

Стратегия Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА по развитию международного коридора Европа-Кавказ-Азия на 2016-2026 гг, разработанной на основе Мастер-Плана ТРАСЕКА и предложений Сторон

Стратегия Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА по развитию международного коридора «Европа-Кавказ-Азия» на период до 2015 года была принята в мае 2006 года в ходе V заседания МПК ТРАСЕКА, г. София, Республика Болгария.

По завершению периода имплементации Стратегии до 2015 года, при содействии проектов технического содействия Европейского Союза, страны ТРАСЕКА готовы приступить к новому этапу развития коридора Европа-Кавказ-Азия.

Проект технического содействия ЕС ЛОГМОС, в тесном сотрудничестве со странами ТРАСЕКА разработал Мастер-план ТРАСЕКА – обширный документ, содержащий анализ, выводы и рекомендации по осуществлению мер, направленных на дальнейшее развитие международного коридора Европа-Кавказ-Азия.

Настоящий документ представляет приоритетные направления действий Сторон Основного Соглашения по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия и призван ввести с правовое поле ТРАСЕКА Мастер-план, проводя последовательную политику по имплементации его положений.

Предстоящий период обусловлен целым рядом преимуществ, которые создают возможности для стабильного развития коридора, в частности наращивание транзитной привлекательности маршрутов ТРАСЕКА:

- Взаимная заинтересованность в торговом обмене между ЕС и его восточными соседями
- Темпы экономического роста Сторон ТРАСЕКА находятся выше среднего мирового показателя и в сочетании с (а) проводимой политикой в пользу диверсификации экономики, и (б) возможностями взаимодополняемости в транспортном секторе создают благоприятные условия для торговли
- Ориентация ведущих экономических субъектов ЕС на размещение производств в Дальневосточном регионе, и, соответственно, тенденция к изменению паттернов внешних цепей поставок в и из Европы
- Продолжающийся экономический рост КНР и официальная политика ЕС, направленная на (а) смещение центра экономического притяжения к западу, что улучшает конкурентную позицию ТРАСЕКА по сравнению с морскими маршрутами в Европу и (б) перехода к производству более дорогостоящей продукции, что повышает важность скорости и надежности доставки по сравнению с транспортными расходами

- Успех эксплуатации контейнерных поездов, таких как «Викинг», «Зубр»
- Предстоящее развитие железнодорожного сообщения через Грузию и Турцию в Европу
- Текущая модернизация портовых объектов на Каспии (Актау, Баку/Алят и Туркменбаши)
- Развитие торговли за счет устранения имеющихся барьеров.

Основные цели развития коридора Европа-Кавказ-Азия.

Стороны признают, что основными целями по дальнейшему развитию коридора ТРАСЕКА на следующий период будут:

- усилия для возрастания роли и функции коридора ТРАСЕКА в международной торговле за пределами региона ТРАСЕКА в качестве важной альтернативы других коридоров;
- обеспечение устойчивой мультимодальной сети, способствующей беспрепятственному и бесперебойному перемещению грузов и пассажиров, в полной мере используя транзитный потенциал коридора;
- поощрение проведения заинтересованными сторонами систематической оценки региональных и международных последствий национальной политики при решении транспортно-логистических проблем, что будет способствовать проведению переговоров с донорами и МФИ;
- внедрение и максимально широкое распространение передового регионального и международного опыта, современных подходов и инноваций среди всех заинтересованных кругов в странах ТРАСЕКА;
- содействие развитию глобальной логистики цепей поставок и развитию транспортных процессов, основанных на международной практике;
- формирование оптимальных условий для привлечения частного сектора к созданию морских магистралей, международных логистических центров и к реализации комбинированных проектов; - определение приоритетности инфраструктурных и других объектов с точки зрения инвестиций и схем финансирования;
- укрепление кадрового потенциала и профессиональной подготовки.

Вместе с тем, проведенный анализ ЛОГМОС указывает, что основными проблемными областями являются: громоздкие экспортно-импортные процедуры; регуляторная среда для бизнеса в целом и коррупция при пересечении границ.

Поэтому дальнейшие усилия ТРАСЕКА должны быть направлены на осуществление мер по устранению препятствий для торговли и транспорта. Необходимо сконцентрировать внимание на внедрении более благоприятных для бизнеса процедур и правил, борьбе с коррупцией, а также устранении причин чрезмерной стоимости и задержек, связанных с международными перевозками.

Сторонам предстоит предпринять усилия для обеспечения предоставления конкурентоспособных услуг дальнемагистральных перевозок по коридору ТРАСЕКА с учетом развития торговли между Центральной Азией, в том числе, западными и центральными регионами Китая, Западом (Европа и Турция, включая маршруты, ведущие на Ближний Восток и в Средиземноморский регион).

Значимым аспектом в развитии коридора являются инвестиции в инфраструктуру и технологии с учетом стоимостных и экологических преимуществ железнодорожного и морского транспорта по сравнению с автомобильным и воздушным; необходимость модернизации пунктов пересечения границы, развития логистики и интермодальных объектов.

