

*Doc. GA44/EC43/REP/14/tr*

KEİPA GENEL KURULU KIRK DÖRDÜNCÜ OTURUMU  
EKONOMİ, TİCARET, TEKNOLOJİ VE ÇEVRE İŞLERİ KOMİSYONU

**RAPOR\***

**“KEİ ÜYE DEVLETLERİ PARLAMENTOLARININ KEİ BÖLGESİNDEKİ  
ULUSLARARASI YOLCU VE KARGO ULAŞIMININ İYİLEŞTİRİLMESİNDEKİ  
VE DÜZENLENMESİNDEKİ ROLÜ”**

RAPORTÖR: Sn. Zurab MELİKİSHVİLİ (Gürcistan)

---

\* *Metin, Ekonomi, Ticaret, Teknoloji ve Çevre İşleri Komisyonu'nun 29 Eylül 2014 tarihinde Batum'da (Gürcistan) tertiplenen Kırk Üçüncü Toplantısında ele alınmış ve kabul edilmiş ve 43. Genel Kurul tarafından, 9 Aralık 2014 tarihinde, Atina'da onaylanmıştır.*

## I. GİRİŞ

1. 11 Mart 2014 tarihinde Tirana'da tertiplenen 42. Ekonomi, Ticaret, Teknoloji ve Çevre İşleri Komisyonu, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü Daimi Uluslararası Sekreteryası Genel Sekreteri'nin mektubu üzerine 43. Komisyon toplantısının ana konusunun “KEİ Üye Devletleri Parlamentolarının KEİ Bölgesindeki Uluslararası Yolcu ve Kargo Ulaşımının İyileştirilmesindeki ve Düzenlenmesindeki Rolü” olarak belirlenmesine karar vermiştir.
2. Taşımacılık, ekonominin önemli bir bileşeni ve kalkınma adına ortak bir araçtır. Bu durum; ekonomik fırsatların, kişilerin, eşyanın ve bilgilerin hareketliliğine artan bir biçimde bağlı olduğu küresel bir ekonomide daha da geçerlidir. Taşımacılığın en temel etkileri, yolcu ve eşyanın sevk edilme kapasitesi ile bu hareketliliği destekleyecek ilişkili masraflara bağlıdır. Bunlar, ekonomik birimler arasında yeni veya mevcut yolların oluşturulmasını da kapsar. Yüksek yoğunluklu ulaşım altyapısı ve çok bağlantılı ağlar, genellikle yüksek kalkınma seviyeleriyle ilişkilendirilmektedir.
3. Ulaşım altyapısının geliştirilmesi ve eşya taşımacılığının kolaylaştırılması, KEİ Örgütü'nün öncelikli görevleri arasındadır. KEİ çerçevesinde ulaşım alanındaki işbirliği, aşağıdaki dokümanların hayata geçirilmesiyle yürütülmektedir:
  - **Karadeniz Çevre Otoyolunun Koordinasyonlu Biçimde Geliştirilmesi üzerine Mutabakat Anlaşması.** Karadeniz Çevre Otoyolu projesi; KEİ üye devletlerini birbirlerine bağlayan, yaklaşık 7500 km uzunluğunda dört şeritli bir otoyol sistemini öngörmektedir. Bu Mutabakat Anlaşması (MA), 19 Nisan 2007 tarihinde Belgrad'da imzalanmış ve 1 Kasım 2008 tarihinde yürürlüğe girmiştir;
  - **Karadeniz Bölgesindeki Deniz Otoyollarının Geliştirilmesi üzerine Mutabakat Anlaşması.** KEİ bölgesinde Deniz Otoyollarının Geliştirilmesi, KEİ üye devletlerinin limanları arasındaki deniz bağlantılarını güçlendirmeye yöneliktir. Bu projedeki faaliyetler arasında liman tesislerinin iyileştirilmesi, ortak çıkar projelerinin tanımlanması ve uluslararası ulaşımında ücretsiz ve adil rekabetin teminat altına alınması yer almaktadır. Bu MA da 19 Nisan 2007 tarihinde Belgrad'da imzalanmış ve 1 Aralık 2008 tarihinde yürürlüğe girmiştir,
  - **Eşyanın Karayoluyla Naklinin Kolaylaştırılmasına Yönelik Mutabakat Anlaşması.** Bu MA'nın amacı, prosedürleri, formaliteleri ve dokümantasyonu basitleştirerek ve uyumlaştırarak KEİ üye devletleri hükümetleri arasındaki işbirliğini geliştirmektir. Bu MA, 6 Mart 2002 tarihinde Kiev'de imzalanmış ve 20 Temmuz 2006 tarihinde yürürlüğe girmiştir;
4. KEİ çerçevesindeki ulaşım işbirliği; KEİ Dönem Başkanlığı'nın, KEİ Ulaştırma Çalışma Grubu ülkeleri-koordinatörlerinin, Karadeniz Çevre Otoyolunun Geliştirilmesi konusundaki Yürütme Komisyonu Başkanlıkları'nın, Deniz Otoyollarının Geliştirilmesi üzerine Özel Çalışma Grubu'nun, Eşyanın Karayoluyla Naklinin Kolaylaştırılmasına Yönelik Yürütme Komisyonu'nun ve KEİ Bağlı Kuruluşlarının birlikte yürütülmüş eylemlerini temsil etmektedir. KEİ Daimi Uluslararası Sekreteryası, Karadeniz Çevre Otoyolu Müşterek Daimi Teknik Sekreteryası ile Deniz Otoyolları Müşterek Teknik Sekreteryası arasında gereken işbirliği kurulmuştur. Faaliyetler, KEİ Ulaşım Çalışma Grubu tarafından eylem planlarına uygun olarak yürütülmüş çalışmalarla tutarlılık arz etmektedir.
5. Yukarıda bahsi geçen yetkili kurumların eylemleri; Anlaşmaların daha fazla hayata geçirilmesine; yol güvenliği, sivil havacılık alanlarındaki işbirliği diyalogunun devamına; sivil havacılığa; ulaşımın kurumsal kapasitesini artırmaya; modern ulaşım altyapısını

geliştirmeyi ve uluslararası yolcu ve eşya taşımacılığını kolaylaştırmayı amaçlayan yeni girişimleri üstlenmeye yöneliktir. Aynı zamanda, bu çalışmadaki en büyük rol, KEİ'nin iş dünyasını temsil eden uluslararası örgüt ve derneklerle işbirliğine, özel şirketlerin temsilcilerinin katılımlarına ve müşterek projelerin uygulanmasına aittir.

6. Bu Raporda, KEİ Ulaşım Çalışma Grubu'nun 1 Temmuz 2011 - 30 Mayıs 2013 dönemi Ülke Koordinatörü tarafından KEİ Daimi Uluslararası Sekreteryası'nın yardımıyla hazırlanmış olan *Ukrayna Değerlendirme Raporu'nun* yanı sıra Ermenistan, Azerbaycan, Bulgaristan, Gürcistan, Yunanistan, Moldova, Romanya, Rusya, Türkiye ulusal delegasyonlarının temin ettiği bilgilerden yararlanılmıştır. Ayrıca, KEİPA Uluslararası Sekreteryası tarafından ilgili kaynaklardan ek bilgiler elde edilmiştir.
7. Raportör, bu Raporun hazırlanması sırasındaki katkısından ve desteğinden ötürü özellikle KEİ Daimi Uluslararası Sekreteryası'na teşekkür etmektedir.

## II. EŞYANIN KARAYOLUYLA NAKLİNİN KOLAYLAŞTIRILMASI

8. KEİ üye devletleri, Karadeniz Bölgesindeki Eşyanın Karayoluyla Naklinin Kolaylaştırılmasına Yönelik Mutabakat Anlaşması'na uygun olarak ulaşımın kademeli olarak serbestleştirilmesi, vizenin kolaylaştırılması, ücretlendirme politikalarının uyumlaştırılması, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) Uluslararası Taşıt Ağırlık Sertifikası'nın kullanılmaya başlanması, ulaşım alanındaki başlıca Uluslararası UNECE Anlaşmalara ve Konvansiyonlara katılım alanlarındaki yoğun işbirliklerini sürdürmüştür.
9. MA üstüne yapılan çalışma, onaylanan zaman çizelgesine uygun olarak faaliyetlerini sürdüren Yürütme Komisyonu'nun kurulmasıyla kurumsallaşmıştır. Sekreterlik desteği, KEİ Karayolu Taşıma Dernekleri Birliği (KEİ-KNDB) ile işbirliğindeki KEİ Daimi Uluslararası Sekreteryası tarafından verilmektedir. Yürütme Komisyonu, bu çalışmada Karadeniz Çevre Otoyolu Karavanı sırasında toplanan veriler temelinde hazırlanan, Eşyanın Karayoluyla Naklinin Kolaylaştırılmasına Yönelik NEA Çalışmasının bulguları ve sonuçlarını da tasarlamaktadır. Yürütme Komisyonu, ayrıca KEİ üye devletlerinin BM'nin ulaşım üzerine çok taraflı anlaşmalarına katılım süreçlerini de izlemektedir.
10. 16 Şubat 2010 tarihinde, yedi KEİ üye devleti (Arnavutluk Cumhuriyeti, Ermenistan Cumhuriyeti, Gürcistan, Moldova Cumhuriyeti, Romanya, Sırbistan Cumhuriyeti ve Türkiye Cumhuriyeti), ECMT ruhsatına benzeyen (Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı) yeni bir KEİ Karayolu Pilot Projesi İzin Belgesi uygulamasını başlatmıştır. KEİ İzin Belgesi, eşyanın karayoluyla naklinin kolaylaştırılmasında ve bölgedeki ulaşım pazarının kademeli olarak serbestleştirilmesinde tarihi bir dönüm noktasıdır. Pilot Proje'nin uygulanmasının ardından KEİ Üye Devletleri Dışişleri Bakanları Konseyi, Pilot Proje'nin KEİ Karayolu İzin Belgesi'nin Düzenlenmesine dair uygulama süresini 1 Şubat 2011 tarihinden <sup>1</sup>itibaren bir yıl süreli olarak ve sonrasında 1 Şubat 2012 tarihinden <sup>2</sup>itibaren uzatmaya karar vermiştir. Konsey, 19 Ekim 2012 tarihinde, kamyonlar için kalıcı KEİ karayolu izin belgesinin düzenlenmesine yönelik bir pilot projeyi uygulamak amacıyla başvuran üye devletler arasında hızlı işbirliklerinin kurulmasına izin verme

