

Док. GA44/EC43/REP/14/r

СОРОК ЧЕТВЕРТОЕ ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ ПАЧЭС  
КОМИТЕТ ПО ЭКОНОМИЧЕСКИМ, ТОРГОВЫМ, ТЕХНОЛОГИЧЕСКИМ И  
ЭКОЛОГИЧЕСКИМ ВОПРОСАМ

**ДОКЛАД\***

**«РОЛЬ ПАРЛАМЕНТОВ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ ЧЭС В РАЗВИТИИ И  
УРЕГУЛИРОВАНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ И ГРУЗОВЫХ  
ПЕРЕВОЗОК В РЕГИОНЕ ЧЭС»**

ДОКЛАДЧИК: г-н Зураб МЕЛИКИШВИЛИ (Грузия)

---

\* Текст был рассмотрен и одобрен на Сорок третьем заседании Комитета по экономическим, торговым, технологическим и экологическим вопросам в Батуми (Грузия) 29 сентября 2014 г., и утвержден на 44-й Генеральной Ассамблее в Афинах 9 декабря 2014 г.

## I. ВВЕДЕНИЕ

1. 42-ое заседание Комитета ПАЧЭС по экономическим, торговым, технологическим и экологическим вопросам, которое состоялось в Тиране 11 марта 2014 г., приняло решение рассмотреть вопрос о «Роли парламентов государств-членов ЧЭС в развитии и урегулировании международных пассажирских и грузовых перевозок в регионе ЧЭС» в качестве основного вопроса 43-го заседания Комитета в соответствии с письмом Генерального секретаря Постоянного международного секретариата Организации Черноморского экономического сотрудничества (ПМС ЧЭС).
2. Транспортный сектор является значительным компонентом экономики, а также важным рычагом экономического развития. Это значение приобретает еще большую силу в рамках мирового экономического строя, в котором экономические возможности все более зависят от мобильности людей, товаров и информации. Наиболее важным показателем эффективности транспортных перевозок является физическая возможность обеспечить передвижение пассажиров и грузов в совокупности с ценами на эти услуги. Это подразумевает определение маршрутов, которые будут способствовать установлению новых и укреплению уже существующих взаимосвязей между субъектами экономической деятельности. Хорошо развитая транспортная инфраструктура и хорошо подсоединённые транспортные сети говорят о высоком уровне развития.
3. Развитие транспортной инфраструктуры и содействие облегчению грузовых перевозок являются приоритетными задачами ЧЭС. Сотрудничество в области транспорта в рамках ЧЭС осуществляется путем реализации следующих международных документов:
  - **Меморандум о взаимопонимании в области скоординированного развития кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря.** Проект Черноморской кольцевой автомагистрали предусматривает создание четырехполосной кольцевой автомобильной дороги протяженностью примерно 7500 километров, с целью соединения государств-членов ЧЭС друг с другом. Меморандум был подписан 19 апреля 2007 года в Белграде и вступил в силу 1 ноября 2008 года;
  - **Меморандум о взаимопонимании по развитию морских магистралей в регионе ЧЭС.** Развитие морских магистралей в регионе ЧЭС направлено на укрепление морских связей между портами государств-членов ЧЭС. Мероприятия в рамках этого проекта включают: модернизацию портов, определение проектов, представляющих общий интерес и защита свободной и честной конкуренции в сфере международного судоходства. Меморандум о взаимопонимании также был подписан 19 апреля 2007 года в Белграде и вступил в силу 1 декабря 2008 года;
  - **Меморандум о взаимопонимании по вопросу облегчения грузовых автомобильных перевозок.** Цель данного Меморандума заключается в укреплении сотрудничества между правительствами государств-членов ЧЭС путем упрощения и гармонизации процедур, формальностей и документации. Меморандум о взаимопонимании был подписан 6 марта 2002 года в Киеве и вступил в силу 20 июля 2006 года.
4. Сотрудничество в области транспорта в рамках ЧЭС представляет совокупность действий Председательства ЧЭС, стран-координаторов в рамках Рабочей группы

ЧЭС по транспорту, председателей Руководящего комитета по развитию кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря, Специальной рабочей группы по развитию морских магистралей и Руководящего комитета по вопросам облегчения грузовых автомобильных перевозок, а также органов, связанных с ЧЭС. Механизм координации установлен между Постоянным международным секретариатом ЧЭС, Объединенным постоянным техническим секретариатом Кольцевой автодороги вокруг Черного моря и Совместным техническим секретариатом по развитию морских магистралей. Планируемые мероприятия проходят в рамках работы Рабочей группы ЧЭС по транспорту и соответствующего плана действий.

5. Мероприятия, проводимые вышеупомянутыми органами, направлены на дальнейшее осуществление меморандумов о взаимопонимании в области скоординированного развития кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря, о взаимопонимании по развитию морских магистралей в регионе ЧЭС и о взаимопонимании по вопросу облегчения грузовых автомобильных перевозок; продолжение диалога по вопросам сотрудничества в области безопасности дорожного движения; гражданской авиации; укрепление институционального потенциала в области транспорта; осуществление новых инициатив, нацеленных на развитие современной транспортной инфраструктуры и упрощения транспортных перевозок. Кроме того, важную роль в этой работе выполняют структуры ЧЭС в области транспорта в сотрудничестве с международными организациями и ассоциациями, представляющими бизнес-сообщество, а также участие представителей частных компаний в работе ЧЭС и реализация совместных проектов.
6. В настоящем докладе использован материал из **Отчета Украины об оценке результатов**, в качестве страны-координатора Рабочей группы ЧЭС по транспорту с 1 июля 2011 г. по 30 мая 2013 г., подготовленного при содействии Постоянного международного секретариата ЧЭС. В Докладе также использована информация, предоставленная национальными делегациями Армении, Азербайджана, Болгарии, Грузии, Греции, Молдовы, Румынии, России и Турции. Кроме того, справочный материал был получен Международным секретариатом ПАЧЭС из других соответствующих источников.
7. Докладчик выражает особую благодарность Постоянному международному секретариату ЧЭС за вклад и помощь во время подготовки настоящего доклада.

## **II. ОБЛЕГЧЕНИЯ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

8. В соответствии с Меморандумом о взаимопонимании по упрощению грузовых автомобильных перевозок в регионе ЧЭС государства-члены ЧЭС продолжают интенсивную работу по вопросам поэтапной либерализации транспортных перевозок, упрощения визового режима, гармонизации политики сборов, введения Международного весового сертификата транспортного средства ЕЭК ООН, соблюдения государствами-членами основных международных соглашений и конвенции ЕЭК ООН в области транспорта, и т.д.
9. Создан механизм осуществления Меморандума и сформирован Руководящий комитет, который работает в соответствии с утвержденной программой. Организационная поддержка предоставляется МПС ЧЭС в сотрудничестве с Союзом автотранспортных ассоциаций государств-членов ЧЭС (BSEC-URTA). В своей работе Руководящий комитет использует итоги исследования по вопросу упрощения автомобильных перевозок грузов в регионе ЧЭС, подготовленного

Агентством по исследованию НЕА на основе данных, собранных во время дорожного автокаравана по маршруту кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря (КАЧМ). Руководящий комитет наблюдает процесс присоединения государств-членов ЧЭС к многосторонним соглашениям ООН в области транспортных перевозок.