Дополнительные реформы в отношении политики, законов, правил, институтов и процедур, направленные на (а) устранение препятствий на пути бесперебойного прохождения грузопотоков, транспортных средств и пассажиропотоков и (б) развитие взаимовыгодной торговли будут создавать надлежащую юридическую базу, способствующую развитию перевозок на коридоре.

Эффективное и безусловное применение и внедрение положений действующей правовой базы в рамках Основного соглашения даст возможность полноценного использования потенциала коридора в транзитных перевозках, тем самым привлекая грузопотоки в регион.

Активное вовлечение частного сектора во все сегменты транспортно-логистической деятельности, включая инвестиции, эксплуатацию объектов и предоставление услуг, повлечет за собой сокращение участия государственного сектора.

Более активное использование ТРАСЕКА в качестве платформы сотрудничества между национальными структурами, как государственными, так и частными будет способствовать развитию диалога между государствами на границах, а также между операционными системами.

Устранение барьеров в торговле между Сторонами также повысит возможности коридора ТРАСЕКА.

В то же время, странам ТРАСЕКА предстоит противостоять угрозам конкуренции со стороны морских путей между Азией и Европой с эксплуатацией более крупных и энергоэффективных судов; конкуренцией Транссибирской магистрали, с учетом значительных инвестиций в улучшение сервиса и коммерческого маркетинга. Необходимо ускорить темпы проведения реформ во всех секторах транспорта. Различная ширина ж/д колеи и другие барьеры на пути интероперабельности

создают дополнительные проблемы при организации перевозки. Демонополизация услуг на Каспийском море, сможет обеспечить повышение качества предоставляемых услуг и снижение цены перевозки.

Для достижения указанных целей, Стратегия и Мастер-план ТРАСЕКА предлагают ряд мер, структурированных по следующим разделам:

- Институциональные и правовые барьеры для транспорта и международной торговли
- Морские магистрали, железнодорожно-паромное сообщение и морские маршруты
- Железнодорожный сектор
- Автомобильный сектор
- Внутренние водные пути
- Воздушные перевозки
- Связи с внутренними районами, мультимодальные и логистические возможности.

Каждый из разделов рассматривается через призму трех слоев:

1. Качество инфраструктуры и состояние сетей
2. Институционально-правовой
3. Предоставление услуг, повышающих привлекательность коридора ТРАСЕКА в условиях конкурентного рынка.

Институционально-правовые рекомендации исходят из того, что изначально было признано, что страны-участницы ТРАСЕКА различаются с точки зрения их исторических, культурных и этнических особенностей, поэтому и действующие в них правовые режимы также отличаются по важным аспектам. Страны-члены ТРАСЕКА подразделяются на три категории:

- Страны, значительно продвинувшиеся в гармонизации правовых норм с ЕС, ВТО и другими международными нормами;
- Страны, обновившие свое первичное законодательство, но не завершившие внесение поправок в подзаконные акты;
- Страны, которые все еще обновляют свое первичное законодательство.

Общая ситуация в правовой сфере характеризуется различным уровнем соответствия европейскому законодательству, различным подходом стран к устранению пробелов и высокой степенью потребности в дальнейшей координации шагов.

Соответственно, в предстоящий период страны не будут иметь единообразный комплекс решений. Тем не менее, существуют некоторые широко распространенные проблемы, которые могут быть решены совместно на

субрегиональном уровне - в каждом из двух морских субрегионов (Каспийском и Черноморском) и в Центральной Азии. Страны, которые наиболее продвинулись в обновлении своего законодательства, имеют широкие возможности оказания помощи другим странам на двусторонней основе.

Улучшение правовой среды. Оценка правовой среды стран-бенефициаров программы ТРАСЕКА содержится в *Приложении 1 Мастер-плана «Предложения по улучшению правовой среды для морских магистралей и логистики»*.

Странам предстоит приложить усилия для устранения препятствий, обусловленных нормативно-правовой средой.

Помимо изменения в законодательстве, необходимо добиться эффективного выполнения принятых норм.

Разработка и внедрение документа смешанной перевозки, при условии ратификации всеми странами ТРАСЕКА Соглашения о развитии мультимодальных перевозок ТРАСЕКА позволит облегчить осуществление перевозок на всей протяженности коридора.

Принятие единообразных норм, соответствующих международной практике, отраженных в таможенных кодексах, и последующее внедрение этих норм в подзаконных актах, позволит значительно облегчить осуществление транзитных перевозок на протяжении всего коридора.

Эффективное внедрение концепции «единого окна» позволит обеспечить надлежащий уровень сотрудничества разделенных администраций и учреждений стран.

Введение во всех странах ТРАСЕКА предварительного электронного декларирования потребует значительных ресурсов, но будет способствовать значительному сокращению времени пересечения пунктов пропуска, что в свою очередь послужит существенным конкурентным преимуществом.

