



ПАРЛАМЕНТСКАЯ АССАМБЛЕЯ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА  
**ПАЧЭС**

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СЕКРЕТАРИАТ

Док. GA54/LC54/REP/19

ПЯТЬДЕСЯТ ЧЕТВЕРТОЕ ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ ГЕНЕРАЛЬНОЙ  
АССАМБЛЕИ ПАЧЭС

**КОМИТЕТ ПО ПРАВОВЫМ И ПОЛИТИЧЕСКИМ ВОПРОСАМ**

**ДОКЛАД\***

**“ПРАВОВЫЕ И ПОЛИТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ  
ТРАНСПОРТНЫХ МАРШРУТОВ В РЕГИОНЕ ЧЭС”**

ДОКЛАДЧИК: г-н Иван ДЕМЧЕНКО, член Комитета (Россия)

---

\* Текст рассмотрен на Пятьдесят четвертом заседании Комитета по правовым и политическим вопросам в Сочи 25-26 сентября 2019 г. и утвержден на Пятьдесят четвертом пленарном заседании Генеральной Ассамблеи в Софии 20 ноября 2019 г.

## I. ВСТУПЛЕНИЕ

1. Регион ЧЭС является важным перекрестком, транзитным коридором, а также стратегическим пересечением основных маршрутов перевозки грузов («Шелковый путь», проект ТРАСЕКА – транспортный коридор Кавказ-Азия, Трансьевропейская транспортная сеть – ТЕТС, Евразийские транспортные связи – ЕАТС) и энергоносителей с востока на запад и севера на восток (Баку-Тбилиси-Джейхан – Б-Т-Д, Южный газовый коридор – ЮГК, Турецкий поток и др.). Сотрудничество в области транспорта имеет жизненно важное значение для достижения экономического прогресса в регионе и является одним из главных факторов стимулирования взаимодействия между странами. Устойчивые транспортные перевозки при наличии хорошо развитых и взаимосвязанных транспортных сетей в регионе ЧЭС, интегрированных в глобальную транспортную систему, а также разработка новых транспортных проектов, направленных на устранение недостатков, закладывают основу для расширения вклада ЧЭС в достижение целей устойчивого развития (ЦУР).
2. Страны широкого Черноморского региона обладают богатым природным, культурным и человеческим капиталом. Именно поэтому устойчивая политика в области транспорта должна быть ориентирована на людей; она не должна вести к изменению климата; во главу угла должны ставиться безопасные, разумные смешанные перевозки с низким уровнем выброса углекислого газа в атмосферу, способствующие повышению эффективности использования энергии и топлива. Для достижения реального прогресса в этом направлении необходима тщательно продуманная политика в области транспорта на основе региональных и двусторонних соглашений с учетом интересов каждого государства-члена. Для того, чтобы транспорт в регионе смог в полном объеме реализовать свой потенциал, необходимо уделять особое внимание его правовым и политическим аспектам. Такой подход говорит о крайней необходимости определения и устранения недостатков, установления здорового политического климата, способствующего вкладу транспортного сектора в достижение задач, стоящих перед регионом.
3. Принимая во внимание глобальное значение вопросов транспорта в настоящее время, а также актуальность транспортных проектов в регионе ЧЭС, Комитет по правовым и политическим вопросам на своем 53-м заседании в Батуми, состоявшемся 15-16 мая, решил обсудить вопрос «Правовые и политические аспекты развития транспортных маршрутов в регионе ЧЭС».
4. С момента своего создания в 1992 г. Организация ЧЭС уделяет особое внимание транспорту, сосредоточиваясь главным образом на более эффективном использовании внутрирегиональных возможностей и возрастающего потенциала Черноморского региона. В своей деятельности в области развития транспорта государства-члены ЧЭС руководствуются «Декларацией Организации Черноморского Экономического Сотрудничества в связи с 25-летним юбилеем» (22 мая 2017 г.), положениями «Экономической повестки ЧЭС: к укреплению партнерства ЧЭС» ( в частности, цель №3: «Создание эффективной транспортной сети»), резолюциями Совета министров иностранных дел и решениями министров транспорта государств-членов ЧЭС.
5. В докладе использована информация, полученная от национальных делегаций Азербайджана, Болгарии, Греции, Молдовы, Румынии, России, Сербии, Турции и Украины. Кроме того, использовалась информация, полученная от Постоянного международного секретариата ЧЭС и соответствующих источников Интернета.

## **II. ПРАВОВЫЕ И ПОЛИТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ МАРШРУТОВ В ЧЕРНОМОРСКОМ РЕГИОНЕ**

6. Экономический эффект от проектов в области транспорта определяется их вкладом в экономический рост, создание рабочих мест и развитие торговли. Около 10 миллионов человек непосредственно задействованы в транспортной индустрии, на которую приходится около 5% валового внутреннего продукта (ВВП) в Европе. Конкуреноспособность мировых компаний напрямую зависит от эффективно работающих транспортных систем. На логистику, такую как перевозки и хранение, приходится от 10% до 15% окончательной стоимости продукции европейских компаний.
7. Качество транспортных услуг оказывает огромное влияние на качество жизни людей. В среднем 13,2% бюджета каждой семьи расходуется на перевозку грузов и транспортные услуги. Перевозки также зависят от нефтяных ресурсов и являются одним из главных источников выбросов углекислого газа в атмосферу. Согласно прогнозам Международного транспортного форума (МТФ), потребность в перевозках в следующие три десятилетия во всем мире продолжит расти.
8. В соответствии с выводами, изложенными в документе МТФ 2019 г. «Перспективы развития транспорта», дальнейшее стремительное развитие электронной торговли может привести к повышению объема глобальных транспортных перевозок к 2050 г. в размере от 2% до 11% в зависимости от вида перевозок. Использование новых технологий наряду с повышением логистической эффективности может снизить на 60% выбросы в атмосферу углекислого газа в 2050 г. по сравнению с сегодняшними показателями.
9. Принимая во внимание вышеупомянутые перспективы, ПАЧЭС считает, что устойчивое развитие транспортного сектора в Черноморском регионе неразрывно связано с долгосрочным использованием экологически безопасных видов перевозок, реализацией современных инфраструктурных проектов, а также повышением конкурентоспособности транспортных предприятий, эффективности и качества предоставляемых транспортных услуг.
10. Для развития инфраструктуры, являющегося продолжительным ресурсоёмким процессом, необходимо долгосрочное планирование на основе надежных методологий и четко определенных приоритетов. Кроме того, применение инновационных технологий и новых моделей ведения бизнеса может привести к получению прорывных результатов в секторе транспорта.
11. Развитие интегрированных транспортных систем в государствах-членах ЧЭС и их связь с проектом ТРАСЕКА (Транспортный коридор Кавказ-Азия), инициативным коридором «Один пояс, один путь» (ОПОП), Трансъевропейской транспортной сетью – ТЕТС, Евразийскими транспортными связями – ЕАТС и другими морскими путями, проходящими через широкий Черноморский регион, расширит поле деятельности ЧЭС и будет способствовать развитию торговых отношений между государствами-членами. Для получения практических результатов в этом направлении нужна тщательно продуманная политика в области транспорта на основе многосторонних и двусторонних соглашений с учетом интересов стран-участниц.
12. В резолюции Европейской экономической комиссии ООН «О новой эре экологически устойчивого развития внутренних перевозок и мобильности» (принята 21 февраля 2017 г.) подчеркивается, что четвертая индустриальная революция ознаменовала собой «новую эру для перевозок и мобильности», и предлагается сторонам-участницам