10. 16 февраля 2010 года, семь государств-членов ЧЭС (Республика Албания, Республика Армения, Грузия, Республика Молдова, Румыния, Республика Сербия и Турецкая Республика) начали новый пилотный проект ЧЭС по выдаче транзитных разрешений, аналогичной системе разрешений ЕКМТ. Появление Разрешения ЧЭС является историческим достижением в области облегчения грузовых автомобильных перевозок и постепенной либерализации транспортного рынка в регионе. После начала реализации пилотного проекта Совет министров иностранных дел государств-членов ЧЭС решил продлить срок действия пилотного проекта по выдаче транзитных разрешений ЧЭС для грузовых автомобилей в течение одного года начиная с 1 февраля 2011 года<sup>1</sup> и потом еще на год с 1 февраля 2012 года<sup>2</sup>. 19 октября 2012 года Совет принял решение о введении ускоренного механизма сотрудничества между участвующими государствами-членами, в целях реализации пилотного проекта по выдаче транзитных разрешений ЧЭС для грузовых автомобилей на постоянной основе<sup>3</sup>. В 2013 г. Украина официально сообщила о своей готовности принять участие в Проекте по выдаче транзитных разрешений ЧЭС с 1 января 2014 года.
11. Организация ЧЭС также присоединилась к усилиям ЕЭК ООН по продвижению Международного весового сертификата транспортного средства в рамках Приложения 8 к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 г.), которая вступила в силу 20 мая 2008 года. На своем 27-м заседании в Стамбуле 15 декабря 2012 года, Совет министров иностранных дел ЧЭС решил создать Целевую группу по разработке дорожной карты для реализации Пилотного проекта ЧЭС по введению Международного весового сертификата транспортного средства (Task Force on the BSEC IVWC Pilot Project). Албания, Армения, Грузия, Молдова, Румыния и Украина официально сообщили о своей заинтересованности участвовать в этом проекте. Первое заседание Целевой группы по пилотному проекту по введению Международного весового сертификата транспортного средства состоялось в Стамбуле 11 марта 2013 года. Целевая группа рассмотрела вопросы осуществления проекта и согласилась, что дорожная карта для Пилотного проекта ЧЭС по внедрению Международного весового сертификата транспортного средства (МВСТС) ЕЭК ООН должна включать в себя несколько этапов: подготовительный этап, этап реализации и этап подготовки первых отчетов по оценке результатов.
12. Упрощение визовых процедур для профессиональных водителей остается важной проблемой для облегчения транспортных перевозок в регионе. Во многих странах профессиональные водители воспринимаются как «туристы», которым нужна въездная виза. Оформление виз приводит к значительным задержкам и дополнительным затратам для операторов в области транспорта. 23 октября 2008 года в Тиране, Совет министров иностранных дел государств-членов ЧЭС одобрил «Соглашение об упрощении визовых процедур для профессиональных водителей

---

<sup>1</sup> Решение Совета, принятое на 23-м заседании (Салоники, 26 ноября 2010 г.)

<sup>2</sup> Решение Совета, принятое на 25-м заседании (Москва, 16 декабря 2011 г.)

<sup>3</sup> Решение Совета, принятое по процедуре умолчания.

грузовых машин - граждан государств-членов ЧЭС» и пригласил заинтересованные государства подписать его. Это важное соглашение в значительной степени способствует решению вопроса виз для профессиональных водителей. Соглашение подписали Албания, Армения, Молдова и Турция. Албания и Турция уже ратифицировали его.

13. Еще один вопрос, который включен в транспортную повестку ЧЭС, предусматривает гармонизацию политики взимания платежей в регионе ЧЭС. Руководящий комитет рассматривает вопросы о налогообложении, связанных с автомобильными перевозками грузов. В этой области ценную поддержку оказал Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), который предложил использовать собственную базу данных, включая информацию о сборах за использование дорог, других сборах и налогах.

### **III. РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ И МОРСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

14. Сотрудничество в области развития дорожной и морской инфраструктуры осуществляется в рамках Меморандума о взаимопонимании в области скоординированного развития кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря и Меморандума о взаимопонимании по развитию морских магистралей в регионе ЧЭС.
15. Создан механизм осуществления проекта кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря и сформирован Руководящий комитет и Постоянный объединенный технический секретариат (ПОТС КАЧМ). Греческая государственная компания «Egnatia Odos S.A.» обеспечивает организацию работы ПОТС КАЧМ. На своем 6-м заседании в Ростове-на-Дону 27 сентября 2011 года Руководящий комитет по развитию кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря провел согласование вопросов прохождения отдельных несогласованных участков КАЧМ. 29 сентября 2014 года в штаб-квартире ОЧЭС в Стамбуле, состоялось встреча Руководящего комитета, которая разработала дальнейшие меры по осуществлению Меморандума о взаимопонимании в области скоординированного развития кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря.
16. 16 апреля 2014 в Софии, в рамках Встречи министров транспорта государств-членов ЧЭС отдельно встретились министр транспорта и дорожной инфраструктуры Республики Молдова, министр транспорта Румынии и министр инфраструктуры Украины с целью завершения основного маршрута КАЧМ, проходящего через территории этих стран и выступили с совместным заявлением.
17. Создан механизм осуществления проекта по развитию морских магистралей в регионе ЧЭС и сформированы Специальная рабочая группа и Объединенный технический секретариат (ОТС). ОТС работает на основе двухгодичной ротации между Турцией, Румынией, Российской Федерацией и Украиной. 41 порт был предложен для участия в проекте по развитию морских магистралей. Утверждена концепция генерального плана по осуществлению Меморандума. 30 сентября 2014 года в штаб-квартире ОЧЭС в Стамбуле прошло заседание Специальной рабочей группы, на котором были разработаны дальнейшие меры по реализации Меморандума о взаимопонимании по развитию морских магистралей в регионе ЧЭС.
18. В 2011 г. Руководящий комитет КАЧМ решил включить в Генеральный план инициативу Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) по

созданию «Модельного шоссе» вдоль дорог кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря и сотрудничать с МСАТ в процессе подготовки технико-экономического обоснования по проекту инициативы «Модельное шоссе». Инициатива МСАТ предусматривает создание современной автомагистрали, оборудованной всеми необходимыми объектами вспомогательной инфраструктуры в соответствии с самыми высокими европейскими стандартами.

