

**Таблица выполнения мероприятий за 2019-2020 гг.
Плана действий на 2018-2021 годы по реализации Стратегии МПК ТРАСЕКА
по развитию международного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия на 2016-2026 гг.,
разработанной на основе Мастер-Плана ТРАСЕКА и предложений Сторон**

№	Мероприятия Плана действий	Краткое описание	Достигнутые результаты
1.	Устранение институциональных и правовых барьеров для транспорта и международной торговли		
1.1	Расширение применения правовых актов ТРАСЕКА	Ратификация, внедрение и эффективное применение правовых документов ТРАСЕКА. Введение принятых норм в правовое поле стран. Исследование возможностей расширения участия стран в правовых актах ТРАСЕКА.	<p>Азербайджан. Национальным Секретариатом ТРАСЕКА Азербайджана в 2019 году было продолжено осуществление мероприятий по работе с законодательной и правовой базой. Создан Банк основополагающих законодательных и нормативных документов, таких как Основное Многостороннее Соглашение, Соглашения о Совместном финансировании, Мультимодальных перевозках, Положение о Постоянном Секретариате, Протоколы о внесении изменений и дополнений в ОМС и Технические Приложения, правила процедур и т.д. (в общей сложности десятки документов). Все эти документы ратифицированы и утверждены Законами Азербайджанской Республики.</p> <p>Армения. В 2019-2020 гг. правового регулирования в сферах железнодорожного транспорта не осуществлялось.</p> <p>Казахстан. 1) Протокол о внесении изменений и дополнений в Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия от 8 сентября 1998 года в связи с новым статусом Республики Болгария и Румынии, вступивших в европейской союз 1 января 2007 года - Указ Президента РК от 11 декабря 2007 года № 488;</p> <p>2) Протокол о внесении дополнений к «Основному многостороннему соглашению о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия»;</p> <p>3) Протокол о внесении дополнений в Техническое Приложение по таможенным процедурам о обработке документов к Основному многостороннему соглашению о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия - Указ Президента РК от 11 декабря 2007 года № 489.</p> <p>Кыргызстан присоединен к Основному многостороннему соглашению о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия от 8 сентября 1998 года (ТРАСЕКА).</p> <p>Кыргызстан завершил необходимые внутригосударственные процедуры по вступлению в силу Соглашения о развитии мультимодальных перевозок ТРАСЕКА, подписанного 16 июня 2009 года в городе Чолпон-Ата.</p> <p>Кыргызстан активно проводит работы по проектам НПА ТРАСЕКА, согласовал с соответствующими государственными органами такие проекты как: Соглашение о Едином транзитном разрешении ТРАСЕКА, Согласованные условия перевозки грузов в обстановке распространения пандемии коронавирусной инфекции COVID-19.</p> <p>Молдовой выполняются все необходимые внутригосударственные процедуры для присоединения и ратификации правовых документов ТРАСЕКА, для которых</p>

			<p>процедуры не были завершены.</p> <p>Таджикистан. За 2019 год, ратификация и применение правовых документов ТРАСЕКА не осуществлялось. В настоящий момент осуществляется процедура внутригосударственного согласования проекта Соглашения о едином транзитном разрешении ТРАСЕКА.</p> <p>Наряду с этим, рассматривается проект Соглашения о массах и габаритах автотранспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки</p> <p>Украина. закон Украины «О мультимодальных перевозках» принято в первом чтении.</p>
<p>1.2</p>	<p>Транспонирование и внедрение практики ЕС и других международных норм в странах ТРАСЕКА</p>	<p>Выполнение требований пересмотренной Киотской конвенции, Конвенции по облегчению международного морского судоходства (FAL), Правил о коносаменте (правила Гаага-Висби), Конвенции ООН о договорах полной или частичной морской перевозки грузов (Роттердамские правила). Завершение работы по присоединению к рекомендованному международным соглашениям и Конвенциям в предыдущей Стратегии до 2015 года.</p> <p>Внедрение норм и правил в соответствии с двусторонними соглашениями между странами ТРАСЕКА и Европейским Союзом и/или политикой стран-членов TRASECA.</p>	<p>Азербайджан реализует План действий по исполнению Указа Президента Азербайджанской Республики № 2199 от 13 июля 2016 года «Дополнительные меры по улучшению благоприятных условий для деловой среды в Азербайджанской Республике и улучшению положения страны в международных рейтингах». План действий устанавливает сближение национального законодательства для ускорения применения Новой компьютеризированной транзитной системы (NCTS) Европы. В дополнении, Азербайджан привержен соблюдению правил и положений в соответствии с двусторонними соглашениями между странами ТРАСЕКА и Европейским союзом. Кроме того, было обеспечено последовательное применение пересмотренной Киотской Конвенции, Конвенции по облегчению международного морского судоходства и других соответствующих конвенций, а также были приняты необходимые меры для присоединения к международным соглашениям и конвенциям в соответствии со Стратегией МПК ТРАСЕКА.</p> <p>В качестве ответственного органа за поддержание безопасности на море, Государственное морское агентство принимает меры по обеспечению безопасности плавания судов в территориальных водах, в том числе в портовых акваториях Азербайджанской Республики и судоходных каналах (эти меры осуществляются в соответствии с «Правилами судоходства в территориальных водах Азербайджанской Республики», принятыми Кабинетом Министров).</p> <p>Соответствующими службами принимаются меры по обеспечению безопасности мореплавания судов в портовых акваториях и судоходных каналах (Данные меры осуществляются соответствующими Постановлениями Кабинета Министров).</p> <p>В отношении судов, плавающих под Государственным флагом, а также в отношении портовых средств все требования Кодекса ОСПС(ISPS) внедрены.</p> <p>Документ, удостоверяющий личность моряка (Паспорт моряка), выдается совместно с конвенциями Международной Организацией Труда.</p> <p>Азербайджан не присоединился к Правилам о коносаменте (правила Гаага-Висби), Конвенции ООН о договорах полной или частичной морской перевозки грузов (Роттердамские правила).</p> <p>Распоряжением Президента Азербайджанской Республики от 2 июня 2017 года № 2947 утвержден «План мероприятий по исполнению Указа» по выполнению пункта 7.2.1.1, утвержденного Распоряжением Президента Азербайджанской Республики № 2199 от 13 июля 2016 года «О дополнительных мерах по улучшению деловой среды в Азербайджанской Республике и дальнейшему улучшению позиций нашей страны в международных рейтингах». Реализуется Twinning-проект по поддержке Государственного таможенного комитета в подготовке к присоединению к</p>

			<p>Конвенции об общей процедуре транзита (СТС) и Конвенции об упрощении документации в торговле товарами, а также к Европейской новой компьютеризированной транзитной системе (NCTS).</p> <p>В настоящее время для реализации проекта предусмотрено 3 компонента.</p> <p>Компонент 1. Разработка подходящей правовой базы в соответствии с Общей конвенцией о транзите, а также другим законодательством ЕС;</p> <p>Компонент 2. Обновление существующей ИТ-системы ГТК в полном соответствии со стратегией страны в области ИКТ для соответствия требованиям NCTS;</p> <p>Компонент 3. ГТК продолжает работу по укреплению своего институционального и человеческого потенциала в отношении Общей транзитной процедуры, а также применения и использования системы NCTS, включая интегрированную систему, продвигаемую для целевых групп.</p> <p>На основе Таможенного кодекса Европейского Союза разрабатывается новый Таможенный Кодекс Азербайджанской Республики.</p> <p>Армения. Армения инкорпорировала требования пересмотренной Киотской конвенции в новом Таможенном кодексе ЕАЭС, который вступил в силу 1 января 2018 года.</p> <p>В Армении идет подготовительный процесс по присоединению к “Соглашению о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС)”.</p> <p>В 2019-2020 гг. осуществлялись работы по гармонизации законодательств Республики Армения и Европейского Союза в области транспортной политики.</p> <p>Грузия. В связи с присоединением к Киотской конвенции, Конвенции об общем транзите (СТС) и Единому административному документу (ЕАД), а также внедрением Новой компьютеризированной транзитной системы (NCTS) и уполномоченного экономического оператора (УЭО).</p> <p>Основной текст нового Таможенного кодекса Грузии вступил в силу 1 сентября 2019 года, часть которого была подготовлена на основе “Утверждения Таможенного кодекса Союза в соответствии с №952/2013 Европейского парламента и Совета от 9 октября 2013 года (ЕС), заключенного между ЕС и Грузией с одной стороны, ЕС и Европейский союз по атомной энергии и их государства-члены, и Грузия в рамках обязательств по статье 415 и Приложению XIII к Соглашению об ассоциации.</p> <p>С той же целью, для приведения законодательства Грузии в соответствие с Постановлением Совета ЕС N1186 / 2009 от 16 ноября 2009 года, была принята Книга X Таможенного кодекса Грузии для реализации. В настоящее время идет процесс пересмотра соответствующих положений для обеспечения их полного соблюдения. Вступление в силу этих положений запланировано на 1 января 2022 года.</p> <p>Иран: в 2019 году Иран обратился к двустороннему соглашению со Швейцарией, включающему некоторые конкретные требования Европейского союза, особенно в отношении пассажирских перевозок, и выразил готовность поделиться соответствующим концептуальным содержанием по запросу.</p> <p>Казахстан. Существующие положения международных договоров касательно перевозки грузов морским транспортом регулируются Законом Республики Казахстан «О торговом</p>
--	--	--	--

			<p>мореплавании», а также Правилами перевозок пассажиров и багажа морским транспортом и Правилами перевозок грузов (приказ МИР РК от 30.04.2015 г. № 542).</p> <p>Кыргызстан присоединен к следующим конвенциям и соглашениям: Конвенция о дорожном движении от 8 ноября 1968 г. Конвенция о дорожном движении от 8 ноября 1968 г. Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 г. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров от 2 декабря 1972 г. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП от 14 ноября 1975 г. Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 г. Конвенция о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г. Конвенция о дорожных знаках и сигналах от 8 ноября 1968 г. Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 05 июля 1978 г. Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС) от 1 сентября 1970 г. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) от 1 ноября 1951 г. Соглашение о международном железнодорожном пассажирском сообщении (СМПС) от 1 ноября 1951 г. Соглашение о развитии мультимодальных перевозок ТРАСЕКА от 16 июня 2009 г. Намерены присоединиться: Европейское Соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), и Протокол о подписании от 01 июля 1970 г; Европейское Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 30 сентября 1957 г. На данный момент Республика Молдова подготовила проект документов касательно ратификации Конвенции по облегчению международного морского судоходства (FAL). В настоящее время в Таджикистане применяются положения 9 международных конвенций в области транспорта, в частности и рекомендованным Европейским Союзом, и ЕЭК ООН. В конце 2019 года, Республика Таджикистан присоединилась к к Дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), касающемуся электронной накладной, принятому в г. Женеве 20 февраля 2008 года (e-CMR) В настоящее время, Таджикистан изучает опыт других стран по применению электронных накладных. Турция. В 2020 году были начаты переговоры с Азербайджаном в отношении «Документа о технических положениях» в контексте «Меморандума о взаимопонимании по упрощенному таможенному коридору», который был подписан 11 октября 2019 года и вступил в силу 12 января 2020 года. Проект Документа о технических положениях направлен азербайджанской стороне по дипломатическим каналам.</p>
--	--	--	---

			<p>В контексте «Соглашения о создании системы электронного обмена данными между Турецкой Республикой и Азербайджанской Республикой» 2 июля 2020 года был подписан Документ о технических положениях путем обмена письмами.</p> <p>Что касается «Соглашения о создании системы электронного обмена данными между Турецкой Республикой и Исламской Республикой Иран», которое было подписано 7 апреля 2015 года, обе стороны начали активно использовать систему к ноябрю 2020 года.</p> <p>При выполнении этих Соглашений стороны обязуются обмениваться данными книжек МДП до прибытия соответствующего транспортного средства к пограничным пунктам въезда/выезда. Это позволит обеим сторонам оценить профиль риска транспортного средства и упростить процедуру пересечения границы.</p> <p>Украина: С целью имплементации Директивы 92/106/ЕС от 07.12.1992 «Об установлении общих правил для отдельных видов комбинированных перевозок грузов между государствами-членами ЕС», а также усовершенствованию законодательного регулирования организации и правовых основ мультимодальных перевозок грузов в Украине проводится процедура согласования проекта Закона Украины «Об мультимодальных перевозках».</p>
<p>1.3</p>	<p>Развитие сотрудничества с международными организациями и проектами, вовлеченными в географию ТРАСЕКА</p>	<p>Эффективная реализация заключенных Меморандумах о сотрудничестве. Диалог о сотрудничестве с ЦАРЭС и проектом Экономического пояса шелкового пути.</p>	<p>Азербайджан ускорил торговлю через границы, упорядочив электронные таможенные процедуры и внедрив систему «зеленого коридора».</p> <p>В феврале 2019 года была введена система «Зеленый коридор», которая предоставляет определенные преимущества участникам внешней торговли:</p> <p>Особые преимущества Зеленого коридора:</p> <ul style="list-style-type: none"> - прямой ввоз импортных товаров на склады получателя; - экспорт товаров без обращения в таможенный орган. <p>С начала года в таможне Азербайджана была введена система TIR EPO (электронная система предварительного декларирования) для перевозок в рамках процедуры МДП. В июне 2019 года таможенные администрации Азербайджана и Ирана успешно запустили пилотный проект e -T/R для полной оцифровки процедуры МДП.</p> <p>Государственный Таможенный Комитет принимал участие в обсуждении проекта «Трехстороннего соглашения по пилотной проверке усовершенствованной системы транзита ЦАРЭС и общего обмена данными» на семинаре, организованном Азиатским банком развития 23-24 апреля 2020 года в Нурсултане. Проект соглашения был обсужден с соответствующими органами государств, и окончательная версия проекта в настоящее время находится в рассмотрении экспертов Азиатского Банка Развития.</p> <p>Грузия. Усовершенствованная система транзита ЦАРЭС - (CATS) Общий обмен таможенной информацией - (ICE) - проект предусматривает запуск пилотного проекта по общей транзитной системе и обмену таможенной информацией между Грузией, Азербайджаном и Казахстаном. Проект предусматривает создание общей электронной транзитной системы с использованием единой декларации и единой системы гарантий. Продолжается работа над проектом Трехстороннего Соглашения.</p> <p>Кроме того, планируется строительство нового пункта пропуска "Шелковый путь - Ипек Йолу" между Грузией и Азербайджанской Республикой. Для эффективной координации работ, связанных со строительством, стороны договорились создать</p>

			<p>рабочую группу между двумя таможенными администрациями.</p> <p>Казахстан. Казахстан является неотъемлемой частью ЦАРЭС, играя решающую роль в экономике региона, торговле и перевозках. Прогресс в развитии и расширении сообщения между КНР и Европой с использованием скорых контейнерных поездов является еще одним свидетельством важности коридора и роли Казахстана. Особое значение имеют пограничные пункты пропуска в Достыке (железнодорожный) и Хоргосе (автомобильный и железнодорожный). В сентябре 2019 года между Правительством КНР и Правительством Республики Казахстан подписаны «Меморандум о взаимопонимании, а также в качестве приложения к данному Меморандуму Дорожная карта о реализации Плана сотрудничества по сопряжению Новой экономической политики «Нұрлы жол» и строительства «Экономического пояса Шелкового пути». Указанная Дорожная карта состоит из 4 разделов (Сфера транспортной инфраструктуры; II. Сфера торговли; III. Сфера обрабатывающей промышленности; IV. Другие сферы). В настоящее время Кыргызская Республика в рамках Программы международной организации Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) успешно модернизирует четыре транспортных коридора пролегающих по территории Кыргызской Республики, которые являются продолжением коридоров ТРАСЕКА и проходят через страны Центральной Азии и соединяют Восточную Азию со странами Ближнего Востока и Европы, а также с Афганистаном, Пакистаном и Индией. Необходимо отметить, что в настоящее время практически завершены работы по реабилитации этих международных транспортных коридоров, которые соответствуют международным стандартам. На эти цели было привлечено около – 2 млрд. 148 млн. \$ США, и было реабилитировано порядка 2000 км дорог. Также, осуществляется работа по реализации строительства альтернативной автомобильной дороги Север-Юг, которое будет соединять север и юг страны, что в дальнейшем позволит связать по кратчайшему пути Центрально-Азиатские страны с международным транспортным коридором Западный Китай - Западная Европа. Трасса будет построена в три этапа и общая стоимость строительства автомобильной дороги Север-Юг составит порядка \$850 млн. долл. США. Кроме того, за счет донорских средств ВБ, АБР, ИБР реализуются проекты: - «Улучшение магистральных дорог международного значения» (автодорога Ош-Баткен-Исфана); -«Альтернативная автодорога Север-Юг» (автодорога Бишкек-Нарын –Торугарт, Бишкек-Ош); -«Реконструкция автодороги Тараз-Талас-Суусамыр.</p> <p>Таджикистан. В 2019 году началась реализация проекта технической помощи АБР «развитие железнодорожного сектора стран-членов ЦАРЭС», который будет продолжаться до конца 2020 года. В рамках ТП исследуются ж/дороги стран членов, проблемы и дальнейшие перспективы. В настоящее время реализуется проект реабилитации автодороги Душанбе-Бохтар (Т-34) при финансовом содействии АБР. Срок реализации – конец 2021 года.</p> <ul style="list-style-type: none"> • общая стоимость: 107,5 млн. долларов США, в том числе; • грант Азиатский Банк Развития (АБР) – 90,0 млн. дол. США • вклад Правительства Республики Таджикистан - 17,5 млн. дол. США
1.4	Усовершенствование процедур	Присоединение и выполнение требований и	Азербайджан , в соответствии требований и стандартов международных

<p>пересечения границ</p>	<p>стандартов международных конвенций, рекомендованных ЕЭК ООН (ДОПОГ, СПС, применение SAD). Эффективное внедрение концепции «единого окна». Переход от концепции «единого окна» к принципу «одной остановки на границе» Внедрение предварительного электронного декларирования и обработки деклараций.</p>	<p>конвенций, рекомендованных ЕЭК ООН, несколько последних лет применяет принципе «Единое окно» с переходом к концепции «Одна остановка». Это способствовало ускорению торговли между странами региона. Упорядочены электронные таможенные процедуры. В рамках финансируемого ЕС проекта «Поддержка развития таможенно-пограничного пункта «Красный мост» был введен в эксплуатацию Центр содействия торговле для участников внешней торговли около погранично-таможенного пункта «Красный мост» между Азербайджаном и Грузией». Этот центр приведет к укреплению и ускорению торговых связей между странами транспортного коридора Шелкового пути, а также обеспечит безопасность и более эффективные меры по борьбе с терроризмом. Проект нового приложения 11 к Таможенной конвенции о международных грузовых перевозках с применением книжек МДП (Конвенция МДП, 1975 г.) был обсужден и принят Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) в целях создания правовой основы для перевозок в полностью электронной среде. В связи с этим, с ожидаемом вступлением в силу Приложения 11 Государственный таможенный комитет продолжает принимать соответствующие меры технической адаптации для присоединения к международной системе eTIR. Краткая импортная декларация в электронной форме подается в таможенные органы до ввоза товаров на таможенную территорию, за исключением случаев перемещения физическими лицами через таможенную границу товаров, не предназначенных для коммерческих целей. Кроме того, при таможенном оформлении используются полностью электронные таможенные декларации. Кроме того, таможенные органы регулярно принимают меры по ускорению перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу и упрощению процесса таможенного оформления. Примером тому является работа, проделанная в рамках рабочей группы «Международная торговля» Комиссии по бизнес - среде и международным рейтингам Азербайджанской Республики. Рабочую группу возглавляет Государственный таможенный комитет. В состав рабочей группы входят представители государственного и частного секторов. Основной задачей рабочей группы является определение рейтинга нашей страны в мировой торговле (ведение бизнеса, глобальная конкурентоспособность и др.), минимизация времени и затрат на таможенное оформление и контроль товаров и транспортных средств, сокращение количества документов, организация регулярного диалога между субъектами бизнеса и государственными органами и проведение регулярных мероприятий по привлечению иностранных прямых инвестиций в страну. В качестве примера последних итогов работы в рамках индикатора «международная торговля» сообщаем, что в результате аудита, проведенного Всемирным банком, Азербайджан улучшил свои позиции в отчете «Doing Business 2020» на 6 ступеней, поднялся с 34-ой на 28-ю ступень и в очередной раз вошел в число 10 самых реформирующих стран мира. Индикатор «международная торговля» стал основным индикатором серьезных изменений в положительном направлении и оказал важное влияние на продвижение страны с 34-го на 28-й уровень. Одним из проектов, реализуемых в запланированных направлениях, является проект «Электронное окно». Создание системы «электронного окна» обеспечит</p>
----------------------------------	---	---

			<p>осуществление внешнеторговых операций в Азербайджанской Республике на принципах упрощения процедур торговли, обеспечение прозрачности во внешней торговле, минимизацию контактов между гражданами и должностными лицами, устранение административных барьеров, эффективную координацию государственного контроля во время таможенного оформления и электронную подачу документов и информации о товарах и транспортных средствах участниками ВЭД посредством единой платформы.</p> <p>Другим проектом является создание «Национального Комитета по упрощению торговли». Создание Комитета будет способствовать организации работы по координации вопросов упрощения торговых процедур при импорте, экспорте и транзитных перевозках товаров и совершенствованию связанного с этим пограничного управления, эффективному управлению принципом «электронного окна», развитию процесса межструктурной интеграции и сотрудничества, регулярному диалогу между государственным и частным секторами, упрощению времени и затрат, оптимальному решению возникающих проблем, в том числе повышению рейтинга страны в мировой торговле (ведение бизнеса, Глобальная конкурентоспособность и т. д.). Кроме того, таможенные органы регулярно принимают меры по ускорению перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу и упрощению процесса таможенного оформления. Примером тому является работа, сделанная в рамках рабочей группы «Международная торговля» Комиссии по бизнес - среде и международным рейтингам Азербайджанской Республики. Рабочую группу возглавляет Государственный таможенный комитет.</p> <p>Армения. Постановлением Правительства от 31.10.2018 № 1456-А утвержден персональный состав Комиссии по внесению изменений во внешнеторговую платформу Армении «Одно окно, одна остановка» и реализации платформы «Взаимодействие» между государственными органами власти.</p> <p>С целью приведения в соответствие с международными стандартами КУГ (Комплексное управление границами) и содействия упрощению пограничного перемещения людей и товаров был модернизирован пограничный пропускной пункт Баграташен (ГППП) Бавра и Гогаван, находящийся на армяно-грузинской границе. Эти международные ГППП имеют огромное значение для торгово-экономических связей между двумя странами и являются частью межконтинентальной сети торговли и транспорта TRACECA (транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия), предложенной Евросоюзом. А также был построен нового мост у ГППП Баграташен - Садахло между Арменией и Грузией. Среднее время необходимо для пересечения границы коммерческих грузовых автомобилей составляет 20 мин.</p> <p>Пропускной пункт Баграташен уже сдан в эксплуатацию, на пропускных пунктах Бавра и Гогаван работы продолжаются. Функции пограничного и таможенного контроля осуществляются в соответствии с установленными процедурами.</p> <p>Цель программы - способствовать свободному передвижению людей и товаров через границу, одновременно соблюдая пограничную безопасность, улучшить как двустороннее, так и региональное сотрудничество, модернизировать пропускные пункты Баграташен, Бавра и Гогаван в соответствии с установленными законодательством Республики Армения требованиями, международными критериями и принципами, а также комплексными принципами управления границами.</p>
--	--	--	--

			<p>Грузия. Принят новый Таможенный кодекс Грузии в соответствии с Таможенным кодексом Союза (ТКС) Европейского Союза, который вступил в силу с 1 сентября 2019 года.</p> <p>Для эффективного управления перемещением товаров через таможенную границу Грузии в соответствии с принципом "одного окна" действует "Единая электронная система лицензий, разрешений и сертификатов". В настоящее время к системе подключено до 10 государственных учреждений, и таможенному органу в настоящее время доступно до 60 лицензий / разрешений / сертификатов, выданных ими. Документы, выданные этими учреждениями, доступны в режиме реального времени для Службы доходов и экономического агента.</p> <p>Продолжается работа по оцифровке всех таможенных документов (лицензий/ разрешений /сертификатов) с электронного счета налогоплательщика.</p> <p>Иран. По результатам 2019 года Иран сослался на недавно ратифицированную в парламенте конвенцию СПС, в настоящее время ждет окончательного решения; Также указана необходимость профессиональных тренингов по СПС, проводимых с помощью технических возможностей ТРАСЕКА. Иран также упомянул о процессе ратификации конвенций ADR, а также о недавно появившемся электронном и компьютеризированном оборудовании и RFID (РЧИ) для пассажиров, а также о паспортном контроле коммерческих водителей средними и крупными рентгеновскими лучами для ускорения и точности данных о грузах, перевозимых коммерческими водителями на ППГ (пунктах пересечения границ).</p> <p>Иран также упомянул о дорожных камерах фиксации и электронных приборах для измерения веса, а также о синхронизации с системами единого окна во внешней торговле для онлайн-деклараций грузов торговцами на ППГ.</p> <p>Казахстан.</p> <p>Министерством проведена работа по внедрению информационной системы «Сәтті сапар» (далее - система), которая предназначена для предварительного информирования перевозчиком о транзитном проезде через Республику Казахстан. Система позволит перевозчику повысить скорость движения автотранспортного средства, сократить сроки доставки грузов в транзитном сообщении, путем исключения проверки в пути следования. Тем самым устраняются административные барьеры и создаются благоприятные условия для перевозчиков.</p> <p>Система включает в себя следующее.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Перевозчик, предварительно на добровольной основе регистрирует планируемый транзитный проезд в информационной системе через веб-портал sattisapar.gov.kz, с указанием пунктов пропуска, маршрута, номера разрешения и данных автотранспортного средства. 2. Система проверяет данные, присваивает уникальный номер, в электронном виде регистрирует разрешение. Перевозчик распечатывает документ, где указаны все его внесенные данные. <p>Перевозчику достаточно предъявить данный документ сотруднику органов транспортного контроля и при необходимости транзитный бланк разрешения (согласно нормам международных соглашений).</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Сотрудники органов транспортного контроля посредством информационной системы проверяют данные указанные в документе. В случае правильности
--	--	--	---