направить свою деятельность на улучшение регионального и межконтинентального взаимодействия, уделяя при этом особое внимание проекту Евразийских транспортных связей, а также участию в инициативе «Один пояс, один путь» путем координации политики и содействия организации бесперебойных экологически устойчивых перевозок.

13. С учетом возрастающей роли региона в глобальной экономике государствам-членам ЧЭС необходимо согласовывать свои усилия для обеспечения соответствия управления транспортом динамичным и стремительным трансформациям, определяющим этот сектор, уделяя при этом внимание амбициозным задачам, поставленным в «Парижском соглашении по климату» ООН (2015 г.) и «Целях в области устойчивого развития» ООН<sup>1</sup>.
14. Эти усилия подчеркивают неотложную необходимость в определении и устранении правовых расхождений и создании стабильного политического климата, способствующего вкладу сектора транспорта в достижение задач, стоящих перед международным сообществом.
15. Ключевыми компонентами успешной реализации проектов устойчивых транспортных перевозок в Черноморском регионе являются поддержка со стороны парламентов, эффективное законодательное урегулирование и разумные политические решения. Адекватная политическая поддержка со стороны национальных и международных парламентских организаций имеет большое значение для успешной реализации совместных проектов и инициатив. Также очень важна эффективная координация между законодательными органами, правительственными структурами и частным сектором.
16. Усилия стран ЧЭС, направленные на развитие экологически устойчивых транспортных систем, включают гармонизацию правовых, технических и организационных рамок. В целях содействия развитию существующих транспортных маршрутов в регионе политикам необходимо решать проблемы существующих физических и нефизических барьеров, таких как недостаточная или неадекватная транспортная инфраструктура, транспортные пробки и недостающие звенья транспортной цепи, а также недостаточное финансирование. Необходима более широкая координация и интеграция политики в области транспорта и планирования с учетом видов перевозок и пограничных процедур особенно в период, когда экономические системы становятся все более интегрированы, как функционально, так и территориально.
17. Необходимые политические решения закладывают прочную основу для развития интермодальной транспортной сети в Черноморском регионе, включая паромные и комбинированные перевозки, направленной на создание высококачественной транспортной инфраструктуры с разветвленной сетью логистических центров и установление соответствующих рамок для развития экологически безвредных и безопасных видов перевозок (железнодорожных перевозок, перевозок по внутренним водным путям, фидерных перевозок и грузовых перевозок с использованием различных видов транспорта).

---

<sup>1</sup> В «Повестке в области устойчивого развития до 2030 года» экологически устойчивый транспорт является основной задачей, определенной в нескольких документах, посвященных задачам устойчивого развития, особенно в области пищевой безопасности, здравоохранения, энергетики, экономического роста, инфраструктуры, городов и поселений. Сектор транспорта будет играть особенно важную роль в достижении целей парижского соглашения с учетом того, что источником почти четверти глобальных эмиссий парникового газа, связанных с энергией, является транспорт, и что подобные эмиссии будут и дальше значительно увеличиваться в последующие годы.

18. Таким образом, стремясь к достижению более тесной взаимосвязи между транспортом и инфраструктурой, способствующей экономическому процветанию и укреплению взаимоотношений в Черноморском регионе, парламенты и правительства должны объединять усилия в процессе принятия политических решений и мобилизации общественной поддержки для реализации совместных проектов, многосторонних соглашений, резолюций ЧЭС и рекомендаций ПАЧЭС.
  19. Правительства государств-членов ЧЭС должны направлять свои усилия на достижение согласованности действий в процессе решения стратегических задач ЧЭС в транспортном секторе, определенных в «Экономической повестке ЧЭС: к укреплению партнерства ЧЭС», принятой в 2012 г., в частности, задачи №3: «Создание эффективной транспортной сети»; на дальнейшее развитие сотрудничества в области осуществления «Меморандума о развитии Черноморской кольцевой автомагистрали, морских магистралей и содействии грузовым автоперевозкам» и скорейшее вступление в силу соответствующих соглашений.
  20. Одним из основных условий, необходимым для развития совместных транспортных маршрутов и систем, является принятие во внимание асимметрий, особенно в законодательной сфере, существующих в странах-членах ЧЭС, для того, чтобы процесс сотрудничества стал более сбалансированным, а не становился фактором углубления неравенства в регионе.
  21. В связи с этим правила и соответствующее законодательство необходимо привести в соответствие с международными нормами и разработать стратегии по углублению регионального сотрудничества.
  22. Правовая база должна представлять собой свод политических решений, правил и стратегий, основанных на международных принципах и нормах, а также соответствующих меморандумах о намерениях и соглашениях на международном уровне.
- Роль парламентов***
23. Парламентам следует способствовать осуществлению положений ключевых конвенций ООН по вопросам транспорта, а также «Соглашения о содействии развитию торговли» ВТО (Всемирной торговой организации), предусматривающих беспрепятственные пограничные процедуры и транзит.
  24. Парламенты стран-членов ЧЭС должны оказывать поддержку использованию новых технологий и переходу на цифровой формат всех инструментов упрощения торговых формальностей, а также предпринимать необходимые шаги по широкому распространению цифрового применения системы международных автомобильных перевозок товаров в рамках конвенции TIR (МДП) и Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), которые считаются цифровыми инструментами следующего поколения, а также активно сотрудничать в процессе координации и осуществления мер по упрощению пограничных формальностей и быстрым и бесперебойным перевозкам грузов по транспортным коридорам.
  25. Парламенты государств-членов ЧЭС должны обеспечивать максимальное использование имеющихся правовых механизмов для осуществления программ, оказывающих поддержку инвестициям в инфраструктуру основных автомагистралей, городским проектам в области транспорта и ключевым пунктам пограничного контроля с целью повышения эффективности перевозок и транспортной инфраструктуры как неопременного условия создания сильной экономики и повышения качества жизни своих граждан.

