



KARADENİZ EKONOMİK İŞBİRLİĞİ ÖRGÜTÜ PARLAMENTER ASAMBLESİ
KEİPA

ULUSLARARASI SEKRETERYA

Doc. GA54/LC54/REP/19/tr

KEİPA GENEL KURULUNUN ELLİ DÖRDÜNCÜ OTURUMU

HUKUKİ VE SİYASİ İŞLER KOMİSYONU

RAPOR*

**“KEİ BÖLGESİNDE ULAŞIM GÜZERGAHLARININ GELİŞİMİNİN HUKUKİ
VE SİYASİ YÖNLERİ”**

* Metin, Hukuki ve Siyasi İşler Komisyonu'nun 25-26 Eylül 2019 tarihlerinde Batum'da gerçekleştirilmiş olan Elli Dördüncü Toplantısında müzakere edilmiş ve 20 Kasım 2019 tarihinde Sofya'da gerçekleştirilmiş olan Elli Dördüncü Genel Kurul'da kabul edilmiştir.

I. GİRİŞ

1. KEİ Bölgesi, önemli bir kavşak noktasında bulunması ve transit koridoru olmasının yanı sıra stratejik açıdan başlıca ticaret güzergahlarının ((İpek Yolu, TRACECA (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru) Projesi, Trans Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN-T), Avrupa-Asya Ulaştırma Bağlantıları (EATL) ve doğu-batı ve kuzey-güney eksenlerindeki Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC), Güney Gaz Koridoru (SGC) ve Türk Akımı ve diğerleri gibi enerji hatları) da kesiştiği noktadadır. Ulaştırma alanındaki işbirliği, bölgedeki genel ekonomik ilerlemenin gerçekleştirilmesi bakımından hayati öneme sahiptir ve ülkeler arasındaki etkileşimi artıran ana faktörlerden biridir. KEİ bölgesindeki iyi şekilde geliştirilmiş, birbirine bağlı ve de küresel ulaştırma sistemine entegre edilmiş ulaşım ağları ile sürdürülebilir ulaşımın sağlanması ve eksikliklere odaklanan yeni ulaştırma projelerinin hazırlanması, KEİ kapsamının Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri (SDG'ler) bağlamında genişlemesinin önünü açacaktır.
2. Genişletilmiş Karadeniz bölgesindeki ülkeler, zengin doğal ve kültürel kaynakları ve zengin insan sermayesini paylaşmaktadırlar. Bu nedenle, sürdürülebilir ulaşım politikasının, enerji ve yakıt verimliliğini teşvik eden güvenli, akıllı, düşük karbonlu ve çok modlu taşımacılığı ön planda tutan insan merkezli ve iklim değişikliğine duyarlı bir politika olması gerekmektedir. Pratikte bu yönde ilerleme kaydedilebilmesi, her Üye Devletin çıkarlarının göz önünde bulundurulduğu bölgesel ve ikili anlaşmalara dayanan sağlam ulaşım politikalarının oluşturulmasına bağlıdır. Bölge'deki taşımacılığın potansiyelinin tam olarak gerçekleştirilebilmesini sağlamak için konunun yasal ve politik yönlerine önem verilmesi gerekmektedir. Bu yönde gerçekleştirilen çalışmalarda, yasal uyumsuzlukların tespit edilmesi ve düzeltilmesi ihtiyacına ve de taşımacılık sektörünün bölgesel hedeflere katkıda bulunmasını sağlayacak şekilde sağlam siyasi iklimin oluşturulması ihtiyacına vurguda bulunmaktadır.
3. Hukuki ve Siyasi İşler Komisyonu, ulaştırma konusunun günümüzdeki küresel önemini ve KEİ Bölgesi'ndeki ulaştırma projelerinin güncelliğini dikkate alarak, 15-16 Mayıs tarihlerinde Batum'da düzenlenen 53. Toplantısında "KEİ Bölgesinde Ulaşım Güzergahlarının Gelişiminin Hukuki ve Siyasi Yönleri" konusunu müzakere etmeye karar vermiştir.
4. KEİ Teşkilatı, kuruluş tarihi olan 1992 yılından itibaren esas olarak, ulaştırma konusunda bölge içi kapasitenin ve Karadeniz Bölgesi'nin artan potansiyelinin daha iyi nasıl değerlendirilebileceğine odaklanmak suretiyle ulaştırma konusuna özel önem vermiştir. KEİ Üye Devletlerinin taşımacılığın geliştirilmesi konusundaki çalışmaları, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı 25. Yıldönümü Zirvesi (22 Mayıs 2017) Deklarasyonu, "KEİ Ekonomik Gündemi: Gelişmiş bir KEİ Ortaklığına Doğru" (2012) belgesinde yer alan hükümler ve özellikle söz konusu belgede yer alan "Verimli Bir Ulaşım Ağının Kurulması" başlıklı 3. Hedef, Dışişleri Bakanları Konseyi kararları ve KEİ Üye Devletlerinin Ulaştırma Bakanlarının kararları tarafından yönlendirilmektedir.
5. Mevcut rapor, Azerbaycan, Bulgaristan, Yunanistan, Moldova, Romanya, Rusya, Sırbistan, Türkiye ve Ukrayna ulusal delegasyonlarından alınan bilgileri yansıtmaktadır. Rapor kapsamında KEİ UDS'nin değerli katkısından ve ilgili İnternet kaynaklarından da faydalanılmıştır.

II. KEİ BÖLGESİNDE ULAŞIM GÜZERGAHLARININ GELİŞİMİNİN HUKUKİ VE SİYASİ YÖNLERİ

6. Ulaştırma projelerinin ekonomik etkileri, söz konusu projelerin ekonomik büyümeye, istihdam yaratılmasına ve ticaretin kolaylaştırılmasına getirdiği faydalarla ölçülmektedir. Taşımacılık endüstrisi doğrudan yaklaşık 10 milyon kişiyi istihdam etmekte ve Avrupa'nın gayri safi yurtiçi hasılasının (GSYİH) yaklaşık %5'ini oluşturmaktadır. Etkili ulaştırma

sistemlerinin mevcudiyeti, dünya şirketlerinin dünya ekonomisinde rekabet edebilmeleri bakımından esastır. Nakliye ve depolama gibi lojistik hizmetlerin maliyetleri, Avrupa şirketlerinin nihai ürün maliyetlerinin %10 ila %15'ini oluşturmaktadır.

7. Ulaştırma hizmetlerinin kalitesi insanların yaşam kalitesi üzerinde büyük bir etkiye sahiptir. Her hane halkının bütçesinin ortalama %13.2'si ulaştırma ile ilgili mal ve hizmet alımlarına harcanmaktadır. Diğer taraftan ulaştırma petrol kaynaklarına da bağlıdır ve önemli bir CO₂ emisyonu kaynağıdır. Uluslararası Taşımacılık Forumu'nun projeksiyonlarına göre, mobiliteye olan talep dünya genelinde önümüzdeki otuz yıl boyunca artmaya devam edecektir.
8. Uluslararası Taşımacılık Forumu'nun (ITF) 2019 Yılı Taşımacılık Genel Görünümü raporu, e-ticaretin daha hızlı bir şekilde büyüme kaydetmesinin, küresel navlun hacimlerini kullanılan nakliye moduna bağlı olarak 2050 yılına kadar %2 ile %11 arasında artırabileceğini öngörmektedir. Diğer taraftan, yeni teknolojilerin ve lojistik verimlilikteki gelişmelerin birlikte devreye girmesiyle, navlun kaynaklı CO₂ emisyonlarının mevcut tahminlere göre 2050 yılı itibariyle %60 oranında azalabileceği öngörülmektedir.
9. Yukarıda belirtilen projeksiyonlar göz önüne alındığında, KEİPA, Karadeniz Bölgesi'ndeki taşımacılık sektörünün sürdürülebilir kalkınmasının, ekolojik olarak güvenli taşımacılık modlarının ve modern altyapı projelerinin uzun vadeli teminine ve aynı zamanda ulaştırma işletmelerinin rekabet edebilirliğinin, etkinliğinin ve kalitesinin iyileştirilmesine bağlı olduğunu dikkate almaktadır.
10. Uzun ve kaynak yoğun bir süreç olan altyapının geliştirilmesi, güvenilir metodolojilere ve açıkça tanımlanmış önceliklere dayalı uzun vadeli planlama yapılmasını gerektirmektedir. Ayrıca, yenilikçi teknolojiler ve yeni iş modelleri, ulaştırma sektörünün karşılaştığı yıkıcı gelişmelerin ayrılmaz bir parçasıdır.
11. KEİ Üye Devletlerindeki entegre taşımacılık sistemlerinin geliştirilmesi ve bunların TRACECA (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru) Projesi, OBOR (Bir Kuşak Bir Yol) İnisiyatifi Koridoru, Trans Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN-T), Avrupa-Asya Ulaştırma Bağlantıları (EATL) ve daha geniş Karadeniz Bölgesi'nden geçen diğer deniz ekspres yollarına bağlanması, KEİ'nin kapsamını genişletecek ve Üye Devletler arasındaki ticari ilişkileri artıracaktır. Pratikte bu yönde başarı kaydedilmesi, belirli ülkelerin çıkarlarının göz önünde bulundurulduğu çok taraflı ve iki taraflı anlaşmalara dayanan sağlam ulaştırma politikaları ile mümkündür.
12. Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun (BMAEK-UNECE) Sürdürülebilir Yurtiçi Ulaştırma ve Mobilitede Yeni Çağın Kavranmasına Bakanlar Kararı (21 Şubat 2017 tarihinde kabul edilmiştir), Dördüncü Sanayi Devrimi'nin "Ulaştırma ve mobilitede yeni bir çağ" anlamına geldiğini açıklamış ve tarafları, özellikle Avrupa-Asya Ulaştırma Bağlantıları (EATL) projesine önem vermek suretiyle, bölgesel ve kıtalararası bağlantıların geliştirilmesi noktasında koordinasyon içerisinde çalışmaya ve politikaların koordinasyonu ve kesintisiz taşımacılığın kolaylaştırılması yoluyla da Bir Kuşak-Bir Yol İnisiyatifine katılmaya davet etmektedir.
13. Bölge'nin küresel ekonomideki artan rolü göz önünde bulundurulduğunda, Bölgedeki ulaştırma yönetimlerinin sektörü şekillendiren dinamik ve hızlı dönüşümlere cevap verebilmesini sağlamak amacıyla, KEİ Üye Devletlerinin birlikte hareket etmeleri ve aynı zamanda Birleşmiş Milletler Paris İklim Anlaşması (2015) ve Birleşmiş Milletler

Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri'nde¹ ortaya konmuş olan iddialı hedefleri de göz önünde bulundurmaları gerekmektedir.

14. Bu yönde gerçekleştirilen çalışmalarda, yasal uyumsuzlukların tespit edilmesi ve düzeltilmesi ihtiyacı ve de taşımacılık sektörünün uluslararası hedeflere katkıda bulunmasını sağlayacak şekilde istikrarlı siyasi iklimin oluşturulması ihtiyacına vurguda bulunmaktadır.
15. Karadeniz Bölgesi'ndeki sürdürülebilir ulaştırma projelerinin başarılı bir şekilde uygulanabilmesinin ana etmenleri, parlamenter destek, etkili yasal düzenlemeler ve şüphesiz sağlam siyasi kararlardır. Ulusal ve uluslararası parlamento kurumları adına yeterli siyasi desteğin sağlanması, ortak proje ve girişimlerin başarılı bir şekilde uygulanabilmesi bakımından hayati öneme sahiptir. Yasama organları, resmi makamlar ve özel sektör arasında etkin koordinasyonun mevcudiyeti de çok önemli olan bir diğer etmendir.
16. KEİ ülkelerinin sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi geliştirme yönündeki çabaları yasal, teknik ve kurumsal çerçevelerin uyumlaştırılmasını içermektedir. Bölge'deki mevcut ve yapımı sürmekte olan ulaştırma güzergahlarını geliştirmeye yönelik çabalar kapsamında, politikacıların, yetersiz veya elverişsiz ulaşım altyapıları, dar yollar ve eksik bağlantı yolları ve yanı sıra fon eksikliği gibi mevcut fiziksel ve fiziksel olmayan engelleri ele almaları önemlidir. Özellikle ekonomik sistemler hem işlev hem de boyut bakımından gittikçe daha fazla bütünleştikçe, ulaştırma politikasının koordinasyonunun ve entegrasyonunun artırılması ve ulaştırma modları arasında ve sınırlar ötesinde planlama yapılması gerekmektedir.
17. Uygun siyasi kararlar, KEİ Bölgesindeki güçlü bir lojistik merkez ağına sahip yüksek kalitedeki bir ulaştırma altyapısının geliştirilmesini teşvik etmek ve çevre dostu ve güvenli ulaşım modlarının (demiryolu, yurtiçi su yolu taşımacılığı, kısa mesafeli deniz taşımacılığı ve karma yük taşımacılığı) geliştirilebilmesi için uygun bir zemin oluşturmak amacı doğrultusunda, Karadeniz Bölgesinde karma ulaşım modlarını içeren etkin ve kapsamlı güzergah sistemlerinin oluşturulması dahil olmak üzere, karma ulaşım modlarını içeren bir ulaştırma ağının geliştirilebilmesi noktasında sağlam bir temel oluşturacaktır.
18. Böylelikle, Karadeniz Bölgesi'ndeki ekonomik refahı ve ekonomik ilişkileri artıracak olan daha iyi bir ulaştırma sisteminin ve altyapı dayanabilirliğinin başarılabilmesi amacıyla, parlamentolar ve hükümetler, politika karar sürecinde çabalarını birleştirmeli ve ortak projelerin, çok taraflı anlaşmaların, KEİ resmi kararlarının ve KEİPA tavsiye kararlarının uygulanabilmesi için kamu desteğini harekete geçirmelidirler.
19. KEİ Üye Devletlerinin hükümetleri, 2012 yılında kabul edilen “KEİ Ekonomik Gündemi: Gelişmiş bir KEİ Ortaklığına Doğru” belgesinde ve özellikle aynı belgenin “Verimli Bir Ulaşım Ağının Kurulması” başlıklı 3. Hedefinde belirtilmekte olan KEİ'nin ulaştırma sektöründeki stratejik hedeflerinin gerçekleştirilmesi için sinerji yaratma konusunda çaba göstermeli, Malların Karayolu Taşımacılığının Kolaylaştırılmasına, Karadeniz Çevre Yolu'nun ve KEİ Bölgesinde Deniz Ekspres Yollarının Eşgüdümlü olarak Geliştirilmesine İlişkin Mutabakat Zaptı'nın uygulanması konusundaki işbirliğini daha da teşvik etmeli ve ilgili anlaşmaları mümkün olan en kısa sürede yürürlüğe sokmalıdırlar.
20. Ortak ulaşım yollarının ve ortak ulaştırma sistemlerinin geliştirilmesi için gerekli olan başlıca önkoşullardan biri, özellikle yasal alandaki asimetri durumu olmak üzere, KEİ Üye Ülkelerindeki asimetrik durumların göz önünde bulundurulmasıdır. Böylelikle işbirliği süreci

¹ 2030 Yılı Sürdürülebilir Kalkınma Gündemi'nde, sürdürülebilir ulaştırma, özellikle gıda güvenliği, sağlık, enerji, ekonomik büyüme, altyapı, şehirler ve insan yerleşimleri ile ilgili olan Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri (SDG'ler) olmak üzere çeşitli SDG'ler ve amaçlar kapsamında hakim eğilim haline getirilmektedir. Taşımacılık sektörü, enerji kaynaklı küresel sera gazı emisyonlarının dörtte birine yakınını ulaştırma sektöründen kaynaklandığı ve bu emisyonların önümüzdeki yıllarda büyük oranda artacağı gerçeği göz önüne alındığında, özellikle Paris Anlaşmasının hayata geçirilmesinde önemli bir rol oynayacaktır.

dengeli bir süreç haline gelebilir ve Bölge'deki eşitsizliği artıracak bir faktör olarak etkide bulunmaz.

21. Bu çerçevede, düzenlemelerin ve ilgili mevzuatın uluslararası kabul görmüş normlara uygun hale getirilmesi ve bölgesel işbirliği için uygun stratejilerin geliştirilmesi gerekmektedir.
22. Yasal çerçevenin, uluslararası kabul görmüş ilke ve normlara ve yanı sıra uluslararası düzeydeki ilgili mutabakat zabıtlarına ve anlaşmalara dayanan bir dizi politika, düzenleme ve stratejiyi kapsamaması gerekmektedir.

Parlamentoların Rolü

23. Parlamentolar, ulaştırma ile ilgili Birleşmiş Milletler'in anahtar nitelikteki sözleşmelerinin ve yanı sıra DTÖ (Dünya Ticaret Örgütü) Ticareti Kolaylaştırma Anlaşmasının hükümlerinin kesintisiz sınır ötesi prosedürler ve geçişler sağlayacak şekilde uygulanmasını teşvik etmelidir.
24. KEİ ülkelerinin parlamentoları, yeni teknolojileri ve tüm ticari kolaylaştırma araçlarının dijitalleşmesini desteklemeli ve gelecek nesil dijital araç olarak kabul edilen dijital TIR (Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Sözleşmesi) ve e-CMR'nin (Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Anlaşma) geniş kullanımının sağlanması ve yanı sıra sınır geçişlerinin kolaylaştırılması ve malların ulaştırma koridorlarından hızlı ve kesintisiz geçişlerinin mümkün kılınması amacıyla alınacak tedbirlerin koordinasyonu ve uygulanması sürecinde aktif olarak işbirliği yapılması için gerekli adımları atmalıdır.
25. KEİ Üye Devletlerinin parlamentoları, güçlü bir ekonominin oluşturulması ve vatandaşların yaşam kalitesinin yükseltilmesi için gerekli olan modern ve verimli bir ulaşım sisteminin ve ulaştırma altyapısının geliştirilmesi amacıyla, büyük otoyollardaki altyapı yatırımlarını, şehir içi ulaştırma projelerini ve anahtar önemdeki sınır geçişlerini destekleyen programları teşvik etmek için mevcut yasal mekanizmalardan azami şekilde yararlanmalıdır.
26. Uzmanlaşmış parlamentolar komisyonlar, KEİ Bölgesi dahilinde entegre edilmiş bir karma ulaşım ağının kurulması için gerekli temel bir ön koşulu yerine getirecek şekilde, çevre dostu ulaşım modlarının kullanılmasına olanak tanıyan tesislerin geliştirilmesine ilişkin tavsiyelerde bulunabilirler.
27. Parlamentoların, sürdürülebilir ekonomik büyümenin sağlanması, ulusal önceliklerin ve stratejik hedeflerin yerine getirilmesi ve iyi komşuluk ilişkilerinin desteklenmesi amaçları doğrultusunda ulaştırma sektörünün gelişiminin teşvik edilebilmesi için, finansman sağlama noktasında belirli önceliklere ve stratejilere sahip olmaları gerekmektedir.
28. Parlamentolar, ulaştırma altyapısının ve ulaştırma bağlantılarının geliştirilmesine yönelik olan ve özellikle de kamu-özel ortaklığına dayanan projelerin uygulanmasına iş dünyasının kapsamlı katılımını sağlamak için mevcut yasal mekanizmaları kullanmalıdırlar.
29. Parlamentolar ve KEİPA, taşımacılık alanında KEİ tarafından üstlenilen ortak projelerin uygulanmasının kolaylaştırılmasında rol almalıdırlar. KEİPA, ulaştırma altyapısına ilişkin projelerin ve programların geliştirilmesi amaçlı KEİ girişimlerine yasama desteği sağlanması noktasındaki kararlılığını birçok fırsat vesilesiyle göstererek teyit etmiştir.