			<p>внесения данных перевозчиком, автотранспортное средство проезжает без проверки.</p> <p>Кыргызстан присоединился к Соглашению о международных перевозках скоропортящихся продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, подготовлен проект решения Правительства о мерах по реализации упомянутого Соглашения, направленный на практическую его реализацию. В настоящее время Кыргызстан намеревается вступить в Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ADR) (ДОПОГ) от 30 сентября 1957 г..</p> <p>По единому документу используемого ЕС для экспортных, импортных и транзитных процедур при перемещении грузов (SAD) Кыргызстан в настоящее время изучает возможность применения данного документа.</p> <p>Также, Министерством транспорта, архитектуры, строительства и коммуникаций Кыргызской Республики подготовлен и утвержден постановлением Правительства Кыргызской Республики от 31 декабря 2020 года № 642, проект Закона Кыргызской Республики «О присоединении Кыргызской Республики к Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки ЕСТР, от 1 июля 1970 года, город Женева».</p> <p>Таджикистан является членом указанных конвенций, рекомендованных ЕЭК ООН, и в настоящее время изучается опыт других стран по внедрению концепции единая остановка на границе.</p> <p>Турция. В 2020 году были проведены переговоры с Таможенным управлением Болгарии относительно беспрепятственного внедрения системы «единого окна» в пограничных пунктах Капыкуле-Капитан-Андреево и Хамзабейли-Лесово.</p> <p>Наше предложение болгарской стороне включало перемещение весов и объединение всех процедур, связанных с весами, в систему Одной остановки, чтобы предотвратить узкие места в пунктах пересечения границы.</p> <p>В Турции с 2016 года действует система «Единого окна» с 18 акционерами. Благодаря системе все акционеры могут контролировать использование разрешений, согласований и т. д., выданных ими самими. Для более эффективного внедрения в систему включены новые документы и акционеры.</p> <p>Украина присоединилась к: Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ADR) в 2000 году. Требования полностью применяются. Соглашению о международной перевозке скоропортящихся пищевых продуктов и специальных транспортных средств, предназначенных для этих перевозок (АТР) в 2007 году. Станции испытаний не созданы.</p> <p>Протоколу к Договору международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПВ) от 16.10.2012 года №5438- VI.</p> <p>Украина:</p> <p>Проведение мероприятий по внедрению совместного контроля в общем пункте пропуска для железнодорожного сообщения «Кучурган – Новосавицкая» по станции Кучурган. В соответствии с «Соглашением между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Молдова о совместном контроле лиц, транспортных средств, товаров и предметов в совместных пунктах пропуска через украинскую-молдавскую государственную границу».</p>
--	--	--	---

			<p>В соответствии с требованиями ЕС (Директива ЕС № 273/2009) осуществляется электронное предварительное (за 2 часа), информирование перевозчиков (железные дороги) сопредельных стран в объеме перевозочного документа. Вместе с тем, с 07.11.2020 в соответствии с изменениями в Таможенный Кодекс Украины при ввозе (импорте) и транзите груза (товара) перевозчик (АО «Укрзалізниця») предварительно, до прибытия груза на таможенную территорию Украины, формирует «Общую декларацию прибытия» и передает ее в электронном виде таможенным органам, что упрощает и ускоряет обработку документов и грузов при пересечении границы</p>
<p>1.5</p>	<p>Расширение взаимодействия с существующими транспортными маршрутами</p>	<p>Диверсификация совместной деятельности в рамках уже существующих проектов и привлечение новых операторов.</p>	<p>Азербайджан совместно с Казахстаном, Грузией, Турцией, Украиной, и др. В рамках ассоциации "Транскаспийский международный транспортный маршрут» ежеквартально проводит встречи соответствующих транспортных структур стран евроазиатского региона, подписываются протоколы касательно тарифов на грузоперевозки и сотрудничества в вопросах определения операторов перевозок.</p> <p>Учитывая, что Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) является важнейшим звеном в формировании Евразийской транспортной системы. ТРАСЕКА и ТМТМ имеют общие цепи в области обеспечения развития транспорта и дальнейшее эффективное сотрудничество будет служить хорошей площадкой для реализации совместных инициатив и начинаний. В настоящее время ведутся внутренние процедуры согласования проекта Меморандума о сотрудничестве между ассоциацией Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут и МПК ТРАСЕКА.</p> <p>Государственный таможенный комитет предусмотрел применение упрощенного механизма переоформления накладных железнодорожного транспорта (SMGS) в рамках погрузочно-разгрузочных операций при контейнерных перевозках по Транскаспийскому международному транспортному маршруту в Казахстан и Туркменистан и в обратном направлении.</p> <p>В рамках «Соглашения о транзите и транспортном сотрудничестве (Соглашение о маршруте по Лапис-Лазули)» успешно продолжаются международные грузоперевозки в Турцию, начиная с Афганистана и проходя через Туркменистан и Азербайджан.</p> <p>Иран. Исламская Республика Иран также обратилась с просьбой о присоединении к «Транскаспийскому транспортному маршруту», любезно обратилась с просьбой о достижении общих целей по продвижению дальнейшей полезной платформы для реализации совместных инициатив между ТРАСЕКА и коридором Персидский залив – Черное море и любезно напомнила о 4-ой Встрече экспертов по данному коридору, состоявшейся в августе 2016 года, организованной Ираном. Иран указал на недостаточность определенных разрешений на перевозки у некоторых государств-участников ТРАСЕКА для двустороннего / одностороннего, а также двустороннего транзита и просил Секретариат ТРАСЕКА обратить серьезное внимание на существующую проблему .</p> <p>Казахстан. В целях развития и привлечения грузопотоков Транскаспийского международного транспортного маршрута (далее - ТМТМ) создана ОЮЛ «Международная Ассоциация «ТМТМ», объединяющее владельцев магистральной</p>

			<p>инфраструктуры, перевозчиков различных видов транспорта Казахстана и Азербайджана, а также Грузии, Турции, Украины и Румынии.</p> <p>Международная ассоциация «ТМТМ» призвана координировать взаимодействие всех участников процесса перевозок грузов по маршруту из Азии в Европу и в обратном направлении, обеспечивая необходимую информационную поддержку.</p> <p>Географическое расположение Кыргызстана позволяет осуществлять транзитные перевозки практически во всех направлениях. Кыргызская Республика, как одна из стран ЦА, проводит работу по увеличению пропускной способности транспортной системы, устранению имеющихся барьеров для беспрепятственного транзита через ее территорию, что имеет огромное значение для развития международных транспортных коридоров в Центральной Азии.</p> <p>За прошедшие годы проделана определенная работа по созданию транспортных коридоров на автомобильных и железных дорогах, принимаются меры по развитию транспортно-экономических связей Кыргызской Республики с партнерами странами ЦА.</p> <p>В последнее время в условиях доверительной и дружеской атмосферы в Центральной Азии удастся достичь практических мер для воплощения в жизнь реальных транспортных проектов.</p> <p>Также, было открыто движение по автомобильному коридору Ташкент – Андижан – Ош – Иркештам — Кашгар, который впервые позволил автоперевозчикам из Центральной Азии напрямую выходить в Китай.</p> <p>На сегодняшний день через Центральную Азию прокладывается ряд международных транспортных коридоров.</p> <p>Необходимо отметить, что в настоящее время обсуждаются вопросы касательно дальнейших скоординированных мер по развитию мультимодальных маршрутов: «Страны АТР – Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия - Европа» и «Кыргызстан – Узбекистан – Афганистан – Южная Азия».</p> <p>Также, идет проработка вопроса по созданию мультимодального коридора от порта Бендер-Аббас (Иран), Туркменистан, Узбекистан, Кыргызстан.</p> <p>В этом отношении Республика Молдова постоянно сотрудничает с румынской и украинской сторонами, чтобы в полной мере использовать потенциал порта Джурджулешть и возобновить транспорт на реке Днестр.</p> <p>Таджикистан. В 2019 году в целях расширения взаимодействия с существующими транспортными маршрутами, по инициативе Республики Таджикистан был проведен пилотный автопробег по новому маршруту Узбекистан-Таджикистан-Китай, который предоставляет перевозчикам право выбора альтернативных маршрутов при перевозке грузов.</p> <p>Украина: В 2019-2020 годах в рамках работы Комиссии ОСЖД (как на совещании экспертов так и Итоговом совещании Комиссии ОСЖД) Украина неоднократно подтверждала заинтересованность и поднимала вопрос о присоединении железнодорожной линии по маршруту: Минск - Жлобин - Калинковичи - Словечно - Бережесть - Овруч - Коростень - Житомир - Бердичев - порты Одесского региона (справочно: на сегодняшний день маршрут коридора: Клайпеда/Драугисте - Шяуляй - Кяйшядорис - Вильнюс - Минск, с ответвлением Калининград - Каунас - Кяйшядорис).</p> <p>В 2020 году должно было состояться совещание экспертов стран-участниц коридора ОСЖД № 9 с приглашением экспертов Украины по этому вопросу. Ввиду</p>
--	--	--	---

			продолжения карантинных мероприятий для предотвращения распространения коронавируса COVID-19 совещание было перенесено на январь 2021 года
2.	Развитие железнодорожного сектора		
2.1	Либерализация доступа к железнодорожной инфраструктуре	Провести или завершить реформы, направленные на разделение в рамках национальных железнодорожных компаний управления инфраструктурой, с одной стороны, и грузопассажирских операций, с другой стороны.	<p>Азербайджан. Азербайджанская государственная железная дорога - ADDY, в 2009 году была преобразована в акционерное общество закрытого типа - QSC «Azərbaycan Dəmir Yolları» (Азербайджанские Железные Дороги).</p> <p>Государственное ЗАО «АЖД» состоит из трех производственных подразделений, базирующихся в Баку, Гяндже и Нахичевани, с общим центром управления, расположенным в Баку. Реализуется государственная программа по развитию системы железнодорожного транспорта, направленная на преобразование АЖД в финансово самостоятельного оператора, покрывающего все свои издержки (включая инфраструктуру, техническое обслуживание и тягу) за счет доходов. Это должно достигаться путем повышения операционной эффективности и прозрачности железнодорожной отрасли с помощью внедрения международных стандартов финансовой отчетности и разделения центров прибыли (пассажирские / грузовые перевозки) а также разделение операционной деятельности и управления инфраструктурой. Закон о железных дорогах предполагает создание железнодорожной структуры по типу ЕС: создание отдельных компаний для управления железнодорожной инфраструктурой и организации грузовых и пассажирских перевозок. Это позволяет открыть дорогу для участия частного сектора в железнодорожных перевозках, что, в свою очередь будет способствовать повышению конкурентоспособности этого вида транспорта, либерализации доступа к жд инфраструктуре и укреплению капитализации отрасли.</p> <p>Особенностью и положительным свойством данных реформ, служит ликвидация, ранее существовавших и дублирующих друг друга органов.</p> <p>Ж/д инфраструктура Азербайджана состоит:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Общая протяженность железных дорог -2125 км. из них двухпутные -800 км. развернутая длина -2995 км. <p>Электрифицировано (постоянный ток 3КВ) - 1278 км. Электрифицировано (переменный ток 25КВ) -499 км (в рамках проекта железной дороги Баку-Тбилиси-Каре).</p> <p>Автоматической блокировкой оборудованы - 1600 км.</p> <p>В 2019 году в отчете Давосского экономического форума Азербайджан занял 11-е место среди 141 стран по «Эффективности железнодорожных услуг»</p> <p>Был завершен процесс первого этапа корпоративной реструктуризации, основной целью которого было обеспечение более эффективного использования железнодорожной инфраструктуры, а также организации безопасного и эффективного движения грузовых и пассажирских поездов.</p> <p>В рамках первого этапа корпоративной реструктуризации департамент Грузовых перевозок был реорганизован в соответствии с политикой, направленной на максимизацию прибыли за счет удовлетворения требований клиентов и рынка с минимальным риском. С конца 2020 года начался второй этап процесса корпоративной реструктуризации. С целью обеспечения более эффективной работоспособности и безопасности подвижного состава и его работы с минимальными простоями, в рамках второго этапа реструктуризации, начался</p>

			<p>процесс разделения ремонтных и эксплуатационных работ в вагонном и локомотивном хозяйствах.</p> <p>Была начата разработка и имплементация Корпоративной стратегии, которая основывается на стратегической дорожной карте по развитию национальной экономики, расширению логистики и торговли в Азербайджанской Республике, позволит повысить безопасность и эффективность железнодорожных услуг в соответствии с международными стандартами и принесет пользу реальному сектору экономики.</p> <p>Основываясь на международный опыт, были разработаны и представлены соответствующим государственным органам проекты контрактов по субсидированию пассажирских перевозок и железнодорожной инфраструктуры посредством соглашения об оказании услуг на период 2020-2030 г.</p> <p>С целью усовершенствования системы управления рисками были обновлены политика и правила по управлению рисками, определены принципы работы в этой области и подготовлен план развития.</p> <p>С целью повышения безопасности и эффективности железнодорожных услуг, создания надежной и устойчивой железнодорожной системы, и увеличения доли рынка в транспортном секторе, была начата работа по обновлению Бизнес-плана ЗАО «АЖД».</p> <p>С целью оценки определенных стратегических целей и осуществления эффективного контроля над ними, был начат процесс определения ключевых показателей эффективности для каждой стратегической цели. Также информация о ключевых показателях эффективности регулярно (ежеквартально) обновляется на официальном сайте.</p> <p>С целью совершенствования корпоративного управления, распоряжением Президента Азербайджанской Республики от 12.02.2021 г. ЗАО «АЖД» было передано в управление Азербайджанскому Инвестиционному Холдингу и 30.03.2021 г. был утвержден состав ее Наблюдательного Совета.</p> <p>В связи с увеличением объемов транзита через Азербайджан по направлениям Иран-Россия, Турция-Центральная Азия, Турция-Россия, а также перевозки грузов, используемых Азербайджанской железной дорогой при реализации проектов железнодорожной инфраструктуры, для перевозки грузов виноделия, созданного в стране на основе госпрограммы, а также для удовлетворения спроса на вагоны для экспорта карбамидных продуктов и сельхозпродукции возникает необходимость закупки дополнительных типов контейнеров и вагонов. В связи с прогнозируемым увеличением грузоперевозок, а также обновлением вагонного парка в 2022-2025 годах планируется закупка 1730 новых вагонов. В первой половине 2021 года было закуплено 113 вагонов. Данные вагоны используются для экспорта различных видов грузов из Астары, при перевозке материалов для реализации проектов инфраструктуры ЗАО «АЖД» (Баку-Габала, Север-Юг), а также для контейнерных перевозок по маршруту Баку-Тбилиси-Карс. В 2019 году было закуплено 200 вагон цистерн. На основании заключенного контракта между ЗАО «Азербайджанские железные дороги» и ALSTOM Transport SA с декабря 2018 года в страну уже доставлены 20 из 40 электровозов типа AZ8A».</p> <p>Кроме того, при поддержке международного финансового института был запущен проект по разработке расчета и детальной методологии определения платы за использование железнодорожной инфраструктуры.</p>
--	--	--	---

			<p>Началась соответствующая работа по сбору базы данных о рисках с целью проверки системы управления операционными рисками и эмпирического прогнозирования потерь. В то же время ведется работа по разработке проекта чрезвычайного плана для обеспечения устойчивого функционирования.</p> <p>Продолжается разработка Корпоративной стратегии, которая позволит повысить безопасность и эффективность железнодорожных услуг в соответствии с международными стандартами и принесет реальную пользу экономике.</p> <p>Основываясь на международном опыте, были разработаны и представлены соответствующим государственным органам проекты контрактов по финансированию обязательства по перевозке пассажиров и по техническому обслуживанию железнодорожной инфраструктуры на 2020-2030 гг.</p> <p>Армения. В 2019-2020 гг. осуществлялась работа по актуализации положений Концессионного договора от 13 февраля 2008 года. В настоящее время ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» продолжает является единственным оператором инфраструктуры железной дороги и пассажирско-грузовых перевозок.</p> <p>Грузия. Грузинская железная дорога активно работает над внедрением евро-директив/правил, принятых в рамках Соглашения об ассоциации с ЕС.</p> <p>Иран. Исламская Республика Иран: Следуя закону страны о приватизации, Иранские железные дороги (RAI) уже передали все свои пассажирские и грузовые вагоны частному сектору. RAI – управляющий железнодорожной инфраструктурой, контролирующей сеть ж.-д. и получающий сборы за доступ. Кроме того, это надзорный и политический орган. RAI предоставляет всем железнодорожным операторам равные возможности для использования железнодорожной инфраструктуры.</p> <p>Казахстан. В настоящее время доступ к услугам МЖС осуществляется в соответствии с требованиями Правил пользования магистральной железнодорожной сетью утвержденных приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 27 марта 2015 года №366, по согласованию с ГП в соответствии с договором УПП.</p> <p>В соответствии с законом Кыргызской Республики №121 от 18 июля 2016 года «О железнодорожном транспорте» обозначен доступ к услугам инфраструктуры, т.е. имеется возможность получения перевозчиками услуг инфраструктуры для осуществления перевозок грузов, пассажиров, багажа, грузобагажа и почтовых отправлений.</p> <p>Концепция реструктуризации железнодорожного сектора и ГП «Железная дорога Молдовы» за 2018-2021 годы утверждена Постановлением Правительства №1042 от 05.12.2017. Концепция предусматривает инициирование реорганизации путём отделения ГП «Молдавская железная дорога» в трёх независимых акционерных обществах инфраструктуры, пассажиров и грузов. Цель Концепции- разделить инфраструктуру и операции, чтобы обеспечить открытие рынка в будущем, повысить привлекательность железнодорожных маршрутов через Молдову для железнодорожных операторов, позволить ЧФМ стать устойчивым железнодорожным оператором, способным конкурировать с автомобильными транспортом и другими железнодорожными операторами на открытом рынке.</p> <p>Постановлением Правительства № 365 / 2020 года был утверждён Проект нового Кодекса железнодорожного транспорта. Данный проект был зарегистрирован в</p>
--	--	--	---

			<p>Парламенте под № 240 от 11.06.2020.</p> <p>Румыния. Директорат железнодорожного транспорта (2021 г.): Разделение управления инфраструктурой, пассажирскими и грузовыми перевозками осуществляется с 1998 года. Румыния полностью транспонировала Директиву 2012/34 / ЕС с поправками, внесенными Директивой (ЕС) 2016/2370 Законом № 202/2016, тем самым обеспечивая недискриминационный доступ к инфраструктуре для железнодорожных предприятий как в пассажирских, так и в грузовых перевозках. В настоящее время нет планов по проведению реформ в целях либерализации доступа к ж/д инфраструктуре в Таджикистане. Управление пассажирских перевозок и служба грузовых перевозок разделены, однако находятся в структуре самого ГУП «Таджикские железные дороги». В целях улучшения взаимодействия с ж/д операторами других стран, а также создания лучших условий для перевозок, ж/д контейнерный двор в Согдийской области, а также Терминал 1 (Контейнерный двор) города Душанбе переданы частному сектору. Турция. Изучение подзаконных актов для либерализации железнодорожного сектора в основном завершено. В секторе работают 3 оператора грузовых поездов и 2 оператора пассажирских поездов. Изучение проекта Постановления, позволяющего частному сектору осуществлять пассажирские железнодорожные перевозки в рамках обязательства по оказанию государственных услуг, были завершены в 2020 году. Проект Постановления о функциональной совместимости железнодорожной системы был подготовлен в соответствии с заключениями Европейской комиссии и представлен в Министерство торговли 23.06.2020. Проект IPA под названием «Вспомогательные меры по обеспечению безопасности железных дорог и регулятивных функций ГД по Регулированию транспортных услуг (DGRTS)» начался 4.8.2020 с целью пересмотра законодательства, опубликованного для либерализации на железных дорогах в соответствии с законодательством ЕС.</p>
<p>2.2</p>	<p>Повышение уровня инвестиций в железные дороги</p>	<p>Инвестиции должны охватывать проекты по компьютеризации сектора, развития информационных систем и внедрения ресурсосберегающих технологий, реконструкции объектов электроснабжения и электрификации.</p>	<p>Азербайджан. Построено 17 тяговых подстанций переменного тока. - Реконструировано 773 км контактной сети. - Создается база данных SCADA, которая содержит информацию о техническом состоянии разъединителей на тяговых подстанциях, системы релейной защиты, контактной сети и других электромонтажных работ. - Продолжены работы по переводу системы связи и сигнализации на высокоинтегрированную систему блокировки на базе микропроцессора (16 станций уже переведены на микропроцессорную систему). Армения. Инвестиции в развитие железнодорожной инфраструктуры и обновлению, и модернизации подвижного состава ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» осуществляются согласно инвестиционной программе Концессионного договора. Грузия. Цифровизация услуг / процессов также актуальна и фактически продолжается по мере внедрения новых проектов. С 2017 года мы внедрили электронные транспортные документы, единую операционную систему для грузового транспорта RAFL, а также финансовый биллинг, внутренний электронный документооборот, электронную маркировку / удаление предупреждающих знаков. В настоящее время мы работаем над электронным обменом информацией с</p>

			<p>Администрацией железных дорог Азербайджана; Внедрение ресурсосберегающих технологий: В 2019 году полностью осуществлен переход на современные системы освещения по всей железнодорожной ветке, в частности: установлено более 2000 единиц светодиодного освещения на вокзалах, цистернах и искусственных сооружениях. В ближайшее время планируется реконструкция подстанций. (Подстанция Цеви); Данный процесс с азербайджанской стороны уже начат.</p> <p>Иран. Что касается инфраструктуры, отметим следующие основные строящиеся проекты для развития железнодорожной сети и установление железнодорожного сообщения с соседними странами:</p> <p>1- Железнодорожный маршрут Решт-Астара протяженностью 164 км, завершающий международный железнодорожный коридор север-юг, соединяющий Иран с Азербайджаном, нуждается в инвестициях. В стадии реализации находятся два следующих проекта:</p> <p>1- Железнодорожное соединение портов Анзали и портов Каспийского моря с Рештом: Этот проект протяженностью около 45 км находится в стадии реализации, и с его реализацией предусмотрена возможность комбинированных морских и железнодорожных перевозок для прибрежных стран Каспийского моря, и морские грузы в этих портах передаются непосредственно на железнодорожную сеть. Этот проект будет сдан в эксплуатацию в 2021 году.</p> <p>Железная дорога Решт-Астара: Этот проект протяженностью 170 км был одобрен для реализации, и уже ведется подготовка к реализации для завершения проектирования и приобретения земель. Для его реализации было предоставлено недостаточно средств, и его финансирование не завершено.</p> <p>2- Железнодорожная линия Чабахар-Захедан на юго-западе страны протяженностью 628 км, соединяющая порт Чабахар с железнодорожной сетью страны. Нужны инвестиции.</p> <p>3- Железная дорога Захедан-Бирджанд-Забол-Юнеси, протяженностью 900 км. Этот проект обеспечит доступ Афганистана к порту Чабахар. Нужны вложения.</p> <p>4-Соединение порта Азали на Каспийском море с железнодорожной сетью. Он будет завершен в 2021 году.</p> <p>5-Завершается строительство инфраструктуры RO-RO в порту Амир-Абад на Каспийском море, который соединяется с железной дорогой, для содействия комбинированным перевозкам (железная дорога-море) со странами вокруг Каспийского моря.</p> <p>6- Железнодорожное сообщение между Ираном и Афганистаном (железная дорога Хаф-Герат до станции Розанак в Афганистане протяженностью 139 км) было установлено в декабре 2020 года. Три участка этого маршрута были построены и введены в эксплуатацию (первый и второй участки вместе общей протяженностью 77 км на территории Исламской Республики Иран и третий участок протяженностью 62 км на территории Исламской Республики Афганистан. Он соединен со станцией Розанак на территории Афганистана и возможна перевозка грузов и пассажиров из Афганистана в Иран и соседние с Ираном страны, включая Туркменистан и страны Кавказа.</p> <p>7-Развитие сотрудничества между Исламской Республикой Иран и Экономическим союзом стран Евразии является одним из важных событий последних двух лет,</p>
--	--	--	--