Также в предстоящий период странам необходимо будет осуществить работу по подготовке соответствующей нормативной базы для внедрения концепции экономических операторов, применяя лучшую мировую практику.

Внедрение практики ЕС в странах ТРАСЕКА обусловлено тем, что ЕС в торговом аспекте оказывает влияние на коридор ТРАСЕКА, сопутствующие виды транспорта и таможенные режимы, а также ряд стран, не являющихся членами ЕС, имеют двусторонние обязательства по гармонизации и адаптации национального законодательства в соответствии с основными принципами ЕС. В этой связи, Мастер-план предлагает ряд директив, регламентов, решений и сообщений ЕС для транспонирования и внедрения в правовые системы стран ТРАСЕКА.

В предстоящий период, странам надлежит присоединиться и внедрить нормы, предусмотренные рядом международных соглашений и конвенций. В частности,

важно обеспечить эффективное 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). Также страны, которые не завершили работу по присоединению к рекомендованным международным соглашениям и Конвенциям в предыдущей Стратегии до 2015 года, должны добиться эффективного внедрения этих норм в свое национальное законодательство.

Сотрудничество с организациями и проектами, вовлеченными в географию ТРАСЕКА, имеющими схожие цели, позволит консолидировать усилия по развитию транзитных перевозок, добиться синергии и консолидировать усилия по развитию торговли в регионе. В этой связи особую значимость приобретают связи в рамках уже заключенных Меморандумов о сотрудничестве, а также перспективные направления сотрудничества в евроазиатском сегменте, в том числе с ЦАРЭС и проектом Экономического пояса шелкового пути.

Железнодорожный сектор. Железные дороги являются одним из ключевых компонентов транспортной системы государств-членов ТРАСЕКА. После трубопроводов железные дороги остаются основным способом наземной транспортировки и доставки больших объемов бестарных грузов на средние и большие расстояния.

Меры по дальнейшему развитию железнодорожного сектора коридора ТРАСЕКА обозначены в *Приложении 4 Обзор железнодорожного сектора* Мастер-плана.

Железные дороги стран ТРАСЕКА должны стремиться к тому, чтобы в полной мере использовать логистические решения или оказывать услуги по доставке грузов по принципу «от двери до двери и «точно в срок», как того требуют клиенты. Полномасштабное обретение этого сегмента рынка представляет собой важную задачу для железнодорожных компаний ТРАСЕКА. Несмотря на то, что все государства-члены ТРАСЕКА предпринимают шаги в направлении реформирования их железнодорожной отрасли, темпы и масштабы реформ в разных странах отличаются. Некоторые страны сосредоточены на реструктуризации и частичной приватизации инфраструктуры (например, контейнерных терминалов в Армении, Грузии и Казахстане), другие концентрируются на подвижном составе (как в Казахстане и Украине). Необходимо ускорить темпы либерализации 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.

Странам ТРАСЕКА предстоит повысить уровень инвестиций в железные дороги, в том числе охватывая проблему недостающих звеньев, необходимости обновления подвижного состава, электрификацию, увеличения скорости грузовых поездов, обеспечения безопасности перевозок, сокращения времени в пути и

устранение задержек, особенно в пунктах пересечения границ. Оптимальное управление активами, эффективное применение процедур или операций, способны обеспечить должное развитие железнодорожному транспорту ТРАСЕКА.

Восстановление и развитие железнодорожной инфраструктуры требует компьютеризации сектора, развития информационных систем и внедрения ресурсосберегающих технологий. Реконструкции объектов электроснабжения и электрификации отводится значительное место в инфраструктурных потребностях.

Особое внимание следует обратить на действия по налаживанию автоматизированной системы отслеживания, которая позволяла бы пользователям мгновенно определять местоположение своих грузов.

Рост объемов железнодорожных перевозок между Центральной и Западной Европой, а также Восточной Европой и КНР сдерживается наличием принципиальных отличий в положениях двух различных международных систем транспортного права: СМГС (ОСЖД) и ЦИМ (ОТИФ). Эти нормы основаны на различных правовых системах в отношении регулирования ответственности. Упрощение процедур транзита и пересечения границы путем применения единой железнодорожной накладной ЦИМ / СМГС является приоритетной задачей для стран ТРАСЕКА, поскольку предполагает применение единого транспортного документа, который признается таможенными службами и охватывает весь маршрут от пункта отправления до пункта назначения с прохождением через, из и в страны, использующие накладные СМГС или ЦИМ, что в свою очередь обеспечит увеличение грузопотока коридора ТРАСЕКА.

Во всех странах ТРАСЕКА (за исключением Турции) объемы железнодорожных перевозок превышают объемы автомобильных перевозок. Это отчасти связано с развитой железнодорожной сетью, которая является частью советского наследия, а отчасти - с характером дальнемагистральных грузовых перевозок внутри региона и транзитных перевозок, для которых характерно преобладание массовых грузов. Наблюдается растущий интерес к контейнеризации, что способствует развитию интермодальной транспортной системы.

