

Doc.GA26/EC25/REP/05/tr

KEİPA GENEL KURULU YİRMİ ALTINCI OTURUMU

Ekonomi, Ticaret, Teknoloji ve Çevre İşleri Komisyonu

RAPOR*

“Karadeniz Bölgesi’nde ulaşım altyapısının geliştirilmesi“

Raportör: Sn. David Saganelidze, (Gürcistan)

** 23 Kasım 2005 tarihinde, Tirana’da Genel Kurul Yirmi Altıncı Oturumu’nda onaylanmıştır.*

I. GİRİŞ

1. 16-17 Mayıs tarihlerinde Donetsk'te toplanan Ekonomi, Ticaret, Teknoloji ve Çevre İşleri Komisyonu, 21-22 Eylül 2005 tarihlerinde Kişinev'de gerçekleştirilecek Yirmibeşinci Toplantı'nın gündemindeki ana maddenin "Karadeniz Bölgesi'nde Ulaşım Altyapısının Geliştirilmesi" olmasına karar vermiştir.

2. Ulaşım, bölgenin ekonomik kalkınmasında önemli bir rol oynayan ve KEİ üye ülkeleri arasındaki etkileşimi güçlendiren en önemli etkenlerden biridir. Karadeniz'in küresel ekonomideki artan rolü çerçevesinde, KEİ üye ülkelerin kendi kaynaklarını ve bireysel kapasitelerini kullanarak mevcut ulaşım bağlantılarını iyileştirmeleri ve yenilerini oluşturmaları gereklidir.

3. KEİPA, Karadeniz bölgesinde sürdürülebilir kalkınmayı sağlamak için ulaşımın hayati önemini göz önünde tutarak, KEİ'nin bu alanda gerçekleştirdiği çalışmalar ve projeler çerçevesinde, bölgede geniş çaplı altyapı ve ulaşım sisteminin kurumsal rehabilitasyonuna ve Avrupa Ağları ve Orta Asya ülkeleri ile gerekli bağlantıların geliştirilmesine çaba göstermektedir. KEİPA, ayrıca, KEİ'nin ulaşım altyapısını geliştirme girişimlerine destek verecek yasal çalışmalara da bağlılığını belirtmektedir.

4. KEİPA, faaliyetlerinde, bölgedeki ulaşım sektörüyle bağlantılı konulara sürekli olarak eğilmiştir. Asamble, 1996 yılında, "KEİ üye ülkeleri arasında ulaşım alanında işbirliği" konulu 13/1996 sayılı Rapor'u ve Tavsiye Kararı'nı onaylamıştır. Asamble 1998 yılında "Karadeniz Bölgesinde Ulaşım" konusunu müzakere ederek 29/1998 sayılı Rapor'u ve Tavsiye Kararı'nı kabul etmiştir. Ayrıca bu konu, 1998 yılında, Hukuki ve Siyasi İşler Komisyonu üyeleri tarafından tartışılmış ve "Karadeniz Bölgesindeki ulaşım sistemlerinin bütünleşme sürecinin hukuki ve siyasi boyutları" konulu 40/1999 sayılı Tavsiye Kararı, KEİPA tarafından onaylanmıştır.

5. Asamble, bu etkinliklerin yanı sıra, 24 Kasım 2004 tarihinde Antalya'da gerçekleştirilen 24ncü Genel Kurul toplantısında "İnsanların ve malların sınırlardan geçiş hareketlerinin kolaylaştırılması" konulu Rapor'u onaylamıştır. Asamble üyeleri, bu Raporda, ulaşım ağları arasındaki bağlantı ve bütünleşme süreciyle ilgili sorunlara ve ulaşımı ve sınırlar arası geçiş mevzuatını geliştirme ve uyumlaştırma konularına değinmiştir.

6. Rapor, çeşitli internet kaynaklı bilgilere, ulaşım sektöründeki teşkilatların belgelerine, ve KEİ ile Avrupa Birliği başta olmak üzere diğer uluslararası örgütlerin resmi yayınlara dayanmaktadır.

II. KEİ STRATEJİLERİ

7. Ulaşım alanında işbirliği, KEİ'nin kuruluşundan itibaren ekonomik ve ticari bağlantıları önemli oranda geliştirecek ve destekleyecek öncelikli bir konu olarak algılanmıştır. "KEİ'nin Geleceğin Ekonomik Gündemi"nde, ulaşım alanında bölgesel işbirliğinin güçlendirilmesi ve Karadeniz bölgesindeki ticaret akışını kolaylaştıracak bölgesel altyapı ağlarının gerçekleştirilmesi amacıyla, etkin bir bölgesel ulaşım sisteminin kurulmasının zorunluluğu belirtilmektedir.

8. “KEİ’nin Geleceğin Ekonomik Gündemi”ne göre üye ülkelerin ulaşım konusundaki işbirliğinin başlıca unsurları aşağıda belirtilmiştir:

- KEİ bölgesinde uluslararası altyapının geliştirilmesine yönelik öncelikli projelerin uygulanması için somut tedbirler almak ;
- modern ulaşım altyapısının inşaatı ve işletilmesi için özel sektörün katılımını kolaylaştıracak müsait yatırım koşullarını geliştirmek;
- ulaşım ve sınırlardan geçiş hareketleri alanındaki mevzuatı geliştirmek ve uyumlaştırmak;
- çeşitli ulaşım türlerinin işletilmesi ve etkileşimi konusundaki çalışmaların koordinasyonunu gerçekleştirmek ;
- ulaşımda emniyeti ve kargo güvenliğini sağlamak ;
- kargo taşımacılığını ve hızlı teslimatı destekleyecek yeni teknolojileri geliştirmek.

9. Ulaşım altyapısının geliştirilmesi konusunun görüşüldüğü çeşitli KEİ Bakanlar Toplantıları: KEİ ve Merkezi Avrupa Girişimi (CEİ) ülkeleri Ulaşım Bakanları Konferansı (Sofya, 1996), TRACECA-KEİ Ulaşım Konferansı (Tiflis, 1997), Karadeniz Bölgesi Ulaştırma Bakanları Konferansları (Kiev, 1997 ve 2002) ve konuyla ilgili diğer uluslararası konferans ve toplantılar. Bu toplantıların sonucunda, KEİ ülkeleri, diğer Avrupa ülkelerine ortak öneriler sunmuştur.