			<p>которое приведет к увеличению транспортной активности по коридору ТРАСЕКА.</p> <p>8-Строительство комбинированного железнодорожно-автомобильного терминала в Астаре в Иране с инвестициями азербайджанской компании в форме государственно-частного партнерства (ГЧП) продолжается, и в то же время предоставляет транспортные и логистические услуги.</p> <p>В- Компьютеризация железнодорожного сектора, развитие информационных систем - В настоящее время на повестке дня RAI - проект электронного обмена данными между железными дорогами соседних стран и контролирующими органами (таможней).</p> <p>В связи с этим в RAI уже создана рабочая группа по электронному обмену данными между железными дорогами и контролирующими органами. На первом этапе устанавливается электронный обмен данными между таможнями для сокращения количества остановок при пересечении границы, а на следующем этапе устанавливается электронный обмен данными между железными дорогами соседних стран, то есть Туркменистаном и Турцией.</p> <p>Переговоры и соединение железнодорожных систем с Турцией уже начаты и продолжаются, и будут завершены до конца 2021 года.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Возможно отслеживание вагонов в железнодорожной сети RAI. - RAI движется к использованию цифровизации, и необходимый фонд для этого процесса оценивается примерно в 2 миллиона долларов в год, и любые инвестиции финансовых учреждений или доноров в этом отношении приветствуются. <p>С- Проекты электрификации:</p> <p>1-Электрификация и модернизация железнодорожного пути Гармсар-Инчех Бурун (495 км.) Инчех Бурун - пограничная станция с Туркменистаном на севере страны. Требуются инвестиции</p> <p>2-Электрификация железной дороги электрификации Тегеран-Мешхед (924 км, двухпутная), имеющая самый высокий пассажиропоток в стране, а также основной маршрут коридора Восток-Запад. Нужны вложения.</p> <p>Казахстан. В 2017 году был построен второй путь между станциями Шу и Алматы с электрификацией.</p> <p>В целях ликвидации «узких мест» и повышения пропускной способности завершено строительство вторых путей на участке Шу-Алматы (53 км), который сократил сроки перевозки по указанному участку в 2 раза. В целях привлечения транзитных потоков из Китая в Европу через Казахстан проводится работа по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута.</p> <p>Кыргызстан проводит работу по электрификации железнодорожного участка «Луговое – Бишкек – Балыкчы» за счет средств международных доноров.</p> <p>Проект электрификации участка Луговая – Бишкек – Балыкчи</p> <p>Пропускная способность: 20 млн тонн</p> <p>Период реализации: не определен</p> <p>Электрификация: Луговая – Бишкек – Балыкчи</p> <p>Предварительная стоимость проекта: 300 млн USD.</p> <p>Кроме того, прорабатывается масштабный проект строительства железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан. В настоящее время Государственное предприятие</p>
--	--	--	--

			<p>«Национальная Компания «Кыргыз Темир Жолу» завершили разработку предварительного технико-экономического обоснования проектов поэтапного развития железнодорожной сети на территории Кыргызской Республики, включая строительство железных дорог Китай-Кыргызстан-Узбекистан и Север - Юг.</p> <p>В рамках инвестиционного Проекта «Реструктуризация молдавских железных дорог» будет проведена реабилитация железнодорожной инфраструктуры ЧФМ на участке Бендер- Басарабьяска - Этулия_ Джурджулешть, входящего в транспортный коридор ТРАСЕКА, протяженностью 233км.</p> <p>Проект, общей стоимостью 52,5 млн евро, нацелен на обновление и модернизацию пути, систем сигнализации и связи, железнодорожных переездов и оборудования электроснабжения и рассчитан на 4 года, до 2023 года. Так, в результате капитальной реконструкции будет уложен бесстыковой путь с применением современных эластичных креплений, системы сигнализации будут доведены до стандартного состояния путем замены изношенных устройств и повторного тестирования; будет модернизирована система связи. Эти работы позволят привести реабилитируемую железную дорожную линию в соответствие с ее первоначальными проектными характеристиками по скорости:100 км/ч для пассажирских поездов и 90 км/ч для грузовых поездов.</p> <p>Румыния. Директорат железнодорожного транспорта (2021 г.): Румыния продолжает модернизацию коридоров «Рейн-Дунай» и «Восток-Восток / Средиземное море», являющихся частью базовой сети ТЕН-Т.</p> <p>Из 877 км, представляющих северную ветвь коридоров (участок Куртичи-Симерия-Сигишоара-Брашов-Бухарест-Констанца):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Куртич-Глоговэц (км 614) (52 км) был модернизирован в соответствии с европейскими стандартами коридора; - Глоговэц (км 614) - Симерия (151 км) в стадии строительства, примерно 55%. - Симерия - Сигишоара (169 км) - инфраструктурные работы завершены, мелкие сигнальные работы все еще необходимы, общий прогресс составляет 99,9%; - Сигишоара - Брашов (128 км) - работы начаты в 2020 году; - Брашов - Предял (26 км) - технико-экономическое обоснование разрабатывается; - Предял - Бухарест - Констанца (407 км) был модернизирован в соответствии с европейскими стандартами коридора. <p>Из 590 км, представляющих южную ветвь коридоров (участок Арад-Тимишоара-Карансебеш-Крайова-Бухарест):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Арад-Чарансебеш (155 км) - завершено технико-экономическое обоснование, тендер на работы будет завершен в феврале 2021 года; - Карансебеш-Крайова (226 км) - технико-экономическое обоснование продолжается; - Крайова - Бухарест (209 км) - ТЭО будет объявлено в 2021 году. <p>Южное ответвление коридора Восток / Восток-Мед, линия Крайова - Калафат (108 км), находится на стадии технико-экономического обоснования.</p> <p>Другие линии сети ТЕН-Т, в отношении которых ведутся работы или технико-экономические обоснования, или ожидается, что тендеры будут выставлены в 2021 году:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Клуж-Напока - Орадя (156) - технико-экономическое обоснование разрабатывается - București Nord - Jilava - Giurgiu - Giurgiu Frontieră (96 км) - технико-экономическое
--	--	--	--

			<p>обоснование разрабатывается;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Плоешти Триаж - Роман - Палканы - Яссы - Унгены - Граница (406 км) - технико-экономическое обоснование разрабатывается; - Пашканы - Сучава - Вичани - Граница (172 км) - технико-экономическое обоснование разрабатывается; - Апахида - Илва Мика - Сучава (310 км) - ТЭО будет объявлено в 2021 году. <p>Клуж –Напока – Кошлариу (106 км) – тендер на проведение ТЭО объявлен в 2021 г. В целях расширения интермодальности порта Констанца и стимулирования грузовых железнодорожных перевозок в сентябре 2019 года CFR SA заключила контракт на разработку «Технико-экономического обоснования модернизации железнодорожной инфраструктуры в порту Констанца» и Завершение обоснования намечено на май 2021 года.</p> <p>В декабре 2020 года было открыто новое железнодорожное сообщение с международным аэропортом Бухарест-Отопени «Анри Коанда». Поезда ходят без остановок, каждые 40 минут, а время в пути от аэропорта до Северного вокзала (главного ж.-д. вокзала Бухареста) приблизительно составляет 20 минут.</p> <p>Таджикистан. В 2019 году в рамках проекта ТП АБР по развитию железных дорог стран ЦАРЭС были предложены следующие проекты:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Технико-экономическое обоснование (ТЭО)- строительства железной дороги Дж. Балхи (Колхозобод)-Джайхун-Нижный Пяндж (51км) до границы с Афганистаном. • Обеспечение сигнализации и связи Вахдат-Яван-Курган-Тюбе-Куляб. • Строительство оптико-волоконной линии связи и реконструкция существующей телекоммуникации ГУП «Рохи охани Точикистон» на расстояние 135 км. • Строительство 6-10 кВт-ной линии электропередачи от станции Курган-Тюбе до станции Куляб на расстояние 141 км. • Ремонт и улучшение технического состояния мостов и переездов. <p>Ведутся переговоры по привлечению инвестиций в развитие ж/д отрасли, включая проекты по компьютеризации сектора.</p> <p>Украина: С учетом информации, изложенной в пункте 1.5, в состав направления Балтийское море - Черное море (через Беларусь) входят неэлектрифицированные участки как на территории Украины, так и на территории Республики Беларусь (на украинской территории это участки Овруч - Коростень - Житомир - Бердичев). Среди инфраструктурных проектов в области железнодорожного транспорта Украины на период до 2030 года, которые предусмотрены Индикативным инвестиционным планом действий по отношению TEN-T, разработанным Европейской Комиссией и Всемирным банком и направленным на развитие транспортных коридоров стран «Восточного партнерства», есть проекты:</p> <ul style="list-style-type: none"> - электрификация участка Госграница - Овруч - Коростень - Житомир - Бердичев на ориентировочную сумму 124 млн евро. Данный проект находится на стадии подготовки. - реконструкция железнодорожной колеи 1435 мм на участке Ковель-Ягодин-Госграница с последующей электрификацией на ориентировочную сумму 35,8 млн евро. Данный проект находится на стадии разработки ТЭО
2.3	Применение единой накладной ЦИМ/СМГС	Проведение внутригосударственных мероприятий, необходимых действию	<p>Азербайджан. В Азербайджане в данный момент не применяется единая накладная ЦИМ/СМГС на грузоперевозки, но ЗАО АЖД готова к применению</p>

		<p>единой накладной ЦИМ/СМГС</p>	<p>накладной ЦИМ/СМГС. Вопросы подключения автомобильного транспорта к применению единой накладной ЦИМ/ СМГС требуют проведения ряда процедурных вопросов, которые находятся в повестке Министерства транспорта, связи и высоких технологий.</p> <p>«ЗАО «Азербайджанские железные дороги» поддерживают идею постепенного перехода к применению электронной накладной ЦИМ/СМГС. Однако, учитывая сложность вопроса, за указанный период, возникает необходимость согласования данного вопроса со всеми участниками процесса перевозки как внутри каждого государства, так и между государствами (на правительственном уровне) или согласования концепции взаимодействия».</p> <p>Армения. В настоящее время единая накладная ЦИМ/СМГС не применяется.</p> <p>Грузия. Этот проект также находится в стадии реализации, ОАО «Грузинская железная дорога» готово использовать документ по железнодорожному маршруту БТК, при этом многие запросы отправляются Турецким железным дорогам - было получено официальное одобрение от турецкой стороны на внедрение ЦИМ/ СМГС в ближайшем будущем;</p> <p>Переговоры завершились использованием комбинированного документа, но турецкая сторона, предоставив согласие, внедрять ЦИМ / СМГС не стала.</p> <p>Иран. В настоящее время RAI использует накладную CIM с Турцией и накладную СМГС с Туркменистаном, странами СНГ и Россией. RAI не применяет единую накладную ЦИМ / СМГС, так как она должна быть принята обоими соседями, то есть Турцией и Туркменистаном. RAI готов применить накладную ЦИМ / СМГС в случае, если требования будут обеспечены и согласованы соседними железными дорогами.</p> <p>В Республике Казахстан нет необходимости проведения внутригосударственных мероприятий для применения унифицированной железнодорожной накладной ЦИМ/СМГС, поскольку использование данной накладной реализуется на территории Казахстана.</p> <p>На сегодняшний день Кыргызская железная дорога применяет только перевозочные документы СМГС (накладная) в соответствии с правилами ОСЖД (Организации содружества железных дорог), начиная с 30.05 95г.</p> <p>Начиная с 2011 года ГП «Железная дорога Молдовы» принимает Унифицированную накладную ЦИИ/СМГС по всем направлениям Железной дороги Молдовы. Постановлением Правительства Республики Молдова №839 от 20.08.2018года утверждено действие Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), действующего с 1 ноября 2017 года, с изменениями и дополнениями на 1 июля 2017 года. Унифицированная накладная является неотъемлемым Приложением к Соглашению.</p> <p>Был принят закон №150 по присоединению Республике Молдова к Конвенции о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КОТИФ), подписанная в Берне 9 мая 1980 г, в следствии чего у Республики Молдова будет возможность оформления железнодорожной документации (товаротранспортной накладной) из систем ЦИМ/СМГС.</p> <p>Требования Соглашения о Международном железнодорожном грузовом сообщении в полной мере выполняются в Республике Таджикистан. Все грузоперевозки</p>
--	--	----------------------------------	--

<p>2.4</p>	<p>Осуществление тесного сотрудничества между железными дорогами стран ТРАСЕКА</p>	<p>Налаживание стабильно диалога экономических агентов, занятых в железнодорожном секторе, обеспечение механизма обратной связи с регулируемыми структурами.</p>	<p>осуществляются с применением единой накладной СМГС.</p> <p>В 2019-м году, в Азербайджане, активизация сообщения по ж/д Баку-Тбилиси-Карс придало импульс осуществлению тесного сотрудничества между железными дорогами Азербайджана, Грузии, Турции и Казахстана что способствовало развитию транспортно го коридора ТРАСЕКА создавая возможности для эффективных и надежных транспортных связей между Ближним Востоком и Европой.</p> <p>В Азербайджане, как в транспортно-логистическом центре региона сформирована необходимая железнодорожная сеть, что позволяет перевозить транзитные грузы в кратчайшие сроки. В результате согласованной работы Международной ассоциации с участием железнодорожных, морских администраций и погистических операторов стран региона стала возможным выработка единых конкурентоспособных тарифов, утверждение технологии взаимодействия между транспортными компаниями.</p> <p>"АОУ Контейнер" начал перевозить продукцию компании "Evraz" на турецкий рынок по железной дороге Баку-Тбилиси-Каре(БТК). Турецкая логистическая компания Pasifik Eurasia Logistics договорилась с российским Акционерным обществом (АО) ((РЖД-Логистика» о создании совместного предприятия для развития логистических маршрутов доставки грузов по железной дороге БТК. Российская сторона заинтересована в транспортировке по этой дороге таких грузов, как пшеница, пом черных металлов, химические вещества и препараты, которые прежде всего предназначены Турции и тем ее регионам, которые находятся вблизи от железнодорожно й станции Каре.</p> <p>19-20 декабря 2019 года в столице Узбекистана Ташкенте состоялась первая многосторонняя встреча руководителей железных дорог 5 стран - Азербайджана, Грузии, Кыргызстана, Туркменистана и Узбекистана по развитию международного мультимодального маршрута. В ходе встречи стороны согласовали тарифные ставки на перевозку контейнерных поездов по данному маршруту, а также в обратном направлении. Стороны освободили друг друга от начисления платы за пользование вагонами. Далее 23 октября 2020 года была проведена очередная встреча участников данного маршрута. Во время встречи стороны достигли согласия о продлении действующих тарифных ставок по маршруту на 2021 фрахтовый год, а также о проработке проекта «Технология организации перевозок контейнеров (одиночных и групповых)».</p> <p>Ведется активная работа по расширению взаимодействия с Международным Координационным советом по трансевразийским перевозкам (КСТП) в формате трехстороннего сотрудничества в области железных дорог между Азербайджаном, Турцией и Грузией из Турции был отправлен первый контейнерный экспресс поезд в рамках проекта TURKUAZ. Контейнерный поезд будет осуществлять грузоперевозки два раза в неделю из Стамбула и Мерсина в Баку и в обратном направлении. Проект также послужит увеличению объемов грузоперевозок по железной дороге Баку-Тбилиси-Карс. Кроме того, на регулярной основе следует контейнерный поезд из/в Турцию в Китай по железной дороге БТК. По прибытию в Азербайджан контейнеры отправляются из порта в Баку в порт Актау и обратно фидерными судами. Транспортировка осуществляется в рамках ТМТМ.</p> <p>Армения. Министерством территориального управления и инфраструктур РА и ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» принимаются необходимые меры по</p>
------------	---	--	---

			<p>возможному налаживанию сотрудничества между железными дорогами стран МТК ТРАСЕКА.</p> <p>Грузия. В процессе реализации.</p> <p>Иран</p> <p>1. В феврале 2021 года между RAI и Турецкими железными дорогами был подписан меморандум о взаимопонимании о снижении и гармонизации тарифов для увеличения количества железнодорожных перевозок между двумя странами и содействия передвижению вагонов на железнодорожном транспорте между двумя странами.</p> <p>2) В 2019 году подписан многосторонний протокол между Ираном, Туркменистаном, Узбекистаном, Казахстаном и Китаем, для увеличения роста перевозок контейнерных грузов из Китая в Иран, а затем в Турцию и Европу.</p> <p>3- Более тесное сотрудничество Туркменистана необходимо для обеспечения бесперебойной транспортировки между Ираном и странами СНГ.</p> <p>4- RAI стал аффилированным членом совета железных дорог государств Содружества (CRT-CIS).</p> <p>В настоящее время эксплуатация вагонов транспортных компаний Ирана не разрешена и движение в железнодорожной сети стран СНГ запрещено (1520), ведутся переговоры с CRT-CIS, чтобы проложить путь для передвижения вагонов Ирана по железнодорожной сети СНГ. Это жизненно важный вопрос для иранских железных дорог.</p> <p>Казахстан. Международная ассоциация «ТМТМ» призвана координировать взаимодействие всех участников процесса перевозок грузов по маршруту из Азии в Европу и в обратном направлении, обеспечивая необходимую информационную поддержку, а также способствует упрощению административных процедур, созданию конкурентной среды и обеспечению максимальной эффективности для компаний из разных стран, в том числе географически не расположенных непосредственно на ТМТМ.</p> <p>Кыргызстан в рамках ОСЖД взаимодействует со всеми странами, которые входят в ТРАСЕКА также принимаются меры по сотрудничеству между железными дорогами стран ТРАСЕКА.</p> <p>Для совершенствования механизма передачи поездов и грузов между ГП «Железная дорога Молдовы» и сопредельными железными дорогами ежегодно проводится Пограничные комиссии с представителями администрации этих железных дорог, на которых рассматриваются вопросы, связанные с уравнием продвижения поездов и вагонов, организация совместного контроля на МГСП Кучурган - Новосавицкая с осуществлением контрольных процедур на станции Кучурган (УЗ).</p> <p>ГП «Железная дорога Молдовы» ведет активное сотрудничество с экономическими агентами, работающими в области железнодорожного транспорта стран членов ТРАСЕКА.</p> <p>Таджикистан. Сотрудничество осуществляется в рамках членства в Организации сотрудничества администрации железных дорог (ОСЖД), комитета по ж/д транспорту Организации экономического сотрудничества и рабочих групп ЭСКАТО ООН (ТАЖД). Все возникающие вопросы, обсуждаются в рамках заседаний и встреч указанных рабочих групп.</p>
--	--	--	--

			<p>Существуют межведомственные рабочие группы с другими странами, которые периодически собираются для проведения диалога по существующим вопросам. Данные встречи проводятся в основном в рамках работы межправительственных комиссий.</p> <p>Турция. После первого транзитного поезда между Китаем-Турцией-Европой по Среднему коридору и Баку-Тбилиси-Карс (БТК) Iron Silk Road отправился из Китая в октябре 2019 года и достиг Праги, Чехия, за 18 дней по туннелю Мармарай, в оющей сложности 11 маршрутных поездов успешно эксплуатировались на линии Китай-Турция-Европа. Первый поезд с экспортными товарами из Турции в Китай отправился из Черкезкёя 04.12.2020. Поезд прошел 8 693 км и прибыл в город Синьчжу провинции Сиань 19 декабря 2020 года. Второй экспортный поезд отправился из Черкезкёй 20.12.2020 и прибыл 7 января 2021 года. Транспортировка по этому маршруту продолжается.</p> <p>Целью маршрутных контейнерных поездов, которые продолжают регулярно курсировать между Китайской Народной Республикой и Турцией по Среднему коридору и линии Баку-Тбилиси-Карс (БТК), является эксплуатация 100 маршрутных поездов в год в краткосрочной перспективе и 200 маршрутных поездов в год в среднесрочной перспективе. Целью на долгосрочную перспективу является выполнение 30% из 5000 маршрутных поездов в год, которые в настоящее время эксплуатируются по маршруту Китай-Россия-Сибирь-Европа, обозначенному как Северный коридор, пропуская 1500 маршрутных поездов в год через Средний коридор и БТК. маршрута и сокращение времени в пути от 12 дней между Китаем и Турцией до 10 дней.</p> <p>По состоянию на начало 2020 года грузовые поезда (за исключением перевозки опасных грузов) между Азией и Европой проходят через туннель Мармарай, который непрерывно соединяет два континента.</p> <p>Украина: АО «Укрзалізниця» осуществляет взаимодействие с железными дорогами стран-участниц транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) в рамках Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Международный Комитет железнодорожного транспорта (ЦИТ) и в рамках других международных организаций.</p>
<p>2.5</p>	<p>Эффективная и полная реализация Технического Приложения к Основному соглашению по международному железнодорожному транспорту,</p>	<p>Применение современных логистических технологий. Проведение согласованной и гибкой тарифно-транспортной политики Принятие сквозных, конкурентоспособных тарифов, ориентированных на рынок, обеспечение прозрачности состава тарифа.</p>	<p>В Азербайджане, начиная с 2000 года последовательно выполняется, применение положений и требований Технического Приложения к Основному Многостороннему Соглашению по международному железнодорожному транспорту в частности статьи 1,3,4,5 и 6 исполняются в соответствии с результатами встреч, переговоров и обсуждений со Сторонами оме. В 2019 году вопросы тарифной политики в т.ч. единых тарифов на транзитные перевозки рассматривались на заседаниях ассоциации Транскаспийского маршрута (офис в горы. Нурсултан), при этом были приняты решения по некоторым согласованным тарифам.</p> <p>Льготные тарифы применяются на перевозку контейнеров и на гарантированные объемы грузов по железнодорожной линии «Баку – Тбилиси – Карс», а также на перевозки с портов Туркменистана и Казахстана и в обратном направлении.</p> <p>Армения. Тарифная политика ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» на перевозку грузов железнодорожным транспортом осуществляется на основе Тарифной Политики железных дорог государств-участников содружества независимых государств на перевозки грузов в международном сообщении на очередной фрахтовый год в рамках Тарифного Соглашения железнодорожных</p>

			<p>администраций железных дорог СНГ.</p> <p>Грузия. В процессе реализации.</p> <p>Иран. RAI всегда заявлял соседним железным дорогам о своей готовности ввести и применять единые тарифы на региональных международных коридорах, а также снизил свои тарифы и предоставил значительные скидки, чтобы сделать международные железнодорожные перевозки конкурентоспособными. RAI также оснащает свои пограничные железнодорожные станции необходимым оборудованием и средствами для устранения барьеров при пересечении границы.</p> <p>Казахстан прилагает эффективные усилия для организации надежной связи по МПК ТРАСЕКА от Китая до Южного Кавказа и далее в страны Европы по железной дороге. Национальный оператор АО «Қазақстан Темір Жолы» в сотрудничестве с коллегами из железнодорожных администраций ряда стран ТРАСЕКА добилось положительных результатов в этом отношении.</p> <p>На сегодня сформирован оптимальный каркас железнодорожной магистрали, что позволяет перевозить транзитные грузы в кратчайшие сроки.</p> <p>В 2014 году построена железнодорожная линия Жезказган-Бейнеу протяженностью 1036 км, которая позволила сократить расстояние из Китая в Европу почти на 1 200 км. Также данная линия обеспечила прямой железнодорожной «выход» с востока на запад Казахстана и далее в страны Персидского залива через железнодорожную линию «Узень-Болашак», а время транспортировки сократилось на 1,5-2 суток.</p> <p>Сданная в эксплуатацию в 2015 году линия Аркалык-Шубарколь, протяженностью 214 км, сократила расстояние перевозок с Центрального Казахстана в северные регионы в среднем на 550 км.</p> <p>Для этого создана и функционирует Международная ассоциация с участием железнодорожных, морских администраций и логистических операторов. Результатом согласованной работы участников стала выработка сквозных конкурентоспособных тарифов, утверждение технологии взаимодействия между транспортными компаниями и запуск контейнерного сервиса «Nomad Express».</p> <p>Дополнительный импульс развитию маршрута придал завершение строительства на границе между Азербайджаном, Турцией и Грузией- железнодорожного участка Карс-Ахалкалаки.</p> <p>В своей деятельности при перевозке грузов ГП «НК Кыргыз темир жолу» пользуется Тарифным руководством (Тарифы на грузовые железнодорожные перевозки в экспортном, импортном и внутриреспубликанском сообщениях) построенным на базе Тарифной Политики железных дорог государств-участников содружества независимых государств на перевозки грузов в международном сообщении.</p> <p>Ежегодно ГП «Железная дорога Молдовы» разрабатывает Тарифную Политику на перевозки грузов в международном сообщении, в который принимаются конкурентоспособные тарифы, ориентированные на рынок, обеспечивающие прозрачность и гибкость.</p> <p>ГП «Железная дорога Молдовы» осуществляет перевозки на основе международных договоров.</p> <p>Таджикистан. В данном направлении за 2019 год, никаких мероприятий не выполнено.</p>
--	--	--	---