19. Также в 2011 г. в рамках заседания Специальной рабочей группы по развитию морских магистралей Российская Федерация выступила с инициативой по развитию мультимодального грузового и пассажирского паромного сообщения в Черноморском регионе. Эту инициативу приветствовали государства-члены ЧЭС и 5 апреля 2013 года Постоянный международный секретариат ЧЭС распространил проект «Меморандума о взаимопонимании по развитию мультимодального паромного сообщения в Черноморском регионе», подготовленный Министерством транспорта Российской Федерации.
20. На заседании Рабочей группы ЧЭС по транспорту в Измире в ноябре 2012 г. Украина предложила рассмотреть вопрос о «Развитии мультимодальных перевозок в Черноморском регионе с учетом опыта использования поезда комбинированного транспорта «Викинг»». После принятия Одесской совместной декларации о развитии сотрудничества в области транспорта в регионе ЧЭС: «Возможности и вызовы для интермодальных перевозок в регионе ЧЭС» (от 29 мая 2013 г.) министрами транспорта государств-членов ОЧЭС, Совет министров иностранных дел<sup>4</sup> договорился создать целевую группу для изучения возможности разработки механизма сотрудничества в области интермодальных перевозок в Черноморском регионе в рамках Рабочей группы ЧЭС по транспорту.
21. В Софийской совместной декларации об укреплении сотрудничества в области транспорта в регионе ЧЭС, принятой в 2010 году, министры транспорта, в частности, согласились провести консультации с соответствующими национальными органами с целью изучения возможности выработки интегрированной морской политики в области морского транспорта, портов, судостроения и судоремонта в регионе, как важного фактора устойчивого экономического роста. Данная инициатива была включена в «Экономическую повестку дня ЧЭС: на пути к расширенному партнерству» и этот вопрос стоит в повестке дня Рабочей группы по транспорту. Рабочая группа предложила ПМС ЧЭС рассмотреть этот вопрос в рамках консультаций с Европейской комиссией и совместного заседания ЧЭС и Рабочей группы Совета ЕС по странам Восточной Европы, Южного Кавказа и Центральной Азии (COEST) с учетом того, что такая политика уже разработана в рамках ЕС и, что опыт ЕС в этой области значительно облегчит рассмотрение этого вопроса в рамках ЧЭС.

#### **IV. УКРЕПЛЕНИЕ ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОГО ПОТЕНЦИАЛА ЧЭС**

22. В своей декларации министры транспорта подчеркнули особое значение укрепления сотрудничества между ЧЭС и Европейским Союзом, международными организациями системы ООН и другими международными, межправительственными и неправительственными организациями, а также организациями регионального экономического сотрудничества и международными финансовыми институтами. Они также приветствовали широкое сотрудничество, установившееся между ЧЭС и ЕЭК ООН, МСАТ, Международной дорожной

---

<sup>4</sup> 28-е Заседание Совета министров иностранных дел государств-участников ЧЭС, Одесса, 21 июня 2013 г.

федерацией (IRF), а также партнеров ЧЭС по секторальному диалогу в области транспорта - Ассоциацией портов Черного и Азовского морей (BASPA), Международной ассоциацией судовладельцев Черноморского бассейна (BINSА), Ассоциацией судостроителей и судоремонтников Черноморского региона (BRASS) и Союзом ассоциаций автомобильных перевозчиков стран ЧЭС (BSEC-URTA) в процессе развития автодорожного транспорта в регионе ЧЭС. Они также признали необходимость в более широком участии деловых кругов в процессе осуществления проектов, предусматривающих развитие транспортной инфраструктуры и транспортных сообщений, особенно с использованием государственно-частного партнерства.

23. В этой связи Организация ЧЭС подписала следующие соглашения о сотрудничестве:

- Соглашение о сотрудничестве между Организацией Черноморского экономического сотрудничества (ЧЭС) и Европейской экономической комиссией ООН (ЕЭК ООН) (от 2 июля 2001 г.);
- Меморандум о взаимопонимании между Организацией Черноморского экономического сотрудничества и Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) (от 27 сентября 2006 г.);
- Меморандум о взаимопонимании между Организацией Черноморского экономического сотрудничества и Международной дорожной федерацией (IRF) (от 24 ноября 2006 г.);
- Меморандум о взаимопонимании между Постоянным международным секретариатом Организации Черноморского экономического сотрудничества и Постоянным секретариатом Межправительственной комиссии ТРАСЕКА (от 13 декабря 2007 г.);
- В настоящее время государства-члены рассматривают проект Меморандума о взаимопонимании между Организацией Черноморского экономического сотрудничества (ЧЭС) и Международным железнодорожным союзом (МЖС).

24. Следует также отметить, что представитель ЕС принял участие в заседании Рабочей группы ЧЭС и Встрече министров транспорта в Измире, где он проинформировал, что Европейский союз работает над восстановлением Черноморской синергии и пересматривает различные схемы финансового сотрудничества с Черноморским регионом, а также в рамках Экономической повестки дня ЧЭС на будущее. Конечная цель заключается в объединении внутренних и внешних инструментов политики ЕС в области сотрудничества с Черноморским регионом.

### ***СОТРУДНИЧЕСТВО МЕЖДУ ЧЭС И ЕЭК ООН***

25. ЧЭС и ЕЭК ООН тесно сотрудничают в области развития проекта евразийских транспортных связей (ЕАТС), который реализуется в рамках деятельности Группой экспертов ЕАТС ЕЭК ООН с участием 27 стран из Евразийского региона, включая 10 государств-членов ЧЭС, а также в рамках таких проектов ЧЭС, как развитие кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря, развитие морских магистралей в регионе ЧЭС, и облегчение грузовых автомобильных перевозок. Краткий обзор сотрудничества ЧЭС и ЕЭК ООН был представлен ЧЭС на 74-й и 75-й сессиях Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, которые проходили в Женеве в 2013 году.

26. После принятия Ионинской декларации о повышении безопасности дорожного движения в Черноморском регионе (от 19 ноября 2010 г.) в рамках осуществления Резолюции 64/255 Генеральной Ассамблеи ООН от 2 марта 2010 г., которая провозглашает 2011–2020 годы Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, ЧЭС и ЕЭК ООН укрепили совместные усилия в области безопасности дорожного движения и пригласили все государства-члены ЧЭС к определению задач на национальном уровне по снижению дорожно-транспортного травматизма, а также принять участие в контроле над действиями, предпринимаемыми для достижения поставленных целей. В этой связи министры транспорта подчеркнули значение мер, направленных на сокращение числа дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий в регионе ЧЭС.

***СОТРУДНИЧЕСТВО С ОРГАНИЗАЦИЯМИ АВТОТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ (МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОЮЗ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА (МСАТ) И СОЮЗ АССОЦИАЦИЙ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ СТРАН ЧЭС (BSEC-URTA))***

27. МСАТ и BSEC-URTA приняли участие в качестве экспертов в Заседании экспертов ЧЭС для разработки мер по реализации Международного весового сертификата транспортного средства (МВСТС) и в Заседании экспертов по вопросам налогов, связанных с автомобильными перевозками грузов в государствах-членах ЧЭС, которые состоялись в Белграде 28 марта 2012 года. Меморандум о взаимопонимании по реализации нового пилотного проекта ЧЭС по раннему введению Международного весового сертификата транспортного средства ЕЭК ООН в регионе ЧЭС между ПРООН и ЧЭС-УРТА был подписан в Кишиневе 3 октября 2012 года.
28. МСАТ и BSEC-URTA представляют всеобъемлющую систему взглядов и предложений по всем аспектам экономической повестки дня ЧЭС в документе под названием «Совместные предложения МСАТ и BSEC-URTA: среднесрочный план действий, направленный на координацию усилий по осуществлению Экономической повестки дня ЧЭС в период на 2013-2015 гг.».
29. Хорошие партнерские отношения были установлены в рамках Семинара по инвестиционным, финансовым и технологическим аспектам реализации Инициативы «Модельного шоссе», совместно организованного ЧЭС, МСАТ и Черноморского банка торговли и развития (ЧБТР) в Салониках 6-8 марта 2012 года. МСАТ в сотрудничестве с ЧЭС, ПОТС КАЧМ, ЧБТР и национальными ведомствами достигли существенных результатов в реализации Инициативы «Модельное шоссе» и подготовке предварительного технико-экономического обоснования «Развитие Модельного шоссе Баку-Тбилиси-Батуми-Трабзон».
30. 28 ноября 2012 года в Измире МСАТ и Союз торгово-промышленных палат и товарных бирж Турции организовали Международную конференцию на тему содействия торговле и транспорту в Черноморском регионе, Центральной Азии и на Ближнем Востоке с участием министров из этих регионов. Это мероприятие было организовано под патронажем Министерства транспорта, морских дел и коммуникаций Турецкой Республики. Оно было проведено параллельно с заседанием министров транспорта государств-членов ЧЭС. В рамках Заседания министров транспорта было подписано Совместное заявление министров транспорта Азербайджана, Грузии и Турции о развитии «Модельного шоссе» на автодороге Баку-Тбилиси-Батуми-Трабзон.