10. Üye Ülkeler, 30 Mart 2001 tarihinde Soçi’de (Rusya) kabul edilen Ulaştırma Bakanları Ortak Deklarasyonu, KEİ Şartı’nın yürürlüğe girmesi ve KEİ’nin tam yetkili bir bölgesel organizasyona dönüşmesiyle, ulaşım alanındaki işbirliğini güçlendirmek ve KEİ bölgesinin ihtiyaçlarına cevap verecek seviyeye yükseltmek için önemli bir vasıtaya kavuşmuştur. Bakanlar, ayrıca, sürdürülebilir ulaşım sistemlerini, KEİ üye ülkelerindeki farklı ulaşım türlerini içeren ağları kapsayacak şekilde geliştirecek tedbirleri alma, bölgesel farklılıkları azaltmaya yardımcı olma ve KEİ bölgesi ulaşım altyapısının Avrupa ve Asya ulaşım altyapılarıyla bağlantılarını kurma alanında ortak çabaların gerekliliğine değinmiştir.

11. Soçi konferansında kabul edilen KEİ Üye Ülkeleri (beş yıllık) Ulaşım Eylem Planı, ulusal ulaşım programları ile Pan-Avrupa ulaşım koridorları geliştirme planlarını bir araya getirecek olan etkin bölgesel ulaşım sisteminin oluşturulması için KEİ üye ülkeleri arasındaki işbirliğinin ana hatlarını saptamaktadır.

12. KEİ Ulaşım Çalışma Grubu’nun, KEİ Ulaşım Eylem Planı’na uygun şekilde hazırladığı KEİ bölgesinde “Malların Karayollarında Taşınmasının Kolaylaştırılması” konulu Mutabakat Zaptı, 6 Mart 2002 tarihinde Kiev’de sekiz üye ülke tarafından imzalanmıştır. Bu Mutabakat Zaptı, bölgedeki uluslararası karayollarında malların sınırlardan geçme işlemlerindeki uygulamaların, belgelerin ve mevzuatın basitleştirilmesi ve uyumlaştırılması alanında KEİ üye ülkeleri hükümetleri arasında işbirliğini geliştirmeyi amaçlamaktadır.

13. Karadeniz ve Hazar Denizi Bölgesinde Ulaşım İşbirliği konulu Baku Deklarasyonu (3 Ekim 2003), konferansa katılanların mutabakata vardığı konuları belirtmektedir: 25 Haziran 1997 tarihli Helsinki Deklarasyonu tarafından belirlenen ulaşım işbirliği ilkelerine uyulması; ulaşım sorumlularının yetkileri çerçevesinde sınırlardan geçme işlemlerinin kolaylaştırılmasına ve uyumlaştırılmasına destek verilmesi; bölgede müsait çalışma ve yatırım ortamlarının gerçekleştirilmesinin önündeki idari engelleri ortadan kaldırmaya

yardımcı olmak; ulaşım altyapı ve hizmetlerini geliştirmek ve işletme alanlarında özel yatırımcıları cezbetmek için (PPP) Kamu-Özel Ortaklığı ve (BOT) (Yap-İşlet-Devret) programlarının teşvik edilmesi; Avrupa ve Asya arasında turizmi geliştirmek amacıyla yolcu ulaşımının geliştirilmesi; ulaşım süreçlerini kolaylaştıracak elektronik veri tabanını geliştirmeye yardımcı olunması; ulaşımın emniyet ve güvenliğinin sağlanmasına destek verilmesi.

14. 28 Ocak 2005 tarihinde, Selanik'te, KEİ üye ülkeleri Ulaştırma Bakanları toplantısında kabul edilen "Karadeniz Ulaşım Ağı'nın, Avrasya Ulaşım Bağlantıları Çerçevesinde Trans-Avrupa Ulaşım Ağı ile Bağlanması Konulu Ortak Bildiri" KEİ'nin bu alandaki stratejisini saptamaktadır. Bu bildiri özellikle Trans-Avrupa ulaşım ağı ile Karadeniz ulaşım ağının altyapısını birleştiren eksenlerin gelişme yönlerini tesbit etmektedir.

15. KEİ'nin eğildiği önemli konular arasında, Karadeniz'de kıyısı olan KEİ ülkeleri ile Pan-Avrupa ve TRACECA (Avrupa-Kafkaslar-Asya) koridorları üzerinde yer alan KEİ ülkelerinin karayollarının, demiryollarının ve limanlarının bağlantılarını içeren *KEİ Ulaşım Halkası Koridoru*'nun geliştirilmesi yer almaktadır. Önemli girişimlerden biri, Karadeniz'de seyreden gemileri Ortak Uyduyla İzleme Siteminin geliştirilmesidir. Bu sistem denizdeki gemilerin yerlerini saptamayı ve denizde kurtarma ve tahliye koordinasyon merkezlerine ve ilgili devlet dairelerine günde 24 saat bilgi sağlamayı amaçlamaktadır.

16. KEİ, bölgedeki diğer girişimler ve programlarla işbirliğine önem vermektedir. (PETRA) Karadeniz Pan-Avrupa Ulaşım Alanları, (SECI) Güney Avrupa İşbirliği Girişimi ve (TRACECA)Avrupa –Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru gibi bazı bölgesel girişimlerin KEİ çerçevesinin dışında gelişmesine rağmen, bu girişimler, KEİ üye ülkelerinin Avrupa-Asya ulaşım ağına katılımı konusundaki ortak çabalarının ayrılmaz bir bölümüdür. Kiev'de gerçekleştirilen İkinci Karadeniz Ulaşım Konferansı, uluslararası ulaşım işletmesinin iyileştirilmesi için ortak çabalarda koordinasyonun gereğini özellikle vurgulamıştır.

17. Ulaşım süreçlerinde bölgedeki kamu dışı ulaşım kuruluşlarına önemli bir görev düşmektedir. (BRASS) Karadeniz Bölgesel Tersaneciler Derneği, (BINSAs) Karadeniz Uluslararası Armatörler Derneği, (BASPA) Karadeniz ve Azak Denizi Limanları Derneği ve (BSEC-URTA) KEİ Bölgesi Karayolları Ulaşım Derneği arasında sektörel diyalog ve ortaklık, olumlu karşılanmıştır. BRASS ve BİNSAs, KEİ bölgesinde gemi inşaatı, gemi tamiri ve deniz taşımacılığı konularına eğilmiş, BASPA bölgede çeşitli ulaşım türlerinin kullanılması konusunda çok taraflı bir anlaşmanın hazırlanmasını önermiş, BSEC-URTA, Profesyonel Sürücüler için Vize konulu KEİ projesinin başlatılması konusunda bir öneri sunmuştur.