III. KEİ BÖLGESİNDEKİ ULAŞIM GÜZERGAHLARI

30. KEİ Ulaştırma Çalışma Grubu Eylem Planı, KEİ Üye Devletleri arasında ulaştırma alanındaki işbirliğinin desteklenmesine yönelik genel çerçeveyi sunmaktadır. Çalışma Grubu'nun Ülke Koordinatörü sıfatıyla Romanya tarafından hazırlanan 1 Temmuz 2017 - 30 Haziran 2019 arasındaki döneme ilişkin Eylem Planı, KEİ Üye Devletleri arasında hem ulusal taşımacılık ağlarının Bölgesel ağlara ve ilaveten Trans Avrupa Ulaştırma Ağı'na (TEN-T) ve Avrupa-

Asya Ulaştırma Bağlantıları'na (EATL) entegre edilmesi ve hem de KEİ Bölgesi'nde güvenilir, verimli, güvenli, entegre ve sürdürülebilir ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi hedefleri doğrultusunda karşılıklı yararlı işbirliğinin arttırılabilmesi için başlıca ilkeleri belirlemiştir.

31. KEİ Üye Devletleri Ulaştırma Bakanları Toplantısı, KEİ Azerbaycan Dönem Başkanlığı çerçevesinde, 25 Ekim 2018 tarihinde, Bakü'de tertiplenmiştir. Toplantıda, KEİ çerçevesinde ulaştırma alanındaki işbirliğinin mevcut durumu ve bu işbirliğinin daha da geliştirilmesi için gerekli olan çabalar değerlendirilmiştir. Bu toplantının devamında, 24 Ekim 2018 tarihinde, bağliğin sağlanması adına ticaretin hızlandırılması konusundaki fikirlerin teatisinin yapıldığı KEİ Ulaştırma Çalışma Grubu Toplantısı düzenlenmiştir.
32. KEİ Taşımacılığı Çalışma Grubu'nun faaliyetleri, Karadeniz Çevre Yolu'nun Geliştirilmesi, Deniz Ekspres Yollarının Geliştirilmesi, Malların Karayolu Taşımacılığının Kolaylaştırılması Yönlendirme Komitelerinin ve de Çok Modlu Taşımacılık, Uluslararası Taşıtlar Ağırlık Belgesi vb. konulu Çalışma Kollarının çalışmaları ile desteklenmektedir.
33. KEİ'nin Avrupa-Asya ulaşımındaki rolü, 2019 Yılı Uluslararası Taşımacılık Forumu (ITF) Yıllık Zirvesi kapsamında 22 Mayıs 2019 tarihinde Çin Karayolları ve Ulaştırma Topluluğu, Uluslararası Karayolu Federasyonu ve KEİ UDS tarafından düzenlenen "Kuşak ve Yol Girişimi (BRI): Avrasya'da Sürdürülebilir Ulaştırma ve Büyüme için Bağlantı Kurulması" konulu üst düzey bir toplantı sırasında vurgulanmıştır. Toplantı katılımcıları, Kuşak ve Yol Girişimi'nin (BRI) projelerine yatırımların teşvik edilmesi için uygulanması gereken tedbirler, sürdürülebilir ulaştırma altyapısı projelerinin geliştirilmesi için uygun ortamlar yaratılmasına ilişkin gereklilikler ve uluslararası işbirliği ve koordinasyonu en üst düzeye çıkarma yollarına odaklanmıştır.

Karayolu ve denizcilik altyapısının geliştirilmesi

34. Ulaştırma altyapısının geliştirilmesi ve mal taşımacılığının kolaylaştırılması, KEİ Teşkilatı'nın öncelikli görevleri arasındadır. Teşkilatın başlıca projelerinden ikisi, taşımacılığın ve ticaretin kolaylaştırılması ile ilgili a) Karadeniz Çevre Yolu (BSRH) ve b) Deniz Ekspres Yolları (MoS) projeleridir.
35. Karadeniz Çevre Yolu (BSRH) Mutabakat Zaptı'na göre, BSRH projesi, Karadeniz'e kıyısı olmayan diğer tüm Üye ülkelerin başkentlerine kadar uzayacak olan bağlantılarla birlikte kıyıdaş Karadeniz Üye Devletlerinin birbirlerine bağlanmasını öngörmektedir. Proje, çoğunlukla mevcut yolların otoyolu standartlarına yükseltilmesini içeren ve yaklaşık 7500 kilometrelik mesafeyi kapsayan bir projedir.
36. Bu kapsamda, her bir ülke Proje'nin kendi topraklarındaki kısmında yer alan karayollarının inşası ve yükseltilmesinden ve mevcut yolların yeni bölümlere bağlanmasından sorumlu olup, inşa edilecek birçok çıkış sayesinde Karadeniz Çevre Yolu'nun kıyıdaş olmayan Arnavutluk, Ermenistan, Azerbaycan, Yunanistan ve Sırbistan gibi Üye ülkeleri ve daha ötesi ile ilişkilendirilmesi de mümkün olabilecektir. Çevre Yolu'nun önemli bölümleri hazır olup, diğer bölümleri ise inşaat veya planlama aşamasındadır. Yunanistan ve Türkiye, söz konusu çok taraflı projenin kendilerine düşen bölümünü tamamen gerçekleştirmiştir.
37. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU) ve KEİ'nin girişimi üzerine, Karadeniz Çevre Yolu Yönlendirme Komitesi, tali yol altyapısını en yüksek Avrupa standartlarına getirmek için Türkiye'yi Gürcistan ve Azerbaycan'ı BSRH projesi geneline bağlayacak olan tali Model Otoyolunu gündeme almıştır. Model Otoyol Girişimi projesine ilişkin Ön Fizibilite Çalışması Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU) ve Karadeniz Ticaret ve Kalkınma Bankası'nın desteğiyle "Ignatia Odos" tarafından tamamlanmıştır.

38. KEİ Bölgesinde Deniz Ekspres Yollarının geliştirilmesi projesi, KEİ Üye Devletlerinin 43 limanını içermekte olup, navlun akışının deniz güzergahları üzerinde yoğunlaştırılmasını; KEİ Üye Devletleri arasında malların nakliyesi için düzenli ve sık denizyolu bağlantılarının geliştirilmesini; modern altyapıya sahip limanların geliştirilmesini; kara taşımacılığı üzerindeki yükün hafifletilmesini; limanlar arasında dinamik olarak gelişen somut ulaştırma taleplerine ve ticari akışlara yönelik olarak hizmet sağlanmasını; ve Bölge kapsamında çevre korumasının geliştirilmesini hedeflemektedir. Bu proje kapsamında yerine getirilecek faaliyetler arasında liman tesislerinin iyileştirilmesi, ortak ilgi alanlarına yönelik projelerin belirlenmesi ve uluslararası taşımacılık alanında serbest ve adil rekabetin sağlanması yer almaktadır.
39. KEİ Üye Devletleri, KEİ Üye Devletleri ile Avrupa ve Asya arasındaki mevcut ve gelecekteki ticaret akışlarına yönelik olarak ilave ulaştırma seçenekleri sunmak ve KEİ Üye Devletlerinin ulusal ekonomilerinin küresel ekonomiye katılımını kolaylaştırmak amaçları doğrultusunda koordineli ve kesintisiz bir çok modlu taşımacılık ve lojistik sisteminin kurulmasını desteklemektedirler. Bu bağlamda kurulmuş olan Çok Modlu Taşımacılık Çalışma Kolu, Karadeniz Bölgesinde karayolu taşımacılığına rekabetçi alternatiflerin oluşturulması noktasındaki işbirliğinin önemli bir yönelimini teşkil etmektedir.
40. 15 Nisan 2019 tarihinde KEİ Genel Merkezinde yapılan Toplantıda, ilgili Üye Devletlerin uzmanları, Rusya Federasyonu tarafından önerilen ve çok modlu feribot hatlarının geliştirilmesinin mal ve yolcu taşımacılığı için önemini vurgulayan Karadeniz Bölgesinde Çok Modlu Feribot ve Yolcu Hatlarının Geliştirilmesi Hakkındaki Taslak Mutabakat Zaptı'nı kabul etmiş olup, bu alanda çok taraflı bir Mutabakatın hazırlanabilmesi için gerekli tedbirler üzerinde anlaşmıştır. Bu evrakın imzalanması, yolsuzluğun azaltılmasını, limanlardaki kargo sürelerinin kısaltılmasını, Karadeniz Bölgesindeki altyapı bariyerlerinin bertaraf edilmesini, yollardaki ve sınır geçiş noktalarındaki yüklemelerin kolaylaştırılmasını sağlayacaktır.

