



UNION OF ROAD TRANSPORT ASSOCIATIONS IN THE BLACK SEA ECONOMIC COOPERATION REGION  
(BSEC-URTA)

REP/WP04/GA10/06

Стамбул, 12 июня 2006г.

**ОТЧЕТ СОБРАНИЯ СПЕЦИАЛЬНОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ  
ПО РАЗВИТИЮ СИСТЕМЫ КВОТ ЕКМТ В РЕГИОНЕ ЧЭС**

Международный секретариат BSEC-URTA, Стамбул - ТУРЦИЯ  
Понедельник, 12 июня 2006г., в 10:30

1. Собрание специальной рабочей группы по развитию системы квот ЕКМТ в регионе ЧЭС (WP.04) состоялось в Стамбуле 12 июня 2006г.
2. В собрании принимали участие следующие представители Ассоциаций-членов BSEC-URTA:  
Г-н Геннадий Цаулян (АІТА, Молдова)  
Г-н Мануэль Трифанчук (ARTRI, Румыния)  
Г-жа Эврен Бингол (UND, Турция)  
Г-жа Элиф Севим (UND, Турция)  
Г-н Ярослав Крыжановский (AIRCU, Украина)
3. Представители Международного секретариата BSEC-URTA также участвовали в собрании.
4. Генеральный секретарь BSEC-URTA г-н Хайдар Озкан приветствовал участников собрания. В своей речи он подчеркнул соответствующее решение девятого собрания Генеральной ассамблеи создать рабочую группу с заданием подготовить стратегический рамочный документ о введении для заинтересованных стран-участниц ЧЭС дополнительных квот в рамках системы многосторонних разрешений ЕКМТ, друг для друга и на добровольной основе, а также поделился некоторыми идеями по этому вопросу.
5. Г-н Адриан Албу представил предварительную повестку дня (DOC/WP04/AG/06) и специальная рабочая группа одобрила ее.
6. Г-н Адриан Албу представил статистические данные по торговле и транспорту в регионе ЧЭС, по использованию многосторонней квоты разрешений ЕКМТ, а также последние события касательно многосторонней системы разрешений ЕКМТ.
7. WP.4 отметила следующие принципы долгосрочного развития многосторонней системы разрешений, как отмечено в документе Заседания Совета министров ЕКМТ, состоявшегося в Москве 24-25 июня 2006г., касательно реформирования квот с 1 января 2006г. (CEMT/CM(2005)4\_Final):
  - Квота ЕКМТ является инструментом для интеграции транспортных рынков и для содействия движению от двусторонней системы к многосторонней;
  - Распределение разрешений должно быть основано на реальных нуждах и эффективности использования;
  - Полная либерализация европейского транспортного рынка предусматривается быть завершенной к 2020 году;
8. Основываясь на статистических данных, WP.04 отметила постоянный рост внешней торговли региона ЧЭС, включая внутреннюю торговлю ЧЭС.
9. Соответственно, WP.04 предположила, что будет дальнейший рост потребности в услугах автомобильных перевозок и, следовательно, в разрешениях ЕКМТ в регионе

**UNION OF ROAD TRANSPORT ASSOCIATIONS IN THE BLACK SEA ECONOMIC COOPERATION REGION  
(BSEC-URTA)**

ЧЭС, которые также будут использоваться для перевозок, начинающихся и заканчивающихся внутри региона ЧЭС.