26. Специализированные парламентские комитеты могут подготовить рекомендации о создании объектов транспортной инфраструктуры, которые позволят использовать экологически безопасные виды транспорта, выполняя таким образом предварительное условие для создания интегрированной интермодальной транспортной сети в регионе ЧЭС.
27. Парламенты должны определить приоритеты финансирования и стратегии развития транспортного сектора с целью достижения устойчивого экономического роста, соответствия национальным приоритетам и стратегическим задачам, и укрепления добрососедских отношений.
28. Парламентарии должны использовать имеющиеся правовые механизмы для широкого вовлечения деловых кругов в процесс осуществления проектов развития транспортной инфраструктуры и транспортных связей, в частности, на базе партнерства государственного и частного секторов.
29. Парламентам и ПАЧЭС следует играть важную роль в содействии осуществлению совместных проектов, реализуемых в рамках ЧЭС в области транспорта. ПАЧЭС неоднократно подтверждала свою готовность оказать законодательную поддержку инициативам ЧЭС по реализации проектов и программ в области развития транспортной инфраструктуры.

### **III. ТРАНСПОРТНЫЕ МАРШРУТЫ В РЕГИОНЕ ЧЭС**

30. «План действий Рабочей группы ЧЭС в области транспорта» является основой развития сотрудничества в сфере транспорта между государствами-членами ЧЭС. Этот план действий на период с 1 июля 2017 г. по 30 июня 2019 г., подготовленный Румынией, как страной-координатором Рабочей группы, определяет основные направления углубления взаимовыгодного сотрудничества между государствами-членами ЧЭС, нацеленного как на интеграцию национальных транспортных сетей как в региональные, так и в Трансъевропейскую транспортную сеть (ТЕТС) и Евразийские транспортные связи, а также на достижение надежных, эффективных, безопасных, интегрированных и устойчивых транспортных систем в регионе ЧЭС.
31. 25 октября 2018 г. в Баку (Азербайджанская Республика), состоялась Встреча министров транспорта стран-членов ЧЭС в рамках председательства Азербайджана в ОЧЭС. На встрече было рассмотрено текущее состояние сотрудничества в сфере транспорта в рамках ЧЭС с целью дальнейшего улучшения сотрудничества. Министерской встрече предшествовало заседание Рабочей группы ЧЭС по транспорту 24 октября 2018 г., на котором состоялся обмен мнениями по вопросу расширения торговли для укрепления взаимосвязей.
32. Деятельность Рабочей группы ЧЭС по транспорту дополняется работой профильных комитетов по содействию развитию Кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря, морских магистралей и упрощению грузовых автоперевозок; рабочих групп по интермодальным перевозкам, по введению международного сертификата взвешивания транспортных средств и т. д.
33. Роль ЧЭС в евразийских перевозках была недооценена во время дебатов на высоком уровне по вопросу «Стратегия: Один пояс, Один путь: преодоление расхождений во взглядах на устойчивое развитие транспорта и рост в Евразии», которые проводились Китайским обществом по строительству автомагистралей и перевозкам, Международной дорожной федерацией и Постоянным международным секретариатом ЧЭС 22 мая 2019 г. во время ежегодного саммита 2019 г. Международного транспортного форума. Участники сосредоточились на мерах по привлечению

инвестиций в проекты, осуществляемые в рамках «Один пояс, один путь», требованиях о создании благоприятной среды для реализации проектов в области устойчивой транспортной инфраструктуры, и путях углубления и расширения международного сотрудничества и координации.

### ***Развитие автодорожной и морской инфраструктуры***

34. Развитие автодорожной и морской инфраструктуры и упрощение грузоперевозок являются одними из приоритетных задач Организации ЧЭС. Двумя популярными проектами Организации в области упрощения перевозок и торговли являются (а) Кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря (КАЧМ) и (б) Морские магистрали (ММ).
35. Согласно Протоколу о намерениях КАЧМ, проект Черноморской кольцевой автомагистрали предусматривает строительство автомагистрали, объединяющей прибрежные черноморские государства-члены, с ответвлениями, направленными к столицам всех остальных государств-членов. Это проект модернизации, главным образом, существующих дорог протяженностью приблизительно 7,5 тысяч километров.
36. Каждая страна отвечает за строительство и модернизацию автомагистрали на своей территории, а также за соединение существующих дорог с новыми участками, при этом многие выезды с автомагистрали соединят Черноморскую кольцевую автомагистраль с государствами-членами ЧЭС, расположенными вдали от побережья Черного моря, такими как Албания, Армения, Азербайджан, Греция, Сербия и далее. Значительная часть участков кольцевой автомагистрали уже готова, в то время как другие находятся в стадии строительства или планирования. Греция и Турция полностью завершили свою часть этого многостороннего проекта.
37. По инициативе Международного союза автодорожного транспорта (МСАТ) и Организации ЧЭС, Рабочий комитет ЧЭС по черноморской кольцевой автомагистрали добавил новую автомагистраль, соединяющую Турцию с Грузией и Азербайджаном с общим проектом ЧКАМ в соответствии с самыми высокими европейскими стандартами. Предварительное технико-экономическое обоснование проекта модельной автомагистрали было выполнено компанией «Игнатия Одос» при поддержке МСАТ и Черноморского банка торговли и развития.
38. Проект морских магистралей в регионе ЧЭС включает 43 порта государств-членов ЧЭС и предусматривает концентрацию грузопотоков на морских путях; развитие регулярных и многочисленных морских соединений для перевозки грузов между государствами ЧЭС; модернизацию портов современной инфраструктурой; разгрузку наземного транспорта; обслуживание реальных, динамически развивающихся потребностей в перевозках и торговых потоках между портами; усиление охраны окружающей среды в регионе. Деятельность в рамках этого проекта направлена на обновление портового оборудования, определение проектов, представляющих общий интерес, и создание условий для здоровой конкуренции в международных перевозках.
39. Государства-члены ЧЭС направляют свои усилия на создание скоординированной и бесперебойной системы комбинированных перевозок и логистики с целью обеспечения дополнительных возможностей для существующих и будущих торговых потоков между государствами-членами ЧЭС, Европой и Азией, и упрощения участия национальных экономик государств-членов ЧЭС в глобальной экономике. Была создана Рабочая группа по смешанным перевозкам в качестве важного направления

сотрудничества по выработке конкурентоспособных альтернатив автотранспорту в Черноморском регионе.