18. KEİ Ulaşım Çalışma Grubu, Pan-Avrupa ulaşım ağının yanı sıra, Avrupa, Kafkaslar ve Orta Asya'yı yeni bir ulaşım vizyonunda birbirine bağlayacak uzun vadeli bir Trans-Avrasya ulaşım sisteminin oluşturulması konusuna da eğilmiştir.

IV. AVRUPA BİRLİĞİ'NİN BÖLGEDEKİ ULAŞIM POLİTİKASI

19. Avrupa Birliği'nin ulaşım politikasının temeli Girit ve Helsinki Pan-Avrupa ulaşım konferanslarında tesbit edilen Taşıma Koridoru ve Alanları kavramına dayanmaktadır. Tanımlanmış olan on adet çok-yönlü taşıma koridoru ve dört PETRA (Tüm Avrupa Ulaşım Alanları), uluslararası finans kurumları tarafından önemli bir yatırım odağı olarak algılanmaktadır. Uluslar ötesi bir niteliğe sahip olan bu taşıma koridorları ve alanları, Karadeniz ulaşım entegrasyonunda önemli bir rol oynamakta ve bölgeler arasında bir altyapı bağlantısı olmanın yanı sıra, farklı ekonomiler ve toplumları bir araya getiren kurumsal çerçeveler oluşturmaktadır.

20. Avrupa Parlamentosu, 1996 yılında (2004 yılında tekrar gözden geçirilmiş olan) Trans-Avrupa Taşımacılık Ağı'nın (TEN-T) geliştirilmesi için bir Kılavuz hazırlamıştır. Bu Kılavuz'da ana Trans-Avrupa ekseninde yer alan öncelikli 30 proje yer almaktadır. Bu belgenin kabul edilmesi AB'nin genişlemesi çerçevesinde önemli bir faktör oluşturmaktadır. Kılavuz, AB ile komşularının ulaşım sektöründe bütünleşmesini amaçlamaktadır.

21. Yüksek Seviyeli Grup, TEN-T ile komşu ülkeler arasında daha iyi bağlantı kurma görevini üstlenen bir kuruluştur. Grubun amacı, Avrupa Komisyonu'na, ana Trans-Avrupa eksenleri ve AB'nin komşu ülkelerle bağlantıları konusunda kısıtlı sayıda öncelikli eksenlerle ilgili öneriler sunmaktır. Grup, bu öncelikli eksenlerin tanımlanmasından sonra, AB ile komşu bölgeler için çok önemli olan deniz yollarını da içeren bir dizi proje önerecektir. Grup, altyapı projelerinin yanı sıra, bu eksenlerde ulaşım hareketlerini kolaylaştıracak ve "yatay tedbirler" olarak adlandırılan çeşitli etkinliklerle ilgili bir dizi tavsiyede bulunacaktır. Bu tedbirler, demiryolları sistemlerinin birbiriyle bağlantıları, sınır geçme formaliteleri, ulaşımın emniyet ve güvenliği gibi konuları içermektedir.

22. Karadeniz, Avrupa Birliği için ulaşım ve iletişim açısından gitgide önem kazanmakta olup, gelecekte bu eğilimin kesinlikle artması beklenmektedir. Karadeniz stratejik konumundan dolayı, Avrupa ile Asya arasında bağlantı sağlamakta ve dünya ticaretinde önemli bir rol oynamaktadır. Karadeniz'in konumu dört Pan-Avrupa koridorunun sağladığı erişimden dolayı da avantajlıdır:

- Gelecekteki Trans-Avrupa Ulaşım Ağı'nın belkemiği olarak görülen Koridor IV, 3285 km karayolu ve demiryolundan oluşmaktadır. Almanya'dan Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Macaristan Avusturya ve Bulgaristan'dan geçerek Romanya, Yunanistan ve Türkiye'ye ulaşan bu koridor en önemli Doğu-Batı koridorlarından biridir.
- Koridor VII, Tuna Nehri, 11 ülkeyi kat'etmektedir ve bu nehiryolunu Karadeniz limanlarıyla bağlantılı olarak kullanmanın sinerjik etkileri önemli olabilir.
- Koridor VIII, Karadeniz ile Adriyatik denizi arasında önemli bir bağlantıdır. Bu koridorun gelişmesi, ilgili ülkelerin ekonomik kalkınmasına ve sosyal ve siyasi avantajlar sağlanmasına yol açan önemli bir etken olabilir. Koridorun gelişmesi Karadeniz'in iki önemli limanı olan Burgaz ve Varna'nın gelişmesine bağlıdır. Koridorun ve limanların paralel olarak gelişmesinin uluslararası Doğu-Batı trafiği üzerinde önemli etkileri olacaktır.
- Koridor IX, Pan-Avrupa Ulaşım Koridorlarının en uzununu olup Finlandiya (Helsinki)den Bulgaristan ve Yunanistan'a doğru giderken, bir kolla da Odessa (Ukrayna)'ya bağlanır. Bu tarihi Avrupa koridoru, kuzey-güney doğrultusunda, Akdeniz ve Karadeniz havzalarına hizmet veren yüksek kargo hacmine sahiptir.

23. PETRA, Karadeniz kıyısındaki ülkelerin birbiriyle bağlantısını sağlar. Ayrıca Orta ve Doğu Avrupa ülkelerine Pan-Avrupa Taşımacılık Koridoru, Kafkasya berzahu, TRACECA ile Orta Asya ve Akdeniz Pan-Avrupa Ulaşım alanı ile bağlantı sağlamaktadır. Karadeniz PETRA ile ilgili mutabakat zaptı Helsinki Konferansında imzalanmıştır. PETRA uluslararası yolcu ve mal taşımacılığını, entegre karma ulaşım ağı ile sağlamayı amaçlamaktadır.

24. Avrupa Birliğinde bölgesel ulaşım politikasını geliştirmekten sorumlu kurum Karadeniz PETRA Yönetim Kuruludur (SC BS PETRA). SC BS PETRA Avrupa-Asya, Batı-Doğu, ulaşım yollarını geliştirmeğe odaklanmıştır.

25. SC BS PETRA'nın yanı sıra Karadeniz bölgesi ağını geliştirmekle görevli iki uzman komite vardır: Koridor IX Güney Bölüm Yönetim Alt Komitesi (SSC) ve Koridor VII Komitesi. SSC'nin faaliyetleri Kuzey-Doğu/Güney-Batı yönünde Ukrayna'da Lyubashevka ve Rozdilna kentlerinden Yunanistan'da Dedeağaç'a uzanan Trans-Balkan yollarının geliştirilmesine odaklanmaktadır. Bu yolun hedeflerinden biri ekonomik açıdan kârlı Rus ve Ukrayna kargolarını cezbetmek, Karadeniz havzasındaki liman hizmetleri arasında rekabeti arttırmak ve navlun maliyetlerini azaltmaktır.