31. 25 ноября 2014 года в Салониках (Греция) состоялось встреча министров транспорта государств-членов ЧЭС, на котором была принята совместная Декларация о развитии сотрудничества в области транспорта в регионе ЧЭС.

***ПАРТНЕРЫ ЧЭС ПО СЕКТОРАЛЬНОМУ ДИАЛОГУ (АССОЦИАЦИЯ ПОРТОВ ЧЕРНОГО И АЗОВСКОГО МОРЕЙ (BASPA), МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ ЧЕРНОМОРСКОГО БАССЕЙНА (BINSА), АССОЦИАЦИЯ СУДОСТРОИТЕЛЕЙ И СУДОРЕМОНТНИКОВ ЧЕРНОМОРСКОГО РЕГИОНА (BRASS) И СОЮЗ АССОЦИАЦИЙ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ СТРАН ЧЭС (BSEC-URTA)***

32. Партнеры ЧЭС по секторальному диалогу (ПСД) в области транспорта продолжили активное участие в деятельности ЧЭС в области транспорта интенсивно участвуя в работе органов ЧЭС, занимающихся вопросами транспорта. ПСД ЧЭС принимают активное участие в работе по вопросам поэтапной либерализации транспортных перевозок, упрощения визового режима, гармонизации политики сборов, введения Международного весового сертификата транспортного средства ЕЭК ООН, осуществления пилотного проекта по выдаче транзитных разрешений ЧЭС для грузовых автомобилей, выработки интегрированной морской политики в области морского транспорта, портов, судостроения и судоремонта в Черноморском регионе и т.д.
33. Сотрудничество с партнерами по секторальному диалогу ведется на основе Меморандума о взаимопонимании по укреплению сотрудничества между НПО в области транспорта, в частности с Ассоциацией портов Черного и Азовского морей (BASPA), Международной ассоциацией судовладельцев Черноморского бассейна (BINSА), Ассоциацией судостроителей и судоремонтников Черноморского региона (BRASS) и Союзом ассоциаций автомобильных перевозчиков стран ЧЭС (BSEC-URTA), который был подписан 24 ноября 2006 г.

**VI. РОЛЬ ПАРЛАМЕНТОВ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ ЧЭС В РАЗВИТИИ И УРЕГУЛИРОВАНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ И ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК В РЕГИОНЕ ЧЭС**

34. Одним из ключевых компонентов успешной реализации многосторонних транспортных проектов является поддержка на уровне парламентов. Адекватная политическая поддержка со стороны национальных и международных парламентских институтов имеет решающее значение для совместной и эффективной деятельности.
35. Национальные парламенты должны прилагать все возможные усилия, для того, чтобы внести вклад в развитие сети интермодального транспорта, включая паромы и комбинированные перевозки, а также в создание эффективной и разветвленной системы интермодальных маршрутов в Черноморском регионе, с тем чтобы содействовать развитию транспортной инфраструктуры высокого уровня с развитой сетью логистических центров и интермодальных терминалов и, с другой стороны, разработке необходимой системы развития экологически чистого и безопасного транспорта (железнодорожный транспорт, внутренний водный транспорт, каботажное судоходство и интермодальные грузовые перевозки).
36. Профильные комитеты в парламентах должны подготовить рекомендации по развитию соответствующей инфраструктуры и адекватных вспомогательных объектов, которые позволят использовать экологически безопасные виды

транспорта, реализуя, таким образом, основную предпосылку создания комплексной сети интермодальных перевозок в регионе ЧЭС.

37. Национальные парламенты играют ключевую роль в ратификации соответствующих международных документов. Парламентарии также ответственны за обеспечение того, чтобы транспортная сфера развивалась параллельно с укреплением общих основополагающих ценностей международного сообщества: права человека, основные свободы и верховенство закона.
38. Необходимо также решить вопрос недискриминационного доступа к инфраструктуре и терминалам интермодальных перевозок. Разделение управления и эксплуатации инфраструктуры будет гарантировать открытый и справедливый доступ новых и существующих операторов к сети. Необходимо внедрить адекватный уровень прозрачности по отношению определения платы за использование инфраструктуры с целью создания интермодальной транспортной системы, которая будет способствовать тесному сотрудничеству и взаимодополняемости между различными видами транспорта, а также конкуренции между операторами перевозок.
39. Парламенты и ПАЧЭС должны сыграть свою роль в продвижении реализации совместных проектов, осуществляемых в рамках ЧЭС в области транспорта. ПАЧЭС неоднократно подтверждала свое намерение обеспечить законодательную поддержку инициатив ЧЭС в области развития проектов и программ транспортной инфраструктуры.

## **VII. СИТУАЦИЯ В ГОСУДАРСТВАХ-ЧЛЕНАХ ЧЭС**

### **АРМЕНИЯ**

40. Национальный центр регулирования законодательства в сотрудничестве с Министерством транспорта и коммуникаций в 2012-2013 гг. провел исследование законодательной базы в области транспорта и внес соответствующие изменения в правовые акты, регулирующие сферу регулярного движения пассажирского и грузового транспорта. В результате проведенных реформ упрощена и сокращена процедура регулирования перевозок, повышен уровень безопасности и качества услуг в области грузовых и пассажирских перевозок. Соответствующий законодательный пакет был принят Национальной Ассамблеей Республики Армения.
41. С целью поощрения развития транспортных перевозок в Республике Армения и обновления парка грузовых автомобилей была проведена либерализация сектора грузоперевозок, и было отменено обязательное лицензирование автотранспортных грузоперевозок. В настоящее время международные перевозки грузов осуществляются с 19 государствами на основе разрешений, выданных компетентными органами этих стран (для въезда и выезда, транзита, импорта в третьи страны или экспорта из третьих стран) в рамках соглашений, подписанных Республикой Армения и правительствами этих стран.