Соответственно, рекомендации Мастер-плана ориентированы на контейнерных и пригодных для контейнеризации грузах, а также на расширении и модернизации интермодальных и логистических объектов и услуг. Таким образом, целью проводимых действий является обеспечение бесперебойного трансграничного и интермодального грузового трафика по всему региону. Эти действия должны быть сконцентрированы на обеспечении короткого и абсолютно надежного времени транзита. Это требует тесного сотрудничества между всеми странами ТРАСЕКА.

Одной из основных целей сектора является достижение использования железнодорожного сообщения для морских перевозок. Реализация этой задачи

обеспечит способность железнодорожного сегмента содействовать развитию цепочек поставок коридора.

Странам необходимо продолжить реформы, которые бы обеспечили либерализацию доступа к железнодорожной инфраструктуре. Там, где это еще не сделано, необходимо открыть доступ к грузовым и пассажирским перевозкам для частных операторов.

В большинстве стран отсутствует орган регулирования железнодорожного транспорта, и функции обеспечения безопасности до сих пор находятся в ведении национальной монополии по управлению инфраструктурой.

Необходимо содействовать решению проблемы нехватки подвижного состава.

Также необходимо улучшить состояние инфраструктуры, повышая уровень инвестиций в данном направлении. Необходимо решить проблему недостающих звеньев на основных направлениях ТРАСЕКА.

В приоритетном порядке необходимо устранить значительные задержки, особенно в пунктах пересечения границ. В некоторых странах реализована и продолжает внедряться концепция «единого окна». Необходимо добиться эффективного применения данного принципа и внедрить данную концепцию во всех странах, используя наилучшие существующие практики. В их основе лежит эффективное сотрудничество обычно разделенных администраций и учреждений.

Необходимо повысить эффективность координации между железными дорогами, таможенными органами, экспедиторами и таможенными брокерами; упростить процедуры регистрации в государственных агентствах, выработать единообразные административные правила и требования к документации, в том числе таможенной, обеспечив доступ к данной информации.

Электронное предварительное декларирование также пока не введено повсеместно, отсутствует необходимое аппаратное и программное обеспечение, и эту проблему надо решать в приоритетном порядке.

Странам необходимо внедрить ряд мер институционального характера в области железнодорожных перевозок. Так, например, эффективной будет разработка и внедрение общего документа смешанной перевозки в рамках Соглашения о развитии мультимодальных перевозок ТРАСЕКА.

Наряду с внедрением общего документа, страны также могут распространить опыт внедрения единой накладной ЦИМ/СМГС.

В период имплементации стратегии странам необходимо будет сконцентрировать совместные усилия для принятия сквозных, конкурентоспособных тарифов, ориентированных на рынок.. Страны предпримут меры для эффективной и полной реализации положений о льготных тарифах и скидках как это предусмотрено в Техническом Приложении к Основному соглашению по международному железнодорожному транспорту, согласуют фиксированные скидки по тарифам,

обеспечив прозрачность состава тарифа. Координация между странами ТРАСЕКА по вопросам гармонизации железнодорожных тарифов станет одним из центральных действий по повышению эффективности коридора.

Коридор ТРАСЕКА уникален тем, что связывает два региона с помощью двух морей, поэтому морские перевозки являются важным аспектом успешности коридора ТРАСЕКА. Соответственно, странам ТРАСЕКА предстоит продолжить модернизацию портов, в частности, в Поти и Актау, включая железнодорожное сообщение с внутренними районами. Особое внимание должно быть уделено строительству нового глубоководного морского порта в Анаклии (Грузия). В некоторых портах имеет место избыточная пропускная способность, в частности, в Румынии и Украине.

Задачи стран ТРАСЕКА для **для морского сектора**, отраженные в *Приложении 3 Морские перевозки*, также, как и для других, подчеркивают необходимость применения согласованных систем и процедур, улучшения коммуникации, диалога между заинтересованными сторонами и вовлечения частного сектора. Провозная способность флота в настоящее время является достаточной, однако может образоваться дефицит вместимости фидерных контейнеровозов, если контейнеризация будет и дальше развиваться в соответствии с ожиданиями и спросом. Существует острая потребность в улучшении операций и процедур, которые влияют на эффективность и, следовательно, конкурентоспособность паромных перевозок. Принимая во внимание, что многие технические и организационные проблемы, стоящие перед ТРАСЕКА, уже были успешно решены в других регионах, в частности, в ЕС, то есть имеется образец «наилучшей практики», страны ожидают, что техническая поддержка ЕС будет осуществляться в этом направлении.

Порты, будучи пунктами пограничного контроля и местом перевалки грузов, оказания административных услуг, осуществления торговых процедур, а также связующими звеньями сухопутных и морских маршрутов, являются одними из важнейших узлов транспортных цепочек. В случае ТРАСЕКА они имеют особое значение, поскольку коридор пересекает Черное и Каспийское море, а его функциональность в качестве международного транспортного коридора во многом зависит от эффективности работы портов и сектора морских перевозок.