26. Koridor VII SC 'nin amacı Tuna Nehri trafiğini geliştirme konusunda ortak politikalar oluşturmaktır. Bu ulaşım yolunun önemi Romanya'daki Constantza limanının kısa sürede Karadeniz'in en büyük limanı olmasından ve Avrupa'nın 15nci en önemli ve yoğun limanları arasına girmesinden kaynaklanmaktadır. 2001 yılında limanın kargo cirosu, 28 milyon ton kuru yük olmak üzere, toplam 42 milyon tona ulaşmıştır. SC'nin önündeki en zorlu görev Tuna nehrinin Karadeniz'e aktığı kuzey çıkışında Koridor VII'nin Ukrayna bölümünü canlandırmaktır.

27. Kafkaslar, Karadeniz ve Hazar Denizi limanları, Avrupa ile Orta Asya arasındaki taşımacılığı sağlayan ve küresel ekonominin gelişmesine katkıda bulunan merkezlerdir. A.B. küresel transit yollarının bu bölümlerindeki transit taşımacılığın gelişmesi için bağış ve krediler sağlamaktadır.

28. TRACECA Programı 1993 Mayıs ayında Brüksel'deki konferansta geliştirilmiştir. Bu konferansa beş Orta Asya ülkesi ve 3 Kafkas Cumhuriyetinden oluşan sekiz TRACECA ülkesinin ticaret ve ulaştırma bakanları katılmıştır. Konferansta, Avrupa'dan Karadeniz, Kafkaslar, Hazar Denizi ve Orta Asya'ya uzanan batı-doğu ekseninde bir ulaşım koridoru geliştirmek amacıyla Avrupa Birliği destekli bir teknik yardım programının uygulanması kararlaştırılmıştır.

29. TRACECA programı, bugüne kadar, 38 teknik yardım projesini (57,705,000 EURO) ve 14 altyapı onarım yatırım projesini (52,300,000 EURO) finanse etmiştir. 1993 yılındaki kuruluşundan bu güne kadar yüksek dereceli memurların, sektörel uzmanların ve çeşitli uluslararası finans kurumlarının katılımıyla üç önemli konferans düzenlenmiştir. Bunlar "TRACECA-KEİ Konferansı" (Tiflis, 8-9 Nisan 1997), "TRACECA Tarihi İpek Yolunun Restorasyonu" Konferansı (Baku, 8 Eylül 1998) ve "1inci Hükümetlerarası Avrupa-Kafkaslar-Asya Ulaşım Komisyonu Konferansı" (Tiflis, 10 Mart 2000).

30. AB özel yatırımcıları Kafkasya ve Orta Asya ulaşım şirketleri ile işbirliği yapmaktadır. AB, Güney Halkası Hava Yolları Projesi ve Petrol ve Doğal gaz boru hattı projesi

(INOGATE) gibi projelerde, bölgesel işbirliğine ve ekonomik sürdürülebilirliğe destek vermektedir. Bu program, boru hattı sistemlerinin bölgesel bütünleşmesini ve petrol ve doğal gazın genişletilmiş Karadeniz bölgesinden Avrupa pazarlarına taşınmasını kolaylaştırmayı amaçlamaktadır.

31. TRACECA koridorlarıyla birlikte başlatılan diğer bir büyük demiryolu projesi Kars-Akhalkalaki-Tiflis-Baku demiryolu koridorudur. Bu proje Türkiye'deki Kars kenti ile Gürcistan'daki Akhalkalaki kenti arasında 98 km.lik bir demiryolu inşaatı sayesinde Asya ile Avrupa arasındaki kargonun İstanbul ve Çanakkale boğazlarından geçmeden taşınmasını sağlayacaktır. Bu projenin uygulanması, ilk yıllarda, özellikle petrol olmak üzere, üç milyon ton kargonun taşınmasına olanak sağlayacaktır. Gelecek yıllarda bu miktarın yılda beş ila sekiz milyon tona ulaşması beklenmektedir. Petrol, şu anda, Kazakistan ve Ermenistan'dan Gürcistan'ın Karadeniz Limanlarına, Azerbaycan'dan geçerek taşınmaktadır.

32. Aşağıdaki yatırım projeleri TRACECA çerçevesinde uygulanmıştır:

Kafkas demiryollarının rehabilitasyonu. Gürcistan'daki demir yollarının tamiri, Ermenistan'daki lokomotif ve vagon atölyelerinin yenilenmesi ve onarımı ve Poyle, Azerbaycan'da, 213 m.lik demiryolu köprüsünün yenilenmesi.

Kırmızı Köprü'nün onarımı ve TRACECA Köprüsü'nün inşaatı (Gürcistan-Azerbaycan sınırı). Gürcistan-Azerbaycan sınırındaki yol köprüleri ve gümrük tesisleri; Azerbaycan'daki Tauz demiryolu köprüsündeki rayların çift hatta çıkarılması.

Karadeniz'de tren-feribot bağlantısı kurulması

1. Gürcistan, Poti'de tren-feribot rampası inşaatı ;
2. Ilyichevsk, Ukrayna'da mevcut tren-feribot rampasının onarımı;
3. Poti ve Ilyichevsk limanlarında bilgisayar ve iletişim donanımı alımı;

Baku (Azerbaycan), Poti (Gürcistan) ve Ilyichevsk (Ukrayna) limanları için Kargo ve Konteyner Handling Donanımı. Ülke içinde ve limanlarda konteyner terminalleri donanımı alımı.

Vagon Temizleme Kazanları, Baku (Azerbaycan). Balajari vagon yıkama tesisine iki adet vagon temizleme kazanı alımı.

Çok yönlü Terminal Donanımı. Karmir Belur (Ermenistan) konteyner terminaline kargo ve konteyner handling donanımı alımı.

Ermenistan, Azerbaycan ve Gürcistan Demiryollarına iletişim ve sinyalizasyon amaçlı Optik Kablo Sistemi temini. Gürcistan'ın Karadeniz limanları ile Baku ve Erivan bağlantısını sağlayan iletim ağının alımı ve tesisi.