### **АЗЕРБАЙДЖАН**

42. Международные автомобильные перевозки между Азербайджанской Республикой и государствами-членами ЧЭС осуществляются в рамках двусторонних соглашений. В целях обеспечения международных автомобильных перевозок на территории государств-членов ЧЭС правительство Азербайджана внедрило

систему обмена «разрешениями». Меморандум ЧЭС о взаимопонимании по упрощению автомобильных перевозок грузов был подписан Азербайджаном с оговоркой в отношении положений, подразумевающих сотрудничество с Арменией. Азербайджан отказался участвовать в Пилотном проекте по применению Разрешения ЧЭС, учитывая нижеперечисленные аспекты:

- В настоящее время автомобильные перевозки грузов в Азербайджанской Республике регулируется Законом «О государственной пошлине» и постановлением Кабинета министров «О применении системы «разрешений», регулирующим международные автомобильные перевозки на территории страны;
- В целях обеспечения международных автомобильных перевозок на территории государств-членов ЧЭС, Азербайджанская Республика применяет систему обмена разрешениями для осуществления перевозок при въезде, выезде и транзите, а также двусторонних и транзитных перевозок и перевозок в/из третьих стран (за исключением Албании и Армении);
- Существующая система разрешений в Азербайджане для государств-членов ЧЭС полностью обеспечивает потребности автомобильных перевозок. Кроме того, с учетом того, что государства-члены ЧЭС являются членами Международного транспортного форума, и что транспортное сообщение между ними регулируются двусторонними и многосторонними соглашениями в рамках Международного транспортного форума (МТФ), отсутствует необходимость получения многосторонних разрешений в регионе;
- В будущем, в случае обновления автотранспортного парка Азербайджана более современными автотранспортными средствами, введение новой системы «разрешений» в рамках ЧЭС станет целесообразным шагом.

43. Правительство Азербайджана приняло необходимые меры для улучшения и упрощения перевозок в международных транспортных коридорах, а также обеспечения контроля транспортных потоков, в значительной степени упрощения процедур прохождения границ, снятия искусственных барьеров, ограничивающих свободу передвижения, и повышение уровня надежности и безопасности автомобильного транспорта. Указ Президента Азербайджанской Республики «О применении принципа «одного окна» при проверке товаров и транспортных средств, перемещаемых через пропускные пункты государственной границы Азербайджанской Республики», подписанный 11 ноября 2008 г. имеет решающее значение для осуществления вышеупомянутых задач.
44. В 2010 г. Правительство Азербайджанской Республики и МСАТ подписали Меморандум о взаимопонимании по развитию автотранспортных перевозках между Азией, Европой и мировыми рынками через территорию Азербайджанской Республики, который положительно повлиял на ускорение интеграции в глобальные транспортные коридоры и улучшение транзитного потенциала Республики. В результате принятых мер, сегодня число единиц иностранного автотранспорта, использующего международные транспортные коридоры, проходящие по территории Азербайджанской Республики, превысило 150 тысяч.
45. Азербайджан является участником Меморандума о взаимопонимании в области скоординированного развития кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря. Меморандум был подписан Азербайджаном с оговоркой в отношении положений, подразумевающих сотрудничество с Арменией. Азербайджан пока еще не ратифицировал этот меморандум. Руководящий комитет КАЧМ предложил

следующие дополнительные маршруты для присоединения Азербайджана к КАЧМ: (1) Поти - Тбилиси (Грузия) - Баку (Азербайджан); и (2) Ростов-на-Дону - Волгоград - Астрахань - Дербент (Россия) - Баку (Азербайджан).

## БОЛГАРИЯ

46. Основные усилия сосредоточены на развитии инфраструктуры, расположенной вдоль Трансевропейской транспортной сети (TEN-T), с учетом соответствия основным проектам и конструкциям крупных железнодорожных и автомобильных маршрутов. Определены задачи в области развития железнодорожного транспорта в рамках программы на период 2014-2020 гг. В рамках развития дорожной инфраструктуры планируется осуществление проектов по строительству и модернизации дорожной инфраструктуры в такие же сроки.
47. Резолюция № 1315/2013 Европейского парламента и Руководящие принципы Совета ЕС развития трансевропейской транспортной сети были опубликованы и вступили в силу 20 декабря 2013 г., завершая, таким образом, процесс пересмотра сети, который продолжался несколько лет. Новая трансевропейская транспортная сеть имеет двухуровневую структуру: **основная сеть** - состоит из наиболее важных международных связей, которые должны быть построены до 2030 г.; и **всеобъемлющая сеть** – которая полностью покрывает территорию Европы и обеспечивает доступ ко всем регионам; этот проект должен быть завершен до 2050 г. Основная часть сети ТТС на территории Болгарии, которая использует большую часть европейского финансирования в 2030 г. включает все дороги вдоль старых общеевропейских транспортных коридоров, пересекающих страну. Также осуществляются проекты по восстановлению и реконструкции дорог. Строительство новых участков дорог с общей протяженностью 1520 км в рамках проекта «Транзитные дороги V» финансируется из государственных инвестиционных кредитов.
48. Инициатива выработки интегрированной политики морского транспорта для стран Черноморского региона была предложена в рамках болгарского Председательства в ЧЭС в 2010 году. Этот документ был разработан Ассоциацией судостроителей и судоремонтников Черноморского региона (BRASS) и страны продолжают обсуждение предложений по тексту. Это станет важным шагом в области повышения конкурентоспособности морского транспорта и поддержки устойчивого развития не только судоходства, но и смежных отраслей. Интегрированная морская политики в области транспорта включает развитие каботажного судоходства и морских магистралей, модернизацию портовой инфраструктуры и совершенствования услуг, предоставляемых в портах, сокращение выбросов углерода в судоходной отрасли и использование альтернативных видов топлива, внедрение «умных» транспортных систем и интеграцию морского наблюдения, расширение сотрудничества между компетентными органами, которые должны выполнять функции, способствующие улучшению экологической чистоты, повышение безопасности в бассейне Черного моря, повышение эффективности механизмов реагирования морской деятельности на последствия изменения климата, совершенствование практических навыков и повышение привлекательности морских специальностей. Также важно обеспечить участие неправительственных организаций, а также сотрудничество с социальными партнерами.
49. Развитие интермодального транспорта является одним из приоритетов национальной транспортной политики. Строительство современной

инфраструктуры, которая соответствует главным наземным маршрутам (автомобильный и железнодорожный транспорт) и существующим и прогнозируемым грузопотокам, предусматривается в ряде стратегических документов, разработанных Министерством транспорта, информационных технологий и коммуникаций. В то же время существуют планы по развертыванию сети терминалов, расположенных в ключевых местах, перекрестках, что послужит увеличению грузопотока и улучшению качества логистического обслуживания. Постановление № 66 Совета министров от 21 марта 2014 года дополняет Методику исчисления платы за пользование инфраструктурой, взимаемой менеджером железнодорожной инфраструктуры, принятой Постановлением № 92 Совета Министров 2012 года.

50. Железнодорожно-паромное сообщение в Черноморском регионе функционирует в рамках двустороннего межправительственного соглашения о железнодорожно-паромном сообщении между Украиной и Болгарией, а также трехстороннего межправительственного соглашения между Украиной, Болгарией и Грузией. Вышеупомянутые соглашения содержат положения, касающиеся грузов, эксплуатации и использования вагонов и других нормативных документов, регулирующих технические, технологические и законодательные аспекты этих связей. В 2012 г. было подписано Соглашение об организации международных связей железнодорожно-паромного сообщения между портами с железнодорожными линиями в Республике Болгария и в Турецкой Республике.