В портах осуществляется ряд ключевых административных и коммерческих процедур. По оценкам Мастер-плана портовые объекты на Каспийском и Черном морях, расположенные на маршрутах ТРАСЕКА, их инфраструктура и организация, операционная деятельность и соответствующий трафик, и анализ текущих и будущих планов развития инфраструктуры основных портов ТРАСЕКА (за исключением Актау и, в меньшей степени, Поти) не представляет собой препятствия для осуществления регулярных линейных перевозок. Вместе с тем, узловая функция портов должна быть усилена. Странам необходимо предпринять усилия для реализации государственных и частных проектов по строительству

логистических центров, реализуемых или планируемых к реализации во всех портах.

Странам надлежит приложить значительные усилия для стандартизации портовых операций и судов для развития сектора морских перевозок. Национальные регуляторные политики необходимо доработать с учетом экономической глобализации и ростом популярности концепции цепей поставок. Также целесообразно перераспределить роли частного сектора и государства, представленного государственными компаниями и государственными монополиями.

Для преодоления организационных и административных барьеров, сдерживающих устойчивое развитие сектора, странам ТРАСЕКА надлежит активизировать диалог на национальном и региональном уровне, что позволит заинтересованным сторонам совместно решать вопросы, представляющие общий интерес.

Специфика коридора, где железнодорожные паромы используются для преодоления значительных морских расстояний, как на Каспийском, так и на Черном море определяет необходимость осуществления действий по обновлению флота, обеспечению устойчивого расписания, стандартизации операционных требований и единообразному подходу в тарифной политике.

Внедрение качественных, прозрачных и быстрых процедур пересечения границы и портовых процедур (включая сокращение времени таможенной очистки и более оперативное оформление грузовых документов), позволяющих, в частности, полностью подготовить отбывающие составы к погрузке до прибытия судна и выполнить все процедуры в отношении прибывающих поездов после отхода судна, будут способствовать увеличению количества перевозимых вагонов и грузов.

Вовлечение Туркменистана в институциональные процессы ТРАСЕКА, позволит в свою очередь обеспечить устойчивость подходов к развитию иранских портов – Нека/Энзели/Ноушехр, и поддержит стабильную цепочку в направлении Баку-Туркменбаши.

Укрепление узловой функции портов ТРАСЕКА будет способствовать повышению привлекательности коридора. В то же время необходимо приложить значительные усилия для обеспечения надежного сообщения на западном побережье Черного моря, где ТРАСЕКА соединяется с ТЕН-Т.

В Украине предстоит преодолеть дефицит сортировочных возможностей в порту Одесса и наладить быстрое, надежное и конкурентоспособное железнодорожное сообщение, как с остальными областями страны, так и с ее зарубежными соседями. Констанца и морским портам Болгарии необходимо решить проблему дефицита или отсутствия внутренних и международных железнодорожных путей

сообщения. Кроме того, в Румынии и Болгарии необходимо повысить роль Дуная во внутренних водных контейнерных перевозках.

Странам необходимо повысить качество услуг, предоставляемых в настоящее время тремя национальными перевозчиками ТРАСЕКА (комбинированные железнодорожно-паромные и Ро-Ро перевозки) - NaviBulgar, Укрферри и КАСПАР). В этой связи уместным будет усовершенствование операционных процедур, применяемых Укрзализницей в области управления подвижным составом, курсирующим между Украиной и Кавказом, что приведет к сокращению задержек в портах.

Несмотря на значительные объемы вложенных инвестиций, операционная деятельность портов и флотов в целом остается ниже принятых стандартов и препятствует развитию морских перевозок. Странам необходимо обеспечить пересмотр направлений национальных регуляторных политик, учитывая глобализацию экономики и распространение концепции цепочек поставок. Соответствующие роли государства, действующего через государственные компании и государственные монополии, и частного сектора также должны быть пересмотрены. Необходимы совместные действия и диалог с бизнесом. В целях преодоления многочисленных нефизических барьеров, препятствующих устойчивому развитию отрасли морских перевозок, страны ТРАСЕКА должны способствовать развитию диалога на национальном и региональном уровнях, позволяющего заинтересованным сторонам совместно обсуждать и решать вопросы, представляющие общий интерес. На национальном и региональном уровнях необходимо внедрять современные коммуникационные сети на базе ИТ.

Задачи автодорожного сектора стран ТРАСЕКА обозначены в *Приложении 5 Обзор автодорожного сектора* и сфокусированы на решении вопросов инфраструктуры в интермодальных и узловых объектах, обеспечения качественного технического обслуживания дорог, особенно в ключевых узлах, в портах Каспийского и Черного морей, развития институционального потенциала как в государственном, так и частном секторе. Странам необходимо реализовать в полной мере Концепцию развития международных автомобильных перевозок на транспортном коридоре Европа-Кавказ-Азия, повышение конкурентоспособности и привлекательности автомобильных маршрутов ТРАСЕКА и Региональный План действий ТРАСЕКА по обеспечению безопасности дорожного движения. Также, необходимо создать адекватные условия для решения вопроса износа парка грузовых автомобилей.

