспорта в качестве приоритетного с тем, чтобы соответствовать стратегическим целям и достичь устойчивого экономического роста.
78. Для содействия дальнейшему развитию сектора транспорта и лучшему удовлетворению потребностей народов широкого Черноморского региона, парламенты и ПАЧЭС должны стремиться к обеспечению законодательной поддержки торговли и таможенных процедур, ратифицированию основных международных документов. Законодательные меры, направленные на содействие торговле, сокращению административных и торговых барьеров, развитие сотрудничества в области таможни, гармонизацию административных и транспортных процедур для транзитных перевозок по территории стран ОПОП, считаются необходимым условием успешной реализации этих проектов.
79. Однако, недавние события глобального масштаба и появление коронавируса в Ухане (Китай, декабрь 2019 г.), представляют огромную угрозу глобальной экономике. Экономический спад в результате коронавируса также угрожает осуществлению проектов транспортной связуемости. Кроме того, распространение коронавируса непосредственно влияет на потребление нефти, что двояко сказывается на нефтяных рынках. Во-первых, ограничение перемещений, как следствие усилий по сдерживанию распространения вируса, снижает потребление авиатоплива, замедляется организация снабжения, начинается спад промышленной активности. Во-вторых, реакция фондового рынка на влияние коронавируса на глобальную экономику приводит к выводу о дальнейшем снижении цен на нефтепродукты и глобального спроса на нефть в долгосрочной перспективе.
80. В связи с этим, важная роль нефтяной промышленности должна быть заменена дальнейшим развитием не-нефтяного сектора. С целью стимулирования производства продукции, ориентированной на экспорт, создания новых рабочих мест, развитие областей, которые позволят сократить зависимость от нефтяных

рынков, государства-члены ЧЭС должны отдавать приоритет инвестициям и расширению не-нефтяного сектора.

81. Реализация инфраструктуры связуемости, транспорта и энергетических коридоров, а также хорошо развитых портов является важным фактором достижения экономического процветания и стимулирования регионального сотрудничества. Достижение связуемости через содействие развитию транспорта и торговли в рамках ОПОП является важной частью экономического сотрудничества между государствами-участниками, что позволит создать лучшие условия для малых и средних предприятий, стимулируя повышение занятости и содействуя социально-экономическому развитию. Исходя из этого, государствам-членам следует расширять транспортную связуемость и оказывать поддержку проектам в регионе ЧЭС, ориентированным на конечный результат, что укрепит региональную интеграцию и увеличит торговый оборот в регионе и за его пределами.