## **ГРУЗИЯ**

51. В Грузии были проведены следующие мероприятия для облегчения международных автомобильных перевозок грузов и пассажиров: искусственные бюрократические барьеры были устранены для автодорожного транспорта на пограничных переходах; дорожная инфраструктура на пограничных переходах была модернизирована; отдельные разделы основных магистралей были реконструированы, что позволило повысить пропускную способность этих дорог; была создана инфраструктура вспомогательных сооружений, позволяющая повысить качество предоставляемых услуг водителям; квоты международных автомобильных грузовых перевозок с рядом стран увеличились, и рассматривается вопрос о заключении новых соглашений в области автомобильных перевозок; грузинские перевозчики активно используют Разрешение ЧЭС (155 единиц в 2012 г., 250 разрешений в 2013, и 250 разрешений использованы в течение 5 месяцев в 2014 году).
52. Грузия принимает активное участие в рамках Пилотного проекта по введению Международного весового сертификата транспортного средства. С целью повышения безопасности международных автомобильных перевозок, Грузия присоединилась к Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), а также подготавливает внутригосударственные процедуры, необходимые для присоединения к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ).
53. Развитие портового хозяйства является приоритетным направлением правительства Грузии. В этой связи особое значение придается строительству нового глубоководного морского порта в поселке Анаклия, который должен иметь следующие конкурентные преимущества: стратегическое расположение; способность принимать крупнотоннажные суда типа «Панамакс»; применение

системы «единого окна»; простые и быстрые процедуры; и безопасная навигация круглый год. Строительство нового порта является стратегически важным для региона, которое будет способствовать значительному увеличению грузоперевозок через территорию Грузии.

54. Сотрудничество между государствами-членами ЧЭС в области гражданской авиации регулируются на основе двусторонних соглашений в области воздушного сообщения. Осуществление чартерных перевозок для сезонного туризма требует получения отдельных разрешений. Принимая во внимание либеральную политику Грузии в области гражданской авиации, наблюдается рост авиаперевозок с государствами-членами ЧЭС, в частности с Украиной, Турцией и Азербайджаном. В рамках сотрудничества с Турцией, очень популярны авиаперевозки из-за низких цен и хороших стыковок для пассажиров, летающих в Европу. Кроме того, в Грузии уже работают несколько бюджетных авиакомпаний. Перевозки грузов самолетами гражданской авиации в основном организуются из Азербайджана в Грузию на постоянной основе. Все остальные авиарейсы, перевозящие грузы работают отдельно.
55. Значительно увеличились авиаперевозки пассажиров и грузов. В 2013 г. количество пассажиров, обслуженных международными аэропортами Грузии, составило 1,8 млн. человек, что на 30 % превышает этот показатель в 2012 г. (1,4 млн. пассажиров). Объем перевезенного груза также увеличился. В частности, в 2013 году был перевезен 16,7 тонн груза, что на 1,6 % выше по сравнению с 2012 г. (16 500 тонн). В рамках европейских правил на основе положений «Соглашения о едином европейском воздушном пространстве» от 1 октября 2012 г. вступило в силу «Положение о компенсации и помощи пассажирам в случае отказа в посадке, отмены или длительной задержки рейсов». Этот документ регламентирует ответственность перевозчиков перед пассажирами, включая выдачу компенсации, оказание первой помощи, отмены и задержки рейсов.
56. Грузия придает большое значение развитию мультимодальных перевозок. За последние несколько лет Грузия осуществила ряд эффективных мероприятий по обеспечению бесперебойных интермодальных транспортных операций по всей стране. В этой связи Грузия также ратифицировала «Соглашение ТРАСЕКА о развитии мультимодальных перевозок».
57. В 2013 году значительно увеличился объем контейнерных перевозок через морские порты Грузии. Грузооборот контейнеров в портах Батуми и Поти за 2013 г. составил 403447 штук (ДФЭ), что на 13 % выше по сравнению с тем же периодом в 2012 г. (357 654 ДФЭ). Тенденция роста контейнерных перевозок через морские порты Грузии продолжается и в 2014 году. Грузооборот контейнеров в портах Батуми и Поти в период с января по апрель 2014 г. составил 150 324 штук (ДФЭ), что на 19 % выше по сравнению с тем же периодом в 2013 г. (126 272 ДФЭ).
58. Значительная работа проведена по строительству дорожной инфраструктуры на грузинском отрезке Кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря (КАЧМ). Контрольные пункты в местах пересечения границы были оснащены современным оборудованием. Внедрена система «единого окна», которая значительно сократила время пересечения границы в пунктах пропуска.

## **ГРЕЦИЯ**

59. Греция является участником Меморандума о взаимопонимании по упрощению автомобильных перевозок грузов в регионе ЧЭС, однако, Греция не участвует в проекте выдачи транзитных разрешений ЧЭС для грузовых автомобилей. Грузовым автомобилям, зарегистрированным в другом государстве-члене ЧЭС, не разрешается выполнение международных перевозок (двусторонних или в третью страну). Позиция, которую занимает Греция в ЧЭС и в других международных форумах (ЕЭК ООН, ВТО) заключается в том, что вопросы двусторонних и транзитных перевозок грузов между Грецией и третьими странами регулируются только в рамках двусторонних соглашений об автомобильных перевозках, заключенных между Грецией и третьими странами.
60. Подготовка Меморандума о взаимопонимании по развитию морских магистралей в регионе ЧЭС была инициативой Греции в рамках греческого Председательства в ЧЭС в 2005 году. Развитие и расширение морских магистралей для перевозки пассажиров и грузов между государствами-членами ЧЭС, а также другие будущие инициативы в регионе ЧЭС должны учитывать (а) опыт, накопленный на уровне ЕС; и (б) усилия ЕС по развитию Трансевропейской транспортной сети (ТТС) и намерение ЕС создать интермодальные транспортные коридоры по всей Европе и за ее пределами, чтобы использовать потенциал создания более широких транспортных сетей, с учетом, особенностей государств-членов ЧЭС.
61. Греция создала двустороннюю договорно-правовую базу для развития воздушного транспорта со всеми странами региона и поддерживает заключение региональных соглашений на уровне аэропортов, авиакомпаний и администраций, с тем чтобы содействовать созданию эффективной и конкурентоспособной авиатранспортной системы в регионе.
62. Греция, как страна, имеющая многовековые морские традиции, поддерживает Комплексную морскую политику для ЕС (КМП), а также соответствующие мероприятия в рамках ЕС и на региональном уровне (морской бассейн), включая Черноморский регион. КМП предусматривает внедрение нового трансграничного межсекторального подхода к решению вопросов, связанных с морской средой, путем эффективного использования синергии, оптимального управления морскими акваториями в соответствии с международным правом, поощрение экономического роста и занятости включая широкий спектр вопросов, таких как транспорт, экология морской среды, морские источники энергии, рыболовство и использования живых и неживых морских ресурсов в целом, научные исследования, туризм и обеспечение морской безопасности в ЕС. КМП стал четвертым компонентом приоритетов греческого Председательства в ЕС, в рамках которого Совет по общим вопросам принял заключения о КМП, в котором отмечается значение развития сотрудничества в Черноморском регионе.

## **МОЛДОВА**

63. Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры (МТДИ) считает своевременным и уместным укрепление двусторонних отношений в области установления регулярных авиаперевозок между Республикой Молдова и государствами-членами ЧЭС. В этой связи очень важно подчеркнуть, что Республика Молдова не имеет двусторонних соглашений о воздушном сообщении с Албанией и Сербией.