Malların karayolu taşımacılığının kolaylaştırılması

41. Malların Karayolu Taşımacılığının Kolaylaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı (FRTG MoU) uyarınca, KEİ'nin ulaştırma sektöründeki kesintisiz çabaları, prosedürlerin, formalitelerin ve gerekli kılınan belgelerin uyumlaştırılması ve sadeleştirilmesi yoluyla, malların ve insanların sınır ötesi taşımacılığıyla ilgili bürokrasinin ve kırtasiyeciliğin azaltılmasını amaçlamaktadır.
42. Malların Karayolu Taşımacılığının Kolaylaştırılması (FRTG) Yönlendirme Komitesi, ulaştırmanın aşama aşama serbestleştirilmesi, vizelerin kolaylaştırılması, KEİ Üye Devletlerinin başlıca Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (BMAEK-UNECE) Uluslararası Anlaşma ve Sözleşmelerine uyması, yeni teknolojilerin devreye alınması, taşımacılığın dijitalleştirilmesi ve otomasyonu konularında çalışmaktadır. FRTG Yönlendirme Komitesine sekreterlik desteği, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi Karayolu Taşımacılığı Dernekleri Birliği'nin (KEİ-URTA)² nezaketli yardımı ile KEİ UDS tarafından sağlanmaktadır.
43. Yönlendirme Komitesi, KEİ Bölgesindeki ticarete ve taşımacılığa engel teşkil eden fiziksel ve fiziksel olmayan bariyerlerin, prosedürlerin dijitalleştirilmesi ve otomasyonu yoluyla ortadan kaldırılması için bir dizi önlem üzerinde çalışmaktadır. Bu önlemler, özellikle, hızlı taşımacılığın ve ticaretin kolaylaştırılmasının güvence altına alınabilmesi için daha kapsamlı

² KEİ-URTA, misyonu, işletmelerin, piyasaların ve tüm paydaşların birbirlerine bağlanması yoluyla malların karayolu taşımacılığının düşük maliyetli bir şekilde yapılabilmesinin mümkün kılınabilmesi amacıyla KEİ Üye Devletlerinin hükümetleri ile birlikte çalışmak olan, toplum yararına bir KEİ Sektörel Diyalog Ortağıdır.

bir risk analizinin yapılabilmesi amacıyla ilgili komşu ülkelerle ve potansiyel Bölgesel ortaklarla e-veri değişimi mekanizmasının kurulmasını; mevcut TIR (Uluslararası Karayolu Taşımacılığı) araçlarının ((iCarnet (aynı ülkenin gümrük idareleri arasında gümrük geçişine yönelik bir garanti); TIR+ (TIR kapsamında arttırılmış garanti) ve TIR-EPD (TIR Elektronik Ön Beyannamesi) desteklenmesini; ve ülkeler arasındaki ticaretin daha da kolaylaştırılabilmesi için TIR Sözleşmesine ekli bulunan Ek XI'nın, TIR prosedürlerinin dijitalleştirilmesinin yasal dayanağı olarak kabul edilmesi.

44. “KEİ Permi (Geçiş Belgesi) Sistemi” projesi, malların karayolu taşımacılığını ve Bölge'deki taşımacılık piyasasının kademeli olarak serbestleştirilmesini kolaylaştırmada bir kilometre taşıdır. 2010 yılından bu yana, sekiz KEİ Üye Ülkesi (Arnavutluk Cumhuriyeti, Ermenistan Cumhuriyeti, Gürcistan, Moldova Cumhuriyeti, Romanya, Sırbistan Cumhuriyeti, Türkiye Cumhuriyeti ve Ukrayna) projeyi geliştirmiş ve uygulamıştır. Katılımcı Devletlere dağıtılan KEİ permilerinin sayısı, projenin başlamasından bu yana üç katına çıkmış ve 2019 yılında 1000'e ulaşmıştır. Malların Karayolu Taşımacılığının Kolaylaştırılması (FRTG) Yönlendirme Komitesi'nin 13. Toplantısında, Türkiye Cumhuriyeti, söz konusu permi sisteminin daha iyi çalışmasını sağlamak üzere e-Permi Pilot Projesinin başlatılması noktasında inisiyatif almıştır.
45. KEİ, Malların Sınır Kontrollerinin Uyumlaştırılmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'ye ekli bulunan Ek 8 çerçevesinde, Uluslararası Taşıtlar Ağırlık Belgesi'nin (IVWC) teşvik edilmesi noktasında Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun (BMAEK-UNECE) çabalarına katılmıştır. Bu bağlamda Pilot Projeye yedi KEİ Üyesi Ülke katılmaktadır: Arnavutluk, Ermenistan, Gürcistan, Moldova, Romanya, Sırbistan ve Ukrayna. Moldova, taşıtlarla taşınan malların tartılmasını ve neticesinde Uluslararası Taşıtlar Ağırlık Belgesi'nin (IVWC) alınması gerekliliğine ulusal mevzuatında yer veren ilk KEİ Üye Devletidir.

Ticaretin ve ulaştırmanın kolaylaştırılması konularında KEİ'nin kurumsal kapasitesinin güçlendirilmesi

46. Ticaretin kolaylaştırılması, transit prosedürlerinin otomasyonu ve elektronik veri değişimi ve de tek pencere sistemi, gümrük işlemlerinin modernize edilmesi ve kolaylaştırılması yolunda neredeyse tüm gümrük idarelerinin gündemine giren kavramlar olmuştur. 2016-2018 yılları arasındaki dönemde, ticaretin kolaylaşması bağlamında transit prosedürlerinin otomasyonuna ve elektronik veri alışverişine özel önem verilmiştir. Bu dönemde, KEİ Ticaret ve Ekonomik Kalkınma Çalışma Grubu ile işbirliği içerisinde bir Ticaret Kolaylaştırma Strateji belgesi de hazırlanmış ve söz konusu belge üzerinde ortaklaşa gerçekleşen bir toplantıda üzerinde mutabık kalınmıştır. Söz konusu belgenin kabulü, KEİ'nin dönüm noktalarından biri olacak ve bu belge Gümrük ve Ticaret alanında KEİ Üye Devletleri arasında daha fazla işbirliği için referans bir belge görevi görecektir. Ticaret ve nakliye prosedürlerinin dijitalleştirilmesi ve otomasyonu konusunda hayati öneme sahip tavsiye kararları, KEİ Üye Devletlerinin ulusal makamları, uluslararası kuruluşlar ve kurumlarla işbirliği içerisinde KEİ UDS tarafından düzenlenen bir dizi etkinliği müteakiben, KEİ Üye Devletlerine ve KEİ çalışma organlarına sunulmuştur.
47. Bu faaliyetlerin başlıca neticesi, uluslararası sınır ötesi ticaret ve taşımacılık prosedürlerinin dijitalleştirilmesi ve otomasyonu gibi yeni teknolojilerin devreye alınması, ulusal mevzuat ve politikaların ilgili olarak uyarlanması ile birlikte kesintisiz sınır ötesi taşımacılık ve transit hizmetlerini sağlayan BM'nin ulaştırma ile ilgili anahtar Sözleşmelerinin ve DTÖ Ticaret Kolaylaştırma Anlaşmasının hükümlerinin uygulanması ve yanı sıra KEİ Üye Devletlerinin ulusal makamlarının, özel sektörün, uluslararası kuruluşların ve diğer paydaşların KEİ Bölgesi'ndeki ticaret ve ulaştırma ile ekonomik büyümenin kolaylaştırılmasına katkıda bulunacak şekilde koordineli çabalarının sağlanması olmuştur.

48. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi Karayolu Taşımacılığı Dernekleri Birliği'nin (KEİ-URTA) uluslararası karayolu taşımacılığındaki durumla ilgili endişesi, 28 Mayıs 2019 tarihinde İstanbul'da yapılan KEİ-URTA Genel Kurulu'nun 35. Toplantısında kabul edilen Kararında sunulmuştur. Söz konusu Kararda, özellikle, KEİ Üye Devletlerinin çoğunun Sınır geçiş noktalarındaki (BCP'ler) yüksek bekleme sürelerinin temel nedenleri olarak, BCP'lerin altyapılarının uygun şekilde tasarlanmamış ve bağlantılıklarının sağlanmamış olduğuna, BCP'lerde görev yapan makamların her zaman gümrükle senkronize halde bulunmayan yetersiz çalışma prosedürlerine, komşu ülke sınırlarının senkronize halde bulunmayan çalışmalarına ve ticari taşıtların geçişi noktasında yüksek talebi karşılayamayan yetersiz personele dikkat çekilmektedir. Bahsi geçen bu zorlukların sonucunda, uluslararası karayolu taşımacılığı tarafından taşınan KEİ Bölgesi içi ve dışı kaynaklı malların maliyetleri artmıştır.
49. KEİ Ulaştırma Bakanları, KEİ ile Avrupa Birliği, BM sisteminin uluslararası kuruluşları ve diğer uluslararası, hükümetler arası kuruluşlar ve sivil toplum kuruluşları ve yanı sıra Bölgesel ekonomik işbirliği kuruluşları ve uluslararası finansal kuruluşlar arasındaki işbirliğinin artırılmasının önemini defaatle vurgulamıştır.
50. AB düzeyinde, AB iç pazarının ulaştırma alanında sorunsuz işleyişi, komşu Bölgeler de dahil olmak üzere, Birliğin tüm Bölgelerinin bölgesel uyumunu, erişilebilirliğini ve bağlanabilirliğini güçlendirecek, AB'nin büyüme kaydetmesine ve istihdama yönelik yatırımları teşvik edecek, düşük emisyonlu mobiliteye geçişi sağlayacak ve yeni AB uluslararası iklim değişikliği taahhütlerinin yerine getirilmesini mümkün kılacak olan güçlü ve kapsamlı bir Avrupa içi taşımacılık ağına karşılık gelmektedir.
51. Avrupa Birliği Konseyi Romanya Dönem Başkanlığı, Avrupa Komisyonu ile birlikte, Ulaştırma hakkında Doğu Ortaklığı Bakanlar Toplantısına ev sahipliği yapmıştır. Etkinlik kapsamında ulaştırmadan sorumlu AB Bakanları ve Ermenistan, Azerbaycan, Belarus, Gürcistan, Moldova ve Ukrayna olmak üzere altı Doğu ortak ülkesinden mevkidaşları bir araya gelmiştir.
52. Söz konusu Toplantı kapsamında, AB ve ortak ülkeleri, Üye Devletlerin, iyi yönetim standartlarını korurken, Trans Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN-T) Belirleyici Yatırımlar Eylem Planı kapsamında bağlantılık noktasında somut sonuçlar üzerinde birlikte çalışmaya devam etme taahhütlerini içeren, "Doğu Ortaklığı - Ulaştırma İşbirliği Gündeminin İlerletilmesi" başlıklı bir Ortak Deklarasyonu onaylamışlardır.

KEİ Üye Devletlerindeki Durum

53. ***Azerbaycan Cumhuriyeti*** Ulaştırma, Haberleşme ve Yüksek Teknolojiler Bakanlığı, deniz taşımacılığı ve sivil havacılık, haberleşme (telekomünikasyon, posta) ve yüksek teknolojiler dahil olmak üzere ulaştırma alanlarında devlet politikası ve düzenlemelerini uygulayan merkezi bir yürütme organıdır.
54. Azerbaycan Cumhuriyeti, KEİ Üye Devletleri arasında Karadeniz Çevre Yolu'nun koordineli bir şekilde geliştirilmesi için akdedilmiş olan Mutabakat Zaptı'nın taraflarından biridir. Karadeniz Çevre Yolu Mutabakat Zaptı (BSRH MoU) çerçevesinde, ülke topraklarından geçen Karadeniz Çevre Yolu'nun ana kısmı Bakü-Alat-Gazakh (Gürcistan sınırı) hattını ve Bakü-Guba (Rusya sınırı) hattını katetmektedir.
55. Bakü-Alat-Gazakh-Gürcistan karayolunun (E60) ülke sınırını teşkil eden toplam 503 km uzunluğundaki bölümü, Azerbaycan Cumhuriyeti'nin başkentini Azerbaycan'a sınırı bulunan ülkelerle birbirine bağlayan başlıca devletlerarası ulaşım yolu olarak hizmet vermekle birlikte, söz konusu yolda yeniden inşa ve onarım çalışmaları yapılmasına ihtiyaç vardır. Geçtiğimiz yıllarda, Bakü'den Gence'ye olan bölüm gerekli standartlara yükseltilmiştir. Gana-Gazakh-

Georgia sınırına doğru olan bölümde 130 km uzunluğunda dört şeritli yolun inşasını öngören proje ise Haziran 2019 tarihinden itibaren devreye alınmış bulunmaktadır.

56. Geçtiğimiz yıllarda, Bakü-Guba-Rusya sınırı hattını kateden 208 km'lik karayolunun (E119) 132 km'lik kısmı birinci seviye standarda yükseltilmiştir. Yolun geri kalan kısmında ise, bakım ve yeniden inşa çalışmaları devam etmektedir. Diğer taraftan, “Bakü - Guba - Rusya Federasyonu Sınır hattından Yeni Bir Karayolunun İnşa Edilmesine İlişkin Tedbirler” başlıklı 3692 sayılı Başkanlık Kararnamesi 19 Şubat 2018 tarihinde yayınlanmıştır. Söz konusu Kararname uyarınca, yeni bir otoyolun inşaatına Tagiyev köyünden başlanacak olup, bu yeni projenin gelecekte paralı bir geçiş yolu olması öngörülmektedir.
57. **Bulgaristan Cumhuriyeti**'nin 2019-2021 yılları arasındaki döneme ilişkin ulaştırma politikasının temel öncelikleri arasında aşağıdaki eylemler yer almaktadır: ulaştırma sistemi yönetiminin iyileştirilmesi; çok modlu taşımacılığın geliştirilmesi; yakıt tüketiminin azaltılması ve taşımacılıkta enerji verimliliğinin artırılması; Bulgaristan ulaştırma sisteminin, Tek Avrupa Ulaşım Alanı ile bağlantısının geliştirilmesi; ülkenin tüm Bölgelerinde ulaştırma kalitesinin ve ulaştırmanın erişilebilirliğinin sağlanması; ve ulaştırmanın çevre ve insanlar üzerindeki olumsuz etkisinin kısıtlanması.
58. Bulgaristan Cumhuriyeti Bakanlar Konseyi, Trans Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN-T) geniş kapsamında ve yanı sıra ana şehir ağları merkezlerinde planlanan yatırımları ve AB fonlarıyla uygulanabilecek projelerin gerçek listesini içeren, 2030 yılına kadar olan döneme ilişkin Entegre Taşımacılık Stratejisi belgesini 2017 yılında onaylamıştır. Söz konusu belgenin uygulanması, ilgili altyapı tedbirlerinin, organizasyonel ve operasyonel önlemlerin alınmasını gerektirmektedir.
59. Bulgaristan Cumhuriyeti'nin ulaştırma politikası, Türkiye ve Romanya'nın Ruse yönünde yer alan Veliko Tırnovo-Gabrovo-Kazanlak-Stara Zagora-Dimitrovgrad-Harmanlı-Svilengrad-Kapitan Andreevo ulaşım bağlantılarının iyileştirilmesi öngörmektedir. Söz konusu bağlantı yolları, Finlandiya ve Rusya'yı Romanya ve Bulgaristan üzerinden Asya ile birleştiren Trans-Avrupa Ulaştırma Koridoru IX'in önemli bir bölümünü teşkil etmektedir. Devam etmekte olan ve Avrupa Komisyonunun öncelikli projeleri “arasında olan bir başka proje, “İgoumenitsa-Patra-Atina-Sofya-Budapeşte” karayolu ekseninin bir parçası olarak Sofya ve Kulata (Yunanistan sınırı) arasındaki ulaşım yolunun iyileştirilmesidir.
60. Aynı zamanda, Sırbistan sınırındaki ulaşım bağlantısının ve Kalotina-Sofya kesimindeki “Hemus” ve “Trakia” otoyollarının iyileştirilmesi devam etmektedir. Avrupa Ulaştırma Koridoru X'in bu kesimi, Orta ve Batı Avrupa ülkeleri ile Asya ve Orta Doğu ülkeleri arasındaki en kısa uluslararası ulaşım bağlantısını ve aynı zamanda Bulgaristan ve Yunanistan'ın Orta ve Batı Avrupa ile olan bağlantılarını güvence altına almaktadır.
61. **Yunanistan** Altyapı ve Ulaştırma Bakanlığı, orta vade (2027 yılı) boyunca uzun vadeli ufuk noktasına (2037 yılı) kadar olan süreçte sürdürülebilir ulaştırma altyapısı ve hizmet geliştirme için temel sağlamayı amaçlayan Yunanistan Ulusal Ulaştırma Planı'nı Haziran 2019 tarihi itibarıyla tamamlamıştır. Söz konusu Planın temel amacı, ülke genelinde ulaştırma sektörünün rekabetçiliğini ve sürdürülebilirliğini arttırmak ve ulaştırma altyapısı kapsamında öngörülen yatırımların tamamlanması noktasındaki organizasyonel ve kurumsal müdahaleleri de içerecek şekilde ilgili çözümleri belirlemektedir.
62. Plan, 20 yıllık uzun vadeli bir ufka kadarki dönemle ilgili olarak, söz konusu zaman dilimi dahilinde öngörülen önemli etkilerin bir değerlendirmesi ve yanı sıra Planın başarılı bir şekilde uygulanması için gereken düzenlemeleri ve programlama faaliyetleri de dahil olmak üzere tüm ulaştırma modlarını kapsamaktadır. Planın beş üst düzey hedefi şunlardır: ulaştırma

gelişiminde ekonomik büyümenin ve verimliliğin sağlanması; ulaşım bağlantılarının refüjlerle ya da tamamlayıcı taşımacılık modları ile iyileştirilmesi, sistemlerin birlikte çalışabilirliğinin sağlanması bakımından AB üyesi ülkeler/AB üyesi olmayan ülkelerle sınır ötesi bağlantıların geliştirilmesi; çevresel olarak sürdürülebilir bir ulaştırma sektörünün mümkün kılınması; erişilebilirliğin ve sosyal içermenin sağlanması; ve ulaştırma sisteminin güvenli ve emniyetli bir şekilde idame ettirilmesi.