---

<sup>1</sup> Konsey Kararı, 23. Toplantısı'nda kabul edilmiştir (Selanik, 26 Kasım 2010)

<sup>2</sup> Konsey Kararı, 25. Toplantısı'nda kabul edilmiştir (Moskova, 16 Aralık 2011)

kararı almıştır<sup>3</sup>. Ukrayna, 2013 yılında, 1 Ocak 2014 itibariyle Projeye katılma arzusunda olduğunu resmen bildirmiştir.

11. KEİ ayrıca BM Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun (UNECE) 20 Mayıs 2008 tarihinde yürürlüğe giren Eşyanın Sınır Denetimlerinin Uyumlaştırılması Uluslararası Konvansiyonu (1982)'nin Ek 8'i kapsamında Uluslararası Taşıt Ağırlık Sertifikası'nı tanıtmaya gayretlerine de katılmıştır. KEİ Dışişleri Bakanları Konseyi, 15 Aralık 2012 tarihinde İstanbul'da düzenlenen 27. toplantısında Uluslararası Taşıt Ağırlık Sertifikası Uygulamasının Başlatılmasına İlişkin KEİ Pilot Projesi için Yol Haritası Oluşturulması Hakkında Görev Gücü (KEİ UATS Pilot Projesi) kurulmasına karar vermiştir. Arnavutluk, Ermenistan, Gürcistan, Moldova, Romanya ve Ukrayna, bu projeye katılma isteklerini resmen bildirmişlerdir. KEİ UATS Pilot Projesi Görev Gücü üyesi devletlerin ilk toplantısı, 11 Mart 2013 tarihinde İstanbul'da tertiplenmiştir. Görev Gücü, projenin uygulanmasına ilişkin meseleleri ayrıntılı olarak değerlendirip KEİ Pilot Projesi için yol haritasının dört çeşitli aşamadan oluşması gerektiğine dair mutabık kalmışlardır: Hazırlık aşaması, Uygulama aşaması ve İlk Değerlendirme Raporunu Hazırlama aşaması.
12. Vize prosedürlerinin profesyonel sürücüler için kolaylaştırılması, Bölgedeki taşımacılığın kolaylaştırılması bakımından önemini korumaktadır. Birçok ülkede, profesyonel sürücüler, giriş vizesine ihtiyacı olan “turist” muamelesi görmektedir. Yalnızca vize almak bile taşımacılık operasyonları açısından uzun gecikmelere ve yüksek maliyetlere yol açmaktadır. KEİ Üye Devletleri Dışişleri Bakanları Konseyi, 23 Ekim 2008 tarihinde Tirana'da KEİ'ye Üye Ülkelerin Kamyon Sürücülerine Uygulanan Vize Prosedürlerinin Kolaylaştırılması Anlaşması'nı onaylamış ve devletleri söz konusu Anlaşmayı imzalamaya davet etmiştir. Bu önemli anlaşma, profesyonel sürücülerin vize meselesinin çözülmesine katkıda bulunmak üzere tasarlanmıştır. Anlaşma; Arnavutluk, Ermenistan, Moldova ve Türkiye tarafından imzalanmıştır. Arnavutluk ve Türkiye halihazırda bu anlaşmayı tasdik etmişlerdir.
13. KEİ ulaşım gündemindeki diğer bir mesele, KEİ bölgesindeki ücretlendirme politikalarının uyumlaştırılmasıdır. Yürütme Komisyonu, eşyanın karayoluyla nakline bağlı vergilendirme meselelerini ele almayı sürdürmektedir. Bu alanda, karayolu kullanıcılarından alınan ücretler ile diğer ücret ve vergiler hakkında bilgi içeren veritabanını KEİ'nin kullanımına açan Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU) tarafından değerli bir destek sağlanmıştır.

### **III. KARAYOLU VE DENİZCİLİK ALTYAPISININ GELİŞİMİ**

14. Karayolu ve denizcilik altyapılarının geliştirilmesi alanındaki işbirliği, Karadeniz Çevre Otoyolunun Koordinasyonlu Biçimde Geliştirilmesine Yönelik Mutabakat Anlaşması ile Karadeniz Bölgesindeki Deniz Otoyollarının Geliştirilmesine Yönelik Mutabakat Anlaşması çerçevesinde sürdürülmektedir.
15. Karadeniz Çevre Otoyolu Projesi üzerine yürütülen çalışma, Yürütme Komisyonu ve Müşterek Daimi Teknik Sekreteryası'nın kurulmasıyla kurumsallaştırılmıştır. Sekreteryası, Yunan devlet şirketi “Egnatia Odos S.A.” tarafından yönetilmektedir. Yürütme Komisyonu, Rostov-na-Donu şehrinde 27 Eylül 2011 tarihinde gerçekleştirilen 6. Toplantısında, Karadeniz Çevre Otoyolu (BSRH)'nin uyumlulaştırılmasına dair hususlar üzerinde mutabakata varmıştır. Karadeniz Çevre Otoyolunun Koordinasyonlu Biçimde

---

<sup>3</sup> Konsey Kararı, sessizlik prosedürüyle kabul edilmiştir.

Geliştirilmesi üzerine MA'nın hayata geçirilmesi adına ileride atılacak adımları detaylı olarak belirleyen Yürütme Komisyonu Toplantısı, 29 Eylül 2014 tarihinde, KEİ Genel Merkezinde tertiplenmiştir.

16. Moldova Cumhuriyeti Ulaştırma ve Karayolu Altyapısı Bakanı, Romanya Ulaştırma Bakanı ile Ukrayna Altyapı Bakanı, Karadeniz Çevre Otoyolu'nun, topraklarından geçen ana yolunun ve bağlantılarının uyumlulaştırılmasını tamamlamak amacıyla 16 Nisan 2014 tarihinde Sofya'da KEİ Üye Devletleri Ulaştırma Bakanları Toplantısı bünyesinde bir araya gelerek Ortak Beyan'da bulunmuşlardır.
17. Deniz Otoyolları Projesi; Özel Çalışma Grubu ve Müşterek Teknik Sekreteryası (JTS)'nin kurulmasıyla kurumsallaştırılmıştır. JTS; Türkiye, Romanya, Rusya Federasyonu ve Ukrayna arasında yılda iki defa gerçekleştirilen rotasyon temelinde faaliyet göstermektedir. 41 limana, bu MoS'un Geliştirilmesi sürecine katılımları teklif edilmiştir. MoS Master Plan konsepti kabul edilmiştir. Karadeniz Bölgesindeki Deniz Otoyollarının gelişimi üzerine MA'nın hayata geçirilmesi adına ileride atılacak adımları ayrıntılı olarak belirleyen Özel Çalışma Grubu Toplantısı, 30 Eylül 2014 tarihinde, KEİ Genel Merkezinde tertiplenmiştir.
18. Karadeniz Çevre Otoyolu Yürütme Komisyonu, 2011 yılında Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU)'nin Karadeniz Çevre Otoyolu bölümlerinde Model Otoyol yaratmaya ilişkin inisiyatifi Master Plan'a dahil etme ve Model Otoyol İnisiyatifi Projesi Fizibilite Çalışması'nın hazırlanmasında IRU'yla işbirliği yapma kararı almıştır. Bu inisiyatif, modern otoyolların oluşturulmasını ve tali yol altyapısının en yüksek Avrupa standartlarına getirilmesini hedeflemektedir.
19. Ayrıca, 2011 yılında Rusya Federasyonu, Deniz Otoyollarının Geliştirilmesi Özel Çalışma Grubu kapsamında çok çeşitli yük ve yolcu taşımacılığı yapan Karadeniz feribot hatlarının geliştirilmesine dair inisiyatifi sunmuştur. Bu inisiyatif, KEİ üye devletleri tarafından olumlu karşılanmıştır ve 5 Nisan 2013 tarihinde KEİ Daimi Uluslararası Sekreteryası, Rusya Federasyonu Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanan “Karadeniz Bölgesinde Çok Çeşitli Feribot Hatlarının Geliştirilmesine dair Mutabakat Anlaşması” taslağını geçirmiştir.
20. Kasım 2012'de İzmir'de düzenlenen KEİ Ulaşım Çalışma Grubu Toplantısı'nda Ukrayna, kombine taşımacılık treni “VİKİNG” tecrübesini hesaba katarak Karadeniz Bölgesinde Çok Çeşitli Ulaşımın Geliştirilmesi meselesinin değerlendirmeye alınmasını teklif etmiştir. KEİ Üye Devletleri Ulaştırma Bakanları tarafından kabul edilen “KEİ Bölgesinde Ulaşım alanında İşbirliğinin Geliştirilmesine İlişkin Odesa Müşterek Deklarasyonu: “KEİ bölgesinde intermodal taşımacılığa dair Fırsatlar ve Güçlükler»”in (29 Mayıs 2013) ardından, Dışişleri Bakanları Konseyi,<sup>4</sup> Karadeniz bölgesindeki intermodal taşımacılığa dair işbirliği olasılıkları üzerinde çalışmak üzere KEİ Ulaşım Çalışma Grubu çerçevesinde bir Görev Gücü meydana getirme konusunda mutabakata varmışlardır.
21. Ulaştırma Bakanları, 2010 yılında kabul edilen KEİ Bölgesinde Ulaşım alanında İşbirliğinin Güçlendirilmesine İlişkin Sofya Müşterek Deklarasyonu'nda bölgedeki Deniz Taşımacılığı, Limanlar, Gemi İnşa ve Gemi Tamiri alanında Entegre bir Deniz Politikası'nın oluşturulma olasılığının sürdürülebilir ekonomik büyüme adına önemli bir unsur olarak değerlendirilmesi üzerine yetkin ulusal makamlarla istişare edilmesinde mutabakata varmışlardır. İnisiyatif, “Gelişmiş KEİ Ortaklığı'na Yönelik KEİ Ekonomi