			<p>Тарифная политика в основном определяется и действует в рамках Тарифного Соглашения железнодорожных администраций (Железных дорог) государств-участников Содружества Независимых Государств от 17 февраля 1993 года.</p>
<p>2.6</p>	<p>Повышение безопасности железнодорожных перевозок</p>	<p>Присоединение и выполнение «Правил международных перевозок опасных грузов по железной дороге» (RID) Повышение эффективности технических, организационных и технологических мероприятий по снижению рисков возникновения транспортных происшествий (внештатной ситуации) и, таким образом, предотвращения материального, социального или экологического ущерба</p>	<p>Азербайджан. Повышение безопасности перевозок, работа по повышению конкурентоспособности транспортных коридоров, проходящих через Азербайджан, являются одной из главных задач, реализуемых ЗАО «Азербайджанские Железные дороги».</p> <p>Эти задачи решаются на азербайджанском сегментах Транскаспийского международного транспортного маршрута и транспортных коридоров "Север-Юг", "Восток-Запад " в частности по железнодорожному сообщению Баку-Тбилиси-Карс.</p> <p>Проводится разработка и обновление действующих законодательных актов по БД железнодорожных перевозок.</p> <p>Обновляется и модернизируется железная дорога в направлении границы с Грузией, Ираном и Россией. Приобретены и пущены в эксплуатацию новые современные электровозы и вагоны швейцарской фирмы «Штадлер».</p> <p>Армения. В целях обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте и снижения рисков возникновения при организации, осуществлении и обеспечении перевозочного процесса нарушений, Концессионер железнодорожной системы Республики Армения – ЗАО <<Южно-Кавказская железная дорога>> в своей деятельности руководствуется постановлением правительства РА от 30.07.2009г. N892-Н «Об утверждении перечня опасных грузов перевозимых железнодорожным транспортом и порядка их перевозки», ведомственными нормативными актами и инструкциями, которые включают в себя требования к системе управления безопасностью на железнодорожном транспорте.</p> <p>Грузия. Этот вопрос также разрабатывается в соответствии с директивами ЕС. Документация RID переводится.</p> <p>Иран. RAI использует правила RID OTIF и находится в тесном контакте с соответствующей рабочей группой в OTIF, и применяет все обновления каждые два года. Кроме того, RAI использует также правила приложения 2 СМГС для опасных грузов.</p> <p>В рамках госпрограммы «Цифровой Казахстан» продолжается реализация проекта «Внедрение мобильных диагностических средств в рамках АСУ «Магистраль». Цель проекта ведения мониторинга информации, получаемой с мобильных диагностических средств в любое время суток. Это позволит обслуживать путевое хозяйство по фактическому состоянию и проводить покомпонентный ремонт пути.</p> <p>Компанией так же реализуется стратегия «Цифровая железная дорога» в которую вошёл проект «Центр управления движением поездов». В рамках проекта планируется внедрение микропроцессорной автоматизированной системы управления движением поездов, а также системы управления хозяйством сигнализации и связи, с проведением модернизации региональных узлов связи. Контроль за движением поездов в режиме реального времени, позволит повысить пропускную способность, и обеспечит безопасность.</p> <p>При перевозках опасных грузов железнодорожным транспортом ГП «НК «Кыргыз</p>

			<p>темир жолу» применяет «Правила перевозок опасных грузов» приложение 2 к СМГС.</p> <p>В настоящее время Министерством транспорта, архитектуры, строительства и коммуникаций Кыргызской Республики проводится работа по проекту постановления Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении Основных направлений развития железнодорожного транспорта Кыргызской Республики на 2021-2025 годы».</p> <p>ГП «Железная дорога Молдовы» не является членом RID Будут утверждены новые документы после утверждения Парламентом нового Кодекса железнодорожного транспорта.</p> <p>Румыния. Чтобы перенести в национальное законодательство европейские положения, Европейскую директиву (ЕС) 2016/798 по безопасности на железных дорогах, было принято Чрезвычайное постановление правительства № 73/2019 о безопасности на железных дорогах, цель которого заключается в том, чтобы Румыния обеспечила сбалансированное открытие внутреннего рынка пассажирского железнодорожного транспорта, независимость менеджеров инфраструктуры, конкурентные процедуры присуждения контрактов на оказание государственных услуг, а также высочайший уровень железнодорожной безопасности и функциональной совместимости, а также упрощение доступа железнодорожных операторов Румынии на европейский железнодорожный рынок. Кроме того, Постановлением Правительства № 108 / 04.02.2020 определены условия, которые должны быть выполнены для обеспечения взаимодействия румынской железнодорожной системы с железнодорожной системой Европейской экономической зоны в соответствии с Постановлением правительства № 73/2019 по безопасности железных дорог, чтобы определить оптимальный уровень технической гармонизации, облегчить, улучшить и развить услуги железнодорожного транспорта в Европейской экономической зоне и с третьими странами, а также внести вклад в завершение строительства единого европейского железнодорожного пространства и прогрессивной реализации внутреннего рынка. Эти условия относятся к проектированию, строительству, вводу в действие, модернизации, обновлению, эксплуатации и техническому обслуживанию элементов этой системы, а также к профессиональной квалификации и условиям здоровья и безопасности, применимым к персоналу, участвующему в ее эксплуатации и техническом обслуживании.</p> <p>Что касается опасных грузов, Румыния подписала Конвенцию КОТИФ с 1983 года. RID также применяется для внутренних грузовых перевозок с 1999 года.</p> <p>Таджикистан присоединился к Правилам перевозок опасных грузов по железным дорогам и выполняет требования Правил.</p> <p>Турция. 1. Ежемесячная статистика по авариям, произошедшим в 2020 году, была подготовлена и отправлена в соответствующие подразделения и региональные Директораты. 2. Цели безопасности на 2020 год подготовлены и опубликованы для всей организации. Несчастные случаи при транспортировке опасных грузов - один из показателей нашей безопасности. Цели безопасности ежемесячно отслеживаются статистически и передаются в соответствующие подразделения и региональные управления. 3. Статистика аварий, причины аварии, прогресс в достижении целей</p>
--	--	--	---

			<p>безопасности и действия, которые необходимо предпринять, обсуждаются в повестке дня центральных / региональных советов и комиссий по безопасности.</p> <p>4. Внутренний аудит системы управления безопасностью начал внедряться в нашей организации.</p> <p>5. Завершены исследования по обновлению паспорта по опасным грузам на железнодорожном транспорте с серийным номером ANK.U-NET.TMFB-DMR.06.19, полученного до распада TCDD 08.02.2016, с целью включения деятельности Оператора инфраструктуры в активную деятельность. .</p> <p>6. Продолжаются тренинги по перевозке опасных грузов.</p> <p>Украина, как сторона Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) (с изменениями в редакции Протокола от 3.06.1999) выполняет «Правила международных железнодорожных перевозок опасных грузов» (RID) на линиях (участках) внесенных в список линий ЦИМ.</p> <p>Кроме того, в рамках ОСЖД и ЦИТ проводится гармонизация норм Правил перевозок опасных грузов (Приложение 2 к СМГС) и норм Правил международных железнодорожных перевозок опасных грузов (RID).</p>
3.	Морские магистрали, железнодорожно-паромное сообщение и морские маршруты		
3.1	<p>Улучшение операций и процедур на паромных перевозках</p>	<p>Страны будут стремиться к внедрению «наилучшей практики», как международной, так и ЕС.</p>	<p>Азербайджан. АО «Азербайджанское Каспийское Морское Пароходство» (ASCO) является единственной компанией Каспийского бассейна, обладающей паромным флотом. «ASKO, по транспортному коридору ТРАСЕКА перевозятся железнодорожные вагоны и пассажиры, а также автомобили и др. Перевозки осуществляются 11 паромами типа «Дагестан» (вместимость - 28 вагонов), 4 паромами типа "Академик Зарифа Алиева" (вместимость - 52 вагона), двумя - типа "Барда" (вместимость -54 вагона), а также 2 судами Ро-Ро типа "Композитор Кара Караев" в направлениях Баку - Актау - Баку и Баку – Туркменбаши - Баку. Перевозимый груз в основном состоит из нефти и нефтепродуктов, продовольствия и сельскохозяйственных продуктов, строительных материалов и т.д.</p> <p>В зависимости от погодных условий длительность перехода парома между портами Баку-Туркменбаши составляет -12 часов, расстояние -306 км. Паромы: «Ак. Топчубашов», «Дагестан», «Азербайджан», «Ак. Г. Алиев», «Проф. Гюль» и «Нахичевань», «Меркурий-1» и «Меркурий -2».</p> <p>Паром "Азербайджан" типа RoPax а также еще один строящийся паром аналогичного типа внесут значительный вклад в перевозку транзитных грузов через Каспий по транспортному коридору "Восток-Запад". Этот паром способен перевозить вагоны, грузы, а также порядка 100 пассажиров: "Длина уникального корабля составит 154,5 метра, ширина - 17,7 метра, скорость - 14 узлов. Корабль способен перевозить 56 вагонов-цистерн, 50 грузовых автомобилей и 100 пассажиров. Концепция корабля, экипаж которого будет насчитывать 30 человек, была разработана совместно Одесским морским инженерным бюро и опытными специалистами ASCO", - сказал представитель пароходства.</p> <p>Активизируются перевозки по железнодорожной паромной переправе Алят - Курык-Алят. Данная паромная переправа по Каспийскому Морю используется для следующих грузопотоков:</p> <ul style="list-style-type: none"> • жд перевозка грузов из Грузии и Азербайджана в Казахстан, Кыргызстан, Китай и в обратном направлении

			<ul style="list-style-type: none"> • жд перевозки грузов из Украины, Молдовы, Румынии, Венгрии в Казахстан, Кыргызстан в обход России с использованием двух паромных переправ (Черноморск - Поти/Батуми) и Алят - Курык. Начиная с 01 января 2017 года Россия не пропускает транзитные грузы, заходящие с территории Украины назначением в Казахстан и Кыргызстан. В этом случае, используется, этот альтернативный маршрут доставки грузов в Казахстан и Кыргызстан. • доставка грузов из Турции, Китая, США, ОАЭ в Казахстан, Кыргызстан с перевалкой груза из контейнеров/судна/грузовиков в железнодорожные вагоны в портах Поти или Батуми Грузия и в обратном направлении. <p>Армения. Приостановленное с 1 декабря 2018 года функционирование регулярной железнодорожной паромной переправы между портами Поти (Грузия) - <<Кавказ>> (РФ) не восстановлено. ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» при необходимости или при наличии крупных объемов грузов осуществляет разовые круговые паромные рейсы.</p> <p>по необходимости осуществляются паромные перевозки между портами Поти (Грузия) – «Ильичевск» (Украина).</p> <p>Иран. По оценке директора особой экономической зоны и порта Амирабад, железнодорожный причал Ро-Ро в Амирабаде будет полностью введен в эксплуатацию во второй половине 2020 года.</p> <p>Казахстан. В 2018 году завершено строительство паромного комплекса порта Курык. Пропускная способность комплекса составляет 6 млн. тонн грузов в год, в том числе жд. паромный терминал мощностью 4 млн. тонн для отгрузки вагонов, а также авто паромный терминал мощностью 2 млн. тонн для обработки колесной техники.</p> <p>Паромные грузы транспортируются паромами под азербайджанским флагом с использованием паромных комплексов портов Курык и Баку.</p> <p>Средняя вместимость парома составляет:</p> <ul style="list-style-type: none"> - малый 26-28, большой 42-44 вагона; - 33-35 автомашин. <p>На территории порта одновременно может находиться около 70 грузовых автомашин.</p> <p>На сегодняшний день налажено регулярное паромное сообщение по маршруту Алят - Курык - Алят.</p> <p>Для удобства обслуживания прибывающих автомобильных фур, грузопотоки делятся по направлениям их отгрузки экспортные и импортные грузовые потоки разделены по потокам и обслуживаются каждый в своем направлении.</p> <p>В целом железнодорожная и автомобильная инфраструктура порта полностью адаптированы к приему и оперативному обслуживанию всех видов грузов, следующих через порт Курык как в транзитном, так и в экспортном/импортном направлениях, в том числе и в рамках коридора ТРАСЕКА.</p> <p>Украина. Во исполнение приказа Министерства инфраструктуры Украины от 29.05.2020 № 331, 31.12.2020 ГП «АМПУ» объявлен закупку по оказанию консультационных услуг по подготовке технико-экономического обоснования и конкурсной документации концессионного проекта железно- паромного комплекса морского порта Черноморск.</p>
3.2	Улучшение грузовых операций	Оптимизация действий по эффективному	Азербайджан. Новый Бакинский Международный Морской Торговый Порт в Аляте

<p>и процедур в портах Черного и Каспийского морей</p>	<p>применению в портах функций пограничного и таможенного контроля, оказания административных услуг и перевалки грузов.</p>	<p>применению в портах функций (Баку) является транспортным узлом, связывающим запад (Турцию и ЕС), юг (Иран и Индию) и север (Россию). Расположенный в непосредственной близости к районам Азербайджана, порт также расширяет свою коммуникабельность в качестве эффективного транспортного узла и тем самым увеличивает объем мощности обработки грузопотока. Кроме того, новое местоположение порта связано с существующими автомагистралями и железнодорожными путями, которое соединяет порт с районами страны.</p> <p>Существует три международных железнодорожных линий в Азербайджане, которые все проходят непосредственно через БМТТП –Алят:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Северо-западная линия проходит через Баку в Россию; • Западная линия проходит через Грузию к берегам Черного моря и Турции; • Южная линия следует в районы на юге и на границу с Ираном. <p>Паромный терминал порта за 2019 год обработал 44,175 тыс. вагонов (рост на 2,7%), в том числе 20,331 тыс. вагон или 46% направлялось по маршруту Баку-Курык-Баку, 23,802 тыс. вагонов или 53,9% - Баку- Туркменбаши-Баку, 42 вагона (0,1%) - по Баку-Актау-Баку</p> <p>В 2019 году через порт перевалено 35, 152 тыс. контейнеров, что на 53,6% выше показателя 2018 года. Число контейнеров, прибывших из Китая в 2019 году, увеличилось в 2,1 раза, до 5,369 тыс.</p> <p>За 2019-й год перевалка через порт крупногабаритных транспортных средств (Т/Р), включая прицепы и прочую автотехнику, увеличилась по сравнению с показателем 2018 года на 57,3% - до 33,671 тыс. единиц. Рост связан, главным образом, с увеличением интенсивности перевалки ТИР по направлению Турции, Украины и Туркменистана. За 2019 год перевозка Т/Р по направлению Баку- Туркменбаши-Баку составила 24,97 тыс. единиц или 74,2% от общего числа автотехники, по направлению Баку-Курык-Баку - 8,701 тыс. единиц или 25,8%</p> <p>В 2019 году в отчете Давоского экономического форума Азербайджан занял 25 - е место среди 141 стран по «Эффективности услуг морских портов»</p> <p>На таможенном посту «Международный морской торговый порт» создано дополнительное окно МДП для приоритетного оформления грузовых автомобилей в соответствии с требованиями процедуры МДП. При этом, как и на всех таможенных постах страны, работа таможенного поста организована ежедневно и таможенное оформление товаров и транспортных средств, ввозимых, перевозимых или перемещаемых через эту территорию, осуществляется без перебоев. В то же время, на основании образования ЗАО «Бакинский международный морской торговый порт» Государственный таможенный комитет одобрил использование на территории порта пунктов временного хранения и таможенных складов для временного хранения и помещения товаров под специальные таможенные процедуры.</p> <p>Со стороны ЗАО «АЖД» осуществляется поэтапный переход на электронный обмен данными с Бакинским международным морским торговым портом.</p> <p>Грузия. Реализация проекта Единого окна</p> <p>Соглашение об ассоциации между ЕС и Грузией в 2019 году Грузия должна выполнить Директиву 2010/65 / ЕС по формальностям отчетности для судов, прибывающих и / или отправляющихся из портов государств-членов. Агентство морского транспорта Грузии инициировало создание концепции «единого морского</p>
---	---	--

окна» в грузинских портах, которая повысит эффективность портов, сократит время и увеличит операционные преимущества для всех вовлеченных сторон. Это предполагает упрощение административных процедур, разделение портовых услуг Грузии и объединение государственных и частных услуг в одно цифровое пространство. Проект разделен на 3 части. Посольство США выделило 120 000 долларов на первый этап - технико-экономическое обоснование. Техничко-экономическое обоснование было успешно выполнено летом 2020 года и одобрено всеми заинтересованными сторонами. В настоящее время проект находится на второй фазе, которая представляет собой фактическое внедрение морской системы «единого окна». Посольство США подтвердило свою готовность помочь Грузии в разработке программного и аппаратного компонента проекта, и финансирование уже выделяется.

Техничко-экономическое обоснование системы портового сообщества в Грузии
 Агентство морского транспорта Грузии при поддержке Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) и Секретариата Совета инвесторов запустило технико-экономическое обоснование внедрения системы портового сообщества (СПС) в портах Грузии.

СПС - это электронная платформа, которая соединяет различные системы управления портами, обеспечивая безопасный и быстрый обмен информацией между заинтересованными сторонами, портом, государственным и частным секторами. Реализация проекта поможет модернизировать управление и автоматизацию портов и логистических процессов, улучшить межведомственную координацию и значительно снизить административную нагрузку и бюрократию.

В технико-экономическом обосновании внедрения СПС также будут изучены возможности интеграции СПС с соответствующими региональными системами (страны Черноморского региона и Европейской политики соседства; системы ЕС;).

Для увеличения транзитного потенциала страны жизненно важно оцифровать государственные услуги в портах и объединить их в одну онлайн-платформу. Агентство морского транспорта Грузии, финансируемое Посольством США в Грузии и программой EXBS, уже провело технико-экономическое обоснование проекта "Единое морское окно", реализация которого планируется в сентябре 2021 года. Чтобы полностью интегрировать цифровизацию цепочки морских перевозок и глобальную цепочку поставок, система ТБО портов Грузии должна быть подключена к системе портового сообщества (СПС).

Для реализации этого последнего проекта Грузия при содействии Секретариата Совета инвесторов получила необходимое финансирование от ЕБРР.

Реализация вышеуказанных проектов (ТБО и СПС) повысит эффективность грузинских портов, резко сократит задержки в портах, упростит процесс работы с документацией и значительно увеличит грузооборот. Это также поможет Грузии снизить негативное воздействие морского транспорта на окружающую среду и поможет Грузии в переходе к зеленой экономике. Этот процесс будет еще больше способствовать стремлению Грузии стать региональным логистическим и транспортным узлом.

Иран. С целью увеличения объема морских перевозок в портах Каспийского моря, Порты и морская организация Исламской Республики Иран ввели привлекательные льготы и скидки. Кроме того, эта организация готова вести переговоры с торговцами и судоходными компаниями, чтобы предложить больше скидок и льгот

			<p>в виде частных контрактов.</p> <p>Казахстан. Среднее время полной обработки в порту Курык сокращено до:</p> <ul style="list-style-type: none"> - одноярусного парома тип «Меркурий-1» - 6 часов; - двух-ярусного парома тип «Академик Зарифа Алиева» -10 часов; - трех-ярусного парома тип Ро-Ро «Бестакар Кара Караев» -14 часов. <p>В рамках окончания строительства второго пускового комплекса в порту Курык введено в эксплуатацию здание «Зоны таможенного оформления» (ЗТО), где разместились все службы, необходимые для качественного и оперативного обслуживания клиентов прибывающих и убывающих через порт Курык. Организация работы всех государственных и портовых служб построена по принципу «одного окна».</p> <p>В порту Актау в составе коммерческого блока создана транспортно-экспедиторская группа по оформлению грузов, где соответствующее подразделение получает разрешение на въезд/выезд, погрузку/выгрузку грузов по согласованию пограничными, таможенными и иными государственными службами.</p> <p>На данный момент в Республике Молдова нет действующего специализированного Ро-Ро терминала. Терминал данного типа включён в Мастерплан строительства Международного Свободного Порты Джорджюлешть, но таковой ещё не был построен. В процессе строительства указанного терминала, ответственные органы будут принимать необходимые меры по оптимизации процедур пограничного и таможенного контроля.</p>
<p>3.3</p>	<p>Обеспечение портами функции узлов транспортных цепочек</p>	<p>Имплементация государственных и частных проектов по строительству логистических центров, реализуемых или планируемых к реализации во всех портах.</p>	<p>Азербайджан. Представители Азербайджанской Республики активно участвовали на ежегодных заседаниях администраций морских портов прикаспийских государств на которых рассматривались вопросы дальнейшего сотрудничества в области перевозок грузов, в том числе развития паромного сообщения между портами Каспийского моря.</p> <p>Между портами Актау и Баку (Алят) налажен обмен информацией о тарифах на услуги, оказываемые портами.</p> <p>Подписаны Меморандумы о взаимопонимании между морскими портами Каспийских государств, которые направлены на укрепление контактов и развития дальнейшего взаимовыгодного сотрудничества.</p> <p>Грузия. Проекты расширения порта Терминал POTI Расе Группа RACE получила от Корпорации зарубежных частных инвестиций (OPIC) дополнительное финансирование в размере 50 миллионов долларов на разработку, строительство и эксплуатацию нового многофункционального морского терминала в порту Потти.</p> <p>Проект потребует проведения дноуглубительных работ в гавани до глубины 12 м, в результате чего морской порт сможет принимать суда длиной до 253 м и грузоподъемностью до 50 000 тонн.</p> <p>Общая вместимость терминалов - 2,5 млн тонн наливных и генеральных грузов; и 100 000 TEU контейнеров.</p> <p>Батумский международный контейнерный терминал (BICT) Батумский международный контейнерный терминал (BICT) планирует открыть мультимодальный транзитный терминал;</p>

			<p>Расширение охватывает как прибрежные, так и прибрежные зоны многоцелевого терминала, предназначенное для оптимизации обработки существующих грузовых потоков и установки дополнительных мощностей для размещения нового бизнеса.</p> <p>Химический терминал порта Батуми Американская корпорация Tramto, международная мерчандайзинговая и торговая компания, подписала меморандум с портом Батуми об инвестировании 20 миллионов долларов в строительство нового терминала минеральных удобрений в порту Батуми. Терминал был открыт в июне 2021 года и начал функционировать. Новый комплекс может увеличить количество обрабатываемых в порту грузов на 200 000 ежегодно.</p> <p>Иран. От портовой и морской организации от имени правительства, отвечающей за планирование и выдачу лицензий на строительство и эксплуатацию логистических центров в утвержденных портовых зонах и привлечение заявителей на создание и эксплуатацию этих центров и подготовку исполнительных инструкций для всех процессов, связанных с созданием и использованием Vector из упомянутых логистических центров. Из 58 действующих логистических центров шесть расположены в портовых зонах (три логистических города Бандар-Аббас, Бандар-Имам Хомейни и Чабахар и три логистических центра в Бушере, Джаске и Амирабаде), которые в настоящее время создаются Портовой и морской организацией. Исследования должны способствовать точному расположению этих центров в обозначенных местах.</p> <p>Казахстан. Морские порты Актау и Курык являются Постоянными членами ОЮЛ «Международная Ассоциация «Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут» (далее - ТМТМ). В рамках развития перевозок транзитных грузов, обеспечения конкурентоспособности и привлечения дополнительных грузопотоков на маршруты ТМТМ, вырабатываются единые тарифные ставки на перевозку грузов по данному маршруту.</p>
<p>3.4</p>	<p>Выполнение актов ТРАСЕКА по морскому сектору, преодоление организационных и административных барьеров</p>	<p>Эффективное выполнение ТП к ОМС об основных принципах эксплуатации железнодорожно-паромных комплексов на Черном и Каспийском морях, и ТП к ОМС по торговому судоходству. Устойчивый диалог на национальном и региональном уровне. Стандартизации портовых операций и судов. Действия по обновлению флота, обеспечению устойчивого расписания, стандартизации операционных требований и единообразному подходу в тарифной политике.</p>	<p>Азербайджан. Меры, реализуемые в сфере мореплавания в Азербайджане, полностью соответствуют принятым нормативно-правовым актам и всем требованиям Международной Морской Организации. Имплементация международных конвенций, контроль за международными стандартами, и система управления движением судов во всех территориальных водах Азербайджана, осуществляются в соответствии с глобальными стандартами мореплавания, которые устанавливаются Международной Морской Организацией. С целью обеспечения безопасного мореплавания судов, в соответствии с требованиями Правилы № 19-1 главы V "Международной конвенции по охране человеческой жизни на море" (SOLAS-74), Государственное морское агентство осуществляет дальнюю идентификацию и отслеживание судов через Национальный Центр Дальней Идентификации и Контроля Местоположения Судов (СДИ/LRIT). Соответствующими уполномоченными органами и участниками перевозочного процесса рассматриваются вопросы дальнейшего сотрудничества в области перевозок грузов, в том числе развития паромного сообщения через Международный Морской Торговый Порт Баку(Алят). Между портами Баку (Алят), Туркменбаши, Курык, Актау налажен обмен</p>