40. На заседании, состоявшемся в штаб-квартире ЧЭС 15 апреля 2019 г., специалисты из заинтересованных государств-членов ЧЭС рассмотрели проект «Меморандума о взаимопонимании по вопросу развития интермодальных паромных и пассажирских перевозок в Черноморском регионе», предложенный Российской Федерацией, подчеркнули значение развития интермодальных паромных сообщений для перевозки грузов и пассажиров и согласовали меры по подготовке соответствующего многостороннего меморандума. Подписание данного документа позволит сократить число перегрузок и время хранения грузов в портах, устранить инфраструктурные ограничения в Черноморском регионе, разгрузить автомобильные маршруты и пункты пересечения границ и решить другие вопросы.

### ***Содействие автомобильным перевозкам грузов***

41. В соответствии с «Меморандумом о взаимопонимании по вопросу облегчения грузовых автомобильных перевозок» постоянные усилия ЧЭС в области транспорта должны направляться на снижение уровня формализма и бюрократии при перевозке грузов и пассажиров через границы путем гармонизации и упрощения процедур, формальностей и количества необходимой документации.
42. Руководящий комитет по содействию автомобильным перевозкам грузов работает над постепенной либерализацией транспорта, упрощением процедур получения виз, выполнением государствами-членами ЧЭС основных международных соглашений и конвенций, принятых в рамках Европейской экономической комиссии ООН, использованием новых технологий, распространением цифрового кодирования и автоматизации на сферу транспорта. Постоянный международный секретариат ЧЭС при содействии ЧЭС-УРТА<sup>2</sup> оказывает административно-техническую поддержку Руководящему комитету по содействию автомобильным перевозкам.
43. Руководящий комитет разрабатывает комплекс мер по искоренению физических и нефизических барьеров на пути торговли и транспорта в регионе ЧЭС путем цифрового кодирования и автоматизации процедур. Эти меры включают, в частности, создание механизма обмена цифровой информацией с заинтересованными соседними государствами и потенциальными региональными партнерами для всеобъемлющего анализа рисков, что, в свою очередь, способствует ускорению перевозок и упрощению торговли, более широкому использованию имеющихся механизмов МДП (Международных дорожных перевозок): и-карнет (гарантия таможенного транзита между таможенными органами одной и той же страны); МДП+ (более широкие гарантии в рамках МДП) и МДП-ЭПД (электронная предварительная декларация грузов МДП); рассмотрение вопроса о принятии Приложения XI к Конвенции МДП (Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП) как правовой основы цифрового кодирования процедур МДП с целью дальнейшего упрощения международной торговли.
44. Проект «Разрешительная система ЧЭС» является краеугольным камнем процесса упрощения перевозки грузов автомобильным транспортом и постепенной

---

<sup>2</sup> ЧЭС-УРТА является партнером ЧЭС по секторальному диалогу, миссия которого заключается в том, чтобы работать вместе с правительствами государств-членов ЧЭС с целью обеспечения перевозки грузов автомобильным транспортом с наименьшими затратами, соединяя бизнес, рынки и все заинтересованные стороны.



либерализации транспортного рынка в регионе. Начиная с 2010 г. восемь государств-членов ЧЭС (Албания, Армения, Грузия, Молдова, Румыния, Сербия, Турция и Украина) разрабатывали и осуществляли этот проект. Количество пропусков ЧЭС, распространенных между государствами-членами ЧЭС, утроилось с момента начала этого проекта и достигло в 2019 г. 1000 штук. На 13-м заседании Рабочей группы по содействию автомобильным перевозкам грузов Турецкая Республика выступила с инициативой начать пилотный проект по электронным пропускам, что обеспечило бы лучшее функционирование системы.

45. ЧЭС присоединилось к усилиям Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН) по разработке международного сертификата веса машины (МСВМ) в рамках Приложения 8 к «Международной конвенции о гармонизации пограничного контроля грузов». Семь государств-членов ЧЭС принимают участие в этом пилотном проекте: Албания, Армения, Грузия, Молдова, Румыния, Сербия и Украина. Молдова первой из государств-членов ЧЭС ввела в свое национальное законодательство требование взвешивания грузов, перевозимых автотранспортом, и использование сертификата МСВМ.

#### ***Укрепление институционального потенциала ЧЭС в содействии торговле и транспорту***

46. Содействие торговле, автоматизация транзитных процедур, электронный обмен информацией и система единого окна были вопросами на повестке дня всех таможенных ведомств, стремящихся модернизировать и упростить таможенные процедуры. В период с 2016 по 2018 годы особое внимание уделялось автоматизации транзитных процедур и электронному обмену информацией в рамках содействия торговле. В этот период в сотрудничестве с Рабочей группой ЧЭС по торговле и экономическому развитию была разработана и согласована Стратегия содействия торговле. Её утверждение стало одним из достижений в деятельности ЧЭС, поскольку она будет служить базовым документом для дальнейшего сотрудничества между государствами-членами в области таможни и торговли. Соответствующие рекомендации о цифровом кодировании и автоматизации торговли и транспортных процедур были направлены в государства-члены ЧЭС и рабочие органы ЧЭС.
47. Важным итогом этих мероприятий стало то, что применение новых технологий, а именно, цифрового кодирования и автоматизации процедур, в международной трансграничной торговле и перевозках в сочетании с соответствующей адаптацией национальных законодательств и политики, включение положений ключевых конвенций ООН в области транспорта и «Соглашения ВТО о содействии торговле», обеспечивающих трансграничные бесперебойные перевозки и транзит, а также скоординированные усилия национальных органов власти государств-членов ЧЭС, частного сектора, международных организаций и других участников будут содействовать развитию торговли, перевозок и экономическому росту в регионе ЧЭС.
48. Озабоченность ЧЭС-УРТА ситуацией с международными автомобильными перевозками была отражена в её резолюции, принятой на 35-м заседании Генеральной Ассамблеи ЧЭС-УРТА, состоявшейся 28 мая 2019 г. в Стамбуле. В резолюции, в частности, отмечается тот факт, что главными причинами длительных простоев на пограничных пунктах (ПП) является то, что контрольно-пропускные пункты в большинстве государств-членов не имеют соответствующей инфраструктуры, не спланированы надлежащим образом и не соединены между собой; что используются неэффективные методы работы официальных лиц на пограничных пунктах, которые не всегда синхронизированы с работой таможни и смежных пограничных пунктов; что

испытывается нехватка персонала и что все это приводит к отставанию от растущих потребностей коммерческого автотранспорта в пересечении границы. Все эти проблемы сказываются на растущей стоимости грузоперевозок международным автотранспортом как в регионе ЧЭС, так и за его пределами.