---

<sup>4</sup> KEİ üye devletleri Dışişleri Bakanları Konseyi'nin 28. Toplantısı, Odesa, 21 Haziran 2013

Gündemi”ne dahil edilmiştir ve Ulaşım Çalışma Grubu'nun Gündemi'nde yer almaktadır. Çalışma Grubu, KEİ Daimi Uluslararası Sekreteryası'na meselenin Avrupa Komisyonu'nda ve COEST (Doğu Avrupa ve Orta Asya)-KEİ toplantısında istişareye sunulmasını önermiştir zira bu tür bir politika, AB bünyesinde halihazırda hazırlanmıştır ve AB'nin bu alandaki tecrübesi, konunun KEİ'de değerlendirilmesini büyük ölçüde kolaylaştırılacaktır.

#### **IV. KEİ KURUMSAL KAPASİTESİNİN GÜÇLENDİRİLMESİ**

22. Ulaştırma Bakanları, deklarasyonlarında ulaşım alanında KEİ ile Avrupa Birliği, BM sisteminin uluslararası örgütleri ve diğer uluslararası, hükümetler arası ve hükümet dışı örgütlerin yanı sıra bölgesel ekonomik işbirliği ve uluslararası mali kuruluşlar arasındaki gelişmiş işbirliğinin büyük önemini vurgulamışlardır. Ayrıca, KEİ ile BM Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE), IRU, IRF (Uluslararası Yol Federasyonu) arasındaki gelişmiş işbirliğinin yanı sıra Ulaşım alanındaki Sektörel Diyalog Ortakları BASPA (Karadeniz ve Azak Deniz Limanları Derneği), BINSAs (Karadeniz Uluslararası Armatörler Derneği), BRASS (Karadeniz Bölgesi Gemi İnşaatçıları ve Gemi Tamircileri Derneği) ile KEİ-KNDB (KEİ Karayolu Taşıma Dernekleri Birliği) arasında KEİ bölgesindeki karayolu ulaşımının geliştirilmesi hususundaki gelişmiş işbirliğini memnuniyetle karşılamışlardır. İş dünyasının ulaşım altyapısının ve ulaşım bağlantılarının gelişimine yönelik projelerin uygulanmasına daha kapsamlı biçimde, özellikle kamu-özel ortaklığı temelinde dahil olmasının gerekliliğini de kabul etmişlerdir.
23. KEİ, bu amaçla aşağıdaki işbirliği anlaşmalarını imzalamıştır:
- Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİ) ile Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UN/ECE) arasındaki İşbirliği Anlaşması (2 Temmuz 2001);
  - Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü ile Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU) arasındaki Mutabakat Anlaşması (27 Eylül 2006);
  - Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü ile Uluslararası Yol Federasyonu (IRF) arasındaki Mutabakat Anlaşması (24 Kasım 2006);
  - Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü Daimi Uluslararası Sekreteryası ile Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA) Hükümetler Arası Komisyonu Daimi Sekreteryası (13 Aralık 2007) arasındaki Mutabakat Anlaşması;
  - Şu anda, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİ) ile Uluslararası Demiryolları Birliği (UIC) arasındaki taslak Mutabakat Anlaşması, üye devletler tarafından değerlendirilme aşamasındadır.
24. AB temsilcisinin KEİ Ulaşım Çalışma Grubu toplantıları ile Ulaştırma Bakanlarının İzmir'deki toplantısında yer aldığını ve buralarda, Avrupa Birliği'nin, Karadeniz Sinerjisi'ni yeniden canlandırma hususunda çalıştığını ve Karadeniz bölgesindeki çeşitli mali işbirliği şemalarının yanı sıra geleceğe yönelik KEİ Ekonomi Gündemi'ni gözden geçirdiğini bildirdiği de belirtilmelidir. Nihai hedefin, AB'nin dahili ve harici araçlarıyla politikalarının Karadeniz bölgesindeki işbirliğine yönelik olarak tutarlı bir biçimde birbirlerine bağlanmaları olduğu vurgulanmıştır.

#### ***KEİ-UNECE İŞBİRLİĞİ***

25. KEİ ile UNECE, UNECE EATL Uzmanlar Grubu bünyesinde, aralarında 10 KEİ üye devletinin de bulunduğu Avrasya bölgesinden 27 ülkenin katılımıyla hayata geçirilmekte olan Avrasya Karayolu Bağlantıları (EATL) ve Karadeniz Çevre Otoyolu, Deniz

Otoyolları, Eşyanın Karayoluyla Naklinin Kolaylaştırılması gibi KEİ projelerinin geliştirilme çalışmalarında yakın işbirliği halindedir. KEİ-UNECE işbirliğinin özeti, KEİ Daimi Uluslararası Sekreteryası tarafından UNECE Yurtiçi Taşımacılık Komisyonu'nun Cenevre'de 2013 yılında düzenlenen 74. ve 75. oturumlarında sunulmuştur.

26. 2011-2020 dönemini Karayolu Güvenliğine yönelik Eylem Onyılı olarak ilan eden 64/255 sayılı BM Kararı'nın uygulanması çerçevesinde KEİ Bölgesinde Karayolu Güvenliğini İyileştirme üzerine Yanina Deklarasyonu'nun kabulünün ardından (19 Kasım 2010) KEİ ve UNECE, karayolu güvenliğine yönelik müşterek eylemleri güçlendirmiş ve KEİ üye devletlerini kendi ulusal karayolu trafik kazalarını azaltma hedeflerini belirlemeye ve ilerlemeyi takip etmeye davet etmiştir. Ulaştırma Bakanları, KEİ bölgesindeki karayolu kazalarının sayısını ve ciddiyetini azaltmak üzere alınan tedbirlerin uygulanmasının önemini bir kere daha belirtmiştir.

### ***KARAYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ ÖRGÜTLERİYLE İŞBİRLİĞİ (IRU ve KEİ-KNDB)***

27. IRU ve KEİ-KNDB, Eşyanın Sınır Denetimlerinin Uyumlaştırılması Uluslararası Konvansiyonu Ek 8'de yer alan Uluslararası Taşıt Sertifikası (UATS)'nın hayata geçirilmesine yönelik Tedbirlerin Belirlenmesi amacıyla yapılan Uzmanlar Toplantısı'nda ve KEİ Üye Devletlerinde Eşyanın Karayoluyla Nakline Bağlı Vergilendirme üzerine yapılan Toplantı'da (Belgrad, 28 Mart 2012) uzman görüşlerini sunmuşlardır. Eşyanın Karayoluyla Naklinin Kolaylaştırılmasına Yönelik Yürütme Komisyonu (Belgrad, 29 Mart 2012), IRU'nun karayolu kullanıcılarından alınan ücretler ile diğer ücret ve vergiler hakkında bilgi içeren veritabanını kullanma önerisini takdir etmiştir. KEİ Bölgesinde UNECE Uluslararası Taşıt Ağırlık Sertifikası uygulamasının başlatılmasına ilişkin Mutabakat Anlaşması, UNDP ile KEİ-KNDB arasında Kişinev'de 3 Ekim 2012 tarihinde imzalanmıştır.
28. IRU ve KEİ-KNDB, “Müşterek IRU ve KEİ-KNDB teklifleri: KEİ 2013-2015 dönemi Ekonomi Gündeminin Uygulanmasına Yönelik Gayretleri Koordine Etmeyi Hedefleyen Orta Vadeli Eylem Planı” dokümanında KEİ Ekonomi Gündemi'ne dair kapsamlı fikirler ve teklifler sunmuşlardır.
29. 6-8 Mart 2012 tarihlerinde Selanik'te düzenlenen Model Otoyol İnisyatifi Uygulamasının Yatırım, Finans ve Teknoloji Meseleleri konusundaki KEİ-IRU-KTKB Atölye Çalışması sırasında değerli ortaklıklar kurulmuştur. IRU; KEİ, Karadeniz Çevre Otoyolu Müşterek Daimi Teknik Sekreteryası, Karadeniz Ticaret ve Kalkınma Bankası ve ulusal makamlarla işbirliği yaparak Model Otoyol İnisyatifi'nin tanıtma ve “Bakü-Tiflis-Batum-Trabzon Model Otoyolu” konusundaki ön fizibilite çalışmasını hazırlama konusunda ciddi anlamda ilerleme kaydetmiştir.
30. IRU ile Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, 28 Kasım 2012 tarihinde İzmir'de Karadeniz, Orta Asya ve Ortadoğu Bölgelerinde Ticaret ve Taşımacılığın Kolaylaştırılması Uluslararası Konferansı'nı, adı geçen bölgelerdeki Bakanların katılımlarıyla tertip etmiştir. Bu etkinlik; Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın himayesinde ve KEİ Üye Devletleri Ulaştırma Bakanları Toplantısı'yla birlikte tertiplenmiştir. Bakanlık toplantısı sırasında Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye Ulaştırma Bakanlıkları, Bakü-Tiflis-Batum-Trabzon Otoyolu'nun Model Otoyol Yapılmasına dair Müşterek Beyanı imzalamıştır.