			<p>информацией о тарифах на услуги, оказываемые портами, о наличии организационных барьеров.</p> <p>Иран. С момента присоединения нашей страны к Конвенции по облегчению морского судоходства (FAL) в 1373 году Организация портов и морского судоходства в качестве руководящего органа, контролирующего надлежащее выполнение этой конвенции, выполняла и осуществляла мониторинг рекомендаций этой конвенции в отношении требований к информации и необходимых документов. И методы документооборота и составления их исполнительных инструкций.</p> <p>Полная координация Портовой и Морской Организации с Таможней Исламской Республики Иран и выполнение исполнительных процедур портов в отношении выполнения пересмотренной Киотской конвенции об упрощении и координации таможенных формальностей. Проведение необходимых исследований относительно присоединения к Роттердамской конвенции по морскому транспорту (2009 г.). Полное взаимодействие и сотрудничество этой организации с Международной морской организацией, а также активное участие ее представителей в Комитете по безопасности на море (MSC), Комитете защиты моря и окружающей среды (MEPC) и Комитете по облегчению судоходства (FAL).</p> <p>Казахстан. В рамках ежегодных заседаний администраций морских портов прикаспийских государств рассматриваются вопросы дальнейшего сотрудничества в области перевозок грузов, в том числе развития паромного сообщения через порты на Каспии.</p> <p>Вместе с тем, подписаны Меморандумы о взаимопонимании между ТОО «Порт Курык» и «Anaklia Development Consortium», между ТОО «KTZE-Khorgos Gateway» и «Anaklia Development Consortium», которые направлены на укрепление деловых контактов, развитие дальнейшего взаимовыгодного сотрудничества компаний, расположенных на пути Транскаспийского международного транспортного маршрута (Middle Corridor).</p> <p>Хотя Таджикистан присоединился и утвердил ТП к ОМС об основных принципах эксплуатации железнодорожно-паромных комплексов на Черном и Каспийском морях, в настоящий момент сотрудничество в этой области не ведется.</p> <p>Турция стала участником Соглашения об облегчении международного морского судоходства-FAL65 Постановлением Совета министров от 1 февраля 2016 года под номером 2016/8498. Конвенция вступила в силу для Турции с 12.07.2016.</p> <p>Кроме того, в сентябре 2018 года было создано Национальное единое морское окно. Система используется для всех судов, прибывающих в турецкие порты.</p>
<p>3.5</p>	<p>Повышение качества услуг, предоставляемых национальными перевозчиками при комбинированных перевозках с использованием железнодорожно-паромных, РО-РО и РО-РАХ судов</p>	<p>Национальные перевозчики ТРАСЕКА предпримут все необходимые меры для повышения качества предоставляемых услуг. В целях преодоления нефизических барьеров, препятствующих устойчивому развитию отрасли морских перевозок, страны ТРАСЕКА установят механизмы диалога на национальном и региональном уровнях, позволяющего заинтересованным</p>	<p>Азербайджан. Международный Морской Торговый Порт в Апяте (Баку) является транспортным узлом связывающий запад (Турцию и ЕС), юг (Иран и Индию) и север (Россию). Расположенный в непосредственной близости к районам Азербайджана, порт также расширяет свои возможности сообщения в качестве эффективного транспортного узла и тем самым увеличивает объем мощности обработки грузопотока. Кроме того, новое местоположение порта связано с существующими автомагистралями и железнодорожными путями, которое соединяет порт со странами региона.</p> <p>Три международных железнодорожные линии в Азербайджане, проходят</p>

		<p>сторонам совместно обсуждать и решать вопросы, представляющие общий интерес.</p>	<p>непосредственно через Алят:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Северо-западная линия проходит через Баку в Россию; • Западная линия проходит через Грузию к берегам Черного моря и Турции; • Южная линия следует в районы на юге и на границу с Ираном. <p>В рамках ТМТМ и АТР была разработана Технология взаимодействия сторон при организации перевозок контейнеров в составе контейнерных поездов (с использованием фидерных судов).</p> <p>Иран. В целях развития и диверсификации морских транспортных маршрутов Организация портов и морского судоходства с участием российского частного сектора наладила регулярное морское сообщение по Каспийскому морю между северными портами нашей страны и казахстанским портом Курык.</p> <p>Казахстан. Паромные перевозки на линии Курык-Баку осуществляются паромами Азербайджанской Республики.</p> <p>На сообщении между портом Курык и северными портами Ирана осуществляются перевозки российским паромом «Композитор Рахманинов».</p> <p>В соответствии с государственной программой «Нурлы жол» на 2020 - 2025 годы в рамках дальнейшего наращивания отечественного торгового флота запланировано приобретение 2-х универсальных паромов.</p>
<p>3.6</p>	<p>Повышение качества услуг, предоставляемых портами судам стран-участниц ОМС. Создание новых специализированных перегрузочных комплексов (СПК).</p>	<p>Предоставлять конкурентоспособную на международном уровне портовую инфраструктуру и оказывать качественные услуги в кратко-, средне- и долгосрочной перспективе.</p>	<p>Азербайджан. Бакинский Международный Морской Торговый Порт в Аляте (Баку) может обслуживать паромы длиной 150 - 160 метров и тоннажем 10000 тон, а также всех других типов судов, действующих в Каспийском море. Благополучное расположение порта способствует модульному расширению всех возможностей различных сегментов грузопотока (грузовые железнодорожные паромы, общие грузовые перевозки, контейнеры и навалочные грузы) в случае увеличения грузопотока.</p> <p>Первая фаза нового порта в Аляте — это наличие паромного терминала, общего грузового причала, Ро-Ро причала, причала по обслуживанию, железнодорожных линий, различных административных зданий, таможенных складских зон, открытых мест хранения, складов, контейнерных дворов, железнодорожных и автомобильных доступов к причалам, Ро-Ро рамп, зданий для обслуживания пассажиров, подъемно- посадочной площадки для тяжелых грузов и пространств с сооружениями для грузовых транспортных средств.</p> <p>ЗАО «Бакинский международный морской торговый порт» (БММТП) в 2019 году увеличил объем грузоперевозок (за исключением нефтяных грузов), по сравнению с показателем 2018 года на 7,2% - до 4 млн 61,6 тыс. тонн, говорится в сообщении общества.</p> <p>При этом 84,8% грузоперевозок или 3 млн 444,2 тыс. тонн пришлось на транзитные грузы.</p> <p>«За отчетный год перевалка через порт крупногабаритных транспортных средств (Т/Р), включая прицепы и прочую автотехнику, увеличилась по сравнению с показателем 2018 года на 57,3% - до 33,671 тыс. единиц. Рост связан, главным образом, с увеличением интенсивности перевалки Т/Р по направлению Турции, Украины и Туркменистана. За 2019 год перевозка Т/Р по направлению Баку-Туркменбаши-Баку составила 24,97 тыс. единиц или 74,2% от общего числа автотехники, по направлению Баку-Курык-Баку - 8,701 тыс. единиц или 25,8%», - отмечается в информации.</p>

			<p>В 2019 году через порт перевалено 35,152 тыс. контейнеров, что на 53,6% выше показателя 2018 года. Число контейнеров, прибывших из Китая в 2019 году, увеличилось в 2,1раза, до 5,369 тыс.</p> <p>Паромный терминал порта за 2019 год обработал 44,175 тыс. вагонов (рост на 2,7%), в том числе 20,331 тыс. вагон или 46% направлялось по маршруту Баку-Курык-Баку, 23,802 тыс. вагонов или 53,9% - Баку-Туркменбаши-Баку, 42 вагона (0,1%)- по Баку-Актау-Баку.</p> <p>Пассажиropеревозки через порт в 2019 году по обоим указанным направлениям (Туркменистан и Казахстан) составили 46,265 тыс. человек.</p> <p>Казахстан. В соответствии с проектом, для удобства обслуживания прибывающих автофур, экспортные и импортные грузовые потоки разделены по потокам и обслуживаются каждый в своем направлении.</p> <p>В настоящее время в целях увеличения контейнеропотока планируется создание на базе порта Актау «Контейнерного хаба».</p>
4.	Развитие автодорожного сектора		
4.1	<p>Реализация Концепции развития международных автомобильных перевозок на транспортном коридоре Европа-Кавказ-Азия, повышение конкурентоспособности и привлекательности автомобильных маршрутов ТРАСЕКА</p>	<p>Расширение применения системы разрешений ТРАСЕКА. Подключение к данной системе стран Каспийского региона и Центральной Азии.</p> <p>Увеличение количества выдаваемых разрешений ТРАСЕКА, применения многоразовых разрешений ТРАСЕКА, и в дальнейшем введение безразрешительной системы на территории стран ТРАСЕКА</p>	<p>Азербайджан. В соответствии с пунктом 2.5 Плана действий по повышению конкурентоспособности и привлекательности автомобильных маршрутов ТРАСЕКА и дальнейшему совершенствованию международных автомобильных перевозок, утвержденного на XIII заседании МПК ТРАСЕКА в Ереване в 2018 г. Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА подготовил аналитический доклад “О необходимости формирования единых подходов в вопросах гармонизации требований по массе и габаритам автотранспортных средств на МТК ТРАСЕКА”.</p> <p>В странах-участниках Основное Многостороннее Соглашение (ОМС) применяются несогласованные требования в отношении масс и габаритов автомобильных автотранспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки. Для гармонизации требований к автомобильным автотранспортным средствам, ПС МПК ТРАСЕКА подготовил проект “Соглашения о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки, по автомобильным маршрутам международного транспортного коридора “Европа-Кавказ-Азия”.</p> <p>Государственное Агентство Автомобильных Азербайджана в декабре 2020-года посмотрел эти документы, выразил позицию представил кандидатуру для работы по доработке текста этого Соглашения.</p> <p>Национальным Секретариатом ТРАСЕКА в Азербайджане инициирован вопрос отмены Разрешительной Системы в целом. В настоящий момент страна реализует обмен разрешениями в количестве 48 000 единиц в год.</p> <p>Грузия. В рамках реализации многосторонней разрешительной системы ТРАСЕКА в 2016 году Грузия выдала 98 разрешений ТРАСЕКА.</p> <p>За последние 4 года Грузия полностью использовала выделенное количество квот и выдала 200 разрешений в 2017, 2018, 2019 и 2020 годах.</p> <p>Грузия считает целесообразным увеличение годовой квоты разрешений ТРАСЕКА до 1000 единиц.</p> <p>Иран. Система лицензий на перевозки считается ограничивающим механизмом при пересечении границ, поэтому предпочтительно распределение лицензий в равных долях между странами-членами, учитывая больший объем перевозок иранского флота в некоторые страны, и электронная выдача этих лицензий (с точки зрения инфраструктуры и контроля времени). Обеспечение конкуренции компонентов</p>

международного транспортного рынка, включая стоимость приобретения флота, не приветствуется, и упор делается в первую очередь на снятие любых лицензий и ограничений между странами-членами.

Казахстан. Считаем нецелесообразным внедрение безразрешительной системы при осуществлении международных автомобильных перевозок со странами региона ТРАСЕКА, с которыми в настоящее время существует разрешительная система.

В порядке информации сообщаем, что **Кыргызской Республикой** заключены двухсторонние межправительственные соглашения об автомобильном сообщении с 19 государствами. Кроме этого, в целях защиты интересов кыргызских автоперевозчиков и создания благоприятных условий на международном рынке автотранспортных услуг ежегодно проводятся переговоры с 21 государством, с которыми пока не подписаны соглашения о международном автомобильном сообщении, но решен вопрос обмена бланками разрешений для поездок кыргызских автоперевозчиков в эти страны. Учитывая, техническое состояние АТС кыргызских автоперевозчиков осуществляется международные перевозки на паритетной основе.

В связи с этим, Кыргызская Республика считает преждевременным на данном этапе вступление в безразрешительную систему в международных автомобильных перевозках на транспортных коридорах ТРАСЕКА, но вместе с тем, необходимо отметить, что Кыргызстан поддерживает и активно участвует в рабочих группах по проекту Соглашения о Едином транзитном разрешении ТРАСЕКА.

Постановлением Правительством №205/2020 было утверждено подписания Соглашения между Правительством **Республики Молдова** и Правительством Туркменистана о международных автомобильных перевозках.

Постановлением Правительством № 538 от 20.07.2020 были инициированы переговоры по Проекту Соглашения между Правительством Республики Молдова и Правительством Республики Таджикистан о международных пассажирских и грузовых перевозках.

Постановлением Правительства № 127 от 26-02-2020 был утверждён регламент об утверждении Положения о порядке ведения государственных реестров, сформированных Информационной системой «e-Autorizație transport».

Система разрешений ТРАСЕКА пока находится на стадии изучения со стороны экспертов транспортного сектора Республики **Таджикистан**. Следовательно, работа в данном направлении еще не начата. В настоящее время Таджикистан участвует в рассмотрении проекта нового Соглашения ТРАСЕКА о едином транзитном разрешении.

Распоряжением Кабинета Министров **Украины** от 2 декабря 2020 № 1524-р «О привлечении средств займа от Европейского банка реконструкции и развития для реализации проекта "Развитие трансъвропейской транспортной сети"»

Было привлечено средств займа от Европейского банка реконструкции и развития для реализации проекта "Развитие трансъвропейской транспортной сети" в размере 450 млн. евро.

Привлеченные средства в рамках проектов будут использованы на выполнение работ на автомобильных дорогах в таких областях как Львовская, Киевская,

<p>4.2</p>	<p>Повышение безопасности автомобильных перевозок</p>	<p>Реализация Регионального и национальных Планов действий ТРАСЕКА по обеспечению безопасности дорожного движения.</p>	<p>Черкасская, Одесская, Кировоградская, Николаевская.</p> <p>Азербайджан. В рамках исполнения «Плана Мероприятий по реализации Государственной Программы по безопасности дорожного движения в Азербайджанской Республики на 2019-2023 годы» подготовлены и представлены для рассмотрения в соответствующие государственные органы предложения и проекты нормативно-правовых актов по расширению использования транспортных средств, оснащенных системами активной, пассивной, экологической и высокой послеаварийной безопасности, по разработке программы утилизации непригодных для эксплуатации транспортных средств, по созданию соответствующей инфраструктуры для электромобилей, по усовершенствованию нормативно-правовых актов, регулирующих перевозки автомобильным транспортом, по приведению в соответствие с международными стандартами требований по допустимой массе (осевые нагрузки) автотранспортных средств, предназначенных для перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов.</p> <p>В Азербайджане существенное повышение безопасности движения достигается совершенствованием методов проектирования дорог и улиц, улучшением технологии выполнения дорожно-строительных работ, сохранение высоких качеств в процессе службы дороги. Среди множества определяющих безопасности дорожного движения, можно выделить создание надежных в эксплуатации автотранспортных средств, их современное и качественное обслуживание, организация дорожного движения и т.д. В 2020 г. на всех дорогах Азербайджана произошло 1587 ДТП, что 5,9% больше, чем за 2019. Число пострадавших в ДТП в 2020 г составило-2106, (21,4%), больше, из них погибли 696 (25%), ранены-1410 (19,8 % больше) В 2020 г из общего количества ДТП 286-произошло на дорогах, обслуживаемых Государственным Агентством Автомобильных Дорог Азербайджана. Число пострадавших В ДТП на этих дорогах оставило-424, из них погибли -188, ранены-236 человек.</p> <p>В 2020 согласно Государственной Программы по безопасности дорожного движения для организации правил действия аналитической информационной базы «Безопасность дорожного движения» и составления положения для доступа этим информациям соответствующих государственных органов и ответственных лиц, по просьбе МВД Азербайджана представлен пересечь соответствующих информации.</p> <p>27 декабря 2018 года в Азербайджане была принята Государственная программа по безопасности дорожного движения на 2019-2023 годы. Программа включает меры по снижению количества дорожно- транспортных происшествий за счет повышения уровня безопасности дорожного движения в Азербайджанской Республике и снижения социально-экономического ущерба, нанесенного стране в результате этих смертей.</p> <p>Государственная комиссия по безопасности движения под руководством вице-премьер министра на своих регулярных заседаниях рассматривает вопросы безопасности на транспорте и при необходимости принимает соответствующие меры по повышению безопасности ДД.</p> <p>В 2019 году на дорогах Азербайджана произошло 1498ДТП, что на 0,8% меньше, чем за 2018 год.</p> <p>Число пострадавших в ДТП снизилось на 2% и составило 1735. Из них 557 погибли, 1177 были ранены. 46,2% инцидентов произошли в дневное время, 36,1% - ночью и 17,7% - в сумерки, 29,1% - в субботу и воскресенье.</p>
------------	--	--	--

Армения. С целью реализации регламента о безопасности колесно-транспортных средств ЕАЭС, согласно которому транспортные средства обязательно должны быть оснащены системой вызова экстренных оперативных служб, было подписано соглашения о намерениях по сотрудничеству в сфере навигационной деятельности между компаниями Российской Федерации и Республики Армения: АО «ГЛОНАСС», оператором системы экстренного реагирования при авариях «ЭРА-ГЛОНАСС»; научно-исследовательским институтом микроэлектронной аппаратуры «Прогресс» (Российская Федерация) и ООО «ЕИА Инжиниринг» (Республика Армения). Стороны планируют развернуть на территории Республики Армения инфраструктуру, обеспечивающую функционирование устройств и систем вызова экстренных оперативных служб, предназначение которой аналогично российской системе «ЭРА-ГЛОНАСС».

Грузия: Безопасность дорожного движения является одной из приоритетных задач правительства Грузии как путь к достижению успешных результатов в транспортном секторе. В Грузии число дорожно-транспортных происшествий и смертельных исходов остается неприемлемо высоким и более чем в два раза превышает средний показатель по ЕС. Помимо человеческих страданий, такие цифры влекут за собой огромные экономические издержки, при этом среднегодовые потери страны от дорожно-транспортных происшествий оцениваются в размере от 2% до 5,2% ВВП. С показателем почти 1,5 смертей в день дорожно-транспортные происшествия прочно входят в пятерку основных причин смерти в Грузии, и они являются основной причиной смерти детей и молодых людей в возрасте от 5 до 29 лет.

При поддержке Всемирного банка в 2016 году Правительство Грузии приняло Национальную стратегию безопасности дорожного движения на 2016-2020 годы, в которой определены национальные цели и задачи в области безопасности дорожного движения. Кроме того, в целях реализации Стратегии правительство Грузии утвердило ежегодные планы действий на 2017, 2018, 2019 и 2020 годы. Эти планы действий предусматривали многочисленные мероприятия, направленные на снижение смертности и серьезных травм, вызванных дорожно-транспортными происшествиями, такие как внедрение и дальнейшее развитие аналитической системы видеонаблюдения на автомагистрали Восток-Запад и в крупных городах Грузии, принятие законодательных изменений, связанных с безопасностью дорожного движения, меры по повышению осведомленности общественности о вопросах безопасности дорожного движения, внедрение системы обязательного периодического технического осмотра автотранспортных средств., усиление проверок / инспекций безопасности дорожного движения или дорог Грузии и осуществление мероприятий по обеспечению безопасности инфраструктуры, улучшение услуг скорой медицинской помощи, повышение осведомленности среди детей в школах и т.д. В результате в течение 2016-2020 годов количество несчастных случаев снизилось на 16%, число погибших в результате дорожно-транспортных происшествий снизилось на 17%, а число серьезно пострадавших сократилось на 20%.

Несмотря на достигнутый прогресс, Грузия с нетерпением ожидает значительного улучшения ощутимых результатов, достигнутых в предыдущие годы. С этой целью Министерство экономики и устойчивого развития Грузии подготовило новую Национальную Стратегию безопасности дорожного движения на 2021-2025 годы,

			<p>основанную на лучших международных стандартах и рекомендациях Организации Объединенных Наций (ООН) и Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), а также на опыте ведущих стран в области безопасности дорожного движения и в соответствии с Соглашением об ассоциации, подписанным с Европейским Союзом, Повесткой дня Ассоциации и Декларацией о безопасности дорожного движения Восточного партнерства, одобренной в Любляне в 2018 году. Целью стратегии является сокращение числа смертей и серьезных травм на 25% до 2025 года путем надлежащего согласования ее целей с пятью основными направлениями Десятилетия действий ООН: 1. Управление безопасностью дорожного движения; 2. Более безопасные участники дорожного движения; 3. Более безопасные транспортные средства; 4. Более безопасные дороги; 5. Оказание помощи после ДТП.</p> <p>Иран. Три из наиболее важных недавних мер по повышению безопасности дорожного движения:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Углубленный анализ дорожно-транспортных происшествий, включающий подробный анализ всех факторов, влияющих на возникновение и управление дорожно-транспортными происшествиями, который включает 5 пунктов: более надежные пользователи, более безопасные транспортные средства, более безопасные дороги, догоспитальное обслуживание и управление безопасностью дорожного движения; • Динамический мониторинг автотранспорта, что означает придорожный досмотр транспортных средств на загруженных магистралях и транзитных осях; • Мониторинг процесса движения на магистральных и транзитных осях, что означает установку камер внутри автобусов и контроль состояния водителя, скорости автомобиля и т. Д., А также совершенствование механизма приема жалоб и предложений от пассажиров (интегрированный в систему интеллектуального мониторинга движения транспорта). <p>Повышение безопасности автомобильных перевозок предусмотрен Законом Республики Казахстан от 15 июля 1996 года N 29 «О безопасности дорожного движения», с учетом реализации Регионального плана действий по безопасности дорожного движения</p> <p>Кыргызстан. Успешно внедрен и продолжает совершенствоваться компонент «Безопасный город» проекта «Умный город». Проект «Безопасный город» направлен на снижение смертности и количества ДТП на дорогах Кыргызской Республики. Проект разделен на 2 основных этапа, где в рамках первого этапа планируется охватить часть перекрестков г.Бишкек, а также автомобильные дороги Чуйской области. На втором этапе будут уже охвачены все области страны, а также крупные населенные пункты. Также, Кыргызстан активно проводит работу по присоединению Кыргызской Республики к Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки ЕСТР, от 1 июля 1970 года, город Женева», что даст положительный эффект, в плане обеспечения безопасности дорожного движения и перевозок, приводит к минимизации экономических потерь от ДТП, посредством его предупреждения. Кроме этого, позволит повысить своевременную доставку грузов, интегрировать в международную сеть автотранспортную отрасль Кыргызской</p>
--	--	--	---

			<p>Республики.</p> <p>Кроме этого, министерством принимаются меры по предотвращению последствий стихийных бедствий по средством строительства защитных сооружений, таких как строительство “Противолавинной галереи” на 246 км автомобильной дороги Бишкек-Ош (начато строительство) и Проект «Защита от снежных заносов на автомобильной дороге Бишкек-Ош км 125-129, км 216-222».</p> <p>По региональному Плану действий по безопасности дорожного движения ТРАСЕКА (стр. 55) в части:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Безопасность участников дорожного движения, - Развитие партнерских отношений между организациями гражданского общества занимающихся дорожной безопасностью и правительством, - Медицинское обслуживание жертв ДТП <p>Предусмотрены в Законе КР «О дорожном движении в Кыргызской Республике» от 20 апреля 1998 года № 52 (в редакции от 21.02.2019г.№ 29), Статья 3 Основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения. Статья 4. Законодательство Кыргызской Республики о безопасности дорожного движения. Статья 5. Основные направления обеспечения безопасности дорожного движения. Статья 8. Участие общественных объединений в осуществлении мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения. Статья 19. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения к юридическим и физическим лицам при осуществлении ими деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств. Статья 22. Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения.</p> <p>В части норм по ремням безопасности, использование мобильного телефона, соблюдения скорости, запреты на применение водителями при поездках алкоголя и наркотиков, обязательного ношения мотоциклетных шлемов прописанных в Региональном Плане действий по безопасности дорожного движения ТРАСЕКА (стр. 55) предусмотрены в Правилах дорожного движения, утвержденного постановлением Правительства КР от 04.08.1999г.№ 421.</p> <p>Для безопасности пассажирских перевозок были проведены разъяснительные работы среди пассажирских перевозчиков республики о необходимости установки спутникового прибора, определяющего местоположение автобуса, а также прибора записывающего процесс его движения, согласно постановлению Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении Правил организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республик» от 23 сентября 2013 года № 519.</p> <p>Учитывая важность дорожной безопасности и ее влияние на развитие страны, Министерство Экономики и Инфраструктуры Молдовы инициирует процесс подготовки новой Стратегии безопасности дорожного движения на 2020 – 2030 годы, целью которой будет “0” случай к концу ее срока.</p> <p>Таджикистан. В рамках реализации мер по обеспечению безопасности дорожного движения, в черте города, с 2013 года реализуется проект «безопасный город». На республиканских дорогах и дорогах международного значения, в рамках реализации инфраструктурных проектов предусмотрена установка информирующих дорожных знаков и сигналов.</p> <p>Исходя из текущей ситуации по COVID-19 и в целях реализации чрезвычайных мер по недопущению проникновения и распространения COVID-19, на территории</p>
--	--	--	---