63. Plan, on adet karasal sınır ötesi noktada (karayolu ve demiryolu), yedi limanda ve uluslararası öneme sahip dört havaalanında bağlantılılığın geliştirilmesi amacı doğrultusunda gerçekleştirilecek olan altyapı geliştirmelerini içermektedir. İlgili önlemler aşağıdaki eylemleri içermektedir: sınır geçiş noktalarındaki verimliliğin ve prosedürlerin iyileştirilmesi, komşu Avrupa ülkeleri ve üçüncü ülkelerle özel anlaşmaların akdedilmesi, Yunanistan'ın Güney Avrupa Lojistik Merkezi olarak tesisine yönelik girişimlerin teşvik edilmesi, dijital açık platformlar ve standardizasyon uygulamaları ve Yunanistan'da Liman Topluluğu Sistemleri/Tek Pencere Sistemlerinin geliştirilmesi yoluyla şeffaflığın ve bilgi akışının sağlanması.
64. Yunanistan'ın AB üyesi komşu ülkeleriyle ticari navlun hacmi yıllık olarak yaklaşık 4500 milyon ton iken, Batı Balkan ülkeleri ile olan ticari navlun hacmi ise 1800 milyon tondur. Buna rağmen, karayolu ve demiryolu güzergahları zayıf altyapıya sahip alanlar ve de uzun ve güvenilirliği olmayan sınır geçiş zamanları ile zayıf kalmaktadır.
65. Halihazırda **Moldova Cumhuriyeti**'nin ulaştırma alanındaki ulusal öncelikleri, uygulanması ile vatandaşların hareketliliğinin artması, ekonomik birimlere yönelik lojistik bağlantıların güçlenmesi ve nakliye maliyetlerinin azalması öngörülen ve ayrıca çevreyi, enerji verimliliğini ve trafik sıkışıklığını hedefleyen Moldova Cumhuriyeti ile Avrupa Birliği arasındaki Ortaklık Anlaşması'nın hükümlerinden doğmaktadır. Bu hükümler ayrıca, ulusal ve Bölgesel ulaştırma ağlarının Trans-Avrupa ulaştırma ağları (TEN-T) ve de Asya ulaştırma ağları ve Avrasya ulaştırma ağlarının bağlantıları ile bütünleşmesine odaklanan KEİ Üye Devletleri arasında karşılıklı faydayı öngören işbirliği kuralları ile de bağlantılıdır.
66. Halen, Moldova Cumhuriyeti, Arnavutluk Cumhuriyeti (Moldova Cumhuriyeti Hükümeti ile Arnavutluk Cumhuriyeti Hükümeti arasında Anlaşmanın imzalanmasına yönelik müzakerelerin başlatılması konusu gündeme getirilebilir) hariç olmak üzere tüm KEİ Üye Devletleri ile ikili anlaşmalar imzalamış durumdadır. Moldova Cumhuriyeti Hükümeti ile Ukrayna Hükümeti arasındaki uluslararası otomotiv iletişimlerine ilişkin Anlaşmanın değiştirilmesine ilişkin 12 Nisan 2018 tarihinde Kiev'de iki Hükümet arasında hazırlanan Protokol 2018 yılı içerisinde kabul edilmiştir. Ayrıca, Moldova Cumhuriyeti Hükümeti ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti arasında 3 Haziran 1994 tarihinde imzalanmış olan uluslararası karayolu taşımacılığına ilişkin Anlaşma'nın değiştirilmesine ilişkin düzenleme 17 Ekim 2018 tarihinde Kişinev şehrinde imzalanmıştır.
67. 22 Şubat 2019 tarihinde, Moldova demiryolları devlet teşebbüsü, ülkenin güney hattında, yani Bender-Basarabeasca-Etulia-Giurgiulesti hattındaki (yaklaşık 233 kilometre uzunluğa sahiptir) demiryolu altyapısı rehabilitasyon çalışmalarını ve Giurgiulesti istasyonundaki tadilat işlerini yapacak olan şirketin seçimine yönelik ihaleyi başlatmıştır. Söz konusu altyapının rehabilitasyonu, Avrupa Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası, Avrupa Yatırım Bankası ve Avrupa Birliği (AB) Komşu Ülkeler Yatırım Platformu (INP) tarafından finanse edilen Moldova Cumhuriyeti demiryolu sektöründeki Yeniden Yapılanma ve Yeniden Örgütlenme Projesinin bir bileşenidir.
68. İlgili bir başka proje, Moldova Cumhuriyeti'nin Güneydoğu kesimi ve Odessa Bölgesi (Ukrayna) arasında alternatif bir demiryolu taşımacılığı bağlantısının geliştirilmesidir. Bu

bağlantı, Basarabeasca (Moldova)-Berezino (Ukrayna) bölümündeki demiryolu altyapısının rehabilite edilmesiyle mümkün olabilecektir. Söz konusu demiryolu bağlantısının Moldova'daki bölümünün (2,2 km) inşaatının tahmini maliyeti yaklaşık 3 milyon Avro olup, Ukrayna'daki bölümünün rehabilitasyon maliyeti ise yaklaşık 20 milyon Avro'dur. Bu bağlantının, Trans-Avrupa ulaştırma ağlarının (TEN-T) öncelikli ağının ve de Doğu Ortaklığı Yakın Çevre Ulaşım Yatırım Planının bir parçası olmadığı göz önüne alındığında, söz konusu bağlantının inşası için kaynakların belirlenmesinde zorluklar vardır.

69. **Romanya** Ulaştırma Bakanlığı'nın stratejik vizyonu, 14.09.2016 sayılı Hükümet Kararı ile onaylanmış olan Romanya Ulaştırma Genel Master Planı tarafından belirlenmiştir. Bu vizyon belgesi, 2016-2030 yılları arasındaki dönem zarfında söz konusu olacak olan ve ulusal düzeyde ulaştırmaya ilişkin hedefler bakımından önemli olan önemli müdahalelerin (projeler ve diğer eylemler) planlanmasında stratejik bir belgeyi temsil etmektedir. Ulaştırma Genel Master Planı, projelerin önceliklerini, takvimlerini, uygulama sürelerini ve finansman kaynaklarını belirleyen Uygulama Stratejisi ile bağlantılıdır.
70. Ulaştırma bağlantılarının tesis adına son yıllarda bir dizi girişimde bulunulmuştur. Bu girişimler arasından en bilineni, malların ve yolcuların uzun mesafeli güzergahlar boyunca güvenli ve rahat bir şekilde taşınmasını mümkün kılacak şekilde yüksek kaliteli bir altyapı ağının geliştirilmesine yol açabilecek olan Kuşak-Yol Girişimidir. Bu girişim, ana ulusal ulaştırma koridorlarının hem Avrupa'nın geri kalanıyla hem de Asya bölgesindeki ülkelerle bağlantısının sağlanmasına yardımcı olabilir.
71. Romanya, Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerle denizcilik noktasındaki işbirliğinin güçlendirilmesi suretiyle Karadeniz'de bölgesel işbirliğinin geliştirilmesinde önemli bir role sahip olup, mavi ekonominin sürdürülebilir kalkınmasını desteklemek amacı doğrultusunda, özellikle Karadeniz'e kıyısı olan fakat AB üyesi olmayan ülkelerle birlikte ortak projelerin geliştirilmesine katkıda bulunabilir. Romanya'nın Avrupa Birliği Konseyi Dönem Başkanlığı sırasındaki hedeflerden birisini, Ortak Denizcilik, Stratejik Araştırma ve Yenilik Gündemi'nin kabul edilmesi yoluyla AB'nin Karadeniz bölgesine verdiği dikkatin canlandırılması ve yanı sıra Karadeniz özelinde gerçekleşen faaliyetlere yönelik olarak Avrupa kurumlarının desteğinin alınması teşkil etmiştir.
72. Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı'nın (TEN-T) inşaatı, ekonomik rekabetçiliğin ve Avrupa alanının sürdürülebilir kalkınmasının teşvik edilmesi bakımından önemli bir etmen olması yönüyle Avrupa Birliği'nin büyük bir projesidir. Bu bağlamda, geliştirmeye yönelik aşağıdaki ihtiyaçlar tespit edilmiştir: karayolu ağının Avrupa standartlarında, özellikle de TEN-T ağı düzeyinde, inşası/modernizasyonu yoluyla, bölgelerin ve nüfusun erişilebilirliğinin artırılması; ciddi etkileri olan kazaların görülme sıklığının azaltılması; ve Romanya karayolu ağı kasapmındaki seyahat sürelerinin kısaltılması.
73. **Rusya Federasyonu**'nun GSYİH'nın %5'inden fazlasını teşkil etmekte olan ulaştırma sistemi Rusya'daki en önemli altyapı sektörüdür. Deniz taşımacılığı politikasının ulusal öncelikleri, Rusya Federasyonu Denizcilik Doktrini, 2030 yılına kadar olan döneme ilişkin Ulaştırma Stratejisi ve diğer temel belgeler tarafından tanımlanmıştır. 2019 yılında Federal Deniz ve Nehir Ulaştırma Ajansı (Rosmorrechflot), Karadeniz havzasında bulunan 14 deniz hattını genişletmiştir. Ayrıca, Novorossiysk ve Taman limanlarındaki altyapı tesislerinin yeniden inşa edilmesine yönelik çalışmalar da halen devam etmektedir. İlaveten, Azak Denizi ve Karadeniz havzasındaki limanların demiryolu altyapısı ile ilgili geliştirme ve yenileme projesi devam