64. Подписание этих соглашений позволит содействовать расширению деятельности молдавских авиакомпаний во всех государствах-членах ЧЭС, а также улучшению качества услуг и повышению конкуренции на международном рынке авиаперевозок. В этом контексте МТДИ предлагает рассмотреть возможность расширения двусторонних отношений с Албанией и Сербией в секторе авиаперевозок пассажиров и товаров.

## **РУМЫНИЯ**

65. Национальная транспортная система Румынии в значительной степени отвечает средним стандартам европейских традиционных транспортных систем, с точки зрения функциональной структуры и предоставляемых услуг, и удовлетворяет текущие потребности населения в транспортных услугах, как во внутренних перевозках, так и в международных сообщениях. Сеть государственных транспортных инфраструктур обеспечивает соединение всех населенных пунктов страны с национальной транспортной сетью и системой международных транспортных коммуникаций. Значительный прогресс был достигнут в течение последних 30 лет в области увеличения пропускной способности существующей инфраструктуры и системы, а также содействия устойчивому развитию в области охраны окружающей среды и обеспечения эффективности и безопасности транспортных средств, с тем, чтобы отвечать будущим требованиям по организации перевозок на национальном уровне.
66. В соответствии с *Национальной стратегией устойчивого развития транспорта на 2007-2013, 2020 и 2030 гг.*, Румыния, будучи членом ЕС, осуществляет транспортную политику, нацеленную на доведение национальной транспортной системы до уровня стандартов ЕС и де-факто интеграцию в Европейское сообщество. Румыния также стремится создать эффективную и устойчивую транспортную систему и сбалансированно развивать все виды транспорта с учетом всех экономических, социальных и экологических требований. Также к 2020 году будут осуществляться дальние путешествия с использованием альтернативных маршрутов и услуг, предоставляя возможность избежать транзитные пересадки в крупных транспортных узлах. Доступность общественного транспорта в районах с низкой плотностью населения и малонаселенных зонах должны иметь минимальный уровень.
67. Румыния, в лице Министерства транспорта, активно участвует в проектах ЧЭС в области транспорта. Позиция страны по отношению к проекту по развитию морских магистралей в регионе ЧЭС основывается на опыте ЕС в этой области. Румыния поддерживает реализацию двух крупномасштабных проектов: Проект по развитию морских магистралей и Проект кольцевой дороги вокруг Черного моря и Румыния уже в третий раз будет председательствовать в Рабочей группе ЧЭС по транспорту в 2015 - 2017 гг. Румыния внесла свой весомый вклад в завершении маршрута кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря. В области применения «разрешений ЧЭС», Румыния с самого начала поддержала превращение этого проекта в постоянный механизм. В то же время, Румыния предлагает увеличить количество разрешений ЧЭС от 250 до 400 и расширить их действие в третьих странах.
68. «Администрация морских портов» в Констанце, которая является членом Специальной рабочей группы по развитию морских магистралей вместе с Министерством транспорта, готова принять в Констанце Объединенный технический секретариат по развитию морских магистралей в период 2015 - 2017



гг. и в этой связи тесно сотрудничают с турецкими коллегами, которые в настоящее время являются координаторами проекта.

69. Приоритетной задачей в области модернизации и развития транспорта в Румынии является развитие и модернизация транспортной инфраструктуры и содействия в обеспечении эффективных интермодальных перевозок. Особое внимание уделяется подключению порта Констанца к интермодальным перевозкам, который является одним из крупнейших Черноморских портов, и который представляет собой жизненно важный узел для интермодальных перевозок. Значительный прогресс достигнут в процессе повышения качества железнодорожных и автодорожных подходов к порту. Румынское министерство транспорта поддерживает мероприятия по развитию мультимодальных перевозок в рамках национальной стратегии, направленной на обеспечение достаточной пропускной способности въездов/выездов порта Констанца для передвижения товаров между Европейским Союзом, Средним Востоком и Азией.

## **РОССИЯ**

70. В 2011 году в рамках российского председательства в ЧЭС Минтранс России было выдвинуто предложение по принятию дополнительного Меморандума о взаимопонимании по развитию мультимодального паромного сообщения в регионе ЧЭС, направленного на упрощение паромных сообщений на Черном море посредством устранения узких мест в существующей системе транспортно-экономических связей. Принятие Меморандума позволит сократить число перегрузок и время хранения грузов в портах, устранить инфраструктурные ограничения в Черноморском регионе, разгрузить кружные автомобильные маршруты и пункты пересечения границ, содействовать решению проблем труда и отдыха водителей в рамках реализации положений Европейского соглашения ЕСТР (Европейское соглашение, касающегося работы экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки), и содействовать развитию туристической инфраструктуры. Российская инициатива получила одобрение стран ЧЭС, в связи с чем, в настоящее время ведется работа по подготовке итогового текста документа.
71. Российская Федерация вместе с другими государствами-членами ЧЭС подписала Меморандум о взаимопонимании в области скоординированного развития кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря, который был ратифицирован принятием Федерального закона № 362-ФЗ. В рамках реализации Меморандума Минтранс России участвует в работе по формированию маршрута кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря. По территории Российской Федерации согласован следующий вариант маршрута КАЧМ. Основной маршрут: Маршрут 1: граница с Украиной - Таганрог - Ростов-на-Дону - Павловская - Армавир - Минеральные Воды - Пятигорск - Нальчик - Владикавказ - Нижний Ларс - граница с Грузией (протяженность 875 км); Маршрут 2: Павловская - Краснодар - Джубга - Туапсе - Сочи - граница Российской Федерации (протяженность 462 км); Соединения: 1. Владикавказ - Грозный - Махачкала - Дербент - граница с Азербайджанской Республикой (протяженностью 472 км); 2. Джубга - Геленджик - Новороссийск - Анапа - порт Кавказ (протяженность 268 км); 3. Краснодар - Новороссийск (протяженность 144 км). Общая протяженность участков автомобильных дорог, включенных в российский участок КАЧМ, составляет 2 230 км. Дополнительно российской и украинской сторонами был озвучен возможный вариант маршрута КАЧМ с использованием автомагистрали Москва - Симферополь (М-2 «Крым») и

будущего транспортного перехода через Керченский пролив, который может стать важным элементом КАЧМ.