III. KEİ ÜYE ÜLKELERİNDE ULAŞIM ALTYAPISI

33. *Arnavutluk*. Son yıllarda Arnavutluk hükümeti Batı-Doğu ve Kuzey-Güney doğrultularında karayolları yapımına yatırım yapmıştır. Arnavutluk, ekonomik kalkınmayı sağlamak ve iç ve dış yatırımları geliştirmek için daha modern bir ulaşım sisteminin gerekliliğine inanmaktadır. Birinci öncelik, Doğu-Batı Trans-Avrupa Ulaşım ağı çerçevesinde Adriyatik Denizi ile Karadeniz'i birbirine bağlayan karayollarına,

demiryollarına ve boru hattına (Koridor VIII) yatırımların yapılmasındadır. Arnavutluk Hükümeti ayrıca Kuzey-Güney demiryollarında da kısıtlı iyileştirmeler gerçekleştirmiştir. Devletin stratejisi aşağıdaki amaçları gütmektedir: a) etkin bir ulaşım sistemi için modern bir altyapı ağı oluşturmak; b) ulaşım operasyonlarında maliyetin geri alınmasını hızlandırarak devlet bütçesindeki yükü azaltmak; c) ekonomik etkinlik, yol güvenliği ve çevre korumasını sağlamak amacıyla ulaşım operasyonlarını daha verimli duruma getirmek; d) özel sektörle işbirliğini geliştirmek ve İstikrar Paktının uygulanmasını sağlamak. Hükümetin bu stratejik hedeflere varmak için öngördüğü tedbirler: i) yönetimde reform ; ii) kara ulaşım sistemini iyileştirmek; iii) deniz ulaşım sistemini geliştirmek; iv) demiryolları ulaşım sistemini geliştirmek; v) sivil havacılık ulaşım sistemini geliştirmek.

34. *Ermenistan*, ulaşım politikasını aşağıdaki konulara odaklanarak gerçekleştirmektedir: bilgi, ulaşım ve lojistik altyapılarının ana iletişim sistemiyle bütünleşmesi. Ermenistan Hükümeti, Dünya Bankası ve EBRD desteğiyle, Gürcistan ve İran'la bağlantı sağlayan yolların ana hatlarının rehabilitasyonu programını başlatmıştır. Aynı anda bu yolların güvenliği konusunda ulusal bir program da uygulanmaktadır. Bu proje Gürcistan'daki Batum limanı ile bağlantı sağlayan Erivan-Gyumri-Hepoti kuzey karayolunu kapsamaktadır. Bu yol Karadeniz ile Basra Körfezi arasında, karayolu ulaşım olanağını sağlamaktadır. Demiryolu ulaşımı sahasında bir büyük proje de TRACECA projesinin bir alt kolu olarak Kars-Gümrü-Tiflis-Bakü demiryolu KEİ'ye üye 4 ülkenin topraklarından geçmektedir. Projenin açılışı bölgenin tüm ülkelerinin ekonomik bütünleşmesi ve sürdürülebilir kalkınmasını kolaylaştıracaktır. Şunu özellikle kayd etmek lazım ki, bu projenin uygulanması yeni bir sermaye yatırımları gerektirmemektedir. Karma ulaşım için demiryollarının inşa edilmesi ve geliştirilmesi ve sınırlar arası gümrük muamelelerinin uyumlaştırılması, hükümet politikalarında yer alan diğer bir öncelikli konudur.

35. *Azerbaycan*, TRACECA (Avrupa –Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru) ve Kuzey-Güney ulaşım koridorunda yer almaktadır. Ulaştırma Bakanlığı, ulaşım altyapısının geliştirilmesi ve karayolları ağının geliştirilmesi ve yeniden inşa edilmesini içeren iki program oluşturmuştur. Uluslararası Kuzey-Güney koridoruna katılım, Azerbaycan'a Basra Körfezi ve Hint Okyanusunda yer alan ülkelerle yeni işbirliği fırsatları yaratacaktır. Karayolları taşımacılığında uluslararası trafiğin kullandığı otoyollar Baku-Alyat-Ganja-Kazak-Gürcistan sınırı (TRACECA koridorunun 503 km.lik Azeri bölümü) ile Rus sınırı-Baku-Astara-Iran sınırıdır (521 km.lik Kuzey-Güney koridoru). Diğer geniş kapsamlı projeler arasında Baku uluslararası hava limanında bu sene tamamlanan kargo terminali inşaatı, Ganja kentinde havalimanı inşaatı ve Baku'da uluslararası otobüs terminali inşaatı yer almaktadır. Azerbaycan'ın ulaşım projeleri, İslam Kalkınma Bankası, Dünya Bankası, EBRD gibi çeşitli uluslararası finans kuruluşları tarafından desteklenmektedir.

36. *Bulgaristan*, ulaşım altyapısını AB önerilerine uygun şekilde uyumlaştırmaktadır. Kara ve demiryolu en önemli iki ulaşım yoludur. Hava ulaşımında Bulgar Hava yollarını özelleştirme stratejisi de geliştirilmektedir. Bu özelleştirme devletin işlettiği Varna ve Burgaz limanlarını da içermektedir. 2001 yılında başlatılan liman faaliyetlerini serbestleştirilme projesi, özel şirketleri ve yatırımları cezbetmeğe yöneliktir. Denizleri, iç su yollarını ve limanları kapsayan özel bir yasa içeren Bulgar mevzuatı, limanlarda şubeleri olan yeni, ulusal, kamu işletmelerinin kurulmasını öngörmektedir. Bu mevzuata göre limanlar ve terminallerin kiralanması ve özel şirketlerin limanlarda çalışmaları mümkün olmaktadır.

- *Burgaz Limanı* kargo cirosu ve güney Balkanlar sanayi merkezlerine olan hizmeti açısından Bulgaristan'ın en önemli limanı ve Eski Yugoslavya Makedonya Cumhuriyeti, Sırbistan-Karadağ ve Orta Avrupa ülkelerinden gelen ve bu ülkelere giden transit kargoların uğrak limanıdır. Liman, İtalya, Arnavutluk ve Eski Yugoslavya Makedonya Cumhuriyeti ile Orta Asya ülkelerini bağlayan Pan-Avrupa ulaşım Koridoruyla bağlantılıdır. Limanın 2015 yılına kadar uzanan Genel Gelişme Planı, dört uzmanlaşmış terminale hizmet veren yeni rıhtımların inşaatını da öngörmektedir. Bu plan ayrıca bir genel ve sıvı kargo terminali ile bir ro-ro ve feribot terminali inşaatını da içermektedir.