			<p>Таджикистана с апреля 2020 года введен временный порядок регулирования международных перевозок грузовым автомобильным транспортом. Согласно принятому временному порядку, международным грузовым автотранспортным средствам и их водителям разрешен въезд до действующих приграничных терминалов, при отсутствии таких терминалов – до зон таможенного контроля пограничных постов государственной границы, где производится таможенное оформление</p> <p>В 2019-2020 гг. в Украине проводились (в 2 этапа) мероприятия «Недели безопасности дорожного движения», целью которой среди прочего было, в частности, придать вопросу безопасности дорожного движения приоритетный характер в политической повестке дня, привлечь внимание общества к проблемам травматизма и смертности на украинских дорогах и поиска путей их преодоления, а также содействие воспитанию дорожной культуры всех участников дорожного движения.</p> <p>Кроме этого, распоряжением Кабинета Министров Украины от 21.10.2020 № 1360-р одобрена Стратегия повышения уровня безопасности дорожного движения в Украине на период до 2024 года, целью которой является снижение уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий минимум на 30 процентов к 2024 году, снижение степени тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий для участников дорожного движения и уменьшения социально-экономических потерь от дорожно-транспортного травматизма, а также внедрение эффективной системы управления безопасностью дорожного движения для обеспечения защиты жизни и здоровья населения.</p> <p>Также постановлением Кабинета Министров Украины от 21.12.2020 № 1287 утверждена Государственная программа повышения уровня безопасности дорожного движения в Украине на период до 2023 года, целью которой является снижение в Украине уровня аварийности и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий, прежде всего социально-экономических, в соответствии с целями, определенными Стратегией повышения уровня безопасности дорожного движения в Украине на период до 2024 года.</p>
<p>4.3</p>	<p>Развитие дорожной инфраструктуры, включая сопутствующую инфраструктуру</p>	<p>Наличие эффективной национальной политики. Определение потребностей в инвестиционных ресурсах и поиск источников финансирования для модернизации, изношенной инфраструктуры. Действия для создания привлекательной правовой базы для инвесторов, прозрачные правовые нормы для ГЧП.</p>	<p>Азербайджан. По итогам 2020-го года в Агентстве продолжали дорожно-строительные работы для развития дорожной инфраструктуры по направлениям Восток-Запад и Север-Юг, также автомобильные дороги республиканского и местного значения.</p> <p>В 2020 г. по маршруту ТРАСЕКА на участке Гянджа-гр. Грузии (130 км) провели работы по расширению магистральной дороги до 4-х полос, физической объем которой соответствует 60% всего объема объекта. Проект имеет особое значение как инвестиционной финансируемый ЕВРР по развитию транспортной инфраструктуры, включая сопутствующие инфраструктуры.</p> <p>Президентом Республики Азербайджан утверждена Дорожная Карта, в которой определены параметры. Для определения потребностей в инвестиционных ресурсах и поиска источников финансирования для модернизации изношенной инфраструктуры, а также действия для создания правовой базы для инвесторов и для государственно-частного партнерства.</p> <p>В Азербайджане систематически и последовательно реализуются меры по модернизации и реорганизации автомобильных магистралей. ЗАО «Азеравтойол», ответственный за управление сетью автомобильных дорог, привлечение частного</p>

			<p>сектора к содержанию объектов дорожного хозяйства. Этим достигается увеличение и эффективное управление выделяемых ресурсов для содержания дорожного сектора.</p> <p>В результате по итогам 2019-го года Азербайджанская Республика согласно отчета Международной Организации по состоянию, развитию и качеству автодорог вошла в первую 20 - ку, а в СНГ является первой.</p> <p>В целях дальнейшего развития автодорожной инфраструктуры Госпрограммой предусмотрена реконструкция 10,5 тыс. км автомобильных дорог республиканского значения.</p> <p>Это позволит к 2026 году довести долю автомобильных дорог республиканского значения в хорошем и удовлетворительном состоянии до 100%, областного и районного значения – до 95%.</p> <p>На 11,7 тыс. км или 45% общей протяженности дорог республиканского значения будет внедрена платность проезда и установлены автоматизированные станции измерения параметров грузовых автотранспортных средств.</p> <p>Армения. Осуществляется поэтапно.</p> <p>Грузия. Одним из основных проектов правительства Грузии является модернизация автомагистрали Восток-Запад, которая началась в 2006 году. Автомагистраль Восток-Запад является главной осью, которая дает доступ ко всем регионам и городам Грузии, а также к соседним странам. Поэтому проект имеет большое значение. Он предусматривает строительство 435 км автодороги, большая часть которой будет завершена к 2020-2023 годам. На большинстве участков шоссе будет иметь четыре полосы движения с пропускной способностью 40 000 единиц легковых автомобилей в сутки. В настоящее время мин. Пропускная способность составляет 8-10 тысяч автомобилей (на перевале Рикоти), максимальная - 50 тысяч автотранспортных средств (на шоссе) в сутки. Проект финансируется из центрального бюджета Грузии и Всемирного банка, ADB, JICA, EIB, AIFB. Строительство автомагистрали Восток-Запад сократит время транспортировки на 2,0-2,5 часа на основных транзитных направлениях Грузии.</p> <p>На сегодняшний день построено около 200 км трассы.</p> <p>Также продолжаются и планируются масштабные инфраструктурные мероприятия для коридора Север-Юг, в настоящее время продолжается строительство участка дороги протяженностью 22,7 км (Квешети-Коби), который включает строительство 9-километрового туннеля под перевалом Джвари. Проект сократит расстояние на 12 км, позволит избежать тяжелых зимних условий, и в течение всего сезона движение транспорта будет безопасным, без перебоев.</p> <p>Кроме того, в рамках проекта коридора Север-Юг планируется модернизировать около 74 км участков дороги, одним из которых является 29-километровая автомагистраль Алгети-Садахло (Граница Армении), которая создаст прямую связь с автомагистралью Восток-Запад, приведет к значительному повышению безопасности участников дорожного движения, сокращению времени в пути за счет увеличения пропускной способности, повышения скорости движения и сокращения расстояния на 23 км. В результате будет увеличен транзитный потенциал коридора Север-Юг и транзитной сети.</p> <p>Другим направлением является участок, который является главной магистралью из Тбилиси в регион Кахетия, а также транзитным коридором, соединяющим северо-западный регион Азербайджана:</p>
--	--	--	---

			<p>В настоящее время продолжаются тендерные процедуры по первому участку протяженностью 35 км, на котором рассматривается строительство 4-полосной автомагистрали в обход населенных пунктов, и по проекту объездной дороги Бакурцихе-Цнори протяженностью 16,6 км с 2 полосами, что приведет к сокращению времени и затрат на проезд и повышению безопасности участников дорожного движения.</p> <p>В результате завершенных, текущих и запланированных проектов дорожной инфраструктуры к 2025 году доля международных дорог в хорошем состоянии составит 95%, а второстепенных дорог - 79%.</p> <p>Иран. Что касается создания инвестиционных стимулов, Иранская дорожно-транспортная организация в отношении модернизации автопарка и комплексов социально-бытового обслуживания, стимулирует инвесторов, а также размещает информацию на веб-сайте организации; Кроме того, заключается договор с Центральным страхованием Ирана в целях развития сотрудничества по установке дорожных знаков, что в конечном итоге принесет пользу от снижения последствий и связанных с этим затрат за счет сокращения дорожно-транспортных происшествий.</p> <p>В Республике Казахстан на развитие инфраструктуры уделяется огромное внимание.</p> <p>В рамках новой Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы запланировано финансирование проектов и мероприятий на сумму 5,6 трлн. тенге или 1,4 млрд. долларов США. Источниками финансирования которых будут республиканский и местные бюджеты, средства международных финансовых организаций, собственные средства национальных компаний и институтов развития, БВУ, а также частные инвестиции.</p> <p>В целях дальнейшего развития автодорожной инфраструктуры Госпрограммой предусмотрена реконструкция 11 тыс. км автомобильных дорог республиканского значения.</p> <p>Это позволит к 2026 году довести долю автомобильных дорог республиканского значения в хорошем и удовлетворительном состоянии до 100%, областного и районного значения – до 95%.</p> <p>На 11,7 тыс. км или 45% общей протяженности дорог республиканского значения будет внедрена платность проезда и установлены автоматизированные станции измерения параметров грузовых автотранспортных средств.</p> <p>Кыргызстан разработал альтернативный маршрут дороги, который соединит две части страны – Юг и Север – через районы Внутреннего Тянь-Шаня и свяжет внутренние районы страны с важными экономическими узлами, позволив увеличить товарооборот между регионами. Дорога будет на треть короче основной дороги Бишкек-Ош и позволит жителям южных областей добраться до Иссык-Куля всего за несколько часов.</p> <p>Кроме того, за счет донорских средств ВБ, АБР, ИБР реализуются проекты:</p> <ul style="list-style-type: none"> - «Улучшение магистральных дорог международного значения» (автодорога Ош-Баткен-Исфана); -«Альтернативная автодорога Север-Юг» (автодорога Бишкек-Ош); <p>Ведется работа по подготовке к реализации проекта: строительство объездной дороги автомобильной дороги г. Узген, Ошская область.</p>
--	--	--	---

			<p>Инициатор: Министерство транспорта, архитектуры, строительства и коммуникаций Кыргызской Республики Стоимость: около 16 млн. долларов США Цель проекта: Строительство автомобильной дороги для объезда г. Узген протяженностью от 5,3 до 13 км (в зависимости от предложенных вариантов) 3-й категории (2 полосы движения с шириной проезжей части 7 м). Эта дорога будет альтернативой основной дороге Бишкек - Ош, которая проходит через центр г. Узген. Спецификация проекта включает строительство, эксплуатацию, обслуживание, сбор денег за пользование дорогой. Кроме того, в целях развития дорожной отрасли, определения инвестиционных ресурсов, создания безопасной инфраструктуры, оптимизации дорожных служб и развития ГЧП, приняты Основные направления развития дорожной отрасли на 2016-2025 годы, утверждено Постановлением Правительства Кыргызской Республики от 1 июля 2016 года № 372. В настоящее время на территории Республики Молдова проводятся активные работы по реконструкции, модернизации и новому строительству главной сети автомобильных дорог :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Новое строительства участка дороги М3 Порумбрей - Чимишлия, км 0+000- км 19+010, длина участка 19,01 км и стоимость работ 29, 903, 744.46 евро. 2. Строительства объезда г. Комрат км 0+000- км 18+263, длина участка 18,263 км и стоимость работ 29,497,220,74 евро. 3. Восстановления дорожных участков М3 Комрат - Вулкэнешть, км 96+800 - 171+290 и 179+650-190+750, длина участка 85,6 км и стоимость работ 29,932,873.89 евро. 4. Строительства объезда с. Слобозия Маре, с. Кышлица Прут и Джурдулешть, км 0+000-18+290, длина участка 18,29 км и стоимость работ 18,284,398.77 евро. <p>В 2010 году Принята программа развития транспортного сектора Республики Таджикистан до 2025 года, в рамках которого определены краткосрочные, среднесрочные и долгосрочные планы по реализации проектов модернизации дорожной инфраструктуры. Также, постановлением ПРТ (№755 от 29.12.12) утверждена Концепция государственной политики привлечения и защиты инвестиций Республики Таджикистан. Принята госпрограмма инвестиций на 2016-2020 гг. и подписаны соглашения о поощрении и взаимной защите инвестиций с 39 странами, в частности с 9 странами, членами ТРАСЕКА. Украина. Постановлением Кабинета Министров Украины от 30 января 2019 г. № 55 утвержден перечень автомобильных дорог общего пользования государственного значения, согласно которому. По состоянию на октябрь 2020 года общая протяженность дорог государственного значения составляет 46 822,6 км. Из которых: международного значения — 9 318,0 км, национального значения — 7 160,3 км, регионального значения — 8 675,4 км, территориального значения — 21 668,9 км. При этом протяженность дорог I категории с двумя и более полосами движения в каждом направлении составляет 2 796,0 км, II категории с одной полосой движения в каждом направлении составляет 12 858,7 км, III категории — 18 916,5 км, IV категории — 12 648,9 км, V категории — 180,3 км.</p>
--	--	--	--

			<p>С целью улучшения безопасности дорог и дорожной инфраструктуры правительством Украины распоряжением от 14 июня 2017 года 481-р одобрена Стратегия повышения уровня безопасности дорожного движения в Украине на период до 2020 года, целью которой является снижения уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий минимум на 30 процентов, степени тяжести последствий ДТП для участников дорожного движения и уменьшения социально-экономических потерь от дорожно-транспортного травматизма, а также внедрение эффективной системы управления безопасностью дорожного движения для обеспечения защиты жизни и здоровья населения. Для реализации целей Стратегии правительством Украины постановлением от 25 апреля 2018 года N 435 утверждена Государственная программа повышения уровня безопасности дорожного движения в Украине до 2020 года, одним из заданий которого является повышения уровня безопасности дорог и дорожной инфраструктуры, в том числе на автомобильном маршруте ТРАСЕКА «Одесса/Черноморск—Умаль—Винница — Хмельницкий — Тернополь — Львов — Ковель — Ягодин/Дорогуск (Польша)».</p> <p>В ходе реализации программы на дорогах государственного значения внедрено инфраструктурные решения по обеспечению видимости пешеходных переходов, снижение скоростного режима при въезде в населенные пункты, улучшение регулирования движения на пересечениях дорог путем устройства кольцевых развязок, внедрения мероприятий по ликвидации мест концентраций ДТП («черные точки») другие мероприятия направленные на повышение безопасности дорог.</p> <p>С целью снижения уровня аварийности по причине несоблюдения скоростного режим во исполнения постановления правительства Украины от 10 ноября 2017 года № 833 на дорогах государственного значения в период 2019 — 2020 годов установлено 30 комплексов автоматической фото- видео фиксации правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.</p> <p>Внедрение указанных мероприятий дало возможность снизить уровень смертности в результате ДТП на автомобильных дорогах государственного значения в 2020 году на 9,5 % по сравнению с 2018 годом.</p> <p>Верховным Советом Украины в октябре 2019 года принят Закон Украины № 200-IX «О внесении изменений в некоторые законодательные акты относительно управления безопасностью автомобильных дорог», основные положения которого отвечают положениям Директивы 2008/96/ЕС.</p> <p>«Об управлении безопасностью дорожной инфраструктуры».</p> <p>Внедрение Закона и соответствующих подзаконных актов обеспечит интегрирование автомобильных дорог Украины в международную сеть автомобильных дорог, а также правовое регулирование аудита безопасности дорог путем независимой, детальной, системной, технической оценки инженерных решений о составляющих автомобильных дорог с целью определения их влияния на обеспечения безопасности дорожного движения на всех этапах от планирования до введения и в период эксплуатации.</p>
4.4	Внедрение надлежащего техобслуживания дорожных сетей	Увеличение и эффективное управление выделяемых ресурсов для содержания дорожного сектора.	Азербайджан. Для оказания технической помощи в дорожном секторе в 2020 году продолжали мероприятия, направленные для дальнейшего развития не только магистральных дорог также дорог республиканского и местного значения.

		<p>Модернизация и реорганизация государственных предприятий, отвечающих за управление сетью автомобильных дорог. Привлечение частного сектора к содержанию объектов дорожного хозяйства.</p>	<p>Основные задачи по техобслуживанию и устойчивости дорожных сетей выполнялись работы, с учетом прозрачности инвестиций в дорожную инфраструктуру и организации управления дорожными активами с помощью институциональных реформ. Инвестиции в автодорожный сектор были направлены с целью повышения уровня этих дорог для удовлетворения текущих и будущих транспортных потребностей. В 2020 г. было предусмотрено выполнение контрактов на техобслуживание с учетом результатов эксплуатации.</p> <p>В Азербайджане систематически и последовательно реализуются меры по модернизации и реорганизации ЗАО «Азеравтойол», отвечающего за управление сетью автомобильных дорог, привлечение частного сектора к содержанию объектов дорожного хозяйства. Этим достигается увеличение и эффективное управление выделяемых ресурсов для содержания дорожного сектора.</p> <p>Иран. Что касается эффективного управления в дорожном секторе, Иранская организация по обслуживанию дорог и транспорту смогла использовать существующее программное обеспечение для прогнозирования интенсивности и разнообразия осадков вдоль различных маршрутов движения, для размещения дорожного оборудования по основным маршрутам и предотвращения скопления техники в некоторых регионах.</p> <p>Сегодня в Казахстане по международному автомобильному коридору «Западная Европа – Западный Китай» функционируют 694 объект дорожного сервиса (далее – ОДС), в основном это АЗС, пункты торговли и питания. На конец 2020 года 392 объектов (56%) соответствуют требованиям Национального стандарта.</p> <p>В целях улучшения качества придорожного сервиса и оказываемых услуг установлены павильоны модульного типа «KazWay», который соответствует международным стандартам. Павильонные сервисы модульного типа оборудованы современной технологией, где для маломобильных групп граждан предусмотрены все условия. На сегодняшний день в Казахстане функционирует 12 павильонов.</p> <p>В рамках цифровизации для информационной поддержки ОДС и пользователей автомобильных дорог в 2020 году разработано мобильное приложение Qaj Mobile, в которое внесены все объекты дорожного сервиса (1854 единиц), в том числе 694 объектов, функционирующих по международному автомобильному коридору «Западная Европа – Западный Китай», населенные пункты и пункты медицинской помощи на дорогах республиканского значения с возможностью осуществления телефонного звонка. Данное приложение работает в тестовом режиме, доступно для платформы iOS и Android.</p> <p>В целях развития дорожной отрасли, определения инвестиционных ресурсов, создания безопасной инфраструктуры, оптимизации дорожных служб и развития ГЧП, приняты Основные направления развития дорожной отрасли на 2016-2025 годы, утверждено Постановлением Правительства Кыргызской Республики от 1 июля 2016 года № 372. В настоящее время проводится реализация вышеуказанных основных направлений.</p> <p>Кроме того, Министерством транспорта, архитектуры, строительства и коммуникаций Кыргызской Республики разработан Порядок выдачи технических условий на размещение объектов дорожного и придорожного сервиса на полосе отвода и в придорожной полосе автомобильных дорог общего пользования. Данное положение о Порядке устанавливает требования к порядку выдачи</p>
--	--	--	--

			<p>технических условий для размещения объектов дорожного, придорожного сервиса и рекламных и информационных конструкций на автомобильных дорогах общего пользования, порядок предоставления и учета технических условий на проектирование для размещения объектов сервиса. Также, указанное положение о Порядке упорядочивает работу госорганов по размещению объектов дорожного и придорожного сервиса на автомобильных дорогах общего пользования, которые влияют на условия обеспечения безопасности дорожного движения.</p> <p>Для улучшения содержания объектов дорожного хозяйства проведена паспортизация автомобильных дорог общей протяженностью 2259,293 км. На следующий год запланировано произвести паспортизацию автомобильных дорог общей протяженностью 2500 км.</p> <p>Начиная с 2018 года, Республика Молдова выносит на общественные торги предприятия по содержанию дорожной инфраструктуры для повышения конкурентности данных организации и привлечения ГЧП.</p> <p>Таджикистан. Ежегодно для содержания автодорог республики выделяются бюджетные средства, которые являются недостаточными. В связи с этим, в рамках технической помощи международных финансовых институтов рассматриваются вопросы привлечения частного сектора к содержанию объектов дорожного хозяйства на основании предыдущего опыта по реализации двух контрактов по содержанию дорог на основе качественных показателей (PBM) двух участков трассы Душанбе-граница Кыргызстана, при поддержке Азиатского банка развития (АБР). Также со стороны Японского агентства по международному сотрудничеству (JICA) осуществляется проект «укрепление потенциала по устранению последствий стихийных действий на автодорогах», завершение которого, намечено в 2021 году.</p> <p>С 2010 года, автодорога Душанбе-Чанак (гр. Узбекистана) на основании концессионного соглашения передана частной компании «Innovative road solutions» для надлежащего круглогодичного содержания.</p>
<p>4.5</p>	<p>Расширение регионального сотрудничества по реализации программных мер, направленных на устранение узких мест.</p>	<p>Оптимизация работы пунктов пересечения границ, которые работают в различных друг от друга условиях и режимах, в том числе с ограничениями на транзитные перевозки.</p>	<p>Азербайджан. Национальным Секретариатом ТРАСЕКА Азербайджана в июле 2018 года была представлена в Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА обширная, подробная справка «Погранично-таможенные пункты Азербайджана» предварительно согласованная с соответствующими министерствами и организациями Республики. В этом документе были четко показаны все международные пункты пропуска на границах Азербайджана с соседними странами. В нем были представлены каталог пунктов пересечения границ, перечень документов, которые должны иметь водители при выполнении международных автоперевозок, «Разрешительная система» условия перевозок, (дорожный налог, сроки пребывания, и.т.д.), дорожное движение, условия проезда тяжеловесных и крупногабаритных грузов, цены на обязательное страхование, ограничение движения, праздничные и нерабочие дни и прочие. При этом целью являлось получение таких же материалов посредством ПС МПК ТРАСЕКА из других стран ТРАСЕКА. Это могло бы послужить первым шагом для расширения регионального сотрудничества по оптимизации мер направленных на устранение узких мест.</p> <p>Согласно Плана действий на 2018-2021 годы по развитию международного транспортного коридора в 2020 году выполнялись важные мероприятия по реализации Стратегии МПК ТРАСЕКА для расширения регионального</p>

			<p>сотрудничества, направление устранения узких мест, на облегчение транзитных автомобильных перевозок и процедур пересечения границ. Выполнение мероприятий за 2020 год был сосредоточен на улучшение трансграничного перемещения пассажиров и грузов. Для расширения регионального сотрудничества по реализации программных мер, предложены меры по улучшению таможенных и других процедур пограничного контроля, внедрению современных принципов управления рисками, улучшению инфраструктуры и оборудования для пересечения границы, упрощению трансграничных и транзитных перевозок, а также региональных соглашений о правах на перевозке, внедрение интегрированного подхода к трансграничным перевозкам к логистике, создание интегрированных структур управления для развития, обслуживания и скоординированного функционирования пунктов пересечения границ.</p> <p>Сокращение объема нагрузки на таможенный пост «Самур» и направление товаров на другие пункты пропуска, действующих в данном участке границы, а также обеспечение более удобного проезда лиц, перемещающихся в направлении России в коммерческих и других целях через таможенные коридоры с альтернативными услугами, в соответствии с Распоряжением Президента Азербайджанской Республики № 1998, от 27 апреля 2020 года, в целях увеличения объемов грузооборота и транзитного потенциала страны, строительство нового таможенного пункта пропуска на территории таможенного поста «Ханоба» Главного Северного Территориального Таможенного Управления расположенного на границе между двумя странами будет завершено в этом году.</p> <p>Иран. 1-Приобретение 280 грузовых пикапов (Toyota High Lux), 60 соляных грузовиков, 83 грузовиков Isuzu, оснащенных солонками и снегоочистителями, 12 механических лопат и измельчителей, 7 погрузчиков.</p> <p>2 - Запуск и внедрение КОДО со следующими функциями:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Управление основной информацией, включая: Список типов машин, запасных частей, местоположения и отказов. • Управление методами технического обслуживания и графиком капитального ремонта. • Повышение эффективности и срока годности машин. • Сокращение цикла ремонта машин. • Возможность предоставления отчетов и записи документов. <p>3 - Участие во внедрении Системы Управления Автопарком (FMS) со следующими функциями:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Возможность обзора заданного маршрута. • Контроль времени отправления и назначения маршрута • Возможность мобильного мониторинга. • Запись и обновление информации о показателях техники и обеспечение Немедленного обслуживания в случае необходимости. <p>Казахстан. В рамках Госпрограммы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы предусмотрены мероприятия по реконструкции и модернизации автодорожных пунктов пропуска на внутренней и внешней границе.</p> <p>Кыргызстан. В настоящее время по этим направлениям проводятся совместно с таможенными, пограничными и другими службами, осуществляющих функции</p>
--	--	--	---

			<p>контроля на границах. Также, совместно с Республикой Казахстан завещается реконструкция контрольного пункта пропуска на кыргызско-казахской границе «Ак-Жол - Кордай» автодорожный, открытие данного пункта пропуска планируется в апреле месяце 2021 года, что позволит существенно улучшить и ускорить прохождение автотранспортных средств и сократить время автоперевозчиков на пересечение границы. Вторым этапом планируется реконструкция пункта пропуска на кыргызско-казахской границе «Ак-Тилек - Карасу».</p>
<p>4.6</p>	<p>Организация развития интермодальных терминалов/логистических центров (внутренние терминалы / сухие порты /логистические центры).</p>	<p>Усилия по дальнейшему развитию законодательства, связанного с имплементацией указанных проектов, в частности в отношении недвижимости с участием, как частного, так и государственного секторов.</p>	<p>Азербайджан. В Азербайджане реализуются меры по развитию частного сектора экономики. В частности, автомобильный транспорт полностью приватизирован, все транспортно-логистические компании (их более 100 ед.) являются частными. Регулятивные и координационные функции выполняет Министерство транспорта, связи и высоких технологий, Министерство экономики и Закрытые Акционерные Общества (ЗАО) «Азербайджанские Железные Дороги», «Азербайджанские Авиалинии», Государственное Каспийское Морское Судоходство» (ASCO), Бакинский Международный Морской Торговый Порт».</p> <p>Развитие интермодальных терминалов и логистических центров, оставалось как основная цель по реализации Стратегии МПК ТРАСЕКА в 2020 году, согласно «Дорожной карты» утвержденный Распоряжением Президента Азербайджана от 06.12.2016 г. Цель Плана действий на 2018-2021 годы заключается в содействии развитию вспомогательной инфраструктуры вдоль автомагистрали при стимулировании административных реформ. Для организации развития интермодальных терминалов и логистических центров, создания режима наибольшего благоприятствования с целью развития международных перевозок на коридоре, ТРАСЕКА и привлечения дополнительных грузопотоков, координации действия всех участников транспортного процесса Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА разработал Соглашение о развитии мультимодальных перевозок о транспортно-экспедиционной деятельности.</p> <p>Стоит отметить, что 24 апреля 2020 года Азербайджан присоединился к Межправительственному соглашению о «сухих портах». Межправительственное соглашение о «сухих портах» направлено на продвижение и развитие «сухих портов» международного значения в качестве одного из средств создания международных интегрированных интермодальных перевозок и логистических систем внутри Азии, а также между Азией и соседними регионами.</p> <p>Иран. Для ускорения процесса организации интегрированной сети логистических центров и привлечения частных инвестиций и государственной поддержки созданы штаб-квартиры логистических центров. Для облегчения и привлечения инвестиций частного сектора в зоны отдыха и TIR-парки правительство Исламской Республики Иран предоставило некоторые привлекательные стимулы, такие как освобождение от налогов, обеспечение земли соответствующими условиями и помощь в строительстве подъездных путей к этим комплексам.</p> <p>В Закон Республики Казахстан «О транспорте в Республике Казахстан» были внесены дополнения в части <i>отнесения транспортно-логистических центров (далее - ТЛЦ) к объектам транспортной инфраструктуры, определения понятия ТЛЦ, а также компетенции Министерства по разработке Типовых требований по обустройству и техническому оснащению ТЛЦ</i>, так как до этого не была</p>