etmektedir. Demiryolu altyapısının kapasite artırımı, Azak Denizi ve Karadeniz havzasındaki limanlar ile iletişim halinde nakliyesi yapılacak malların miktarının 2025 yılı itibariyle 131,1 milyon tona (70 milyon tonu Taman limanından olmak üzere) ulaşmasını sağlayacaktır.

74. Rusya Federasyonu'ndaki ulaşım yollarının geliştirilmesini düzenleyen temel yasa, Karayollarına, Karayolları Faaliyetlerine ve Rusya Federasyonu'nun Belirli Yasalarına İlişkin Değişikliklere ilişkin Federal Yasa'dır. Ek olarak, Rusya Federasyonu'ndaki karayollarının geliştirilmesi, 2030 yılına kadar olan döneme ilişkin Rusya Federasyonu Ulaştırma Stratejisi, Ulaştırma Sistemi Geliştirme Stratejisi, 2024 yılına kadar olan Dönemde Temel Altyapının Modernizasyonuna ve Genişletilmesine yönelik Kapsamlı Plan ve yanı sıra Rusya Federasyonu ve belediye kurumlarının stratejik planlama belgeleri uyarınca yürütülmektedir.
75. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Karadeniz Çevre Yolu Mutabakat Zaptı (KEİ BSHR MoU) çerçevesinde de çalışmalar devam etmektedir. 2016-2018 yılları arasındaki dönemde, Karadeniz Çevre Yolunun Rusya Federasyonu topraklarındaki bölümünün inşaatına 60 milyar Ruble'den fazla yatırım yapılmış olup, yaklaşık 540 km'lik karayolu gerekli koşulları sağlayacak şekilde iyileştirilmiştir. 2019, 2020 ve 2021 Yıllarına ilişkin Federal Hedefli Yatırım Programı ve 2024 yılına kadar olan Dönemde Temel Altyapının Modernizasyonuna ve Genişletilmesine yönelik Kapsamlı Plan uyarınca, Anapa, Gudermes, Khasavyurt gibi büyük şehirlerin yanyollarının inşası da dahil olmak üzere, Federal Yol Ağı kapsamında yeniden inşa çalışmaları bulunmaktadır.
76. Ulaştırma hizmetlerinin kalitesini artırmak, yol güvenliğini sağlamak ve trafik kazalarını azaltmak amaçları doğrultusunda Rusya Federasyonu'nda Akıllı ulaşım sistemleri ve uydu navigasyonu kullanılmaktadır. Rus Acil Yol Yardımı Küresel Yörüngeli Navigasyon Uydu Sistemi (ERA-GLONASS) sisteminin ve pan-Avrupa acil müdahale sisteminin e-Çağrı kazalarındaki uyumluluğu konusunda Avrupalı ortaklar ile birlikte çalışılmaktadır. Ayrıca, 2015 yılında, Rusya Federasyonu topraklarında "Platon" devlet sistemi devreye alınmıştır. Buna göre, 12 tondan daha ağır olan taşıtların sahiplerinin federal yolların kullanmaları dolayısıyla bir ücret ödemeleri gerekmektedir. Sistemde kayıtlı ağır kamyonların sayısı Mayıs 2019 tarihi itibariyle 1,2 milyonu aşmış bulunmaktadır. Sistem, 2.000 km'den fazla karayolunun ve 30'dan fazla köprünün inşaatında ve yeniden inşasında yatırım olarak değerlendirilen 70 milyar Rubleden fazla ücret tahsil etmiştir.
77. Ulaştırma altyapısının geliştirilmesi, **Sırbistan Cumhuriyeti**'nin en önemli sektörlerinden birini teşkil etmekte olup, ülkenin ekonomik kalkınmasının itici gücü görevini görmektedir. Hükümet, farklı ulaşım modları da dahil olmak üzere, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı'nın bir parçası olan ulaşım ağının kalitesini iyileştirmeyi hedeflemektedir.
78. Sırbistan Cumhuriyeti'nin bu alandaki faaliyetleri üç ana yönde ilerlemektedir: eksik ulaşım ağının inşası, mevcut ulaşım ağının bakımı ve iyileştirilmesi, trafik yönetimi ve trafiğin kalitesinin ve güvenliğinin artırılması. Söz konusu faaliyetlerin amacı, yeni yatırımları çekecek, vatandaşların yaşam kalitesini artıracak ve bölgedeki ülkelerin daha iyi bağlantılarına katkıda bulunacak olan güvenli bir ulaşım ağının oluşturulmasıdır.
79. Trans Avrupa Ulaştırma Ağı'nın (TEN-T), karayolları, demiryolları, iç su yolları, havaalanları ve iç su yolu limanları dahil olmak üzere Batı Balkanların Çekirdek Ağı'na genişletilmesinin ardından, Sırbistan Cumhuriyeti ve tüm Batı Balkan Bölgesi, Avrupa Birliği'nin Trans Avrupa Ulaştırma Ağı'nın (TEN-T) bir parçası haline gelmiştir. Sırbistan Cumhuriyeti, Ulaştırma Topluluğunu kuran Antlaşma'yı imzalamak suretiyle, ulaşım piyasasını Avrupa Birliği'nin tek ulaşım piyasasına entegre etme çabalarını yoğunlaştırmaktadır.

80. Trans Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN-T) ayrıca Güneydoğu Avrupa’da bulunan ve Sırbistan Cumhuriyeti topraklarından geçen kapsamlı ve temel bir karayolu ve demiryolu ağını da içermektedir. Avrupa’nın Birbirine Bağlanması Fonu’nun (CEF) kurulmasını öngören Avrupa Parlamentosu’nun ve Avrupa Konseyinin 11 Aralık 2013 tarihli ve 1316/2013 sayılı Avrupa Birliği (AB) Tüzüğüne ekli bulunan Ek I, dokuz büyük Avrupa koridorunu listelemektedir. Trans Avrupa Ulaştırma Ağı’na (TEN-T) bağlı dokuz Avrupa koridorundan biri olan Ren-Tuna koridoru Sırbistan Cumhuriyeti topraklarından geçmektedir.
81. **Türkiye Cumhuriyeti**, Asya, Orta Asya, Kafkas Cumhuriyetleri ile Karadeniz ve hatta Pasifik ülkelerini birbirine bağlayan Avrupa-Asya Uluslararası Ulaştırma ağlarının merkezinde bulunmaktadır. Türkiye, Trans Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu (TEM), Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UN/ECE) E-Yolları - Ana Trafik Arterleri Avrupa Anlaşması (AGR), Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (ECO), Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (ESCAP) ve Avrupa-Asya Ulaştırma Bağlantıları (EATL) gibi uluslararası proje ve organizasyonlara aktif olarak katılım sağlamaktadır.
82. Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu Projesi’nin 2017 yılı içerisinde (resmi açılış tarihi 30 Ekim 2017’dir) faaliyete geçmesiyle birlikte, Orta Koridor’un önemli bir ayağı tamamlanmıştır. Başlangıç itibariyle 1 milyon yolcu ve 6,5 milyon ton yük taşıması öngörülen BTK Demiryolları’nın Çin ile Avrupa arasında kesintisiz ticaretin tesisinde yeni bir perspektif sunacağı beklenmektedir. Bu bağlamda Bakü-Tiflis-Kars (BTK) hattında 2019 yılının üçüncü çeyreği itibariyle yolcu taşınmaya başlanacaktır.
83. Bunlarla birlikte Türkiye, tarihi İpek Yolu’nun yeniden canlandırılmasına yönelik olarak başka projeler de geliştirmiştir. Bu çerçevede Türkiye, “Orta Koridor” bağlamında gümrükler arası işbirliğine yönelik olan “Kervansaray Projesi”nin yanı sıra, Asya ve Avrupa’yı birbirine bağlayan “Marmaray”, “Yavuz Sultan Selim Köprüsü” (26 Ağustos 2016 tarihinde hizmete girmiştir), “Avrasya Tüp Geçit Projesi (20 Aralık 2016 tarihinde hizmete girmiştir), “İstanbul Havalimanı” (29 Ekim 2018 tarihinde hizmete girmiştir), hızlı tren projeleri, duble otoyol projeleri ve Ka Karadeniz Sahil Yolu Projesi gibi birçok ulaştırma ve lojistik projesini başarıyla gerçekleştirmiştir. Ayrıca, “3 Katlı Tüp Geçit Projesi”, Filyos (Zonguldak), Çandarlı (İzmir) ve Mersin Limanları Projeleri ve yine Asya ve Avrupa’yı birbirine bağlayacak olan Edirne – Kars Hızlı Tren ve Bağlantıları Demiryolu Projesi de halen devam etmekte olan diğer projeler arasında yer almaktadır. Sınır ötesi prosedürlerin kolaylaştırılmasının bölgedeki deniz trafiğinin arttırılması adına önemli olduğu değerlendirilmektedir.
84. Türkiye’nin uluslararası karayolu taşımacılığı alanındaki temel politikası “eşit rekabet koşullarında geçiş belgesiz/kotasız bir karayolu ile uluslararası mal taşımacılığı sisteminin oluşturulması”dır. Bu hedefe yönelik olarak gerek uluslararası gerekse ikili platformlarda sürdürülen faaliyetlerde dış ticaret hedefleri doğrultusunda ikili/transit geçiş belgesi kotalarının artırılması, transit serbestisinin sağlanması, yüksek geçiş ücretlerinin kaldırılması ve profesyonel sürücüler için vize prosedürlerinin kolaylaştırılması amaçlanmaktadır.
85. **Ukrayna** Ulusal Ulaştırma Stratejisi, kapsamlı bir ulaştırma politikası vizyonu ve etkin yönetişimin tesisi için gerekli öncelikleri tanımlamakta ve 2030 yılına kadar olan dönemde ulaştırma sektörünün geliştirileceği başlıca yönleri belirlemektedir. Ayrıca, bir tarafta Avrupa Birliği, Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu ve Avrupa Birliği Üye Devletleri diğer tarafta Ukrayna olmak üzere imzalanmış olan Ortaklık Anlaşması’nın uygulanması çerçevesinde, bir Çok Modlu Taşımacılık Kanunu 2018 yılında hazırlanmıştır. Söz konusu Kanunun uygulanması, karayolu taşımacılığının önemli kısmı (uzun mesafeli karayolu güzergahları) itibariyle daha ekolojik ulaştırma modlarına yönlendirilmesini ve böylece çevresel etkinin