Около 10 % от общей протяженности дорожной сети в странах ТРАСЕКА приходится на сеть международных дорог или основные магистрали. Менее 20% основной сети представлены двухполосными дорогами, в основном в центральной Азии. 43% из них приходится на коридор ТРАСЕКА. Средняя плотность автодорог в пересчете на тысячу жителей является сопоставимой с показателями развитых стран, однако ниже показателя плотности на тысячу

квадратных километров. Объем грузовых автомобильных перевозок по территории коридора ТРАСЕКА отмечает стабильный рост в среднем на 9% ежегодно, пассажирских – около 5%.

Наибольшую проблему составляет дефицит надлежащего техобслуживания дорожных сетей. Одним из инструментов решения задачи надлежащего обслуживания дорог является привлечение частного сектора к содержанию объектов дорожного хозяйства.

Странам необходимо решить две основные задачи в этом направлении:

- увеличение выделяемых ресурсов для содержания дорожного сектора;
- модернизация и реорганизация государственных предприятий, отвечающих за управление сетью автомобильных дорог.

Также необходимо осуществить меры по укреплению потенциала для планирования и программирования, разработки комплексной и современной системы управления дорожными активами.

Дальнейшее развитие дорожной инфраструктуры останется важной задачей в предстоящий период. За последние десять лет были приложены значительные усилия для улучшения качества магистральных автодорог. Тем не менее, странам предстоит продолжить работу по содержанию и обеспечению должного уровня состояния дорожной сети, включая сопутствующую инфраструктуру.

Для создания и поддержания должной дорожной инфраструктуры странам необходимо наличие эффективной национальной политики, а также и согласованных действий на международном уровне. Определение потребностей в инвестиционных ресурсах и поиск источников финансирования для модернизации изношенной инфраструктуры будут составлять важные задачи для правительств стран ТРАСЕКА. В частности, страны будут предпринимать дальнейшие действия для создания привлекательной правовой базы для инвесторов, прозрачные правовые нормы для ГЧП будут способствовать привлечению финансирования для покрытия нужд дорожной отрасли.

Растущий спрос на перевозки диктует необходимость обеспечения действенной инфраструктуры и реализации программных мер, направленных на устранение узких мест. Расширение обязательств стран по укреплению регионального сотрудничества и проведению соответствующей национальной политики будет способствовать увеличению объемов грузоперевозок вдоль коридора ТРАСЕКА. При условии наличия благоприятной нормативно-правовой базы, открытого рынка и эффективных бизнес-структур, страны ТРАСЕКА, являющиеся частью признанного международного транспортного коридора и обладающие хорошим транзитным потенциалом, могут стать еще более привлекательными для инвесторов.

Вдоль установленных дорожных маршрутов ТРАСЕКА располагаются 46 внутренних пунктов пересечения границ, которые работают в различных друг от друга условиях и режимах, в том числе с ограничениями на транзитные перевозки.

Странам необходимо стремиться к развитию сектора до уровня предоставления полного спектра логистических услуг в автомобильных перевозках. Достижение этих результатов наряду с инфраструктурными улучшениями, устранением нематериальных барьеров и применением современных методов логистики, позволят достичь увеличения объемов грузовых перевозок автомобильным транспортом по коридору ТРАСЕКА.

В предстоящий период странам предстоит продолжить внедрение Концепции развития международных автомобильных перевозок на транспортном коридоре Европа-Кавказ-Азия, повышение конкурентоспособности и привлекательности автомобильных маршрутов ТРАСЕКА, в том числе и расширение применения системы разрешений ТРАСЕКА. Подключение к данной системе стран Каспийского региона и Центральной Азии будут способствовать устранению барьеров в организации международной автомобильной перевозки грузов.

Решение вопросов инфраструктуры в интермодальных и узловых объектах *Приложения 7 Связи с внутренними районами, мультимодальные и логистические возможности* отражает задачи автомобильного сектора в своем сегменте по созданию устойчивой мультимодальной сети и бесперебойному продвижению грузовых и пассажирских перевозок по коридору ТРАСЕКА.

Интермодальные грузовые перевозки предполагают транспортировку грузов с использованием интермодальных контейнеров или транспортных средств / съемных кузовов (ИТЕ – интермодальная транспортная единица) несколькими видами транспорта (в том числе и автомобильным), без какой-либо обработки самого груза при смене видов транспорта. Такой метод транспортировки позволяет сократить погрузочно-разгрузочные операции, и, таким образом, повысить сохранность и безопасность, уменьшить убытки и потери, а также обеспечить более быструю доставку грузов. Внедрение и распространение интермодальных перевозок позволит странам ТРАСЕКА добиться преимущества при внутриконтинентальной транспортировке.