			<p>регламентирована компетенция по разработке и утверждению типовых требований по обустройству и техническому оснащению ТЛЦ.</p> <p>На сегодняшний день утвержден приказ исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении типовых требований по обустройству и техническому оснащению транспортно-логистических центров» (№ 650 от 28 мая 2015 года), а также зарегистрирован 17 июля 2015 года в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 11694.</p> <p>Данные Типовые требования <u>предназначены</u> для учета при проектировании, строительстве (реконструкции) и обустройстве транспортно-логистических центров, в целях создания благоприятных условий для участников внешнеэкономической деятельности, увеличения транзитного потенциала Республики Казахстан, развития торговли, ускорение проведения логистических и таможенных операций.</p> <p>Типовые требования <u>предназначены</u> для субъектов рынка, осуществляющих или намеренных осуществлять транспортно-логистическую деятельность, уполномоченных органов и ведомств в сфере таможенного дела, ветеринарно-санитарного контроля и контроля по карантину растений, а также санитарно-эпидемиологического благополучия населения.</p> <p>Типовые требования <u>направлены</u> на повышение уровня технического оснащения ТЛЦ, эффективности их функционирования и качества оказания транспортно-логистических услуг в Республике Казахстан.</p> <p>В соответствии с Типовыми требованиями ТЛЦ подразделены на международные (внутренние и приграничные), которые предназначены для обслуживания перевозок, обработки грузов, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза, и оказания услуг по размещению товаров в местах временного хранения, совершения таможенных и иных операций, а также на региональные, сооружающихся на территории Республики Казахстан и предназначенные для выполнения сопутствующих перевозке подготовительных, распределительных и заключительных технологических операций с грузами и транспортными средствами в пределах таможенной границы Таможенного союза.</p> <p>Учитывая, что в международных ТЛЦ будут находиться представители уполномоченных государственных органов и других организации (в сфере таможенного дела, ветеринарно-санитарного контроля и контроля по карантину растений, а также санитарно-эпидемиологического благополучия населения) для осуществления таможенных и иных операций, а также выдачи необходимых разрешительных документов, в Типовые требования частично включены нормы Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил открытия (закрытия), функционирования (эксплуатации), категорирования, классификации, обустройства, а также требований по техническому оснащению и организации работы пунктов пропуска через Государственную границу Республики Казахстан» от 17 сентября 2013 года № 977.</p> <p>В настоящее время Министерством экономики Кыргызской Республики и Государственной таможенной службой проводятся работы по созданию логистических терминалов на границах с КНР.</p> <p>Кроме того, проводится модернизация сухого порта на железнодорожной станции «Аламедин».</p> <p>В Приложении за № 2 к Постановлению Правительства Молдовы № 419 от 18</p>
--	--	--	--

			<p>июня 2012 г. об утверждении списка объектов, находящихся в собственности государства, а также списка работ и услуг национального публичного интереса, предложенных для частно-государственного партнерства, есть пункт касательно Создание разностороннего логистического центра, объединяющего автодорожный, железнодорожный и воздушный транспорт, предоставляющего площади для хранения и пересортировки товаров, что приведёт к повышению конкурентоспособности частного сектора путем открытия новых возможностей экспорта, импорта</p> <p>Таджикистан в 2013 году подписал Соглашение ЭСКАТО ООН о сухих портах. В рамках проекта ТРАСЕКА, разработано ТЭО проекта «строительства международного логистического центра в Нижнем Пяндже» (на границе с Афганистаном). Ведутся переговоры по привлечению инвестиций для развития терминалов/логистических центров. Систематически для обсуждения в рамках Совета по ГЧП Республики Таджикистан вносятся проекты строительства и модернизации логистических центров на основе ГЧП.</p>
5.	Развитие внутренних водных путей		
5.1	Создание необходимой логистической инфраструктуры	Развитие береговых интермодальных и узловых объектов для Дуная и Днепра.	<p>Армения. 1 марта 2020 года Национальное Собрание Республики Армения приняло Закон Р А о ратификации Соглашения о судоходстве, подписанного 1 февраля 2019 года между правительствами государств-членов ЕАЭС. Соглашение направлено на облегчение захода судов, плавающих под флагом государств-членов ЕАЭС, на внутренние водные пути государств-членов ЕАЭС, а также на облегчение перевозки двусторонних транзитных грузов и пассажирского багажа. Соглашение также будет регулировать вопрос о взаимном признании судов стран-членов ЕАЭС.</p> <p>В настоящее время в стадии разработки также находится проект Морского кодекса Республики Армения.</p> <p>Украина. 03.12.2020 Принят Закон Украины О внутреннем водном транспорте, который позволит создать и начать развивать инфраструктуру внутреннего водного транспорт.</p>
5.2	Имплементация стратегии ЕС в отношении региона Дуная	Модернизация береговых объектов, расширение сотрудничества для проведения дноуглубительных работ в фарватере Дуная.	<p>Республика Молдова на своем участке (500 м) реки Дунай не выявила проблем с глубиной судоходного водного пути.</p> <p>Украина. Министерство Инфраструктуры ежегодно на постоянной основе осуществляется обновление данных национальных дорожных карт, Генерального плана по обновлению и техническому обслуживанию судоходных участков р. Дунай и его судоходных притоков.</p> <p>При содействии Европейского инвестиционного банка (ЕИБ) привлечены международные эксперты в области транспорта итальянской компании TRT Trasporti e Territorio с целью проведения комплексного анализа и совместного обработки приоритетных инфраструктурных проектов, направленных на развитие Дунайского макрорегиона.</p> <p>Мининфраструктуры принято участие в подготовке к публикации первого пособия под названием «Дороги в Дунайском регионе» ("Roads in the Danube region "), инициированного координаторами Управляющего Группы приоритетного</p>

			направления 16 Стратегии ЕС для Дунайского региона. Предоставлены информационно-аналитические данные по общему состоянию дорог в Украине, а также отдельно в областях, которые входят в состав Дунайского региона (Одесская, Черновицкая, Ивано-Франковская, Закарпатская области).
5.3	Улучшение условий для судоходства реки Днепр	Проведение институциональных реформ, повышение квалификации занятого персонала в отрасли, развитие интермодальных и узловых объектов.	Украина. 03.12.2020 Принят Закон Украины О внутреннем водном транспорте На законодательном уровне постановлением Кабинета Министров Украины от 12.06.1996 № 640 «Об утверждении перечня внутренних водных путей, относящихся к категории судоходных» зафиксировано участки внутренних водных путей Украины, включенных в СМВП как элементы сети водных путей категории Е.
6.	Воздушные перевозки		
6.1	Нарращивание потенциала воздушных перевозок	Продолжить правовые реформы по обеспечению постепенного свободного доступа к рынку воздушных перевозок, реструктуризации собственности, в соответствии с внутренним законодательством и положениями каждого государства-участника, привлекая частный капитал к перевозкам и, там где это возможно, к операционной наземной деятельности.	Азербайджан. 1. По состоянию на февраль 2021 года Азербайджан подписал 40 двусторонних соглашений о воздушном сообщении и согласовал проекты соглашений с 33 государствами на уровне экспертов. 2. В настоящее время Азербайджан рассматривает вопрос возобновления переговоров с Европейской комиссией по проекту Соглашения об общем авиационном пространстве, с учетом национального законодательства и интересов своих национальных авиаперевозчиков. Кроме того, Азербайджан, до подписания вышеупомянутого соглашения, выразил готовность продолжать сотрудничество с европейскими странами на двусторонней основе, подтвердив намерение предоставлять разрешение на полеты европейским авиакомпаниям, независимо от наличия двусторонних соглашений о воздушном сообщении. 3. Государству принадлежат только стратегические объекты гражданской авиации, такие как международные аэропорты, пассажирская авиакомпания, провайдер аэронавигационного обслуживания и предприятие по обеспечению авиационной безопасности, которые объединены в ЗАО «Азербайджан Хава Йоллары». Указом Президента Азербайджанской Республики от 07.08.2020г. был создан Азербайджанский Инвестиционный Холдинг, в который помимо прочих государственных предприятий, вошло ЗАО «Азербайджан Хава Йоллары». Целью создания холдинга является управление государственными компаниями на основе единого принципа, повышение прозрачности и экономической эффективности их инвестиционных программ, улучшения их финансовой устойчивости и конкурентоспособности. Обслуживающие предприятия в аэропортах Азербайджана принадлежат частному капиталу и управляются частными компаниями. Обе грузовые авиакомпании Азербайджана также находятся в собственности частного капитала. Международный Аэропорт Гейдар Алиев полностью перешел на облачные технологии, что дает возможность управлять новой базой данных, системами управления ресурсами, отображения информации о полетах и тд. Как известно из-за пандемии коронавируса COVID-19 Азербайджан, как и многие страны мира закрыл границы для регулярных пассажирских перевозок. Однако Авиакомпания AZAL успешно выполняла специальные и чартерные рейсы в ряд стран. Международный Аэропорт имени Гейдара Алиева и Авиакомпания AZAL приняли

			<p>ряд успешных мер для обеспечения безопасности полетов и ограничения распространения коронавируса. Несмотря на сложности, созданные пандемией, Авиакомпания AZAL снова подтвердила престижный статус четырехзвездной авиакомпании (в число которых входят British Airways, Emirates, China Southern Airlines, Air France прочие гиганты отрасли), выданный по результатам аудита британского агентства SKYTRAX. Международный аэропорт Гейдар Алиев в очередной раз удостоен престижной награды Skytrax World Airport Awards. По результатам проведенного аудита аэропорт столицы Азербайджана назван самым лучшим среди аэропортов мира с годовым пассажиропотоком до 5 миллионов человек. Кроме того, Международный аэропорт Гейдар Алиев четвертый год подряд признан лучшим среди воздушных гаваней всех стран СНГ. Эта великая победа открыла море возможностей для новых успехов Азербайджана. Так, планируется сдача в эксплуатацию международного аэропорта в городе Физули, что даст толчок в развитии воздушных перевозок в регионе. Освобождение от оккупации Карабаха также открывает новые возможности наращиванию потенциала воздушных перевозок.</p> <p>Армения. В 2019-2020 гг. продолжилась работа по совершенствованию действующей нормативно-правовой базы в сфере воздушного транспорта, гармонизации с международными стандартами, а также расширению географии авиaperезовок. Вместе с тем, в 2020 году была проделана значительная работа по разработке и реализации планов действий по более эффективной, оптимальной организации деятельности воздушного транспорта в условиях эпидемии COVID-19. Продолжились также работы по разработке проекта Концепции «Развития гражданской авиации», а также совершенствованию и актуализации нормативных актов в области воздушного транспорта. Наряду с политикой «Открытого неба», это направлено на обеспечение авиакомпаниями свободного доступа к рынку воздушных перевозок и стимулирование их на открытие новых воздушных направлений.</p> <p>Иран.</p> <ul style="list-style-type: none"> - В соответствии с Кодексом гражданской авиации Ирана для открытия авиакомпании в Исламской Республике Иран не менее 51% ее акций должны принадлежать иранским гражданам; и авиакомпания должно находиться на территории Исламской Республики Иран. - В целях расширения внутренних и международных воздушных перевозок Организация гражданской авиации Ирана разрешила в последние годы значительно увеличить количество иранских авиакомпаний. <p>В 2012 году в Казахстане были сняты все ограничения на рынке внутренних авиационных перевозок (рынок полностью либерализован), т.е. каждая казахстанская авиакомпания имеющая допуск к выполнению регулярных внутренних коммерческих воздушных перевозок имеет право выполнять регулярные рейсы на любом внутреннем маршруте в Казахстане в соответствии с</p>
--	--	--	--

			<p>имеющимся спросом.</p> <p>Также, при заключении межправительственных соглашений о воздушном сообщении с иностранными государствами, не ограничивается количество назначаемых авиакомпаний, которые имеют право выполнять полеты между странами.</p> <p>Кроме того, в качестве одной из основных мер по снижению стоимости авиабилетов и повышению конкуренции между авиаперевозчиками 1 мая 2019 года по поручению Первого Президента Республики Казахстан был запущен первый отечественный низкобюджетный перевозчик «Fly Arystan». Парк лоукостера состоит из 7 воздушных судов и до конца 2021 года пополнится дополнительно 3-мя самолетами.</p> <p>Кыргызстан. За счет расширения парка воздушных судов в течение 2021 года количество предлагаемых мест увеличится до 4,4 млн. кресел.</p> <p>В целях обеспечения свободного доступа к рынку воздушных перевозок между странами коридора ТРАСЕКА, Кыргызская Республика прорабатывает заключение межправительственных соглашений о воздушном движении между странами Латвия, Люксембург и Азербайджан.</p> <p>Кроме этого, Правительством Кыргызской Республики, в целях улучшения инфраструктуры и услуг операционной наземной деятельности воздушного транспорта рассматривается вопрос передачи аэропортов в государственно-частное партнерство с привлечением инвестиций.</p> <p>В настоящее время в результате предпринятых действий по приватизации в Республике Молдова нет государственных авиакомпаний, а так же наземные услуги предоставляются частными агентами.</p> <p>На основании Постановления Правительства республики Молдовы № 780 от 04.10.2013 г., Международный аэропорт Кишинэу был передан в концессию О.О.О. "Авиа Инвест". В секторе гражданской авиации подавляющее большинство предприятий находятся в частной собственности, за исключением поставщика аэронавигационного обслуживания Г.П. "MoldATSA".</p> <p>Румыния. Директорат воздушного транспорта Румынии (2019 г.): Согласно действующим двусторонним соглашениям, компания TAROM получила право осуществлять регулярные авиаперевозки по следующим маршрутам: Бухарест - Ереван и обратно Бухарест - Одесса и обратно Бухарест - Тбилиси и обратно Бухарест - Баку и обратно Компания AIR BUCHAREST - была назначена для выполнения регулярных авиаперевозок по маршруту: Бухарест - Анталия и обратно.</p> <p>Таджикистан. В настоящий момент в стране осуществляют деятельность в области воздушных перевозок 2 национальные компании «Таджик Эйр» и «Сомон Эйр». Функции аэропортов, наземной службы и авиакомпаний полностью разделены.</p> <p>Также расширяется база международных соглашений в области воздушных перевозок. В 2019 году были разработаны и согласованы ряд проектов межправительственных соглашений в области воздушных перевозок.</p> <p>Для обеспечения свободного доступа к рынку воздушных перевозок Таджикистан активно сотрудничает с авиакомпаниями России, Турции, ОАЭ, Казахстана,</p>
--	--	--	---

			<p>Кыргызстана, Афганистана, Китая и Индии.</p> <p>В 2018 году в международном аэропорту Душанбе открыли грузовой терминал, построенный на средства, выделенные правительством Японии.</p> <p>Турция. Согласно турецкому законодательству о гражданской авиации (SHY-6A), для создания авиакомпании в Турции контрольный пакет акций и эффективный контроль над авиакомпанией должны принадлежать государственным компаниям Турции. Аналогичным образом, авиакомпания, осуществляющая регулярные авиаперевозки в Турцию, должна владеть контрольным пакетом акций и эксплуатироваться национальными компаниями страны.</p> <p>Украина. Распоряжением Кабинета Министров Украины от 2 сентября 2020 № 1076-р «О подписании Соглашения между Кабинетом Министров Украины и Правительством Исландии о воздушном сообщении».</p> <p>Было одобрено проект Соглашения между Кабинетом Министров Украины и Правительством Исландии о воздушном сообщении.</p>
<p>6.2</p>	<p>Повышение уровня конкуренции в секторе воздушных перевозок</p>	<p>По всей территории коридора стремиться применить практику открытого неба, осуществить во всех странах разделение функций регулирования и управления аэропортами.</p>	<p>Азербайджан.</p> <p>1. В Азербайджане созданная в 2006 году Администрация Гражданской Авиации, была передана в состав Министерства Транспорта, Связи и Высоких Технологий в 2018 году в качестве Государственного Агентства Гражданской Авиации. Управление авиапредприятиями независимо от формы собственности не находится в ведении Министерства или Агентства.</p> <p>2. Азербайджан поддерживает открытие новых регулярных рейсов иностранными авиакомпаниями.</p> <p>Для стимулирования рынка воздушных перевозок и открытия новых рейсов в международных аэропортах Азербайджана используется система значительных скидок на наземное обслуживание вплоть до 100% при открытии нового направления.</p> <p>Однако в условиях пандемии многие страны закрыли границы для регулярных пассажирских перевозок, что препятствует дальнейшему развитию воздушного движения.</p> <p>Авиационная логистика полностью представлена частным сектором. На сегодняшний день в данной сфере Азербайджан представлен группой компаний Silk Way и группой компаний Aviation Services Group, представляющие полный спектр авиационных услуг, связывая Азербайджан с различными точками Европы, Северной Америки и Азии.</p> <p>В Азербайджане функции регулирования/надзора за деятельностью и управления аэропортами разделены.</p> <p>В Азербайджане действуют 6 международных аэропортов, которые находятся в ведении государства.</p> <p>Армения. Политика «Открытого неба» реализуемая в Армении с 2013 года. Это непрерывный процесс, и соглашения о воздушном сообщении с государствами-партнерами могут изменяться в соответствии с принципами открытого неба.</p> <p>С 1 ноября 2019 года, в аэропортах 12 городов Республики Казахстан, в том числе в аэропорту г. Нур-Султан введены принципы режима «открытое небо» на двусторонней основе с каждой страной, перевозчик которой имеет намерение выполнять полеты в вышеуказанные аэропорты с заключением соответствующих Соглашений о воздушном сообщении, Меморандумов о взаимопонимании и Протоколов.</p>

			<p>В рамках работы данного режима и в целях открытия приоритетных авиамаршрутов в рамках Международного финансового центра «Астана» (МФЦА) иностранным перевозчикам предоставляется право использования пятой степени «свободы воздуха» на направлениях в крупные финансовые центры мира, на которых не оперируют казахстанские перевозчики.</p> <p>Период введения вышеуказанных режимов с 1 ноября 2019 года сроком на 3 года для дальнейшей пролонгации с целью изучения преимуществ и последствий для отрасли гражданской авиации Казахстана.</p> <p>Иран.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Согласно параграфу 161 5-го пятилетнего плана развития Исламской Республики Иран, внутренние авиалинии были либерализованы, что повлекло за собой более высокий уровень конкуренции. - В последних двусторонних соглашениях о воздушном сообщении и меморандумах о взаимопонимании прежняя политика единого / множественного назначения была смягчена и заменена свободным назначением, чтобы способствовать конкуренции на международном уровне. <p>В целях расширения географии полетов и открытия прямых воздушных сообщений в/из Кыргызстана и обеспечения доступа пассажиров к прямым перелетам, Кыргызская Республика в 2019 году приняла решение о предоставлении права пятой свободы воздуха иностранным авиакомпаниям, в одностороннем порядке.</p> <p>По итогам проведенной работы в рамках реализации права пятой степени свободы воздуха в начале 2020 года Иранской авиакомпанией «Varesh Airlines» был открыт новый рейс по коридору ТРАСЕКА, по маршруту Тегеран-Душанбе-Бишкек-Тегеран. Однако в связи с объявлением пандемии COVID-19, данный рейс приостановлен.</p> <p>Кроме этого, авиационные власти Кыргызской Республики дали свое согласие на следующие маршруты:</p> <ul style="list-style-type: none"> Душанбе-Бишкек-Сеул и обратно; Ашхабад – Бишкек – Сеул и обратно; Душанбе-Бишкек-Гуанчжоу и обратно, Душанбе-Иссык-Куль-Пекин и обратно, Душанбе-Мешхед-Бишкек и обратно; Анкара-Баку-Бишкек-Дели; Анкара-Баку-Бишкек-Пекин; Екатеринбург-Ош-Стамбул; Екатеринбург-Бишкек-Прага и обратно. <p>В Кыргызской Республике функции регулирования и управления аэропортами разделены. Управление аэропортом осуществляется самостоятельно в форме Открытого акционерного общества, функции регулирования осуществляется Правительством Кыргызской Республики.</p> <p>В соответствии с национальной законодательной базой функции регулирования и контроля разделены. Таким образом, регулирующая функция возложена на Министерство Экономики и Инфраструктуры Молдовы, а контролирующий орган – Авиационные Власти Молдовы. Эта формула исключает совмещение функции регулирования и надзора в секторе гражданской авиации, в том числе и в части аэропортовых услуг.</p>
--	--	--	--

			<p>В части, касающейся соглашения «Открытого неба», информируем, что из всей сети полетов в страны-участницы ТРАСЕКА только с Республикой Турция доступ к рынку авиатранспортных услуг все еще регулируется на основании двустороннего межправительственного соглашения.</p> <p>Как государство-член ЕС, Румыния участвует в соглашениях об «Открытом небе» ЕСАА, подписанных ЕС от имени стран-членов ЕС с Грузией и Молдовой. Также в процессе подписания находятся соглашения об открытом небе между Европейским Союзом и его государствами-членами, а также Азербайджаном и Украиной.</p> <p>Таджикистан. Данная практика (открытое небо) пока не применяется в стране.</p> <p>Турция заключила соглашения о воздушном транспорте со 173 государствами. Турция придерживается поэтапного подхода к политике либерализации и в каждом конкретном случае внедряет неограниченное использование 3-го и 4-го уровня свободы воздушного движения в соответствующих соглашениях. В течение 2020 года позиция Турции в этом вопросе не изменится.</p>
<p>6.3</p>	<p>Повышение авиационной безопасности</p>	<p>Присоединение и выполнение требований международных и европейских стандартов в области авиационной безопасности.</p> <p>Присоединение и выполнение требований и стандартов ИКАО (ICAO), ЕС/EASA, JAA.</p> <p>Транспонирование действующих международных и европейских технических требований по безопасности воздушных перевозок в национальные законодательства стран.</p>	<p>Азербайджан. Для выполнения мероприятий по внедрению стандартов Приложения 17 Международной Организации Гражданской Aviации (ИКАО) и Док. 30 Европейской Конференции Гражданской Aviации (ЕСАС), 17.08.2020 года утверждена новая редакция «Государственной программы по авиационной безопасности» и «Правил по обеспечению авиационной безопасности», в которых нашли отражение следующие положения, соответствующие стандартам вышеуказанных международных документов:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Принятие дополнительных мер по авиационной безопасности в отношении конкретных рейсов, на основании обращения других государств или авиакомпаний. 2. Обмен информацией и опытом по линии принятых государственных программ по авиационной безопасности, контролю качества и подготовки персонала в области авиационной безопасности. 3. Меры по обеспечению безопасности неконтролируемых зон аэропорта. 4. Меры по обеспечению безопасности груза и почты, защищенной цепи доставки груза и почты, сертификации зарегистрированных агентов и известных грузоотправителей, определения грузов с высокой степенью риска, досмотра грузов особой категории, классификации грузов, освобожденных от досмотра. 5. Мероприятия по защите инфраструктуры аэропорта от нападения с помощью переносных зенитно-ракетных комплексов (ПЗРК). 6. Определение поведенческих характеристик человека в области обеспечения авиационной безопасности. 7. Мероприятия по защите инфраструктуры аэропорта от кибератак. 8. Внедрение принципа непредсказуемости в области обеспечения авиационной безопасности. 9. Выявление и оценка угроз и управление рисками в области обеспечения авиационной безопасности. <p>Компании работающие в сфере авиации обязаны иметь сертификаты безопасности IATA, IOSA, ISAGO, ACC3. Без наличия этих сертификатов осуществление полетов не является возможным. В этой связи хотим отметить, что авиакомпании, работающие в нашей стране, имеют все необходимые сертификаты, позволяющие летать в любую точку мира.</p> <p>В 2019 г. в Международном аэропорту Гейдар Алиев в очередной раз состоялся комплексный аудит уровня соответствия мер по обеспечению авиационной</p>

безопасности, применяемых при организации пассажирских и грузовых рейсов в США. По результатам проведенного аудита, Департаментом транспортной безопасности было дано заключение, что меры авиационной безопасности, применяемые в Международном аэропорту Гейдар Алиев, полностью соответствуют всем требованиям, предъявляемым со стороны TSA и ICAO. В Азербайджане функции регулирования/надзора за деятельностью и управления аэропортами разделены.