49. Министры транспорта ЧЭС всегда подчеркивают важное значение углубления сотрудничества между ЧЭС и Европейским Союзом, организациями системы ООН и другими международными, межправительственными и неправительственными организациями, а также организациями регионального экономического сотрудничества и международными финансовыми институтами.
50. На уровне Европейского Союза бесперебойное функционирование внутреннего рынка ЕС в области транспорта означает то, что сильная и разветвленная трансъевропейская сеть, способствующая укреплению территориальной сплоченности, доступности и связи всех регионов Союза, включая соседние регионы, стимулирующая инвестирование в экономический рост и создание рабочих мест в ЕС, обеспечит переход к мобильности с низким уровнем выбросов в окружающую среду и выполнение новых обязательств ЕС в области изменений климата.
51. Румыния, председательствующая страна в Совете Европейского Союза, провела в сотрудничестве с Европейской Комиссией заседание министров транспорта в рамках Восточного партнерства. На этом мероприятии собрались министры транспорта из стран ЕС, а также их коллеги из шести стран Восточного партнерства: Армении, Азербайджана, Беларуси, Грузии, Молдовы и Украины.
52. На этом заседании ЕС и страны-партнеры приняли Совместную декларацию «Восточное партнерство – дальнейшее развитие повестки дня сотрудничества в области транспорта», включающую обязательства государств-членов продолжать совместную деятельность, направленную на получение конкретных результатов в сфере взаимодействия, предусмотренного в «Ориентировочном плане действий по привлечению инвестиций в Трансъевропейскую транспортную сеть».

### *Ситуация в государствах-членах ЧЭС*

53. Министерство транспорта, связи и высоких технологий *Азербайджанской Республики* является основным исполнительным органом, проводящим политику государства и исполняющим законы в сфере транспорта, включая морской транспорт, гражданскую авиацию, связь (телекоммуникации, почта) и высокие технологии.
54. Азербайджанская Республика подписала «Меморандум о взаимопонимании по скоординированному развитию скоростной автомагистрали вокруг Черного моря». В рамках этого меморандума основная часть Черноморской кольцевой автомагистрали, пересекающей территорию страны, проходит по маршруту граница Баку-Алят-Газах-государственная граница с Грузией и граница Баку-Губа- государственная граница с Россией.
55. Государственная граница Баку-Алят-Газах-Грузия (Е60) на протяжении 503 км подлежит реконструкции и восстановлению автомобильных дорог, которые обеспечивают важные межгосударственные транспортные связи и связывают столицу страны г. Баку со странами, граничащими с Азербайджанской Республикой. За прошедшие годы отдельные участки этой дороги от Баку до Гянджи были приведены в соответствие с требуемыми стандартами. В июне этого года начат проект по строительству четырехполосной дороги на 130-километровом участке государственной границы Гянджа-Газах-Грузия.

56. За прошедший период 132 км из 208-километровой дороги Баку-Губа-Российская государственная граница (E119) были реконструированы до первого уровня. На другом участке дороги был выполнен капитальный ремонт и реконструкция. Кроме того, был издан Указ Президента № 3692 от 19 февраля 2018 года «О мерах по строительству новой автомагистрали “государственная граница с Баку - Губа - Российская Федерация”. Согласно приказу, строительство новой автомагистрали началось от поселка Тагиева. Это проект нового строительства и, как ожидается, в будущем данная дорога будет платной.
57. Основными приоритетами транспортной политики *Республики Болгарии* на период с 2019 г. по 2021 г. являются следующие направления: улучшение управления системой транспорта; снижение расхода топлива и повышение энергетической эффективности транспорта; улучшение взаимосвязи болгарской транспортной системы с единым европейским транспортным пространством; обеспечение качества и доступности транспорта во всех регионах страны; ограничение негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье людей.
58. В 2017 г. Совет министров Республики Болгарии одобрил «Комплексную стратегию в области транспорта на период до 2030 г.», которая включает запланированные инвестиции в широкую Трансъевропейскую транспортную сеть (ТЕТС), а также в сеть транспортных узлов в крупных городах; уточненный список проектов, которые могут быть реализованы с помощью финансирования из ЕС. Осуществление этой стратегии требует принятия соответствующих инфраструктурных, организационных и оперативных мер.
59. Политика Республики Болгарии в области транспорта предусматривает улучшение транспортного сообщения между Турцией и Румынией по направлению к Русе: Велико Тырново – Габрово – Казанлык - Стара Загора – Димитровград – Харманли – Свиленград - Капитан Андреево. Эта дорога является важным участком трансъевропейского транспортного коридора IX. Другим, реализуемым в настоящее время, проектом является улучшение транспортного пути между Софией и Кулатой (граница с Грецией), одного из приоритетных проектов Европейской комиссии, так как этот маршрут является частью автодорожной оси «Игуменица/Патра-Афины-София-Будапешт».
60. В то же время проводится улучшение транспортного сообщения на границе с Сербией и автомагистралями Хемус и Тракия на участке Калотина – София. Эта часть европейского транспортного коридора X обеспечивает международное транспортное сообщение между странами Центральной и Западной Европы с Азией и Ближним Востоком, а также сообщение между Болгарией и Грецией с Центральной и Западной Европой.
61. Министерство инфраструктуры и транспорта *Греции* завершило в июне 2019 г. работу над «Национальным планом в сфере транспорта Греции», нацеленным на обеспечение основы для инфраструктуры экологически безопасного транспорта и разработку услуг в среднесрочной (2027 г.) и долгосрочной (2037 г.) перспективах. Его ключевая задача состоит в повышении конкурентоспособности и устойчивости сектора транспорта на национальном уровне, а также в выработке решений, касающихся, в том числе, организационных и институциональных мер, дополняющих предусмотренные инвестиции в транспортную инфраструктуру.
62. Этот план охватывает все виды транспорта в долгосрочной перспективе сроком на 20 лет, включая оценку значительного ожидаемого воздействия на окружающую среду, а также необходимые шаги и запланированные мероприятия для его успешного

осуществления. Пятью важными задачами, включенными в план, являются достижение экономического роста и эффективности развития транспорта; улучшение транспортного сообщения с островами или между дополнительными видами транспорта, согласованности систем, трансграничных связей со странами, являющимися и не являющимися членами ЕС; обеспечение экологической устойчивости сектора транспорта; обеспечение доступности и социальной интеграции; поддержание безопасной и надежной транспортной системы.