- *Varna limanı* üç bölümden oluşmaktadır: Varna Limanı ticari kuruluşu tarafından işletilen Doğu Varna (eski liman), Batı Varna ve Balchik. Limanın Genel Gelişme Planına göre, Doğu Varna bölümünde bir kimyasal madde terminali inşa edilmiştir. Plan, Doğu Varna'da bir çimento ve cüruf terminali ve Varna gölünün kuzey kıyısında yeni bir tahıl terminali inşaatını da içermektedir. Aynı alanda gerçekleştirilecek olan ro-ro terminali inşaatının ilk aşamasında yılda 40.000 kamyon kapasiteli bir rıhtım yapılması da öngörülmektedir.

37. *Gürcistan*, stratejik jeopolitik konumu sayesinde, Avrupa ile Asya'yı (Doğu-Batı), Rusya ile Ermenistan'ı, Türkiye ile İran'ı (Kuzey-Güney) birbirine bağlamaktadır. Gürcistan, özellikle, siyasi açıdan daha istikrarlı olan Doğu-Batı koridoruna odaklanarak, kendisini uluslararası transit bir koridor olarak geliştirmektedir. Ulusal ulaşım stratejisinin iki ana hattı, Doğu-Batı Enerji Koridoru (Baku-Supsa ve Baku-Tiflis-Ceyhan boru hatları) ile karayolu, demiryolu ve limanlardan oluşan TRACECA (Avrupa –Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru) dır. Gürcistan'ı kat'eden 1,583 km. uzunluğundaki elektrikli demir yolları, Azerbaycan'da Baku'dan Tiflis, Samtredia, Batum, Poti limanlarıyla, Suhumi yoluyla da Rusya'yla bağlantı sağlamaktadır. Gürcistan hükümetinin Ulaşım Politikası, ulaşım sektöründe sürdürülebilir kalkınma koşullarını geliştirmek, uluslararası ulaşım sistemiyle bütünleşmek ve yolcuların ve malların güvenli ulaşımını sağlamak olarak tanımlanmaktadır.

38. *Yunanistan'ın* ulaşım stratejisi, ulaşım politikası çerçevesinde gerçekleşmektedir. Bu alanda Brüksel'de, 2004 yılında, Avrupa ağları konusunda önemli kararlar alınmıştır. Kabul edilen öncelikli 3 proje Yunanistan ulaşım altyapısının gelişmesiyle doğrudan bağlantılıdır. Batı Demiryolu Ekseni, Selanik-Sofya-Kalafat karayolu ve demiryolu hattı ve İon denizi-Adriyatik-Kıbrıs-Ege denizyoludur. Yunanistan için çok önemli bir proje olan Batı Demiryolu Ekseni, ülkeyi yatay olarak Avrupa'nın diğer ülkelerine ve doğudaki ülkelere bağlayacaktır. İon denizi -Adriyatik-Kıbrıs-Ege hattı Yunanistan'ı İtalya ve Kıbrıs'a bağlayacaktır. Avrupa Birliği'nin bu projeyi kabul etmesi, karma ulaşım altyapısının finansmanını ve Yunan limanları olan Igoumenitsa, Astakos ve Patras'ın transit bağlantı noktaları olmasını sağlayacaktır. Ayrıca, Selanik- Sofya- Kalafat kara ve demiryollarının iyileştirilmesi Yunanistan'da yolcu ve kargo taşımacılığına önemli olanaklar yaratacaktır.

39. Romanya'nın Avrupa Birliğine katılmasıyla *Moldova* , AB ile Doğu Avrupa ülkeleri arasında yer alan önemli bir ülke olacaktır. IXcu Pan-Avrupa Koridoru (Moskova– Kiev-Bükreş) başkent Kişinev'den geçerek Moldova'yı Doğu'dan Batı'ya kat'edecektir. Tarım ve tarım ürünleri sanayisine dayanan Moldova ekonomisi, çiftçilerin pazarlara ulaşabilmesini sağlayacak güvenli ve etkin bir ulaşım sistemine ve sağlam bir altyapıya ihtiyaç duymaktadır. Karayolları ve demiryolları ülkede en fazla kullanılan ulaşım yöntemleridir. Malların %70'inden fazlasının taşındığı karayolları, ulusal ekonominin can

damarlarından birini oluşturmaktadır. Belli başlı uluslararası karayolları Cernovtsy-Balti-Kişinev ve Yaş-Sculeni-Balti-Soroca'dır. Ülke sivil havacılıkta da büyük ilerleme kaydetmiştir. Hava limanları artık yasal olarak kısmen özelleştirilen ulusal havayollarından bağımsızdır. Kişinev havalimanı terminali EBRD desteğiyle yenilenmiştir. Son üç yıl içinde toplam yolcu sayısında % 12 artış kaydedilmiştir. Azerbaycan'ın "AzPetrol Moldova" Şirketi'nin, Şubat 2005'te, güney Moldova'da Tuna Nehri üzerinde yer alan tamamlanmamış Giurgiulesti Petrol Terminalini satın almasıyla önemli bir proje gerçekleştirilmiştir. Planlar yedi yıl içinde tamamlanacak bir deniz/nehir limanı ve bir petrol rafinerisinin inşaatını da içermektedir.

40. *Romanya* Avrupa'nın uluslararası ekonomik alış verişinde yer alan önemli kesişme noktalarından biridir. Ulaşım altyapısının, kurumsal güçlendirme, yatırımlar ve rehabilitasyon politikası ile iyileştirilmesi hükümet stratejisi çerçevesinde yer almaktadır. Ulusal altyapı Avrupa Birliği standartlarına göre geliştirilmektedir. Romanya, 2000-2005 yıllarında, özellikle karayolları alanında, ulaşım sektöründe özelleştirme ve mevzuatın uyumlaştırılması konularında ilerleme kaydetmiş, nehir, göl ve deniz taşımacılığında sorumlu kurumların yeni baştan organizasyonunu gerçekleştirerek verimliliklerini artırma çalışmalarını başlatmıştır. Romanya, Trans-Avrupa Ulaşım Ağları konusunda uzun vadeli bir rehabilitasyon planı uygulamaktadır. Bu plan, karayolları ve demiryolları altyapısını geliştirmek için gereken önemli yatırımların gerçekleştirilmesi için idari kapasitenin düzenlenmesine özellikle önem vermektedir.