Армения. В 2020 году осуществлялись организационно-технические мероприятия по началу деятельности, созданного совместно с РФ в 2019 году, Международного Бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов.

Иран. Международные авиатранспортные службы в Иране продолжают поддерживать стандарты и требования безопасности ICAO и EASA.

Казахстан. 1 августа 2019 года Министерством индустрии и инфраструктурного развития РК введен новый подход регулирования отрасли гражданской авиации, основанного на британской модели управления и передовых европейских стран.

Комитетом гражданской авиации МИИР РК в течение 1,5 лет были разработаны и внесены соответствующие изменения в основной закон гражданской авиации и 11 подзаконные НПА в области авиационной безопасности.

Таким образом, в сфере гражданской авиации создан отраслевой регулятор безопасности полетов и авиационной безопасности Авиационная администрация Казахстана (ААК), который обеспечивает осуществление контроля и надзора на высоком международном уровне, для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, что создает основу для устойчивого развития и безопасности гражданской авиации.

В 2018 году ратифицированы следующие международные документы:

1. Конвенцию о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации;
2. Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов;
3. Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов;
4. Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов;
5. Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов.

Законом **Кыргызской Республики** от 5 августа 2020 года № 114 Кыргызская Республика присоединилась к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и Протоколу по авиационному оборудованию к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования, подписанных 16 ноября 2001 года в Кейптауне.

Вступление Кыргызской Республики в число участников Конвенции и Протокола дает возможность отечественным авиакомпаниям для приобретения воздушных судов на льготных условиях при поддержке международных партнеров.

Следует отметить, что, поскольку наличие финансирования обычно является одним из условий приобретения и использования воздушных судов и авиационных двигателей, Конвенция и Протокол внесут вклад в повышение уровня безопасности

			<p>полетов посредством оказания содействия авиакомпаниям Кыргызской Республики в их усилиях по модернизации и обновлению парка воздушных судов.</p> <p>Кроме этого, Кыргызская Республика присоединилась и выполняет все требования и стандарты ИКАО. Также ведется работа по установлению стандартов на беспилотные воздушные суда в Кыргызской Республике.</p> <p>В связи с объявлением пандемии COVID-19 в 2020 году, в целях поддержания безопасности полетов и авиационных предприятий выполнены все требования и стандарты ИКАО рекомендованные странам-участникам в 2020 году.</p> <p>Необходимо отметить, что Кыргызская Республика проводит постоянную работу по имплементации действующих международных и европейских технических требований по безопасности воздушных перевозок в свое национальное законодательство.</p> <p>В Республике Молдова согласование с законодательством Европейского союза осуществляется в соответствии с Соглашением об общем авиационном пространстве.</p> <p>Румыния: Соглашения / протоколы / проекты о сотрудничестве со странами ТРАСЕКА</p> <p>17 января 2019 г. был подписан Протокол о сотрудничестве между AACR и Управлением гражданской авиации Республики Молдова для его реализации Европейским управлением гражданской авиации Республики Молдова. В течение 2019 года инспекторы RO CAA участвовали в нескольких мероприятиях, проведенных в Кишиневе, в том числе в аудитах авиаперевозчиков, с целью оценки реализации законодательной базы в Республике Молдова в области сертификации и надзора за деятельностью организаций по техническому обслуживанию и операторов воздушных судов партнерами из Управления гражданской авиации Республики Молдова.</p> <p>20 марта 2019 года Управление по расследованию и анализу авиационной безопасности (AIAS) подписало с Постоянной комиссией по расследованию авиационных происшествий при Министерстве экономики и инфраструктуры Республики Молдова Заявление о намерениях относительно сотрудничества и помощи в этой области. расследований авиационных происшествий и инцидентов в соответствии с Рекомендуемыми стандартами и практикой Приложения 13 к Чикагской конвенции и положениями Регламента (ЕС) № 996/2010 Европейского парламента и Совета от 20 октября 2010 г. о расследовании и предотвращении авиационных происшествий и инцидентов в гражданской авиации.</p> <p>- Румыния заключила с Республикой Болгария «Соглашение о создании функционального блока воздушного пространства ДУНАЙ между Румынией и Республикой Болгария» (Республика Молдова приглашена в качестве наблюдателя на Дунайскую FAB).</p> <p>Аудиты / инспекции ICAO / ECAC / EU / EASA, проведенные в 2019/2020 гг. В странах ТРАСЕКА с участием румынских экспертов:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Республика Молдова - оценка авиаперевозчиков и возможностей компетентных органов по надзору за безопасностью, проведенная Европейской Комиссией на основании Регламента No. 2111/2005 создание списка Сообщества авиаперевозчиков, подпадающих под действие запрета на деятельность на территории ЕС; - Республика Болгария - проверка стандартизации, проводимая EASA в Управлении
--	--	--	---

			<p>гражданской авиации этого государства в области выполнения полетов;</p> <p>-Республика Армения - аудит безопасности гражданской авиации, проведенный ЕКГА, руководитель группы является аудитором безопасности в рамках AACR;</p> <p>- Республика Молдова - помощь ЕКГА Управлению гражданской авиации этого государства;</p> <p>- в 2020 году - Республика Армения - оценка авиаперевозчиков и возможностей компетентных органов по надзору за безопасностью полетов, проведенная Европейской Комиссией на основании Регламента No. 2111/2005, устанавливающего список авиаперевозчиков Сообщества, на которые распространяется запрет на деятельность на территории ЕС.</p> <p>В течение 2018 года ЕКГА, ИКАО и EASA успешно провели 4 аудиторские миссии в RO CAA и в аэропортах.</p> <p>В конце 2019 года Румыния подписала в Монреале Протокол (2014 г.) к Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (1963 г.).</p> <p>Мы хотели бы также отметить, что в 2017 году Румыния ратифицировала три международных соглашения ИКАО:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Бейджинь, 2010 г.) 2. Протокол 2010 года к Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (1970 год). 3. Протокол о поправке к Конвенции о международной гражданской авиации [статья 50 (а)] и Протокол о поправке к Конвенции о международной гражданской авиации [статья 56], подписанные в Монреале 6 октября 2016 года. <p>Таджикистан. Требования международных и европейских стандартов в области авиационной безопасности реализуются в Таджикистане и в рамках ТП ТРАСЕКА также специалисты Таджикистан проходили обучение и тренинги по повышению профессиональной квалификации.</p> <p>Согласно требованиям ИКАО разработаны Авиационные правила и осуществляется сотрудничество с международными консультантами для рассмотрения разработки подзаконных актов в области гражданской авиации.</p> <p>Турция. Безопасность полетов - важный шаг в укреплении инфраструктуры гражданской авиации. В этом контексте Турция в последние годы приложила большие усилия для внедрения стандартов ИКАО на самом высоком уровне. Турция стала одной из стран, внесших значительный вклад в развитие глобальной авиационной системы не только показателями пассажиропотока и авиаперевозок, но и безопасностью полетов.</p> <p>Чтобы обеспечить устойчивый рост авиационного сектора, который быстро растет благодаря шагам по либерализации, предпринятым в авиации после 2000-х годов, законодательные нормы претворяются в жизнь в рамках международного законодательства Генеральным Директоратом гражданской авиации (SHGM). с другой стороны, проводятся исследования для реализации этих стандартов на самом высоком уровне наряду с практикой повышения качества аудиторской деятельности.</p> <p>Сектор гражданской авиации Турции продолжает вносить вклад в экономический и промышленный рост страны без каких-либо уступок со стороны авиационной безопасности. Фактически, такой подход является ключом к отраслевому росту в</p>
--	--	--	--

			<p>Турции. Нормативные и законодательные исследования проводятся Генеральным Директоратом гражданской авиации для обеспечения соблюдения международных стандартов.</p> <p>Балл оценки SAFA (Оценка безопасности иностранных самолетов) Турции повысился до 0,38 в 2020 году, и Турция заняла 10-е место в Европе в этой области.</p> <p>Турция придает большое значение международному сотрудничеству для сохранения успеха в области безопасности. В этом контексте мы тесно сотрудничаем с ICAO, ECAC, EUROCONTROL и EASA.</p> <p>Как известно, турецкий DGCA и EASA подписали рабочее соглашение с EASA в 2009 году, а затем в 2012 году рамки рабочего соглашения были расширены. Предполагается, что рабочее соглашение будет расширено, включая аэропорты и зоны управления воздушным движением.</p> <p>Украина продолжает применять требования стандартов и рекомендуемой практики ICAO по авиационной безопасности (Приложение 17 «Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства», Doc 8973 «Руководство по авиационной безопасности»), а также регулярно уведомляет ICAO о различиях в практике их применения.</p> <p>Украина также внедряет правила Регламентов Европейского Союза (регламенты Европейского Парламента и Совета Европейского Союза от 11 марта 2008 года № 300/2008 «Об общих правилах в сфере авиационной безопасности гражданской авиации», от 05 ноября 2015 года № 1998/2015 «Детальное изложение мероприятий по внедрению основных общих стандартов авиационной безопасности», от 18 декабря 2009 года № 1254/2009 «Об установлении критериев, позволяющих государствам-членам отступать от общих основных стандартов авиационной безопасности гражданской авиации и принимать альтернативные меры безопасности).</p> <p>В течении 2019-2020 годов было принято ряд авиационных правил Украины, в частности «Инструкция по организации и осуществлению контроля на безопасность в аэропортах Украины», «Правила по охране воздушных судов и других важных объектов гражданской авиации, обеспечение контроля доступа к ним», «Правила сертификации и утверждения зарегистрированных агентов, известных грузоотправителей», которые содержат положения указанных выше документов ICAO и регламентов Европейского Союза. Следует отметить, что «Правил сертификации и утверждения зарегистрированных агентов, известных грузоотправителей» в Украине до 2020 года не было, это абсолютно новая регуляция для Украины.</p> <p>Кроме этого, Украиной проводится работа:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) по внесению изменений в Воздушный кодекс Украины в части, касающейся положений авиационной безопасности. Главной задачей этой работы, по примеру структуры законодательства Европейского Союза, является закрепление на уровне главного авиационного закона (Воздушного кодекса Украины) стандартов авиационной безопасности, а их практическую реализацию - на уровне других нормативно-правовых актов. 2) по подготовке соответствующих нормативно-правовых актов с целью ратификации Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекин, 2010 г.), Протокола 2010 года,
--	--	--	--

			<p>дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (1970 год), Протокола 2014 года к Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (1963).</p> <p>По результатам окончательного отчета Координационной миссии Международной организации гражданской авиации по валидации (ICVM) Украина значительно повысила уровень имплементации SARPs в организации государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой. Показатель имплементации (EI) вырос с 59.98% до 78.16%, что выше среднеевропейского и значительно превышает средний показатель по всему миру</p>
<p>7.</p>	<p>Логистика, мультимодальные перевозки и связи с внутренними районами</p>		
<p>7.1</p>	<p>Создание специализированного информационного портала</p>	<p>Определение странами-участницами концепции информационного портала. Определение источников финансирования разработки и функционирования портала.</p>	<p>Азербайджан. В рамках цифровизации логистического сервиса в Азербайджане усовершенствована действующая интеграция с таможенными органами по прединформированию о грузах, заходящих на территорию республики. Внедрен CRM или инструмент сохранения информации о клиентах и истории взаимоотношений с ними. Также проектируются тарифный калькулятор, личный кабинет клиента для быстрого обслуживания и online оформления перевозки.</p> <p>Казахстан. В рамках цифровизации логистического сервиса усовершенствована действующая интеграция с таможенными органами по прединформированию о грузах, заходящих на территорию Республики Казахстан. Внедрен CRM или инструмент сохранения информации о клиентах и истории взаимоотношений с ними. Также проектируются Тарифный калькулятор, Личный кабинет клиента для быстрого обслуживания и online оформления перевозки, Трекинг контейнеров и вагонов.</p> <p>Подписаны соглашения об электронном обмене данными с железнодорожными администрациями Кыргызстана, Азербайджана и Китая. С начала июля 2019 года поэтапно осуществляется безбумажный обмен перевозочных документов в экспортном и импортном сообщениях с РФ. С КНР в августе 2019 года проведена работа по возможности признания ЭЦП. С РУз реализован пилотный проект по прединформированию.</p> <p>Таджикистан. Разработано инвестиционное предложение по созданию единой информационной логистической системы. На сегодняшний день Министерство транспорта активно ищет инвесторов для реализации указанного проекта.</p> <p>На данный момент Украина работает над созданием национального сегмента, оцифровывая, внедряя и тестируя в экспериментальном режиме ключевые транспортные процессы, а именно следующие документы:</p> <p>1) e-TTN - это электронная товарно-транспортная накладная для автомобильных перевозок. Она предназначена для осуществления внутренних автомобильных грузовых перевозок.</p> <p>2) E-CMR - электронная международная товарно-транспортная накладная для автомобильных перевозок.</p> <p>Украина ратифицировала II дополнительный протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), в соответствии с которым Украина стала одной из стран участников процесса по внедрению электронной CMR.</p> <p>3) E-CMГС - электронная товарно-транспортная накладная для перевозок железнодорожным транспортом.</p>

			<p>В рамках СМГС с коллегами прорабатывается вопрос внедрения единого электронного документа для железнодорожных перевозок в Украине.</p> <p>4) E-коносамент - электронная товарно-транспортная накладная для перевозок морским транспортом.</p> <p>Прорабатывается вопрос создания и внедрения данного документа.</p> <p>5) E- cargo - платформа для обеспечения мультимодальных контейнерных перевозок.</p> <p>Ключевой задачей этой платформы является обеспечение сквозного канала для бизнеса, коммуникации с разными транспортными компаниями - как государственными монополиями, так и частными, для того, чтобы обеспечить быструю и эффективную обработку контейнерных грузов.</p> <p>6) Разовые двусторонние разрешения</p>
<p>7.2</p>	<p>Развитие институциональных и правовых условий, необходимых для поддержки инвестиций частного сектора и функционирования логистики и мультимодальных объектов.</p>	<p>Разработка и принятие правовых актов по внедрению ГЧП, идентификация национальных и региональных логистических центров.</p>	<p>В Азербайджане развитие институциональных и правовых условий, необходимых для поддержки инвестиций частного сектора и функционирования логистики и мультимодальных объектов предусмотрено таким важным документом как «Стратегическая дорожная карта относительно развития логистики и торговли в Азербайджанской Республике», утвержденным Президентом Азербайджанской Республики.</p> <p>Стратегическая дорожная карта включают стратегию экономического развития (в том числе транспортного сектора) и план мероприятий на 2016-2020 годы, долгосрочный взгляд на период до 2025 года и целевой взгляд на период после 2025 года.</p> <p>По поручению Правительства Казахстана совместно с Комитетом государственных доходов МФ РК разработана Дорожная карта, предусматривающая интеграцию проектов развития Транспортно-логистических центров и Зоны таможенного оформления. Планы строительства согласованы со всеми областными акиматами, выделены земельные участки, распределены по этапам сроки реализации проектов. Разработано типовое Технико-экономическое обоснование зон таможенного обслуживания, определена потребность Зон таможенного оформления в 14 регионах Казахстана. На текущий момент ведётся структурирование проектов и поиск частных инвесторов.</p> <p>В Кыргызстане принят Закон № 95 «О государственно-частном партнерстве» от 22.07.2019, который направлен на создание благоприятных и взаимовыгодных условий реализации проектов ГЧП и обеспечение исполнения обязательств партнеров по подобным соглашениям, вводится в действие соответствующие подзаконные акты.</p> <p>Министерство транспорта, архитектуры, строительства и коммуникаций КР по ГЧП проводит следующие работы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - по «Модернизации аэропортов ОАО Манас», готовится ТЭО; - по информационной системе электронного взимания сбора, подготовлено ТЭО. <p>В Приложении за № 2 к Постановлению Правительства Молдовы № 419 от 18 июня 2012 г. об утверждении списка объектов, находящихся в собственности государства, а также списка работ и услуг национального публичного интереса, предложенных для частно-государственного партнерства, есть пункт касательно Создание разностороннего логистического центра, объединяющего автодорожный, железнодорожный и воздушный транспорт, предоставляющего площади для хранения и пересортировки товаров, что приведёт к повышению</p>

			<p>конкурентоспособности частного сектора путем открытия новых возможностей экспорта, импорта или транзита, а также путем сокращения логистических издержек.</p> <p>В 2012 году в Таджикистане принят Закон о ГЧП в 2012 году, но в то время опыт ГЧП в Таджикистане был весьма ограничен. Лишь несколько проектов с характеристиками ГЧП были реализованы в рамках действующих законов, в том числе</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Содержание трассы Душанбе-Худжанд-Чанак – концессия присуждена частному подрядчику «Innovative Road Solutions» (IRS) для технического содержания трассы. 2. Два контракта по содержанию дорог на основе качественных показателей (PBM) двух участков трассы Душанбе-граница Кыргызстана, при поддержке Азиатского банка развития (АБР). <p>Также, на основании данного закона был создан Совет по ГЧП. На заседаниях Совет по ГЧП принял решение о создании центра по ГЧП. В настоящий момент в рамках совета обсуждаются проекты, в том числе проект создания международного логистического центра в городе Турсунзаде.</p>
<p>7.3</p>	<p>Становление логистических центров, подключенных, как минимум, к двум видам транспорта</p>	<p>Внутренние интермодальные терминалы должны (частично или полностью) выполнять функции сухих портов.</p>	<p>В Азербайджане все проекты по транспортным логистическим центрам (ТЛЦ) реализуются в соответствии Национальными Дорожными Картами, охватывающими все секторы (в т.ч. транспортный) экономики республики. В республике функционируют более 10 ТЛЦ. Три ТЛЦ подключены как минимум к двум видам транспорта. Столица Азербайджана гор. Баку функционирует в настоящее время как один из транспортно-логистических центров региона.</p> <p>Казахстан. В 2015 году запущен транспортно-логистический центр ТОО «Continental Logistics» в г. Нур-Султан и 6 декабря 2017 года в г. Шымкент запущен современный мультимодальный логистический центр «Continental Logistics Shymkent», включающие зоны таможенного оформления. Транспортно-логистические центры находятся в непосредственной близости к объездной кольцевой автодороге и к железнодорожной станции, откуда подведены подъездные пути общей протяженностью 5 км.</p> <p>Портовая инфраструктура Международного Свободного Порты Джурджулешть (Молдова) очень ограниченная в хранения товаров. Таким образом, рассматривается возможность создания «сухого порта».</p> <p>Таджикистан является членом Межправительственного соглашения по сухим портам (ЭСКАТО ООН). Работа в данном направлении ведется, однако инвестиционные проекты нуждаются в финансировании.</p> <p>Турция. Значительный прогресс достигнут в работе над законодательной инфраструктурой логистических центров. После публикации законодательства будут определены условия создания и модель управления логистическими центрами.</p> <p>Ожидается, что закон будет опубликован в ближайшее время при совместной работе Министерства торговли и Министерства транспорта и инфраструктуры.</p> <p>Помимо отечественных логистических центров, ведется работа по созданию зарубежных логистических центров. «Решение о поддержке зарубежных логистических центров» опубликовано в октябре 2020 года.</p> <p>Украина: Интермодальный (логистический) терминальный комплекс станция Одесса-Лиски (Одесский регион) осуществляет взаимодействие нескольких видов</p>

			<p>транспорта (железнодорожный, автомобильный, морской) выполняет частично функции Сухого порта. Также работает терминальный железнодорожно-паромный комплекс в порту Черноморск припортовая станция Паромная.</p>
<p>7.4</p>	<p>Создание эффективных внутренних терминалов / сухих портов / логистических центров</p>	<p>Обеспечение создания соответствующих рамочных условий и содействия развитию этого вида логистической инфраструктуры на регуляторном уровне.</p>	<p>Азербайджан. Свободная экономическая зона Алят (AFEZ) создается рядом с Бакинским международным морским торговым портом для увеличения объема местных и иностранных инвестиций в нефтяной сектор страны. AFEZ будет использовать это стратегическое географическое положение для создания регионального инвестиционного центра и повышения конкурентоспособности в транспортных коридорах Европа-Кавказ-Азия и Север-Юг. На сегодняшний день на территории Республики Казахстан функционируют 21 транспортно-логистических центров, в том числе в Алматинской области – 6 ТЛЦ, в городе Нур-Султан – 5 ТЛЦ (в т.ч. 1 ТЛЦ - ТОО «Continental Logistics»), в Актюбинской области – 3 ТЛЦ, в г. в г. Шымкент (в т.ч. 1 ТЛЦ - ТОО «Continental Logistics Shymkent») и в Восточно-Казахстанской и Мангистауской областях – по 2 ТЛЦ, а также в г. Алматы – 1 ТЛЦ. Кроме того, в инфраструктуру СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота» наряду с индустриальной и логистической зонами также входит Сухой порт, который был запущен в 2015 году для консолидации и дистрибуции грузов на востоке страны. В 2014 году в порту Ляньюньган был создан совместный с китайскими партнерами логистический терминал, который на сегодняшний день является основным пунктом консолидации грузопотоков в/из Казахстана. В Приложение № 2 к Постановлению Правительства Молдовы № 419 от 18 июня 2012 г. об утверждении списка объектов, находящихся в собственности государства, а также списка работ и услуг национального публичного интереса, предложенных для частно-государственного партнерства, есть пункт касательно Создания перевалочного терминала в Унгень, что позволит увеличение внутренних, международных и транзитных контейнерных потоков и улучшение индекса логистической эффективности. Правовые условия созданы для содействия развитию логистической инфраструктуры в Таджикистане. В частности, принято постановление Правительства о выделении земельных участков для создания такого рода центров. Турция. Значительный прогресс достигнут в работе над законодательной инфраструктурой логистических центров. После публикации законодательства будут определены условия создания и модель управления логистическими центрами. Ожидается, что закон будет опубликован в ближайшее время при совместной работе Министерства торговли и Министерства транспорта и инфраструктуры. Украина: С целью расширения сферы деятельности железнодорожного транспорта Украины на внутреннем и внешнем рынках, предоставления транспортных, экспедиционных и других услуг, регулирование парком контейнеров и фитинговых платформ, а также содержание их в технически исправном состоянии создан и действует филиал «Центр транспортного сервиса «Лиски» АО «Укрзалізниця». На территории структурных подразделений филиал «Центр транспортного сервиса «Лиски» АО «Укрзалізниця», в частности Одесского отделения функционирует логистический терминальный комплекс.</p>

			<p>Одесским отделением филиала «Центр транспортного сервиса «Лиски» АО «Укрзалізниця» предлагается широкий спектр услуг по обработке грузов:</p> <ul style="list-style-type: none"> - перевозка грузов в контейнерах между странами Европы, Прибалтики, СНГ и Азии, в том числе по принципу «от двери до двери»; - экспедирование любых грузов железнодорожным и другими видами транспорта; - хранение грузов в крытых складах, в том числе и под таможенным контролем, на СВХ (складе временного хранения); - перевалке с железнодорожного транспорта на автомобильных сыпучих грузах и их хранения на открытых складах; - перевалки и хранения грузов на открытых площадках; - хранение контейнеров морских линий в режиме «контейнерного депо» с подачей под погрузку по территории Украины с дальнейшим отправлением на экспорт, в т.ч. в направлении Грузии; - комплекс услуг по организации перевозки грузов с участием нескольких видов транспорта; - услуги по страхованию перевозок; - таможенное оформление грузов на территории терминала. <p>Терминал оборудован самыми современными средствами связи и коммуникаций. На постоянной основе проводится усовершенствование инфраструктуры и качества обслуживания потребителей транспортных услуг</p>
<p>7.5</p>	<p>Создание устойчивых логистических цепочек ТРАСЕКА.</p>	<p>Определение и включение предложенных проектов МЛЦ в национальные транспортные стратегии.</p>	<p>В Азербайджане функционируют несколько международных транспортных логистических центров (МТЛЦ), в том числе таких как в международном аэропорту Гейдар Алиев (для транзитных воздушных перевозок), в пос. Локбатан для автомобильных перевозок" в пос. Абшерон для мультимодальных перевозок. В Баку осуществляют деятельность более 100 международных и местных транспортно- логистических компаний.</p> <p>В январе 2019-го года была создана и начала функционировать в гор.Баку новая международная транспортно-логистическая компания «Alyans Logistik» которому отводится роль основного транзитного транспортно-экспедиторского оператора. Предоставление дополнительных услуг (3PL/4PL, складского хозяйства) клиентам вдоль логистической цепочки учитывается в рамках стратегических документов и подлежат определению приоритетов существующих и потенциально новых клиентов, а также разработке коммерческой, операционной и высокоуровневой инвестиционной модели с этой целью.</p> <p>В настоящее время Министерством индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан совместно с Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) ведется работа по проекту «Оптимизация локальных цепей добавочной стоимости», который предусматривает проведение аналитической работы на такие как создание необходимой инфраструктуры, мер и институтов, стимулирующих торговую активность, а также управление процессом строительства и эксплуатации инфраструктуры, при этом будут задействованы эксперты международных организаций, с предоставлением практических рекомендаций по опыту стран ОЭСР по расширению транспортной связанности и международной интеграции стран Центральной Азии.</p> <p>Таджикистан. Проекты по созданию МЛЦ включены как в стратегию развития транспортного сектора до 2025 г. так и в Национальную стратегию развития 2030.</p>