63. В план также включено развитие инфраструктуры, способствующей улучшению сообщения на десяти наземных трансграничных пунктах (автомобильных и железнодорожных), в семи портах и четырех аэропортах, имеющих международное значение. Эти меры предусматривают следующее: повышение эффективности и упрощение процедур пересечения границ, заключение специальных соглашений с соседними европейскими и третьими странами, осуществление инициатив по созданию в Греции южно-европейского логистического центра, развитие прозрачности и информационных потоков на рынке логистики с использованием цифровых открытых платформ и стандартизации практик, а также внедрение систем информационного обслуживания порта/ систем единого окна в Греции.
64. Объем торговых перевозок в Греции с соседями из ЕС составляет около 4500 миллионов тонн в год, а также еще 1800 миллионов тонн с западными балканскими странами. Несмотря на это, наземные и железнодорожные пути остаются недостаточно развитыми, с плохой инфраструктурой и долгими простоями автотранспорта на границах.
65. В настоящее время национальные приоритеты в области перевозок определяются положениями Соглашения об ассоциации между *Республикой Молдова* и Европейским союзом, осуществление которых направлено на повышение мобильности граждан, укрепление логистических связей между хозяйственными субъектами, снижение стоимости перевозок, а также на защиту окружающей среды, энергетическую эффективность и снижение загруженности транспортных магистралей. Эти задачи также связаны с основными направлениями взаимовыгодного сотрудничества между государствами-членами ЧЭС, направлены на интеграцию национальных и региональных транспортных сетей в Транс'европейскую транспортную сеть (ТЕТС), сообщение с азиатскими и европейскими транспортными сетями.
66. В настоящее время Республика Молдова подписала двусторонние соглашения со всеми государствами-членами ЧЭС, за исключением Республики Албании (могут начаться переговоры о подписании соглашения между правительством Республики Молдова и правительством Республики Албании). В 2018 г. был одобрен протокол между правительством Республики Молдова и правительством Украины о поправке к соглашению между двумя странами, касающегося международных автосообщений, подготовленного в Киеве 12 апреля 2018 г. Кроме того, 17 октября 2018 г. в Кишиневе была достигнута договоренность о внесении поправки к соглашению между правительством Республики Молдова и правительством Турецкой Республики о международных автомобильных перевозках от 3 июня 1994 г.
67. 22 февраля 2019 г. Молдавское государственное железнодорожное предприятие объявило тендер на проведение реконструкции железнодорожной инфраструктуры на юге страны, а именно на участке Бендеры-Басарабеска-Этулия-Гиргилешти (протяженностью 233 км), а также ремонта станции Гиргилешти. Реконструкция вышеупомянутой инфраструктуры является частью проекта по реконструкции и реорганизации железнодорожного сектора Республики Молдова, финансируемого

Европейским банком реконструкции и развития, Европейским инвестиционным банком и Инвестиционной платформой добрососедства при Европейском Союзе.

68. Другим аналогичным проектом является развитие альтернативного транспортного сообщения в юго-восточной части Республики Молдова и Одесской области (Украина). Это сообщение может быть создано путем восстановления железнодорожной инфраструктуры на участке Басарабеска (Молдова) – Березино (Украина). Расчетная стоимость строительства железнодорожного сегмента для молдавской стороны (2.2 км) составляет около 3 миллионов евро, а реабилитация железнодорожной инфраструктуры украинской стороны составляет около 20 миллионов евро. Принимая во внимание тот факт, что это сообщение не является частью приоритетной Трансъевропейской транспортной сети ТЕТС или частью инвестиционного плана по транспортным перевозкам на близкие расстояния Европейского партнерства, существуют определенные сложности с поиском источника финансирования строительства этого сообщения.
69. Стратегическим направлением Министерства транспорта **Румынии** является осуществление Генерального плана развития транспорта в Румынии, утвержденного Постановлением правительства от 14.09.2016. Этот документ определяет конкретные задачи (включая проекты и другие меры) на период 2016-2030 гг., которые необходимы для достижения целей в сфере транспорта на национальном уровне. Генеральный план развития транспорта также включает Стратегию по реализации плана, которая определяет приоритетные направления, проекты, программы, сроки реализации и условия финансирования.
70. В последние годы был реализован ряд инициатив с целью расширения транспортного сообщения. Наиболее важной является инициатива «Один пояс, один путь», которая подразумевает создание высококачественной инфраструктурной сети для обеспечения безопасной перевозки грузов и пассажиров на дальние расстояния. Эта инициатива будет способствовать соединению национальных транспортных коридоров с транспортными системами Европы и Азии.
71. Румыния играет активную роль в развитии сотрудничества в Черноморском регионе путем расширения сотрудничества в области морского транспорта с прибрежными странами и может способствовать продвижению совместных проектов с прибрежными странами Черного моря, особенно с государствами, не входящими в ЕС, с целью укрепления устойчивого развития голубой экономики. Во время председательства Румынии в Совете Европейского Союза одной из целей было мобилизация внимания ЕС на Черноморский регион. Были приняты: Общая морская повестка дня для Черного моря, Программа стратегических исследований и инновационной деятельности, а также европейские институты оказали поддержку в проведении мероприятий по Черноморской тематике.
72. Строительство Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T) является крупным проектом Европейского союза, который стимулирует экономическую конкурентоспособность и устойчивое развитие в Европе. В этой связи определены необходимые меры в области развития: повышение доступности регионов и населения за счет строительства/модернизации дорожной сети в соответствии с европейскими стандартами, особенно в рамках сети TEN-T; снижение количества дорожно-транспортных происшествий с серьезными последствиями; сокращение времени проезда на дорогах в Румынии.
73. Транспортный комплекс в **Российской Федерации** является важнейшим инфраструктурным сектором, и доля транспортного комплекса в валовом внутреннем