41. *Rusya'nın* 2003 yılında Devlet Konseyi tarafından kabul edilen Ulaşım Stratejisi, ülkedeki sosyo-ekonomik farklılıkların ulaşım sisteminin çalışmasını etkilediği temeline dayanmaktadır. Bu farklılıkların göz önünde tutulması ulaşım altyapısının geliştirilmesi ve ulusal güvenlik için gereklidir. Stratejiye göre, ulaşım yönetiminin geliştirilmesi, federal bölgelerde (okruglar) farklı ulaşım projelerinin oluşturulması ve altyapı projelerinin koordinasyonu gereklidir. Stratejide saptandığı üzere, ülkenin güneyi (idari olarak Güney Federal okruğu) Karadeniz Ekonomik İşbirliği'nin bir parçasıdır ve ulaşım altyapısı Rusya'da bölgeler arası mal ticareti piyasasının geliştirilmesiyle bağlantılıdır. Bu sebepten dolayı Kuzey Kafkas bölgesine ve hava ulaşımının teknik rehabilitasyonuna ve gelişmesine özel önem verilmektedir. Kuzeydeki (Sibirya Federal okruğu) ve Doğudaki yollar (Uzakdoğu Federal okruğu) Trans-Sibirya ve Kuzey Denizi yollarının bu bölgeden geçmesinden dolayı gereksinimlere cevap vermektedir. Öncelikli projeler yol inşaatıyla ilgilidir. Karayolları taşımacılığında hükümetin amacı ana hatlardan oluşan ağı oluşturmaktır. Uzak-doğu bölgesi denize açıldığından, Asya-Pasifik bölgesindeki ülkelerle bağlantı kurmak amacıyla deniz taşımacılığı geliştirilmektedir. Devlet stratejisinin diğer önemli bir unsuru da Kuzey-Güney uluslararası ulaşım koridorudur. Rusya 2001 yılında İran ve Hindistan hükümetleriyle bu koridorun oluşturulması konusunda bir anlaşma imzalamıştır. Bu anlaşmalara başka ülkeler de katılmaktadır.

42. *Sırbistan ve Karadağ*'da ulaşım sektöründeki reformlar dört alana odaklanmaktadır: a) ulaşım altyapısında bakım ve rehabilitasyon kaynaklarını artırma; b) kurumsal reformlar ve yapılanma; c) yasal ve düzenleyici mevzuatın geliştirilmesi; d) özel sektörün gelişmesi ve katılımı. Ülkedeki şehirlerarası yollar gelişmiş olup yoğunluk ve yol kaplaması açısından en gelişmiş Orta ve Doğu Avrupa ülkeleriyle karşılaştırılabilir niteliktedir. Sırbistan ve Karadağ, son yıllarda uluslararası piyasalarda başarı gösteren gelişmiş bir inşaat endüstrisine ve deneyimli, bilgili, dinamik ve girişimci bir ulaşım sektörüne sahiptir. Şu anda Sırbistan ve Karadağ hükümetlerinin karayolu

taşımacılığındaki başlıca hedefi, yolların bakımı ve rehabilitasyonu için gerekli kaynakları önemli oranda arttırarak, yollardaki bozulma ve tıkanmaları önlemektir. Hükümetlerin demiryolları alanında kısa ve orta vadeli hedefleri : - odaklanmış bir yatırım programıyla demiryollarındaki işletme sıkıntılarını çözümlenmek; -finansal yeniden yapılanma programları uygulayarak demiryollarını sağlam mali temellere oturtmak; - demiryollarını özerk kuruluşlar haline getirerek uluslararası ulaşım piyasasında rekabet etmelerini sağlamaktır. Ülkedeki 1300 km.'lik nehir ve kanal, 1500 ton gemi taşıma kapasitesine sahiptir. Bu trafiğin büyük bir bölümünü taşıyan Tuna Nehri , Main ve Ren nehirleri aracılığıyla Karadeniz ile Kuzey denizi arasında bağlantı sağlayan ana transit koridorudur. Hükümetin stratejisi kısa vadede Tuna ve Sava nehirlerinde güvenli seyrüsefer sağlamak, ve liman ve gemi filolarını özelleştirmektir. Orta vadeli strateji ise seyrüsefere elverişliliği geliştirme ve su yollarını yeni uluslararası standartlara kavuşturma çalışmalarıdır.

43. *Türkiye*'nin Doğu ile Batı arasındaki jeopolitik konumu, ulaşım sektörüne bölgenin ekonomik kalkınmasında hayati bir önem yüklemektedir. Türkiye kargo taşımacılığı alanında hem transit ülke olarak, hem de gönderici ve alıcı ülke olarak önemli bir oyuncudur. AB'ya katılım müzakerelerinin başlaması ve Türkiye'nin Orta Asya ile Güney Kafkaslar arasındaki ticarete artan önemi, ülkenin ulaşım odaklanmasını gerektirmektedir. Türk Hükümeti, AB müzakereleri gündemi çerçevesinde, ulaşım altyapısını geliştirme, altyapıyı, ulaşım araçlarını ve çevre standartlarını AB ile uyumlaştırma, lojistik ağlarını geliştirme, sınırlardan geçişleri ve ticareti kolaylaştırma (gümrükleri modernleştirme v.s.) gibi konulara öncelik tanımaktadır. AB müktesebatının; karayolları, demiryolları, havayolları ve denizyolları taşımacılığında uygulanması gerekmektedir. Türk Hükümeti, özel sektörün ulaşım alanına daha fazla katılmasının önemini vurgulamaktadır. Bu bağlamda iç hatlardaki özel havayollarının sayıları, filoların standartları ve pazar payları gitgide artmaktadır. Hükümet, ulaşım stratejisinde, mevcut altyapının geliştirilmesi ve verimli şekilde kullanılmasını hedefleyen yatırımlara ve kısa sürede sektöre katkıda bulunacak projelerin tamamlanmasına öncelik vermektedir. Yeni başlatılmış olan ve devam eden projeler arasında; demiryolu ağını yenileme, elektriğe bağlama ve standartlaştırma çalışmaları, şehir içi yollarını modernleştirme, asfaltlama, ana otoyollara ve demir yollarına bağlama çalışmaları, liman işletmelerini ulusal ve uluslararası ticaretteki gelişmelerle uyumlu hale getirme gibi denizcilik sektöründeki reformlar sayılabilir.