31. KEİ Ulaştırma Bakanları Toplantısı, 25 Kasım 2014 tarihinde Selanik'te (Yuannistan) tertiplenmiştir. Toplantıda, "KEİ Bölgeinde Ulaşım Alanındaki İşbirliğinin Geliştirilmesi üzerine Ortak Selanik Deklarasyonu" onaylanmıştır.

***KEİ- SEKTÖREL DİYALOG ORTAKLARI (BRASS, BASPA, BINS A ve KEİ-KNDB)***

32. KEİ'nin ulaşım alanındaki Sektörel Diyalog Ortakları (SDO), KEİ'nin ulaşım ile ilgili organlarıyla etkin şekilde etkileşim yaparak KEİ'nin ulaşım faaliyetlerine faal katılımlarını sürdürmüşlerdir. SDO'lar, ulaşımın kademeli olarak serbestleştirilmesine, vizenin kolaylaştırılmasına, ücretlendirme politikalarının uyumlaştırılmasına; kamyonlar için KEİ karayolu izin belgesinin düzenlenmesine ve Karadeniz havzasında Deniz Taşımacılığı, Limanlar, Gemi İnşa ve Gemi Tamiri alanında Entegre bir Deniz Politikası'nın oluşturulmasına yönelik pilot bir proje olan Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) Uluslararası Taşıt Ağırlık Sertifikası'nın kullanılmaya başlanması gibi meselelere ilişkin müzakerelerde faal olarak yer almaktadır.
33. Sektörel Diyalog Ortakları'yla işbirliği; BASPA, BINS A, BRASS ve KEİ-KNDB gibi ulaşım ile ilgili STK'lar arasındaki işbirliğinin pekiştirilmesine yönelik olarak 24 Kasım 2006 tarihinde imzalanan bir Mutabakat Anlaşması'yla güçlenmektedir.

**VI. KEİ ÜYE DEVLETLERİ PARLAMENTOLARININ KEİ BÖLGESİNDEKİ ULUSLARARASI YOLCU VE KARGO ULAŞIMININ İYİLEŞTİRİLMESİNDEKİ VE DÜZENLENMESİNDEKİ ROLÜ**

34. Çok çeşitli ulaşım projelerinin başarılı uygulamalarının temel bileşenlerinden biri, parlamento desteğidir. Ulusal ve uluslararası parlamentoların adına yeterli siyasi desteğin sağlanması, müşterek ve etkili eylemler açısından hayati önem taşımaktadır.
35. Ulusal parlamentolar; kombine ulaşımındaki feribotları ve blok yük trenlerini içeren intermodal bir ulaşım ağının geliştirilmesinin yanı sıra güçlü bir lojistik merkez ve intermodal terminal ağına sahip kaliteli bir ulaşım altyapısının geliştirilmesini teşvik etmek, öte yandan çevre dostu ve güvenli ulaşım çeşitlerinin (demiryolu, iç sularda ulaşım, kısa deniz ulaşımı ve intermodal yük taşımacılığı) geliştirilmesine yönelik uygun bir çerçeve oluşturmak amacıyla Karadeniz bölgesinde verimli ve kapsamlı bir intermodal yol sisteminin oluşturulmasına katkı sağlamak üzere mümkün olan her türlü gayreti sarf etmelidir.
36. Parlamentolardaki uzmanlaşmış komisyonlar, KEİ Bölgesinde entegre bir intermodal ulaşım ağının oluşturulmasının temel bir ön koşulunu karşılayarak çevre dostu ulaşım çeşitlerinin kullanımını mümkün kılan uygun altyapının ve yeterli destekleyici tesislerin geliştirilmesine dair tavsiyelerde bulunulmasına öncülük edebilir.
37. Ulusal parlamentolar, ilgili uluslararası araçların tasdik edilmesinde önemli bir role sahiptir. Ayrıca, parlamenterler de ulaşım alanındaki kalkınmada, uluslararası toplumun büyük bir kısmının paylaştığı, insan hakları, temel özgürlükler ve hukukun üstünlüğü gibi değerlerin göz önüne alınmasının sağlanmasında kayda değer bir sorumluluk taşımaktadırlar.
38. Bunun haricinde, intermodal ulaşım altyapısına ve terminallerine ayrımcılık yapılmaksızın erişim hususu da ele alınmalıdır. Altyapı yönetiminin ve operasyonlarının ayrılması, yeni ve mevcut operatörlerin ağına açık ve eşit erişimini teminat altına alacaktır. Ayrıca, ulaşım şekilleri arasındaki işbirliğini ve tamamlayıcılığı teşvik eden ve oluşturulacak ulaşım operatörleri arasındaki rekabeti öne çıkaran bir intermodal ulaşım



sistemini oluşturmak adına altyapı ücretlerine yönelik uygun seviyede bir şeffaflık da gerekmektedir.

39. Parlamentolar ve KEİPA, KEİ'nin taşımacılık alanında üstlendiği ortak projelerin uygulanmasının kolaylaştırılmasında görev almalıdır. KEİPA, ulaşım altyapısı projelerinin ve programlarının geliştirilmesine yönelik KEİ inisiyatiflerine hukuki destek sağlama konusundaki bağlılığını birçok kez yinelemiştir.

## **VII. KEİ ÜYE DEVLETLERİNDEKİ DURUM**

### **ERMENİSTAN**

40. "Ulusal Mevzuat Düzenleme Merkezi", kamu kuruluşlarının mevzuat reformu kapsamında 2012-2013 döneminde, Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı'yla işbirliği halinde ulaşım sektörünün yasal mevzuatı üzerinde çalışmıştır ve düzenli yolcu trafiği ve ulaşım alanını düzenleyen yasalarda uygun değişiklikler yapmıştır. Bu reformların sonucunda, ulaşım faaliyetlerini düzenleyen prosedürler basitleştirilmiş, kargo ve yolcu trafiği alanlarındaki hizmetlerin güvenliği ve kalitesi artırılmıştır. Mevzuat paketi, Ermenistan Cumhuriyeti Milli Meclisi tarafından kabul edilmiştir.
41. Bu alan, Ermenistan Cumhuriyeti'nde taşımacılığı ve kamyon filolarının yenilenmesini teşvik etmek amacıyla serbestleştirilmiş ve kamyon taşımacılığı ruhsatı düzenlenmiştir. Uluslararası kargo taşımacılığı, şu anda Ermenistan Cumhuriyeti'yle 19 ülkenin hükümetleri arasında imzalanan anlaşmalara uygun olarak bu ülkelerin makamları tarafından hazırlanan izin belgesiyle (giriş ve çıkış, geçiş, üçüncü bir ülkeye ithalat veya üçüncü bir ülkeye ihracat için) yürütülmektedir.

### **AZERBAYCAN**

42. Azerbaycan Cumhuriyeti'yle KEİ üye devletleri arasındaki uluslararası karayolu ulaşımı, ikili anlaşmalar çerçevesinde işlemektedir. Azerbaycan hükümeti, KEİ üye devletleriyle uluslararası karayolu taşımacılığını hayata geçirmek üzere karşılıklı "izinler" vermektedir. "Eşyanın Karayoluyla Naklinin Kolaylaştırılmasına Yönelik Mutabakat Anlaşması"nın Ermenistan'la olan işbirliğine işaret eden maddelere ilişkin bir notayla birlikte Azerbaycan tarafından imzalandığı belirtilmelidir. Azerbaycan, ayrıca aşağıda bahsi geçen maddeler dolayısıyla KEİ izinlerine başvurmaya yönelik Pilot Projeye katılmayı reddetmiştir.
- Şu anda, Azerbaycan Cumhuriyeti'ndeki kamyonla yük taşımacılığı, "Devlet Vergisi" Kanunu ve ülke topraklarındaki uluslararası karayolu taşımacılığında hüküm süren "izin belgesi sistemi"nin uygulanmasına dair Bakanlar Kurulu kararıyla düzenlenmektedir;
  - Azerbaycan Cumhuriyeti, üçüncü ülkeden veya üçüncü ülkeye gelen ve giden iki taraflı ve transit taşımacılık için karşılıklı izinler (Arnavutluk ve Ermenistan hariç) almıştır;
  - Azerbaycan'ın KEİ üye devletleriyle olan mevcut izni, karayolu taşımacılığının ihtiyaçlarını da tamamen karşılamaktadır; aynı zamanda, KEİ üye devletlerinin, Uluslararası Taşımacılık Forumu'nun üyeleri olması dolayısıyla ve ülkelerin aralarındaki taşımacılığa, Uluslararası Taşımacılık Forumu'na bağlı iki taraflı ve çok taraflı anlaşmaların hükmettiği gerçeği hesaba katıldığında, bu alanda çok taraflı izinler almaya gerek yoktur;
  - Azerbaycan'ın yeni taşımacılık otoparkının kurulması halinde ileride KEİ çerçevesinde yeni "İzin verme" sistemini tartışmak uygun olabilir.