продукте составляет более 5%. Национальные приоритеты в отношении морского транспорта определены Морской доктриной Российской Федерации, Транспортной стратегией Российской Федерацией на период до 2030 года, а также другими основополагающими документами. Агентство морского и речного транспорта РФ (Росморречфлот) в установленном порядке пролонгировал на 2019 год работу 14 морских линий в Черноморском бассейне. Также в настоящее время активно ведутся работы по строительству и реконструкции объектов инфраструктуры морских портов Новороссийск и Тамань. Кроме того, осуществляется реализация проекта «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к морским портам Азово-Черноморского бассейна». Комплексные мероприятия по развитию пропускной и провозной способностей железнодорожной инфраструктуры позволят обеспечить перевозки грузов в сообщении с портами Азово-Черноморского бассейна в 2025 году в размере 131,1 млн. т., из них через порт Тамань - 70 млн.

74. Основным законом, регулирующим отношения в области использования автомобильных дорог и осуществлением дорожной деятельности в отношении них, является Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Также развитие автомобильных дорог в Российской Федерации осуществляется в соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года (2008 г.), Государственной программой Российской Федерации «Развитие транспортной системы» (2017 г.), Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, разработанным во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», а также документами стратегического планирования субъектов Российской Федерации и муниципальных образований.
75. Развитие автомобильных дорог, составляющих российский участок кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря (КАЧМ) осуществляется с учетом указанных документов. В 2016-2018 гг. на участках автомобильных дорог, составляющих российский участок КАЧМ, выполнены мероприятия по повышению их транспортно-эксплуатационного состояния на сумму более 60 млрд рублей, приведено в нормативное состояние 540 км автомобильных дорог. В соответствии с Федеральной адресной инвестиционной программой на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов и Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года предусмотрен ряд мероприятий по реконструкции и строительству федеральной сети автомобильных дорог, в том числе строительство обходов крупных городов, таких как Анапа, Гудермес, Хасавюрт.
76. В Российской Федерации применяются интеллектуальные транспортные системы, спутниковая навигация для улучшения перевозочной деятельности, повышения качества транспортных услуг, а также обеспечения безопасности дорожного движения и снижения смертности в результате дорожно-транспортных происшествий. Совместно с европейскими коллегами изучается совместимость российской системы «ЭРА-ГЛОНАСС» и общеевропейской системы экстренного реагирования при авариях e-Call. Также с 15 ноября 2015 г. на территории Российской Федерации введена государственная система «Платон». С этого дня грузоперевозчики – владельцы транспортных средств массой свыше 12 тонн вносят плату за использование федеральных дорог. По состоянию на май 2019 г. число зарегистрированных в системе

большегрузов превышает 1,2 млн единиц. Системой собрано более 70 млрд рублей. На собранные средства уже отремонтировано более 2000 км дорог и свыше 30 мостов.

77. Развитие транспортной инфраструктуры является одним из наиболее важных направлений и факторов экономического развития *Республики Сербии*. Правительство направляет свои усилия на повышение качества транспортной сети, являющейся неотъемлемой частью Трансъевропейской транспортной сети и включающей различные виды перевозок.
78. Деятельность Республики Сербии в этой области осуществляется по трем основным направлениям: строительство недостающих транспортных сетей, содержание и улучшение существующей транспортной сети, управление движением и повышение качества и безопасности движения. Задача состоит в том, чтобы создать надежную транспортную сеть, которая будет привлекать новые инвестиции, повышать качество жизни граждан и способствовать лучшему сообщению между странами региона.
79. После расширения Трансъевропейской транспортной сети (ТЕТС) до основной сети Западных Балкан, включающей автомобильные дороги, железные дороги, континентальные водные пути, аэропорты, Республика Сербии и весь западно-балканский регион стали частью ТЕТС Европейского Союза. Подписав договор о создании Транспортного сообщества, Республика Сербия активизирует и направляет свои усилия на интеграцию своего рынка транспорта в единый транспортный рынок Европейского союза.
80. ТЕТС также включает всеобъемлющую и базовую сеть авто- и железных дорог в Юго-Восточной Европе, расположенную и проходящую по территории Республики Сербии. В приложении I к правилам №1316/2013 Европейского парламента и Совета от 11 декабря 2013 г., в соответствии с которым был создан Механизм Европейского объединения (МЕО).. Рейнско-дунайский коридор является одним из девяти европейских коридоров, входящих в систему ТЕТС, проходящей по территории Республики Сербии.
81. *Турецкая Республика* расположена в центре евразийской международной транспортной сети, соединяющей Азию, Среднюю Азию, кавказские республики, Черное море и даже страны тихоокеанского бассейна. Турция принимает активное участие в международных проектах и организациях, таких как Трансъевропейская автомагистраль «Север-Юг» (ТЕА), Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН), Европейское Соглашение о европейских маршрутах – международных автомагистралях (АГР), Организация экономического сотрудничества (ОЭС), Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТ) и Евразийские транспортные связи (ЕТС). Турция придает особое значение развитию проекта «Средний коридор», также известного под названием «Современный шелковый путь».
82. Значительная часть Центрального коридора была завершена с началом осуществления железнодорожного проекта Баку-Тбилиси-Карс (БТК) в 2017 году (официальная дата открытия – 30 октября 2017 г.). Ожидается, что железная дорога БТК, по которой первоначально планировалось перевозить 1 миллион пассажиров и 6.5 миллионов тонн грузов, послужит установлению бесперебойной торговли между Китаем и Европой. Пассажирские перевозки по линии Баку-Тбилиси-Карс (БТК) начнутся в третьем квартале 2019 г.
83. Кроме того, Турция разработала проект осуществления исторического Шёлкового пути. В связи с этим Турция в дополнение к Проекту «Караван-сарай»,

предусматривающему установление сотрудничества между таможенными структурами в контексте проекта «Средний коридор», успешно завершила многочисленные транспортные и логистические проекты, такие как «Мармарай», соединяющий Азию с Европой, «Мост Явуз Султан Селим» (открытый в 2016 г.), «Проект евразийского туннеля» (открыт в 2016 г.), «Аэропорт Стамбул» (открыт в 2018 г.), проекты высокоскоростных поездов, проекты двойных автомагистралей, проект автомагистрали вдоль черноморского побережья. Более того, в настоящее время осуществляются такие проекты, соединяющие Азию с Европой, как «Проект трехэтажного туннеля», Филиос (Зонгулдак). Чандарлы (Измир), портовые проекты в Мерсине и проект скоростного поезда Эдирне-Карс. Для увеличения объемов морских перевозок в регионе очень важно упростить пограничные процедуры.