44. *Ukrayna*'nın ulaşım ağı bölgede önemli bir yol oynamaktadır. Bu ağ 22,300 km karayolunu, 167,000 km otoyolu, 3,000 km dahili su yollarını, 19 deniz, 10 nehir limanını ve 36 havalimanını içermektedir. Ukrayna'yı kat'eden uluslararası ulaşım yolları: 3, 5, 7 ve 9 numaralı dört Cretan Koridoru; TRACECA (Avrupa –Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru); ve Polonya'da Gdynia ve Gdansk'tan, Ukrayna'da Odessa ve Ilyichevsk'e uzanan Baltık Denizi- Karadeniz koridorudur. Ukrayna son yıllarda kargo ve diğer ulaşım hizmetlerinde artan bir taleple karşılaşmıştır. Uluslararası ulaşım başta olmak üzere, sektörde devamlı olarak yılda % 4-5 artış görülmektedir. Ukrayna Hükümeti, uluslararası ulaşım koridorlarının bir bölümü olan ulusal ulaşım ağını geliştirme ve işletme programını onaylamıştır. Bu program çerçevesinde, karayolları ve demiryolları hatlarının yeniden inşaatı, demiryollarının elektriğe bağlanması ve trafik kontrol bilgi sistemlerinin tesisi gerçekleştirilmiştir. Ülkenin, transit ülke niteliğindeki konumu Rusya'dan Avrupa'ya enerji ulaşımıyla da önem kazanmaktadır. Rusya'nın doğal gazının %90'ı Avrupa'ya Ukrayna yoluyla taşınmaktadır. Petrol ve gaz ulaşım sistemlerinin modernleşmesi Ukrayna hükümeti için acil bir niteliğine sahiptir.

V. SONUÇLAR

45. Modern ekonominin küreselleşmesi uluslararası taşımacılığı canlandırarak geliştirmiş ve verimlilik talepleri yaratmıştır. Uzmanların tahminlerine göre transit trafik kapasitesi Karadeniz Bölgesini kapsayan Avrupa-Asya ekseninde 2010 yılında % 35-40 oranında artacaktır. Bu dönemde konteyner trafiğinin de yılda 15 milyon konteynere ulaşması beklenmektedir (2000 yılında 7,6 milyon). Tüm bu faktörler ulusal ulaşım sistemlerinin bütünleşmesinin güçlendirilmesini, gelişme konusunda doğru kararlar alınmasını ve bölgedeki faaliyetlerin optimizasyonunu gerektirmektedir.

46. Karadeniz bölgesinin refahı ve ekonomik kalkınması ulaşım altyapısının durumuyla bağlantılıdır. Son yıllarda ulaşım altyapısında olumlu gelişmeler olduğu muhakkaktır. KEİ, bu bölgede, ulaşım politikasını geliştirme konusunda başarılı bir çalışma gerçekleştirmiştir. Bununla beraber bu süreçlerin çeşitli kademelerde gelecekte daha etkin bir şekilde uygulanması gereklidir.

47. 21nci yüzyıl, birleşmiş ve ekonomik açıdan bütünleşmiş Avrupa'nın yüzyılı olacaktır. Avrupa birliğinin genişlemesi bu sürecin temel göstergelerinden biridir. Karadeniz bölgesindeki taşımacılığın uygun ve elverişli kavramlar çerçevesinde geliştirilmesi gereklidir.

48. KEİ üye ülkeleri, Karadeniz bölgesinin, Trans-Avrupa ağı, Pan-Avrupa ağı ve Orta Asya ülkeleriyle bağlantılı olması için çabalarını devam ettirmelidir. Üye ülkelerin Kuzey-Güney koridoruna aktif katılımı, Orta ve Güney Asya ülkeleriyle daha yakın işbirliğinin gerçekleşmesine ivme kazandıracaktır.

49. KEİ üye ülkeleri, ortak etkinliklerinde aşağıdaki noktalara odaklanmalıdır:

a) kargo teslimatında lojistik sistemlerin uygulanması ve bilgi sistemlerinin geliştirilmesi. Lojistik teknolojileri ancak bilgi tabanı kurulduktan sonra uygulanabilir. Bölgedeki ulaşım sistemlerinin bilgisayarlaşma seviyesi modern gereksinimlere cevap vermemektedir. Bu yüzden, tüm üye ülkelerde bilgisayar sistemlerinin oluşturulması en önemli hedeflerden biridir.

b) karma taşımacılığın geliştirilmesi. Bu alandaki eksiklik, KEİ üye ülkelerinin dünya ulaşım hizmetleri pazarında rekabet etmesini engellemektedir. Gelişmiş teknolojilerin uygulanması hayati bir öneme sahiptir. İlk yapılacak çalışma, lokomotif, vagon ve terminallerin iyileştirilmesidir.

c) Ulaşım faaliyetlerinde çevre koruma alanında etkin işbirliği. Bu alanda kargoların çevreye daha az zarar veren demiryolu ve denizyolu taşımacılığına kısmen yönlendirilmesi temel bir zorunluluktur. Bu amaca ulaşabilmek amacıyla bölgedeki nehirler ve su yolları arterlerinin kullanımı geliştirilmelidir. Bu arterler Güney-Batı ve Orta Avrupa, Baltık Bölgesi ve Hazar denizi bölgelerine hizmet veren Ren-Main-Tuna ve Volga-Don kanallarında yer almaktadır.

50. TRACECA'nın bölgedeki rolünün önem kazandığı görülmektedir. TRACECA'nın KEİ faaliyetlerine katılımı, üye ülkeler arasında taşımacılık alanındaki etkin işbirliğinin sonucudur. TRACECA petrol ve doğal gazın Hazar Denizinden Karadeniz'e taşınmasında ve Batı Avrupa pazarlarına ulaşmasında da önemli bir rol oynamaktadır. Karadeniz havzasının tüm ülkeleri arasında karşılıklı çıkara dayanan ekonomik işbirliğinin

desteklenmesi KEİ'nin en önemli amaçlarından birisini çalışmaya başlaması bu ilkenin hayata geçirilmesinin somut bir örneği olabilir. Kars-Gümrü-Tiflis-Bakü demiryolunun yeniden çalışmaya başlaması bu ilkenin hayata geçirilmesinin somut bir örneği olabilir. Bölge ülkeleri aralarındaki sorunları, kendi aralarında görüşmeler yaparak çözümlenmeye çalışmalıdırlar.

51. Karadeniz ülkelerinin ulaşım altyapısını geliştirme çabaları, taşımacılığın özünü oluşturan yasal, mali, teknik ve kurumsal çerçevelerin modernleştirilmesini ve uyumlaştırılmasını içermelidir. Bu bağlamda uluslararası finans kurumlarıyla işbirliği yapmak ve uluslararası deneyimlerden yararlanmak gereklidir.

52. Ulaşım altyapısı, gelecekte, ekonomik kalkınma açısından, Karadeniz bölgesinde, Avrupa'da ve dünya pazarlarında iş alanında etkin rekabet yaratılmasına katkıda bulunacaktır. Bu kalkınma, bölgedeki tüm ülkelerde istikrar, refah ve zenginlik yaratılmasıyla doğrudan ilişkilidir.