В этой связи, страны приложат усилия по организации развития интермодальных терминалов/логистических центров. Создание эффективного внутреннего терминала / сухого порта /логистического центра предполагает реализацию масштабного проекта в сфере недвижимости с участием, как частного, так и государственного секторов, что в свою очередь, требует усилий сторон по дальнейшему развитию законодательства, связанного с имплементацией подобных проектов.

Странам ТРАСЕКА предстоит уделить внимание **развитию внутренних водных путей.** В предыдущие периоды внутренние водные пути не были включены в официальную сеть коридора. Однако, Днепр и Дунай являются сегментами, которым необходимо уделить внимание для расширения коридора. *Приложения*

6.1 и 6.2 определяют действия заинтересованных стран по развитию *внутренних водных путей* ТРАСЕКА по рекам Днепр и Дунай.

В этом аспекте странам предстоит решить вопросы модернизации береговых объектов, привлечения инвестиций для модернизации флота, расширения сотрудничества между прибрежными государствами, в частности для осуществления дноуглубительных работ в фарватере Дуная. Необходимы институциональные реформы для деbüroкратизации процессов, повышение квалификации, развитие береговых интермодальных и узловых объектов, как для Дуная, так и для Днепра.

Днепр призван сыграть весьма важную роль на государственном уровне для Украины, связывая центр страны, включая Киев, с Черным морем. Для коридора ТРАСЕКА внутренние водные пути Украины представляют собой основную часть сети европейских внутренних водных путей стран СНГ.

Днепр, являясь международным внутренним водным путем категории «Е», открыт для захода иностранных судов, что позволяет обеспечить оптимальное распределение транспортных потоков из Центральной и Восточной Европы в направлении портов Черного моря. Создание необходимой соответствующей логистической инфраструктуры и улучшение условий для судоходства, позволит играть важную роль в логистических цепях, соединяя Дунай, Черное и Средиземное моря.

Для реализации этих задач необходимо предпринять меры по сокращению затрат на наземные перевозки, обеспечив перевозы контейнеров на баржах по надежному регулярному расписанию. Успешная эксплуатация потенциала Днепра естественным образом вписывается в политику и механизмы переключения грузопотоков с одного вида транспорта на другой.

Дунай признан жизненно важным торговым звеном между Восточной и Западной Европой, река пересекает территории 10 стран с разными культурами, политическими системами и иногда противоречивыми интересами и политиками. Задачи экологического характера препятствуют внедрению многих инфраструктурных проектов, которые нужны для регулирования потока реки. Уровень перевозок навалочных грузов развивался очень быстро вплоть до 1987 года, однако развал промышленности в странах бывшего социалистического лагеря и военные действия в Югославии привели к снижению объемов перевозимых грузов в 4 раза. Впоследствии наблюдался рост количества перевозимых грузов, и развитие торговли в Центральной и Восточной Европе определяют потенциал реки, обусловленный также началом с 2005 года контейнерных перевозок.

Действия придунайских стран ТРАСЕКА будут направлены на эволюцию портов в логистические и промышленные хабы с улучшенными интермодальными связями. Реализуемая политика должна привести к привлечению дополнительной деятельности и большему количеству перевозок в порты при условии, что

экспедиторы и транспортные компании будут должным образом и своевременно вовлечены в такие значительные инфраструктурные инвестиционные проекты. В этом сегменте странам ТРАСЕКА необходимо имплементировать положения Стратегии ЕС в отношении региона Дуная (EUSDR).

Снижение транспортных затрат прибрежной зоны, ориентация на мультимодальные доли рынка, усилия по предоставлению услуг в соответствии с тем же уровнем и объемом, что предоставляют современные морские порты, эффективный маркетинг и применение современных технологий и инноваций являются задачами стран ТРАСЕКА Дунайского бассейна.

В предстоящий период страны ТРАСЕКА продолжат действия по максимальному использованию потенциала **воздушных перевозок**. В частности, страны должны осуществить и продолжить правовые реформы по обеспечению свободного доступа к рынку воздушных перевозок, реструктуризации собственности, привлекая частный капитал к перевозкам и операционной наземной деятельности.

Странам ТРАСЕКА по всей территории коридора надлежит применить практику открытого неба, обеспечив справедливую конкуренцию и предоставляя комплекс услуг более высокого качества для потребителей.

Разделение функций регулирования и управления аэропортами должно быть применено во всех странах ТРАСЕКА. Наряду с правовыми изменениями в области ГЧП, прозрачных механизмов финансирования, эти действия окажут положительное влияние на привлечение инвестиций в инфраструктуру.

Действующие международные и европейские технические требования по безопасности воздушных перевозок, должны быть применены в национальных законодательствах стран ТРАСЕКА, тем самым они будут способствовать повышению безопасности, сохранению окружающей среды и отвечать социальным запросам региона.