## **ТУРЦИЯ**

72. Турция имеет Двусторонние соглашения в области автомобильных перевозок со всеми государствами-членами ЧЭС кроме Армении. На регулярной основе проходят встречи Совместного комитета по автодорожному транспорту с вышеупомянутыми странами, в рамках которого принимается решение о количестве двусторонних транзитных разрешений.
73. В рамках «Пилотного проекта ЧЭС по выдаче транзитных разрешений» с 2010 г. в семи государствах-членах (Турция, Албания, Армения, Грузия, Молдова, Румыния, и Сербия) применяется система транзитных разрешений ЧЭС. Однако, предложение ряда государств-членов увеличить количество разрешений ЧЭС для двусторонних и транзитных автомобильных перевозок с 250 до 400 и использовать их при перевозках в третьи страны не было одобрено министерством Турции. Хотя Турция поддерживает применение системы разрешений ЧЭС, она все же считает целесообразным не менять количество разрешений (250) на данном этапе и пока не использовать их при перевозках в третьи страны.
74. В рамках положений Меморандума о взаимопонимании по вопросу облегчения грузовых автомобильных перевозок в регионе ЧЭС и пилотного проекта по введению Международного весового сертификата транспортного средства в регионе Турция присоединилась к Приложению 8 к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах» (от 1982 г.) через принятие Закона № 6297 от 25 апреля 2012 г.
75. Одним из основных препятствий нетехнического характера в процессе развития международных автомобильных перевозок является проблемы и задержки при получении виз водителями. Эта проблема оказывает негативное влияние на процесс интеграции транспортных услуг в регионе ЧЭС. В этой связи, с целью решения данной проблемы в рамках статьи 6 Меморандума о взаимопонимании по вопросу упрощения автомобильных грузовых перевозок в регионе ЧЭС, предусматривающей меры по упрощению визовых процедур для профессиональных водителей, было подготовлено «Соглашение об упрощении порядка выдачи виз водителям грузовых автомобилей - граждан государств-членов ЧЭС», которое подписали только 4 государства (Турция, Албания, Армения, Молдова). Подписание вышеупомянутого соглашения всеми государствами-членами даст большие преимущества для развития транспортных перевозок в регионе ЧЭС.
76. Маршрут турецкой части КАЧМ включает следующие магистрали: автодороги E-80 (начинается на границе с Болгарией в Капикуле) и E-90 (начинается на границе с Грецией в Ипсала) проходящие через Стамбул в направлении Мерзифон, перекрещивается с дорогой E-95 по направлению Самсуна и переходит на дорогу E-70 в направлении Трабзона и Хопа и заканчивается на границе с Грузией в Сарпи-Батуми. Другое разветвление КАЧМ идет от Хопа по направлению Артвина и Ардахана до границы с Грузией в Тюркгюджю-Вале. Маршрут основной магистрали КАЧМ, которая пересекает всю страну с протяженностью 1985 км соединяется с автодорогой «Герееде-Анкара-Аксарай-Позанты-Мерсин», которая выходит на Средиземное море и автодорогой «Измит-Бурса-Балыкесир-Маниса-Измир-Чешме», которая выходит на Эгейское море. Проект автомагистрали «Гёбзе

- Орхангази - Бурса - Балыкесир - Маниса - Измир (включая переход через Измитский залив) с протяженностью 433 км, который соединит Стамбул с Измиром через Измитский залив, является частью маршрута по направлению к Эгейскому морю. Строительно-монтажные работы в рамках этого проекта были начаты в октябре 2010 г. по результатам тендера по модели «строительство-эксплуатация-передача».
77. Турция является транспортным узлом на перекрестке международных транспортных коридоров между Европой, Азией, Африкой, Кавказом и Россией. Развитие комбинированных перевозок и ее превращение в региональный логистический центр путем использования географических преимуществ, не только облегчит разрешение проблем, возникающих во время перевозки грузов, но и получит выгоду от международного транзита на 3-х континентах и укрепит стратегическое значение Турции в транспортной сети региона. Министерство транспорта, морских дел и коммуникаций Турецкой Республики придает большое значение развитию комбинированных перевозок с целью развития устойчивой транспортной системы мобилизует множество прямых и не прямых инвестиций в инфраструктуру.
78. 13 ноября 2013 года было подписано Соглашение между правительством Турецкой Республики и правительством Азербайджанской Республики о международных комбинированных грузовых перевозках и было направлено в Великое Национальное Собрание Турции для ратификации. Кроме того, идут работы по подготовке двусторонних соглашений по перевозке грузов со странами региона.
79. Министерство транспорта, морских дел и коммуникаций Турецкой Республики осуществляет крупномасштабные инфраструктурные инвестиции с целью развития комбинированного транспорта, включая строительство подводного железнодорожного тоннеля под Босфорским проливом («Мармарай»), проект железнодорожной линии Карс-Баку-Тбилиси, проекты портов Мерсин, Филиос и Чандарлы.
80. Развитие регулярных морских транспортных сообщений между портами Турции и портами Черного моря включает «Ро-Ро» перевозки между портами Зонгулдак-Скадовск, Зонгулдак-Евпатория, Зонгулдак-Одесса, Самсун-Новороссийск, Самсун-Геленджик, Самсун-Туапсе, Трабзон-Туапсе, Трабзон-Геленджик, Пендик-Констанца, Хайдарпаша-Ильичевск, а также железнодорожные паромные сообщения между портами Самсун-Кавказ и Дериндже-Ильичевск.

## **VIII. ВЫВОДЫ**

81. Транспорт является жизненно важным компонентом для эффективного функционирования экономики, а также обеспечения социального благосостояния и сближения народов региона. Транспорт обеспечивает ежедневное передвижение людей и имеет огромное значение для производства и распределения товаров. Создание необходимой транспортной инфраструктуры является важной предпосылкой для эффективности транспортных систем. В стремлении облегчить транспортные перевозки очень важно, чтобы парламенты и правительства занимались изучением существующих проблем, связанных с физическими барьерами, включая недостаточное развитие транспортных инфраструктур, устранение «узких мест», сооружение недостающих участков, а также обеспечение необходимого финансирования. Решение этих проблем не является легкой задачей. Это требует действий соответствующих правительств, а также координирование

совместных усилий с другими правительствами в рамках международного сотрудничества.

82. Транспорт играет чрезвычайно важную роль в экономике ЧЭС. В Черноморском регионе проходят положительные изменения в области автомобильного, железнодорожного, морского и воздушных транспортных перевозок. Близость к хорошо развитым портам является позитивным фактором для экономики и хорошо соединённые автодорожные сети позволяют осуществлять эффективные перевозки людей и товаров с одного места на другое, поддерживая, таким образом, экономический рост на региональном и национальном уровнях. Эти транспортные сети имеют решающее значение для экспорта товаров из региона на другие рынки, импорта товаров, предназначенных для региона, а также транзитных перевозок.
83. Организация ЧЭС проделала огромную работу по развитию основных региональных проектов в области транспорта. Сотрудничество в рамках ЧЭС проходит достаточно успешно в деле реализации меморандумов о взаимопонимании в области скоординированного развития кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря, по развитию морских магистралей и по вопросу облегчения грузовых автомобильных перевозок, а также в укреплении институционального потенциала в области транспорта.
84. Усилия черноморских стран в развитии системы международных перевозок пассажиров и грузов должны включать меры по модернизации и гармонизации правовой, финансовой, технической и организационно-правовой базы. В этом отношении сотрудничество с международными финансовыми институтами является необходимым фактором, а применение международного опыта в этом направлении является полезным аспектом.
85. Деятельность в рамках ЧЭС должна также включать принятие необходимых мер по достижению целей и задач Экономической повестки дня ЧЭС: на пути к расширенному партнерству. Эта работа также требует дальнейшей координации действий между всеми структурами ЧЭС и органами, связанными с ЧЭС, а также укрепление сотрудничества с другими международными организациями, партнерами по отраслевому диалогу и представителями деловых кругов.
86. Парламенты и ПАЧЭС, в свою очередь, должны обеспечить максимальное использование имеющихся правовых механизмов для продвижения программ по поддержке инфраструктурных инвестиций для строительства крупных магистралей, городских транспортных проектов и основных пунктов пересечения границы с целью обеспечения современного уровня эффективных транспортных услуг и транспортной инфраструктуры как важнейшего фактора построения сильной экономики и повышения качества жизни всех граждан.