



## 2 НАЦИОНАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА

Основной заинтересованной стороной в Туркменистане является Кабинет Министров, который не только контролирует другие государственные организации, вовлеченные в деятельность транспортного сектора, но и издает постановления и правила, оформляющие инициативы на самом высоком правительственном уровне.

Среди государственных организаций, затронутых проектом морских магистралей, можно назвать:

- Министерство железнодорожного транспорта;
- Министерство автомобильного транспорта, под руководством которого Транспортная инспекция Туркменистана обеспечивает контроль всех импортных, экспортных и транзитных грузов, пересекающих государственные границы страны;
- Министерство водного хозяйства;
- Государственная служба морского и речного транспорта Туркменистана отвечающее за Международный морской порт Туркменбаши и Производственное объединение услуг морского и речного транспорта;
- Государственная таможенная служба Туркменистана;
- Главная государственная инспекция («Туркменстандартлары»), предоставляющая лицензии на перевозки отдельных видов товаров;
- Государственный концерн «Туркменавтоеллары» («Туркменские автодороги»), являющийся органом государственного регулирования коммунального строительства и транспортной инфраструктуры.

Основопологающим документом в сфере экономического развития является «Программа социально-экономического развития Туркменистана на 2011-2030 годы», подписанная Президентом 14 мая 2010 года.

В области морского транспорта она предусматривает:

- развитие и совершенствование морского транспорта;
- создание морского торгового флота Туркменистана;
- повышение роли морского транспорта в международной торговле страны;
- реализацию конкурентоспособной, развитой и усовершенствованной системы морского транспорта.

Планируемое масштабное развитие порта Туркменбаши призвано способствовать достижению вышеупомянутых целей. На заключительном этапе развития вся территория Туркменбаши до Авазы на Каспийском побережье будет превращена в свободную экономическую зону (СЭЗ).

Руководящие принципы перспективного развития в сфере железнодорожного транспорта содержатся в «Программе развития железнодорожного транспорта Туркменистана на 2000-2005 годы и на период с 2006 до 2010 года». В 2012 году был принят новый Генеральный план развития железнодорожного транспорта на 2012-2016 годы. Он включает многочисленные проекты (подробное описание в разделе 6.2.2.), направленные на модернизацию отрасли, налаживание сообщения между регионами Туркменистана и связь национальной железнодорожной сети с сетями соседних стран.



## Логистические процессы и морские магистрали II

Туркменистан подписал Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (с использованием накладной СМГС), которое находится в ведении ОСЖД и адаптировано для рельсовых путей с шириной колеи 1520 мм.

Туркменистан, подписавший всего шесть конвенций ЕЭК ООН в области транспорта, все еще находится на ранней стадии внедрения европейских стандартов в сфере автомобильного и железнодорожного транспорта.

Возможно, это связано с его физической удаленностью от европейской территории и с ограничениями автомобильного сообщения с Европой.

Туркменистан ратифицировал десять конвенций Международной морской организации (ММО), призванных способствовать развитию перевозок нефтепродуктов:

- Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (CLC), 1969 г.;
- Конвенция касается загрязнений от судов, перевозящих нефть в объеме, и возлагает ответственность за такой ущерб на владельца судна, которое вызвало загрязнение;
- Протокол CLC 1992 года, который изменил требования о применении (количество танкеров) для стран-владельцев крупных танкеров. Протокол устанавливает более высокие нормы ответственности, чем закрепленные Конвенцией 1969 года;
- Международные правила предупреждения столкновений судов в море, 1972 г. (МППСС);
- Международная конвенция о грузовой марке, 1966 г. (LL);
- Протокол МАРПОЛ, который внес поправки в Международную конвенцию по предотвращению загрязнения от судов 1978 года;
- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море, 1974 г. (СОЛАС);
- Международная Конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты, 1978 г. (ПДМНВ);
- Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 г. (SUA);
- Протокол SUA, который внес поправки в Конвенцию SUA, добавив к Конвенции положение о безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе, 1988 г.;
- Международная конвенция по обмерам судов (ТОННАЖ), 1969 г.

И напротив, неприсоединение к указанным ниже правовым документам неблагоприятно сказывается на упрощении мультимодальных перевозок на / через территорию Туркменистана:

- Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, 1972 года.
- Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) 1975 года.
- Международная конвенция о согласовании условий проведения пограничного контроля грузов, 1982 года.
- Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), 1991 года.





- Соглашение ТРАСЕКА о развитии мультимодальных перевозок 2009 года.

Туркменистан не является участником ни Международной конвенции об унификации правовых норм, касающихся коносаментов (Правила Гаага-Висби), ни Брюссельской конвенции об унификации правил, касающихся коносаментов, 1924 года, ни Конвенции о перевозке грузов морем 1978 года (Гамбургские правила).