Логистика, мультимодальные перевозки и связи между сетью коридора и внутренними районами в регионе ТРАСЕКА обусловлены существующей или развивающейся инфраструктурой, в том числе расположением основных логистических центров, которые призваны способствовать развитию логистических цепочек и повышению привлекательности коридора ТРАСЕКА. Основные направления действий в этом аспекте отражены в *Приложении 7 Связи с внутренними районами, мультимодальные и логистические возможности*. Результативным инструментом для оценки эффективности проектов логистических центров, обеспечивающих непрерывность перевозок является Многокритериальный анализ (*Приложение 8*).

Этот сегмент нуждается в развитии институциональных и правовых условий, необходимых для поддержки инвестиций частного сектора и функционирования логистики и мультимодальных объектов. Дальнейшее развитие этого компонента находится в зависимости от интеграции стран-членов ТРАСЕКА в мировую

экономику, развития сектора специализированной логистики, предлагающего услуги мирового класса, которые будут способствовать развитию региональной экономики.

Страны ТРАСЕКА будут прилагать усилия для становления логистических центров, подключенных, как минимум, к двум видам транспорта. Такой метод позволит сократить погрузочно-разгрузочные операции, и, таким образом, повысить сохранность и безопасность, уменьшить убытки и потери, а также обеспечить более быструю доставку грузов. Снижение затрат в интермодальной транспортной цепочке является ключевым преимуществом при внутриконтинентальной транспортировке.

Интермодальные грузовые перевозки предполагают использование интермодальных контейнеров или грузовиков / съемных кузовов, с использованием нескольких видов транспорта (железнодорожного, морского, баржевого и автомобильного), без необходимости обработки самого груза при смене видов транспорта. Внутренние интермодальные терминалы должны (частично или полностью) выполнять функции сухих портов. Такой подход позволит избежать дополнительных операций по обработке груза и добиться экономии с учетом объемов и возможностей для объединения видов деятельности в области сбора и/или окончательного распределения груза. Размещение различных логистических операторов рядом с погрузочно-разгрузочными сооружениями терминалов позволит обеспечить необходимую массу комплектации грузопотоков. При таком подходе ожидается оптимизация осуществления процесса перевозки за счет сокращения доли транспортировки и обработки, при сокращении или избегании процедур пересечения границ и других проверок. Такая концентрация также создаст привлекательные условия для размещения в логистическом центре поставщиков услуг и специализированных компаний.

Создание эффективных внутренних терминалов / сухих портов / логистических центров представляет собой масштабные проекты в сфере недвижимости, с участием частного и государственного секторов. Страны ТРАСЕКА должны обеспечить создание соответствующих рамочных условий и содействовать развитию этого вида логистической инфраструктуры на политическом уровне. В частности, участие государства имеет большое значение для создания свободного и равного доступа всех участников рынка к интермодальным объектам.

Ранее, в рамках двух реализованных проектов технического содействия были подготовлены ТЭО для 11 международных логистических центров, отраженных в *Приложении 9 Описание пилотных проектов*. Странам ТРАСЕА необходимо определиться и включить предложенные проекты в национальные транспортные стратегии.

Страны ТРАСЕКА предпримут значительные усилия для внедрения технических рекомендаций представленных Мастер-планом в рамках следующих тематических вопросов:

- Институционально-правовые барьеры на транспорте и в международной торговле;
- Морские магистрали, железнодорожные паромы и морские пути;
- Железнодорожный сектор;
- Дорожный сектор;
- Внутренние водные пути;
- Связи с внутренними районами, мультимодальные и логистические возможности.

Для обеспечения последовательности в реализации рекомендаций Мастер-плана будут приняты страновые дорожные карты, отдельные меры и сегменты, там, где это необходимо будут включены в национальные программы по развитию транспорта.

Страны признают, что для реализации Мастер плана необходимо использовать различные меры, за пределами собственных возможностей. В этом случае страны будут по мере необходимости использовать возможности технической помощи; проектов по обмену опытом (twinning); платформ для обмена информацией (ТАИЕХ, круглые столы и т.д.), а также возможности развития кадрового потенциала и учебных мероприятий.

Вместе с тем, страны обозначают необходимость технической помощи Европейского Союза, выраженной в качестве реализации координационного проекта, специализированного на оказании помощи в реализации Мастер-плана в региональном аспекте и поддержке мероприятий Межправительственной Комиссии и Постоянного секретариата, нацеленных на имплементацию Мастер-плана.

Для эффективной реализации Стратегии и Мастер-плана, Межправительственная Комиссия ТРАСЕКА будет осуществлять мониторинг предпринятых странами действий и мер, в рамках своих ежегодных заседаний.

Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА обеспечит ведение конструктивного диалога с Европейской Комиссией для достижения наилучших возможных результатов в продвижении Стратегии Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА по развитию международного коридора Европа-Кавказ-Азия на 2016-2026 гг и Мастер-плана ТРАСЕКА.