43. Azerbaycan Hükümeti, uluslararası ulaşım koridorlarında ve ulaşım akış denetiminde taşımacılığı, büyük ölçüde sınır geçişlerinin iyileştirme prosedürünü, hareketin önündeki yapay engellerin bertaraf edilmesini geliştirmek ve kolaylaştırmak, karayolu taşımacılığının güvenilirliğini artırmak üzere gerekli adımları atmıştır. Azerbaycan Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı tarafından Kasım 2008'de imzalanan "Azerbaycan Cumhuriyeti sınırındaki eşyanın denetimine ve ulaşımına dair "tek pencere" ilkesine uygun olarak düzenleme yapılması" hakkındaki Kanun Hükmünde Kararname, yukarıda bahsi geçen hedeflerin uygulanması adına muazzam bir anlam taşımaktadır.
44. 2010 yılında, Azerbaycan Cumhuriyeti Hükümeti ile Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU), Asya, Avrupa ve dünyanın dört bir yanındaki pazarlar arasında, Azerbaycan Hükümeti topraklarında taşımacılık yapılmasına dair MA'nın küresel ulaşım koridorlarının hızlanması ve Cumhuriyet'in transit potansiyelinin artırılması üzerinde olumlu bir etkisi olmuştur. Sonuç olarak, şu anda Azerbaycan topraklarından geçerek uluslararası ulaşım koridorlarını kullanan yabancı araçların sayısı 150.000 üzerindedir.
45. Azerbaycan, Karadeniz Çevre Otoyolu'nun koordinasyonlu biçimde geliştirilmesi üzerine KEİ MA'ya taraftır. Anlaşma, Ermenistan'la olan işbirliğine işaret eden maddelere ilişkin bir notayla birlikte Azerbaycan tarafından imzalanmıştır. MA, henüz tasdik edilmemiştir. BSRH Yürütme Komisyonu, Azerbaycan için şu ilave bağlantı yollarını önermiştir: 1) Poti - Tiflis (Gürcistan) - Bakü (Azerbaycan) ve 2) Rostov-na-Donu - Volgograd - Astrakhan - Derbent (Rusya) - Bakü (Azerbaycan).

## BULGARİSTAN

46. Başlıca hedefler, tasarımdaki tutarlılığa ve başlıca demiryolu ve karayollarının inşası özelinde Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T) boyunca ilerleyen altyapının geliştirilmesine odaklanmıştır. Demiryolu ulaşımı alanında, 2014-2020 dönemi için tasarlanan önemli demiryolu projeleri bulunmaktadır. Karayolu altyapısı açısından ise aynı dönem içerisinde icra edilecek karayolu altyapı inşaa ve modernizasyon projeleri mevcuttur.
47. Avrupa Parlamentosu'nun 1315/2013 sayılı Düzenlemesi ve Birlik Konseyi'nin trans-Avrupa ulaşım ağının (TEN-T) geliştirilmesine yönelik kuralları yayımlanmış ve 20 Aralık 2013 tarihinde yürürlüğe girerek ağın yıllar boyunca devam eden gözden geçirilme sürecini tamamlamıştır. Yeni TEN-T ağı, iki seviyede yapılandırılmıştır: **Çekirdek ağ**, 2030 yılından önce geliştirilmesi gereken, en önemli uluslararası bağlantılardan oluşmaktadır. **Kapsamlı ağ ise** Avrupa topraklarını tamamen kapsamakta, tüm bölgelere erişim sağlamaktadır ve 2050 yılından önce tamamlanması planlanmaktadır. 2030 yılında Avrupa finansmanının büyük kısmını kullanması beklenen, Bulgaristan topraklarındaki çekirdek TEN-T ağı, ülkeden geçen eski Pan-Avrupa ulaşım koridorları boyunca ilerleyen tüm karayollarını kapsamaktadır. "Transit Karayolları V" projesi kapsamında toplam 1520 km uzunluğundaki yeni karayolu bölümlerinin hükümet yatırım kredileri fonlarını kullanarak rehabilitasyonuna, yeniden inşasına ve inşasına dair planlar da mevcuttur.
48. 2010 yılında Bulgaristan'ın KEİ Dönem Başkanlığı sırasında Karadeniz bölgesindeki ülkeler için entegre bir denizcilik politikasının geliştirilmesine yönelik inisiyatifler teklif edilmiştir. Bu doküman, BRASS (Karadeniz Bölgesi Gemi İnşaatçıları ve Gemi Tamircileri Derneği) tarafından geliştirilmiştir ve ülkelerin, metin üzerindeki notların müzakeresine devam etmeleri beklenmektedir. Bu, deniz taşımacılığının rekabetçiliğinin güçlendirilmesine ve yalnızca deniz taşımacılığına değil aynı zamanda ilgili sektörlerin sürdürülebilir gelişimine doğru atılan bir adımdır. Ulaşım sektöründeki entegre denizcilik politikası; kısa deniz yolculuğunun ve deniz otoyollarının geliştirilmesi, liman altyapısının modernizasyonu ve limanlar tarafından sunulan hizmetlerin iyileştirilmesi, deniz

yolculuğundan kaynaklanan karbon salımının azaltılması ve alternatif yakıtların kullanılmaya başlanması, akıllı ulaşım sistemlerinin kullanılmaya başlanması ve denizcilik gözetiminin entegrasyonu, temizliğin iyileştirilmesine katkı sağlayan görevlerde bulunmaları gereken yetkili makamlar arasında gelişmiş işbirliği, Karadeniz havzasının güvenliği ve emniyeti, denizcilik faaliyetlerinin iklim değişikliğinin etkilerine karşı dayanıklılığının geliştirilmesi, denizcilik mesleklerinin becerilerinin ve cazibesinin artırılması. Hükümet dışı örgütlerin katılımlarının yanı sıra sosyal ortaklarla işbirliğini sağlayarak tüm paydaşların çıkarlarını dikkate almak da önemlidir.

49. İntermodal ulaşımın geliştirilmesi, ulusal ulaşım politikasının önceliklerinden biridir. Amaç, taşımacılık operasyonlarının maliyet verimliliğini ve sürdürülebilirliğini artırarak ekonominin rekabetçiliğini yükseltmektir. İntermodal ulaşımın geliştirilmesindeki başlıca unsur, altyapı kalitesidir. Aynı zamanda Ulaştırma, Bilgi Teknolojileri ve Haberleşme Bakanlığı tarafından hazırlanan çok sayıda stratejik dokümanda anakara yolları (karayolu ve demiryolu) ile mevcut ve öngörülen yük akışlarının yönleriyle uyumlu modern bir altyapının inşası planlanmıştır. Eşzamanlı olarak, işin lehine olacak iyi lojistik bağlantılar sağlamak üzere yoğun yük akışları oluşturan kilit yerlerde ve kavşak noktalarında bulunan terminallerden oluşan bir ağı konuşlandırma planları yapılmaktadır. Bakanlar Kurulu'nun 21 Mart 2014 tarihli 66 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamesi ile Bakanlar Kurulu'nun 2012 tarihli 92 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamesiyle kabul edilen altyapı ücretlerinin hesaplanmasına yönelik Metodolojiyi tamamlamıştır.
50. Karadeniz bölgesinde faaliyet gösteren demiryolu-feribot bağlantıları, Ukrayna ile Bulgaristan arasındaki demiryolu-feribot hatları faaliyeti üzerine iki taraflı bir hükümetler arası anlaşmanın yanı sıra Ukrayna, Bulgaristan ve Gürcistan arasındaki üç taraflı bir hükümetler arası anlaşmayla idare edilmektedir. Yukarıda bahsi geçen anlaşmalar; yük, operasyon ve vagonların kullanımıyla bu bağlantıların teknik, teknolojik ve hukuki yönlerini idare eden diğer düzenleyici dokümanlara dair hükümler içermektedir. Bulgaristan Cumhuriyeti'yle Türkiye Cumhuriyeti arasında 2012 yılında, demiryolu bağlantılı limanlar arasındaki uluslararası demiryolu-feribot bağlantılarının düzenlenmesine ilişkin bir Anlaşma imzalanmıştır.

## **GÜRCİSTAN**

51. Gürcistan, uluslararası karayolu yük ve yolcu taşımacılığının kolaylaştırılmasına dair aşağıdaki tedbirleri almıştır: Sınır geçişlerindeki bürokratik ve yapay engeller kaldırılmıştır. Sınır geçişlerinin karayolu altyapısı modernleştirilmiştir; ana otoyolların münferit bölümleri baştan inşa edilerek bu bölümlerin kapasiteleri artırılmıştır. Sürücülerimize daha iyi hizmet sunmak üzere destekleyici altyapı tesisleri oluşturulmuştur; Uluslararası karayolu taşımacılığı kotaları ülkelerin sayısındaki büyümeyle birlikte artmıştır ve karayolu ulaşımı hakkında yeni anlaşmalar da değerlendirmeye alınmıştır; Gürcistan taşımacıları, KEİ izin belgelerini faal olarak kullanmayı sürdürmektedir (2012 yılında 155, 2013 yılında 250, 2014 yılının 5 ayında 250 birim izin belgesi kullanılmıştır).
52. Gürcistan, Uluslararası Taşıt Ağırlığı Sertifikası pilot projesi kapsamında toplanan çalışma gruplarına faal olarak katılım göstermektedir. Gürcistan, uluslararası karayolu taşımacılığının güvenliğini artırmak amacıyla Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması (AETR)'na katılmış ve Gürcistan Hükümeti, bunun yanı sıra Uluslararası Tehlikeli Malların Uluslararası Karayolunda Taşınması ile ilgili Avrupa Anlaşması (ADR)'na taraf olmak üzere dahili devlet prosedürlerini de hayata geçirmiştir.