10. Поскольку не ожидается дальнейшего роста квот ЕКМТ в 2008-2010гг., WP.04 пришла к согласию, что такой рост спроса может быть удовлетворен отраслью при помощи введения региональной системы с использованием модели ЕКМТ, при которой страны ЧЭС выдают между собой дополнительные разрешения ЕКМТ на добровольной основе.
11. Если подобное предложение будет поддержано правительствами ЧЭС и ЕКМТ, WP.04 предложила, чтобы страны-участницы ЧЭС, которые примут участие в подобной добровольной многосторонней инициативе, ставили целью покрытие, и, следовательно, либерализацию, определенного процента автомобильных перевозок, начинающихся и заканчивающихся внутри региона ЧЭС. В этой связи, WP.04 рекомендовала, чтобы целевой процент был 5-10% от количества автомобильных перевозок, начинающихся и заканчивающихся внутри региона ЧЭС, на первый год, если такая инициатива будет одобрена всеми вовлеченными сторонами.
12. WP.04 также предложила, чтобы целевой процент увеличивался ежегодно, чтобы таким образом региональные перевозки стали полностью либеральными в течение определенных временных рамок. В этом контексте, WP.04 предложила наметить 2016 год в качестве целевого года либерализации рынка автомобильных перевозок ЧЭС.
13. В соответствии с 11 и 12, WP.04 рекомендовала, чтобы дополнительные разрешения, которые будут введены в будущих годах, распределялись между странами-участницами ЧЭС, которые примут участие в этой инициативе, в соответствии со статистикой ЕКМТ и статистикой торговли на региональном уровне.
14. WP.04 согласилась рекомендовать, чтобы страны-участницы ЧЭС использовали критерии ЕКМТ, полностью или частично, как основу для распределения региональных разрешений в рамках ЕКМТ, и согласно пояснениям п.13 выше.
15. WP.04 подчеркнула, что подобные региональные разрешения ЕКМТ должны быть действительны только в странах ЧЭС, которые согласились выдавать дополнительные разрешения. Таким образом, обеспечивается то, что эти разрешения не будут использоваться в других странах ЧЭС и они не будут являться причиной какого-либо негативного влияния.
16. WP.04 согласилась, что, соблюдая меры по защите окружающей среды и дорожной безопасности, дополнительные разрешения должны выдаваться транспортным средствам стандарта, по меньшей мере, ЕВРО 3.
17. Вышеуказанная система должна управляться Секретариатом ЕКМТ, если последний выскажет на это свое согласие и будет на это уполномочен, и должна, в общем, соблюдать правила и процедуры ЕКМТ.
18. WP.04 выполнила SWOT анализ предлагаемой модели и определила следующее как главный итог работы:
  - a) Слабые стороны и опасности:
    - Страны-участницы ЕС могут высказать протест этой инициативе, поскольку добровольные разрешения, которыми будут обмениваться страны-участницы ЧЭС, высвободят такое же количество разрешений ЕКМТ, которые могут быть использованы перевозчиками ЧЭС в странах ЕС вместо стран ЧЭС;
    - Некоторые страны-участницы ЧЭС могут высказать протест этой инициативе по причине их собственной политики протекционизма, в частности, в случае перевозок третьих стран из их страны;
  - b) Сильные стороны и возможности:

**UNION OF ROAD TRANSPORT ASSOCIATIONS IN THE BLACK SEA ECONOMIC COOPERATION REGION  
(BSEC-URTA)**

- Повышенная необходимость расширения ЕКМТ на восток, на всех уровнях;
- МоВ ЧЭС по упрощению автомобильных перевозок товаров в черноморском регионе, вступление в силу которого ожидается в течение 2006г., призывает к либерализации рынка автомобильных перевозок в регионе ЧЭС;
- Прочно установившийся дух сотрудничества между странами-участницами ЧЭС и наличие необходимой платформы для регионального сотрудничества;
- Поддержка отрасли автомобильных перевозок;
- Если будет утверждена, эта система основана на опыте ЕКМТ без необходимости создания каких-либо административных структур;
- Предлагаемая модель легко выполняема;

с) Аргументы в пользу модели:

Преимущества для региона ЧЭС:

- Упрощение автомобильных перевозок, ускорение транспортных операций, сокращение транспортных затрат;
- Скорейшая либерализация рынка автомобильных перевозок и создание регионального рынка;
- Более эффективная защита окружающей среды в регионе ЧЭС, поскольку региональные разрешения ЕКМТ предлагаются использоваться транспортными средствами стандарта ЕВРО 3 и выше;

Преимущества для стран-участниц ЧЭС, не входящих в ЕС:

- Оптимальное использование разрешений ЕКМТ на транспортном рынке ЕС;
- Упрощение автомобильных перевозок на рынке региона ЧЭС;

Преимущества для стран ЕС региона ЧЭС:

- Будучи странами, находящимися на пересечении, больше преимуществ для предоставления транспортных услуг между рынками автомобильных перевозок ЕС и ЧЭС, как страны на пересечении;

Преимущества для стран ЕС:

- Сокращение требований для повышения базисных квот ЕКМТ;

Преимущества для ЕКМТ:

- Создание региональной модели, которая затем может быть использована в экономиках Центральной Азии, Среднего Востока и Дальнего Востока.

19. Данный отчет был утвержден членами специальной Рабочей группы по развитию системы квот ЕКМТ в регионе ЧЭС, единогласно.