azaltılması ve hava kirliliği seviyesinin düşürülmesi için gerekli ön koşulları yaratacak şekilde karayolu taşımacılığının kullanımının azaltılmasını mümkün kılacaktır.

86. Halihazırda, Ukrayna, kamu-özel sektör ortaklığını imtiyazlar vermek suretiyle aktif olarak gerçekleştirmektedir. İmtiyaz Yasası taslağının kabul edilmesinin yatırımcılar için şeffaf, anlaşılır ve açık bir mekanizma sağlaması ve teminatlar getirmesi beklenmektedir. Altyapı Bakanlığı, ruhsatların ihalesi kapsamında aşağıdaki proje hazırlıkları içerisinde: Özel Olbia ve Kherson limanları ruhsatı, Chernomorsk limanı demiryolu-feribot kompleksi ruhsatı ve devlete ait Ticari Deniz Limanı “Yuzhny” mülkü ruhsatı. Olbia ve Kherson limanları ile ilgili projeler, Uluslararası Finans Kurumu, Avrupa Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası ve Altyapı Kamu-Özel Ortaklığı Proje Ofisi'nin desteği ile uygulanmaktadır.
87. Aynı zamanda Ukrayna, Karadeniz Çevre Yolu'nun ve Trans Avrupa Ulaştırma Ağı'nın (TEN-T) ayrılmaz bir parçası olacak şekilde Odessa'dan başlayarak Romanya, Bulgaristan ve Yunanistan topraklarından geçecek olan bir otoyol geliştirmek amacıyla Bulgaristan, Romanya ve Yunanistan ile işbirliği yapmaktadır. Ek olarak, bu otoyolun Türkiye Cumhuriyeti yönünde uzatılması olasılığı da değerlendirilmektedir.
88. Ayrıca, Orlovka (Ukrayna)-Isaccea (Romanya) arasında feribot, yolcu ve kargo trafiğinin mümkün kılınması amacıyla Romanya-Ukrayna sınırında bir uluslararası sınır geçiş noktasının açılması, Ukrayna ve Romanya arasında, inşası feribot hattının açılmasıyla birlikte düşünüldüğünde yüksek kalitede ulaşım bağlantısı sağlayacak olup, her iki ülkenin Tuna bölgesinde bulunan bölgelerinin kalkınmasını hızlandıracak olan Odessa-Reni Otoyolu yakınlarında Romanya ve Ukrayna arası bir feribot hattının açılabilmesi için gerekli koşulları oluşturacaktır.

VII. SONUÇLAR

89. KEİ Üye Devletlerinde sürdürülebilir ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi, coğrafi konumu göz önüne alındığında Karadeniz Bölgesi'ne, Avrupa ve Asya arasındaki ana ulaşım koridoru haline gelme konusunda muazzam bir fırsat sunmaktadır.
90. KEİ ülkelerinin ulaşım yollarının başarılı bir şekilde geliştirilmesi konusundaki çabaları arasında yasal, teknik ve kurumsal çerçevelerin uyumlaştırılması da yer almaktadır. Bu bağlamda, altyapının koordineli bir şekilde geliştirilmesi için yatırım projelerine odaklanılarak uzun vadeli planlamada bulunulması ve müteakip siyasi kararların alınması önemlidir. Bu yatırımların ani etkisi, kişilerin ve malların serbest dolaşımına ilişkin kapasitenin artması ve kişilerin ve malların serbest dolaşım koşullarının iyileştirilmesi olacaktır.
91. KEİ Bölgesi, ekonomik işbirliğini destekleme ve iyi komşuluk ilişkilerinin kurulmasına katkıda bulunma yeteneği bakımından kuşkusuz eşsizdir. Ekonomik işbirliği modeli, siyasi uyumsuzlukların azaltılmasına yardımcı olurken, çözüm önerileri entegrasyon sürecini teşvik etmektedir.
92. Genel olarak ekonomik işbirliğinin ve özel olarak ise ulaşım yollarının gelişimi genel siyasi iklime karşı hassastır. Sağlam komşuluk ilişkileri, artan ve başka bir faza evrilen ulaşım zorluklarının toplum, teknoloji, çevre ve ulaşım dahil ekonominin tüm sektörlerine ilişkin kamu politikasındaki değişiklikler bağlamında müzakere edilebilmesi, tartışılabilmesi ve analiz edilebilmesi için gerekli zemini geliştirir.
93. KEİ hükümetleri, KEİ Üye Devletleri ile Avrupa ve Asya arasındaki mevcut ve gelecekteki ticaret akışlarına ek nakliye seçenekleri sunma noktasında koordineli ve kesintisiz bir çok modlu taşımacılık ve lojistik sistemi geliştirme çalışmalarını sürdürmektedir. KEİ Ekonomik Gündemi: Geliştirilmiş bir KEİ Ortaklığına doğru belgesinde ortaya konan amaç ve hedefler,

KEİ ve KEİ'nin ilgili organları, Sektörel Diyalog Ortakları ve iş dünyası arasında koordineli etkileşim ile başarılabılır.

94. KEİ Üye Devletlerinin parlamentolarının çabalarını, taşımacılığın kurumsal kapasitesinin güçlendirilmesi ve Karadeniz Çevre Yolu'nun Eşgüdümlü Geliştirilmesi, Deniz Ekspres Yollarının Geliştirilmesi ve Malların Karayolu Taşımacılığının Kolaylaştırılması Mutabakat Zaptı'nın uygulanması ve gibi büyük Bölgesel ulaştırma projelerinin daha da geliştirilmesine odaklanmaları gerekmektedir.
95. Karşılıklı yarar sağlayan projelerde ihtiyaç duyulan yasama desteğinin zamanında sağlanmasında ve hükümet temsilcileri tarafından kabul edilmiş olan ulaştırma sistemleri entegrasyonu ile ilgili ana belgelerin onaylanmalarına ilişkin sürecinin kolaylaştırılmasında parlamentoların gayretli olmaları gerekmektedir.
96. İyi ulaşım bağlantılarının tüm KEİ Üye Devletlerinin ekonomilerindeki önemi dikkate alındığında, ilgili mevzuatın ve siyasi ilişkilerin geliştirilmesi, ulaştırma sistemlerinin başarılı bir şekilde geliştirilmesi için çok önemli ön şartlar olup, bu ön şartların yerine getirilmesi Karadeniz Bölgesi'ndeki parlamentoların ve hükümetlerin temel görevi olarak kabul edilmektedir.
97. KEİ Üye Devletlerinin Bölge'deki ulaştırma sektörünün daha da gelişmesini teşvik etme noktasındaki çabalarının, KEİ Üye Devletlerinin ulaştırma sektörünün gelişme potansiyelini, finansman imkanlarını ve büyük bölgesel ulaştırma projelerindeki yatırım olanaklarını tamamen ortaya çıkarabilmesi bakımından gerekli yasal düzenlemelerin oluşturulmasına yönelik olması gerekmektedir.