53. Liman sektörünün gelişimi, Gürcistan Hükümeti adına en yüksek önceliğe sahiptir. Bu amaçla, Anaklia'daki yeni Derin Deniz Limanı'nın inşasına hususi bir önem verilmektedir. Bu liman, aşağıdaki rekabetçi avantajlara sahip olacaktır: 1. Stratejik lokasyon, 2. Panamax tipi deniz araçlarını alma kapasitesi, 3. Tek elden hizmet, 4. Basit ve hızlı prosedürler ve 5. Yıl boyu güvenli seyir. Bu limanın inşası, bölge adına stratejik önem taşımaktadır ve Gürcistan topraklarından geçen kargo miktarında kayda değer bir artışa neden olacaktır.
54. KEİ üye devletleriyle sivil havacılık alanında yapılan işbirliği, iki taraflı hava hizmet sözleşmeleriyle düzenlenmektedir. Sezon bazında gerçekleşen "charter" turizminin gelişimi, ayrı izinlere tabidir. Gürcistan'ın sivil havacılık alanındaki liberal politikası göz önüne alındığında KEİ üye devletleriyle, özellikle Ukrayna, Türkiye Cumhuriyeti ve Azerbaycan Cumhuriyeti'yle taşımacılıktaki büyüme gözlemlenebilir. Türkiye'ye gelince, uçuşlar mali sebeplerden ve yolcuların Avrupa'ya rahat yolculuk etmelerinden ötürü çok gözdedir. Ayrıca, çeşitli düşük maliyetli havayollarının Gürcistan'da faaliyet göstermeye başlamıştır. Sivil havacılık yoluyla kargo taşımacılığı, temel olarak Azerbaycan'dan Gürcistan'a kalıcı şekilde gerçekleştirilmektedir. Havayoluyla kargo taşıyan diğer tüm uçuşlar, ayrı ayrı faaliyet göstermektedir.
55. Yolcu ve kargo taşımacılığında önemli büyüme eğilimi gözlemlenmektedir. 2013 yılında, Gürcistan'daki uluslararası havalimanları 1,8 milyon yolcu taşımıştır; bu sayı, 2012 yılından (1,4 milyon yolcu) % 30 oranında daha yüksektir. Taşınan kargo miktarı da artmıştır. Özellikle 2013 yılında taşınan kargo, 16,7 tona ulaşmıştır; bu sayı, 2012 yılıyla kıyaslandığında (16,5 bin ton) % 1,6 oranında daha yüksektir. Avrupa Ortak Havacılık Alanı Anlaşması'na dayanan Avrupa düzenlemelerinin ardından 1 Ekim 2012 tarihinde Uçuşa Kabul Etmeme ve Uçuşu İptal Etme veya Uçuşlardaki Uzun Rötalar ile Fesih Halinde Yolculara Telafi ve Yardım üzerine Düzenleme yürürlüğe girmiştir. Bu, taşıyıcının yolcular karşısındaki, telafi, ilkyardım, uçuşa kabul etmeme, iptaller ve rötalar gibi yükümlülüklerini düzenlemektedir.
56. Gürcistan, çok çeşitli taşımacılığın geliştirilmesine dikkate değer bir önem atfetmektedir. Gürcistan, ülke çapında kesintisiz intermodal ulaşım akışını sağlamak üzere son birkaç yılda çeşitli verimli tedbirler uygulamıştır. Bu amaçla Gürcistan, ayrıca TRACECA programı kapsamında Çok Çeşitli Ulaşımın Geliştirilmesi üzerine TRACECA Anlaşması'nı tasdik etmiştir.
57. 2013 yılında Gürcistan'daki deniz limanlarında yapılan konteyner taşımacılığında kayda değer artış görülmüştür. 2013 yılında, Batum ve Poti deniz limanlarında yüklenen konteynırların sayısı, 403.447 birime (TEU) ulaşmıştır; bu sayı, 2012 yılının aynı dönemiyle kıyaslandığında % 13 oranında daha yüksektir (357.654 TEU). Gürcistan'daki deniz limanlarında yapılan konteyner taşımacılığında görülen büyüme eğilimi, 2014 yılında da devam etmiştir. Ocak ve Nisan 2014 arasında, Batum ve Poti deniz limanlarında yüklenen konteynırların sayısı, 150.324 birime (TEU) ulaşmıştır; bu sayı, 2013 yılının aynı dönemiyle kıyaslandığında % 19 oranında daha yüksektir (126.272 TEU).
58. Karadeniz Çevre Otoyolu'nun Gürcistan bölümünde kayda değer karayolu altyapı çalışmaları yürütülmüştür. Kontrol noktalarındaki sınırlar, modern ekipmanla donatılmıştır; "tek pencere" sistemi hayata geçirilmiştir; bunlar araçların sınır geçiş noktalarında durmaları gereken süreyi kayda değer biçimde azaltmıştır.

## YUNANİSTAN

59. Yunanistan, Karadeniz bölgesinde Eşyanın Karayoluyla Naklinin Kolaylaştırılmasına Yönelik KEİ MA'ya taraftır ancak KEİ Geçiş İzin Belgesi Sistemi'ne katılmamaktadır. Diğer bir KEİ üye devletinde kayıtlı olan araçlara, uluslararası alanda ulaşım faaliyeti gösterme izni verilmemiştir (iki taraflı veya üçüncü ülke). Yunanistan'ın, KEİ'deki ve diğer uluslararası forumlardaki (UN/ECE, Dünya Ticaret Örgütü (WTO)) konumu, Yunanistan ile üçüncü ülkeler arasındaki iki taraflı veya transit eşya nakli konusunun yalnızca Yunanistan ve üçüncü ülkeler arasında sonuçlanan iki taraflı Karayolu Ulaşım Anlaşmaları'yla düzenlendiği şeklindedir.
60. KEİ Bölgesindeki Deniz Otoyollarının Geliştirilmesi üzerine KEİ Mutabakat Anlaşması, KEİ Yunanistan Dönem Başkanlığı tarafından 2005 yılında başlatılmıştır. KEİ üye devletlerinde denizde yaya ve kargo taşımacılığı alanında Deniz Otoyollarının geliştirilmesi ve yayılması (MoS) ve KEİ bölgesinde gelecekte yapılacak diğer ilgili teşebbüsler, a) AB seviyesinde uygulanması sırasında edinilen tecrübeden faydalanmalı ayrıca b) Trans-Avrupa Ulaşım Ağı (TENT)'nin teşvik edilmesine yönelik AB gayretlerini ve KEİ üye devletlerinin karakteristik özelliklerini ve bu türden bir çabanın alışılmamış yönlerini de dikkate alarak daha geniş ulaşım ağlarına katılım avantajından yararlanmak üzere AB'nin Avrupa'da ve ötesinde intermodal ulaşım koridorları oluşturma niyetini dikkate almalıdır.
61. Yunanistan, bölgedeki tüm ülkelerle hava ulaşımının geliştirilmesine yönelik iki taraflı bir yasal çerçeve oluşturmuştur ve bölgede verimli ve rekabetçi bir hava ulaşım sisteminin yaratılmasına ön ayak olmak amacıyla havalimanı, havayolu ve idare seviyesindeki bölgesel sözleşmeleri teşvik etmeye devam edecektir.
62. Uzun bir denizcilik geleneğine sahip bir ülke olarak Yunanistan, AB Entegre Denizcilik Politikası (IMP)'nin yanı sıra AB seviyesindeki ve Karadeniz bölgesi dahil olmak üzere bölgesel (deniz havzası) seviyedeki bununla bağlantılı eylemleri desteklemektedir. IMP, sinerjilerin en iyi şekilde kullanımını ve ulaşım, denizcilik ortamı, deniz enerji kaynakları, balıkçılık, canlı ve cansız deniz kaynaklarının genel kullanımı, araştırma, turizm ve AB deniz güvenliğini içeren geniş yelpazedeki politikaları kapsayan büyüme ve istihdamın teşvikini, uluslararası hukukla uyumlu optimum denizcilik yönetişimini hedefleyen, tüm denizcilik meselelerine yönelik yeni bir sınır geçişi ve sektörler arası geçiş yaklaşımını sağlamak istemektedir. IMP, AB Yunanistan Başkanlığı'nın dördüncü ayağı olmuştur ve Genel İşler Konseyi, diğerlerinin yanında ayrıca Karadeniz bölgesindeki işbirliğinin teşvikine atıfta bulunan IMP sonuçlarını kabul etmiştir.