84. Основной политикой Турции в области международных автомобильных перевозок является «создание международной транспортной системы упрощенной перевозки грузов через снятие количественных ограничений, при которой в условиях свободной конкуренции отпадет необходимость в транзитном документе». В соответствии с этой задачей деятельность, как на многосторонней, так и на двусторонней основе, направлена, главным образом, на повышение двусторонних квот на транзитные документы согласно планируемым показателями внешней торговли, что обеспечит свободу транзита, отменит высокие транзитные пошлины и упростит визовые процедуры для профессиональных водителей.
85. Национальная транспортная стратегия *Украины* определяет приоритеты комплексного формирования транспортной политики и эффективного государственного управления, основные направления развития транспортной отрасли на период до 2030 г. Кроме того, в рамках осуществления Соглашения об ассоциации между Европейским союзом и Европейским сообществом по атомной энергии и его государствами-членами, с одной стороны, и Украиной, в 2018 г. был подготовлен проект закона о мультимодальных перевозках. Реализация Закона позволит уменьшить объемы использования автомобильного транспорта путем переориентации значительной части перевозок, осуществляемых автомобильным транспортом (длинные отрезки маршрута перевозки), на использование более экологически чистых видов транспорта, что создаст предпосылки для укрепления и сохранения здоровья населения, снижение уровня загрязнения атмосферного воздуха.
86. В настоящее время Украина активно реализует механизмы государственно-частного партнерства в форме концессии. Ожидается принятие Верховной Радой Украины проекта Закона Украины «О концессии», что позволит внедрить прозрачный, понятный и четкий механизм и гарантии для инвесторов. Министерством инфраструктуры готовятся для проведения концессионного конкурса два больших проекта: концессия в специализированном морском порту Ольвия и морском порту Херсон. В стадии подготовки документов еще два проекта: концессия железнодорожно-паромного комплекса в морском порту Черноморск, концессия имущества государственного предприятия «Морской торговый порт «Южный». Проекты в портах Ольвия и Херсон реализуются при поддержке Международной финансовой корпорации (МФК), Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) и Проектного офиса по вопросам государственно-частного партнерства в инфраструктуре «SP3ILNO».
87. Также Украина сотрудничает с Болгарией, Румынией и Грецией с целью развития автомобильной дороги в направлении от Одессы через территорию Румынии, Болгарии и далее в Грецию, которая является составной частью КАЧМ и Транс-Европейской



сети ТЕН-Т. Также рассматривается возможность ответвления этой дороги в направлении Турецкой Республики.

88. Открытие международного пункта пропуска через украинско-румынскую государственную границу для паромного, пассажирского и грузового сообщения между населенными пунктами Орловка (Украина) - Исакча (Румыния) создает условия для открытия соответствующей паромной переправы между Украиной и Румынией, прилегающей к автомагистрали «Одесса - Рени», завершение строительства которой вместе с открытием паромной переправы создаст качественное транспортное сообщение между странами, что станет толчком к развитию районов Придунайского региона обеих стран.

## **VII. ВЫВОДЫ**

89. Развитие устойчивой системы транспорта в государствах-членах ЧЭС предоставляет большие возможности Черноморскому региону, учитывая его географическое расположение как главного транспортного коридора между Европой и Азией.
90. Усилия, предпринимаемые в странах ЧЭС по успешному развитию транспортных путей, включают гармонизацию правовых, технических и институциональных рамок. В этом отношении необходимо, чтобы долгосрочное планирование и последующие политические решения принимались с целью скоординированного развития инфраструктуры с учетом инвестиционных проектов. Непосредственный эффект от этих инвестиций расширит возможности и улучшит условия для свободного передвижений людей и товаров.
91. Черноморский регион, несомненно, уникален с точки зрения условий для развития экономического сотрудничества и вклада в установление добрососедских отношений. Модель экономического сотрудничества позволяет снижать уровень политических разногласий, стимулируя процесс интеграции.
92. Развитие экономического сотрудничества в целом и транспортных путей, в частности, зависит от общего политического климата. Надежные добрососедские отношения способствуют обсуждению и анализу все возрастающих вызовов в области транспорта в контексте изменений в обществе, окружающей среде и политики государства во всех секторах экономики, включая транспорт.
93. Правительства ЧЭС продолжают свою деятельность по развитию скоординированной и бесперебойной системы интермодальных перевозок и логистики с целью обеспечения дополнительных транспортных возможностей для существующих и будущих торговых потоков между государствами-членами ЧЭС, Европой и Азией. Цели и задачи «Экономической повестки ЧЭС: к укреплению партнерства ЧЭС» могут быть достигнуты через скоординированное взаимодействие между ЧЭС и органами, связанными с ЧЭС, партнерами по отраслевому диалогу и деловым сообществом.
94. Парламенты государств-членов ЧЭС должны направлять свои усилия на укрепление институционального потенциала в сфере транспорта и дальнейшее осуществление основных региональных транспортных проектов, таких как меморандумы о взаимопонимании по скоординированному развитию Кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря, по развитию морских магистралей и по вопросам облегчения перевозки грузов автомобильным транспортом.
95. Парламентам следует стремиться к оказанию своевременной законодательной поддержки взаимовыгодным проектами и упрощению процесса ратификации основных

документов в области интеграции транспортных систем, принятых представителями правительств.

96. Принимая во внимание значение хорошо налаженного транспортного сообщения во всех государствах-членах ЧЭС, улучшение соответствующего законодательства и политических взаимоотношений являются главными задачами парламентов и правительств в Черноморском регионе.
97. Усилия государств-членов ЧЭС по дальнейшему развитию сектора транспорта в регионе должны направляться на создание необходимого законодательного регулирования для того, чтобы государства-члены ЧЭС смогли полностью использовать потенциал развития этого сектора, а также возможности для финансирования и инвестирования в основные региональные проекты в области транспорта.