## MOLDOVA

63. Ulaştırma ve Karayolu Altyapısı Bakanlığı (UKAB), Moldova Cumhuriyeti'yle diğer KEİ üye devletleri arasında düzenli havacılık hizmetlerinin sağlamak üzere ikili ilişkiler geliştirilmesini, zamanında ve uygun bir hamle olarak değerlendirmektedir. Bu bağlamda, Moldova'nın Arnavutluk ve Sırbistan'la havacılık hizmetleri üzerine herhangi bir ikili anlaşması bulunmadığını belirtmek önemlidir.
64. Bu anlaşmaların imzalanması; Moldova'daki hava şirketlerinin faaliyetlerinin tüm KEİ üye devletlerine yayılmasını, hizmet kalitesinin iyileştirilmesinin sağlanmasını ve uluslararası havacılık pazarındaki rekabetin teşvik edilmesini mümkün kılacaktır. Bu bağlamda, UKAB, KEİ üye devletleri, Arnavutluk ve Sırbistan'la yolcu ve ticaret amaçlı

hava taşımacılık sektöründeki mevcut iki taraflı ilişkileri genişletme olasılığının gözden geçirilmesini teklif etmektedir.

## **ROMANYA**

65. Romanya'nın ulusal ulaşım sistemi, hem büyük ölçüde işlevsel yapı hem de sunulan hizmetler bakımından Avrupa'daki geleneksel ulaşım sistemlerinin ortalama standartlarına sahiptir, böylece yurtiçindeki ve uluslararası müşterilerin mevcut ihtiyaçlarına karşılık verebilmektedir. Toplu taşıma ağının altyapıları, her bölgedeki ulusal ulaşım ağı ve uluslararası ulaşım sistemleri aracılığıyla birbirine bağlanmaktadır. Son otuz yılda mevcut altyapı ve sistem kapasitenin artırılması ve çevre koruma ile ulaşım verimliliği ve güvenliği bakımından sürdürülebilir kalkınmanın teşvik edilmesi yönünden gelecekteki ulaşım gereksinimlerine ulusal seviyede yanıt verecek şekilde önemli gelişme kaydedilmiştir.
66. Romanya, AB üyesi olarak 2007-2013 ve 2020, 2030 dönemi sürdürülebilir ulaşım Ulusal Stratejisi gereğince başlıca hedefleri Avrupa Topluluğu'na fiili bir entegrasyon için ulusal taşımacılık sistemi standartlarının Avrupa seviyesine çıkarılması ve ekonomik, sosyal ve çevresel gereksinimleri gözlemleyerek tüm ulaşım çeşitlerinin dengeli gelişimiyle sonuçlanan verimli ve sürdürülebilir bir ulaşım sisteminin meydana getirilmesine yönelik ulaşım politikaları uygulamaktadır. Ayrıca uzun mesafeli seyahat, 2020 yılından önce başlıca taşımacılık sistemi merkezlerinden geçmekten kaçınılabilecek şekilde yollar ve alternatif hizmetler kullanılarak yapılabilecektir. Düşük nüfus yoğunluğuna ve dağınık nüfus dağılımına sahip bölgelerde toplu taşımaya erişilebilirlik, asgari seviyelerde gerçekleştirilmek zorunda kalacaktır.
67. Romanya, KEİ ulaşım projelerine Ulaştırma Bakanlığı vasıtasıyla faal olarak katılmaktadır. Ülkenin Karadeniz otoyolları projesine yaklaşımı, bu alandaki AB tecrübesini göz önüne almaktadır. Romanya, iki büyük ölçekli projenin, Karadeniz Deniz Otoyolları ve Karadeniz Çevre Otoyolu'nun uygulanmasını desteklemektedir ve Romanya, KEİ Ulaşım Grubu'nda 2015 - 2017 döneminde üçüncü defa koordinasyonu gerçekleştirecektir. Romanya, Karadeniz Çevre Otoyolu'nun tamamlanmasına önemli katkı sağlamıştır KEİ İzin Belgesi Projesi'ne gelince, Romanya bu projenin en başından beri kalıcı bir mekanizmaya dönüşmesini desteklemektedir. Romanya, ayrıca KEİ izin belgesi sayısının 250'den 400'e çıkarılmasını ve "üçüncü ülkelerde" de kullanılmaya başlanmasını önermektedir.
68. Deniz Otoyollarının Geliştirilmesi üzerine Özel Çalışma Grubu'nun bir üyesi olan Köstece Denizcilik Limanları İdaresi ile Ulaştırma Bakanlığı, Deniz Otoyolları Müşterek Teknik Sekreteryası (JTS MoS)'na 2015 - 2017 döneminde Köstence'de ev sahipliği yapmaya hazırdır ve şu anda bu projeyi koordine eden Türk meslektaşlarla yakın işbirliği içerisinde olduklarıdır.
69. Romanya'daki ulaşımı modernleştirme ve geliştirme yönündeki tedbirlerin öncelikli hedefi, ulaşım altyapılarının, intermodal ulaşımın geliştirilmesini de içerecek şekilde geliştirilmesi ve modernleştirilmesidir. Hareketli bir intermodal merkez ve Karadeniz'in en büyük limanı olan Könstence Limanı'nda intermodalliğin teşvik edilmesine özel bir önem verilmektedir. Liman'da iyi bir demiryolu ve karayolu bağlantısını sağlamıştır. Romanya Ulaştırma Bakanlığı, Avrupa Birliği'yle Ortadoğu ve Asya bölgeleri arasında ticareti yapılan mallar için Köstence Limanı'nda bir giriş/çıkış kapısı yapılmasını hedefleyen ulusal strateji kapsamında çok çeşitli ulaşımın geliştirilmesini kolaylaştırma yönündeki müdahaleleri desteklemeyi sürdürmektedir.

## RUSYA

70. Rusya Federasyonu Ulaştırma Bakanlığı, 2011 yılında KEİ Rusya Dönem Başkanlığı çerçevesinde Karadeniz'deki feribot faaliyetlerinin, mevcut ulaşım sistemlerindeki ve ekonomik ilişkilerdeki darboğazları bertaraf ederek uygulanmasını kolaylaştırma amacıyla KEİ Bölgesinde Çok Çeşitli Feribot Hatlarının Geliştirilmesine dair İlave Mutabakat Anlaşması'nın kabul edilmesi teklifiyle gelmiştir. Bu Anlaşma'nın kabulü, kargo aktarımlarının sayısını ve limanlardaki depolama süresini azaltacak, Karadeniz bölgesindeki altyapısal zorlukları ortadan kaldıracak, kamyon yollarının ve sınır geçişlerinin yükünü ve uzunluğunu azaltacak, Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması (AETR)'nda belirtildiği üzere sürücülerin çalışma ve dinlenme gereksinimlerini ele alacak ve turizm altyapısını teşvik edecektir. Rusya'nın teşebbüsü, KEİ üyeleri tarafından olumlu karşılanmıştır ve dokümanın nihai metninin hazırlanması adına gerekli tedbirler alınmaktadır.
71. Rusya Federasyonu'yla KEİ'nin diğer üye devletleri, Karadeniz Çevre Otoyolu'nun koordinasyonlu biçimde geliştirilmesi üzerine Mutabakat Anlaşması'nı imzalamışlardır; bu Anlaşma, 362-FE sayılı Federal Kanun'un kabulüyle tasdik edilmiştir. Rusya Federasyonu Ulaştırma Bakanlığı, Anlaşma'nın uygulanması çerçevesinde Karadeniz Çevre Otoyolu (BSRH) güzergahının belirlenmesine yönelik çalışmaya katılmaktadır. Rusya Federasyonu'nda şu BSRH yolları üzerinde mutabık kalınmıştır: Ana yol: Yol 1: Ukrayna sınırı-Taganrog-Rostov-na-Donu-Pavlovskaya-Armavir-Mineral Suları-Pyatigorsk-Nalchik-Vladikavkaz-Nizhny Lars-Gürcistan sınırı (toplam uzunluk - 875 km); Yol 2: Pavlovskaya-Krasnodar-Dzhubga-Tuapse-Sochi-Rusya sınırı (toplam uzunluk - 462 km); Bağlantılar: 1. Vladikavkaz-Grozny-Makhachkala-Derbent-Azerbaycan Cumhuriyeti'yle sınır (toplam uzunluk - 472 km); 2. Dzhubga - Gelendzhik - Novorossiysk - Anapa - Port Kavkaz (toplam uzunluk - 268 km); 3. Krasnodar - Novorossiysk (toplam uzunluk - 144 km). BSRH Rusya bölümündeki karayolu trafik yollarının toplam uzunluğu, 2.230 km'dir. Ayrıca, Rusya ve Ukrayna tarafları, Moskova-Simferopol otoyolunu (M-2 "Kırım") ve gelecekte BSRH'nin önemli bir bileşeni olabilecek Kerç Boğazı'ndan ulaşım geçişini içeren muhtemel bir BSRH güzergahını dile getirmiştir.

## TÜRKİYE

72. Türkiye'nin, Ermenistan haricindeki tüm KEİ üye devletleriyle iki taraflı karayolu ulaşım anlaşmaları bulunmaktadır. Müşterek Karayolu Ulaşım Komisyonu Toplantıları düzenli olarak tertiplenmekte ve iki taraflı olarak karşılıklı alıp verilecek izin belgelerinin sayısı belirlenmektedir.
73. KEİ Karayolu Pilot Projesi İzin Belgesi kapsamındaki izin belgesi sistemi, 2010 yılında bu yana 7 ülkede (Türkiye, Arnavutluk, Ermenistan, Gürcistan, Moldova, Romanya ve Sırbistan) uygulanmaktadır. Aynı zamanda, izin belgesi sayısının 250'den 400'e çıkarılması ve bunların üçüncü ülke ulaşımında da kullanılması yönünde bir teklif bulunmaktadır; bu teklif, Türkiye tarafından onaylanmamıştır. Türkiye, KEİ izin belgesi sistemini desteklemekle birlikte izin belgesi sayısının bu aşamada 250 adette kalmasının uygun olduğunu ve bunların 3. ülke ulaşımında kullanılması için henüz erken olduğunu düşünmektedir.
74. KEİ Bölgesinde Eşyanın Uluslararası Karayoluyla Naklinin Kolaylaştırılmasına Yönelik Mutabakat Anlaşması ile **Uluslararası Taşıt Ağırlık Sertifikası** uygulamasının başlatılmasına ilişkin bir Pilot Projeye gelince, Türkiye, 25 Nisan 2012 tarihli 6297 sayılı

Kanun'u onaylayarak Eşyanın Sınır Denetimlerinin Uyumlaştırılması Uluslararası Konvansiyonu Ek 8'e taraf olmuştur.

75. Uluslararası karayolu taşımacılığının önündeki fiziksel olmayan engellerden biri, sürücülerin vize alırken karşılaştıkları gecikmelerdir. Bu sorun, KEİ bölgesindeki ulaşım hizmetlerinin entegrasyonu sürecinin tamamını olumsuz etkilemektedir. Bu bağlamda, sorunun çözümüne istinaden KEİ Bölgesinde Eşyanın Karayoluyla Naklinin Kolaylaştırılmasına Yönelik Mutabakat Anlaşması'nın, Vize Prosedürlerinin Profesyonel Sürücüler için Kolaylaştırılmasını öngören 6. Maddesine uygun olarak "KEİ'ye Üye Ülkelerin Kamyon Sürücülerine Uygulanan Vize Prosedürlerinin Kolaylaştırılması Anlaşması" taslağı hazırlanmıştır. Ancak Anlaşmayı yalnızca 4 ülke (Türkiye, Arnavutluk, Ermenistan, Moldova) imzalamıştır. Bu Anlaşmanın tüm üye devletler tarafından imzalanması, KEİ Bölgesinde ulaşımın gelişmesi açısından büyük faydalar sağlayacaktır.
76. Türkiye'de şu BSRH yolları hususunda karar verilmiştir: Bulgaristan sınırındaki Kapıkule'den başlayan E-80 Yolu ile Yunanistan sınırındaki İpsala'dan başlayan E-90 Yolu İstanbul'da kesişerek Merzifon'a, Samsun'a ve Merzifon'u E-95 ile geçerek buradan E-70 ile Trabzon ve Hopa'ya ulaşmakta, daha sonra Türkiye - Gürcistan sınırındaki Sarp-Batum'a bağlanmaktadır. BSRH'nin Türkiye'den geçen diğer kısmı; sırasıyla Hopa, Artvin ve Ardahan'dan Gürcistan sınırındaki Türkgözü-Vale'ye uzanmaktadır. Türkiyeden geçen, 1.985 Km uzunluğundaki ana BSRH eksenini, Akdeniz'e bağlanan "Gerede-Ankara-Aksaray-Pozantı-Mersin Yolu" ile Ege Denizi'ne bağlanan "İzmit-Bursa-Balıkesir-Manisa-İzmir-Çeşme Yolu"yla tamamlanmaktadır. İstanbul'u İzmit Körfezi Geçişi üzerinden Ege Denizi bağlantısı dahilinde İzmir'e bağlayacak olan 433 Km uzunluğundaki Gebze – Orhangazi – Bursa – Balıkesir - Manisa – İzmir (İzmit Körfezi Geçişi dahil) Otoyolu Projesi, Yap- İşlet – Devret modeliyle ihaleyle verilmiştir ve ilgili inşaat çalışmaları Ekim 2010'da başlamıştır.
77. Türkiye; Avrupa, Asya, Afrika, Kafkasya ve Rusya arasındaki ulaşım koridorlarının kavşak noktaları üzerinde iyi bir konuma sahiptir. Bu coğrafi avantaj, Türkiye'nin kombine taşımacılığı geliştirmesini ve 3 kıta arasındaki nakliyeler açısından bölgesel bir taşımacılık ve lojistik merkezi olmasını ve ülkenin bölgesel ulaşım ağındaki stratejik önemini sürdürmesini mümkün kılmaktadır. Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, sürdürülebilir taşımacılık zincirinin geliştirilmesi adına kombine taşımacılığın geliştirilmesine azami önem vermekte ve bu amaçla, doğrudan ve dolaylı altyapı yatırımları gerçekleştirmektedir.
78. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'yle Azerbaycan Cumhuriyeti Hükümeti arasında 13 Kasım 2013 tarihinde Uluslararası Kombine Yük Taşımacılığı Anlaşması imzalanmış ve tasdik edilmek üzere Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne taşınmıştır. Ayrıca, bölgedeki ülkelerle iki taraflı yük taşımacılığı anlaşmalarını tamamlamak üzere çalışmalar gerçekleştirilmektedir.
79. Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, kombine taşımacılığa katkı sağlayacak, İstanbul Boğazı Raylı Tünel Geçişi Projesi (MARMARAY), Kars - Bakü - Tiflis demiryolu hattı projesi ile Mersin, Filyos and Çandarlı Liman Projeleri gibi önemli altyapı yatırımları gerçekleştirmektedir.
80. Türk limanları ile Karadeniz limanları arasında gerçekleştirilen düzenli deniz taşımacılığı yolları, Zonguldak-Skadovsk, Zonguldak-Yevpatoria, Zonguldak-Odesa, Samsun-Novorossiysk, Samsun-Gelendzhik, Samsun-Tuapse, Trabzon-Tuapse, Trabzon-Gelendzhik, Pendik-Könstence, Haydarpaşa-Ilyichevsk limanları arasındaki Ro-Ro



hatlarını ve Samsun-Kavkaz ile Derince-Ilyichevsk limanları arasındaki Tren-Feribot hatlarını içermektedir.

## VIII. SONUÇLAR

81. Ulaşım, ekonomik faaliyetlerin iyi işlemesi açısından hayati öneme sahiptir ve toplumların toplumsal refah ve birliklerinin anahtarıdır. Ulaşım, kişilerin günlük hareketliliğini sağlar ve eşyanın üretimi ve dağıtımını bakımından can alıcıdır. Yeterli ulaşım altyapısı, ulaşım sistemlerinin temel ön koşuludur. Parlamentoların ve hükümetlerin ulaşımı kolaylaştırma gayesi doğrultusunda; yetersiz veya uygun olmayan ulaşım altyapıları, darboğazlar ve eksik bağlantıların yanı sıra bunların kaldırılması için gereken finansmanın bulunmaması gibi mevcut fiziksel bariyer veya engelleri ele almaları önemlidir. Bu sorunları çözmek, kolay bir görev değildir. İlgili hükümetlerin eyleme geçmelerini ayrıca uluslararası seviyede diğer hükümetlerle koordinasyon halinde olmalarını gerektirmektedir.
82. Ulaşım, KEİ ekonomisinde son derece önemli bir rol oynamaktadır. Karadeniz bölgesi; karayolu, demiryolu, deniz ve hava yolu sistemlerini geliştirme tecrübesine sahiptir. Birbirlerine iyi bağlanmış limanlara yakınlık, bir ekonomi için değerlidir ve karayolu ağlarındaki iyi bağlantılar, kişilerin ve eşyanın bir yerden diğerine verimli şekilde hareket etmesine izin vererek bölgesel ve ulusal ekonomik büyümeyi teşvik eder. Bu taşımacılık ağları, bölgeden diğer pazarlara yapılan eşya ihracatında, bölgeye yapılan eşya ithalatının yanı sıra transit taşımacılık açısından da kritiktir.
83. KEİ, başlıca bölgesel ulaşım projelerinin teşvik edilmesinde devasa ilerleme kaydetmiştir. KEİ, Karadeniz Çevre Otoyolunun Koordinasyonlu Biçimde Geliştirilmesi, Deniz Otoyollarının Geliştirilmesi ve Eşyanın Karayoluyla Naklinin Kolaylaştırılmasına Yönelik Anlaşmaların daha fazla uygulanmasında ve ulaşımın kurumsal kapasitesinin güçlendirilmesinde başarı göstermektedir.
84. KEİ ülkelerinin Uluslararası Yolcu ve Kargo Ulaşımı sisteminin gelişimindeki gayretleri; hukuki, vergiyle ilgili, teknik ve kurumsal çerçevelerin uyumlaştırılmasını içermelidir. Bu bağlamda, uluslararası mali kurumlarla işbirliği, şarttır ve uluslararası tecrübenin bu doğrultuda uygulanması, kullanışlı bir uygulamadır.
85. KEİ faaliyetleri aynı zamanda Güçlendirilmiş KEİ Ortaklığına Yönelik KEİ Ekonomi Gündeminin hedef ve amaçlarına ulaşılmasını da yer vermelidir. Bu çalışma, aynı zamanda tüm KEİ ve KEİ bağlı kuruluşlarının koordinasyonunun yanı sıra diğer uluslararası ulaşım örgütleri, Sektörel Diyalog Ortakları ve iş topluluklarıyla işbirliğini içermelidir.
86. Bunun karşılığında parlamentolar ve KEİPA; güçlü bir ekonominin inşa edilmesinde ve vatandaşlarının yaşam kalitesini iyileştirilmesinde temel teşkil eden modern ve verimli taşımacılığın ve ulaşım ile ilgili altyapının geliştirilmesi amacıyla başlıca otoyollara, kentsel ulaşım projelerine ve önemli sınır kesişimlerine yönelik altyapı yatırımlarını destekleyen programları teşvik etmek üzere mevcut hukuki mekanizmaların azami şekilde kullanılmasını sağlamalıdır.