

**Таблица выполнения мероприятий за 2021 г.  
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.	<b>Устранение институциональных и правовых барьеров для транспорта и международной торговли</b>		
1.1	<b>Расширение применения правовых актов ТРАСЕКА</b>	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><b>Армения.</b> В 2019-2021 гг. правового регулирования в сферах железнодорожного транспорта не осуществлялось.</p> <p><b>Таджикистан.</b> В настоящий момент продолжается процедура внутрисоветского согласования и одобрения проекта Соглашения о едином транзитном разрешении ТРАСЕКА для его последующего подписания. Наряду с этим, рассматривается проект Соглашения о массах и габаритах автотранспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки. Кроме того, в 2021 году были подписаны соглашения между Правительством Республики Таджикистан и Правительствами Грузии, Исламской Республики Пакистан и Туркменистаном о международных автоперевозках.</p> <p><b>Украина.</b> Закон Украины «О мультимодальных перевозках» принят 17.11.2021 № 1887-IX действует с 19.12.2021.</p> <p>Принят План мероприятий по реализации Национальной транспортной стратегии Украины до 2030 года, утвержденный распоряжением Кабинета Министров Украины № 321-р. от 7 апреля 2021 года.</p>
1.2	<b>Транспонирование и внедрение практики ЕС и других международных норм в странах ТРАСЕКА</b>	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 международным соглашениям и Конвенциям, рекомендованным в предыдущей Стратегии до 2015 года. Внедрение норм и правил в соответствии с двусторонними соглашениями между странами ТРАСЕКА и Европейским Союзом и/или политикой стран-членов ТРАСЕКА.	<p><b>Азербайджан:</b> 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 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 рамках проекта проводились мероприятия по 3 компонентам — гармонизация законодательства, гармонизация возможностей информационных технологий и гармонизация операций и процедур, и проект был завершен в марте текущего года.</p> <p><b>Грузия.</b> 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 Регламентом 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 2023 года.</p> <p>Присоединение к Конвенции об общем транзите (СТС) и внедрение Новой компьютеризированной транзитной системы (NCTS).</p> <p>Присоединение к Конвенции об общем транзите (СТС) и внедрение Новой компьютеризированной транзитной системы (NCTS) являют собой шанс для создания единой зоны таможенного регулирования для представителей бизнеса из ЕС и Грузии. Документы и гарантии, связанные с транзитом представленные в грузинские таможенные органы в электронном виде, будут признаваться в странах ЕС и ЕАСТ, а также в Турции, Сербии, Македонии и Великобритании. Это будет еще одной возможностью, позволяющей снизить затраты для предпринимателей из Грузии. Успешное внедрение NCTS еще больше увеличит транзитные возможности страны и упростит безопасное, бесперебойное и быстрое перемещение товаров через пункты пересечения границы с менее обременительными, менее продолжительными и менее затратными процедурами для заинтересованных лиц.</p> <p>Осуществленный в рамках программы «Twinning» проект «Поддержка присоединения Грузии к Конвенции о транзитной зоне и запуска Новой компьютеризированной транзитной системы (NCTS)» завершился в марте 2020 года. Проект предусматривал внедрение лучших практик в сфере знания и возможностей чтоб осуществить все задачи, связанные с аппроксимацией. Разработанной документ касательно функциональных и нефункциональных требований представляет собой основание для дальнейшего развития проекта, связанного с закупкой программного обеспечения необходимого для NCTS, также профинансированным ЕС.</p> <p>Последующий проект - «Развитие и внедрение Новой компьютеризированной транзитной системы (NCTS) Службой доходов Грузии» финансируемый ЕС и осуществляемый Конференцией ООН по торговле и развитию (UNCTAD) находится в процессе реализации. Проект, рассчитанный на 24 месяца (2021-2022 гг.) с бюджетом в 1 миллион евро, осуществляется с целью увеличить операционные возможности Службы доходов Грузии в контексте имплементации Соглашения об ассоциации между ЕС и Грузией и Стратегического рамочного документа о таможенном сотрудничестве между ЕС и Грузией, посредством разработки и внедрения независимой и сетевой компьютерной программы транзита NTCS, под администрированием Службы доходов Грузии.</p>
--	--	--	---

			<p>Целями проекта являются:</p> <p>Разработка компьютерной программы национального транзита (National Transit Application (NCTS-NTA) на основе сетевых технологий в соответствии со спецификациями NCTS-P5 и национальным законодательством, включая национальные особенности.</p> <p>Внедрить возможности NCTS-NTA в действующую операционную систему Службы доходов Грузии eCustoms, обеспечивая совместимость с действующими и перспективными подсистемами eCustoms.</p> <p>Обучить конечных пользователей включая служащих таможни и представители бизнеса.</p> <p>Осуществляются мероприятия, предусмотренные проектом, в частности UNCTAD работает над созданием компонентов/модулей для новой компьютеризированной транзитной системы NCTS. Разрабатывается начальная версия данной системы. Разработка модулей транзитного декларирования и модуля доля авторизации завершена. Осуществляется тестирование системы и ее различных компонентов.</p> <p><b>Кыргызстан</b> присоединен к следующим конвенциям и соглашениям:</p> <p>Конвенция о дорожном движении от 8 ноября 1968 г.</p> <p>Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 г.</p> <p>Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров от 2 декабря 1972 г.</p> <p>Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП от 14 ноября 1975 г.</p> <p>Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 г.</p> <p>Конвенция о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г.</p> <p>Конвенция о дорожных знаках и сигналах от 8 ноября 1968 г.</p> <p>Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 05 июля 1978 г.</p> <p>Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС) от 1 сентября 1970 г.</p> <p>Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) от 1 ноября 1951 г.</p> <p>Соглашение о международном железнодорожном пассажирском сообщении (СМПС) от 1 ноября 1951 г.</p> <p>Соглашение о развитии мультимодальных перевозок ТРАСЕКА от 16 июня 2009 г.</p> <p>Европейское Соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), и Протокол о подписании от 01 июля 1970 г;</p> <p>Намерены присоединиться:</p> <p>Европейское Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 30 сентября 1957 г.</p> <p><b>Молдова.</b> Приставлен согласованию и публичному обсуждению проект Конвенции по облегчению международного морского судоходства (FAL) - № 14-666 от 10.02.2022</p>
--	--	--	--

			<p><b>Таджикистан</b> выполняет требования и положения пересмотренной Киотской Конвенции за исключением части, которая регулирует вопросы организации таможенного контроля на морских портах и причалах.</p> <p>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 Дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), касающемуся электронной накладной, принятому в г. Женеве 20 февраля 2008 года (e-CMR)</p> <p>В настоящее время, Таджикистан изучает опыт других стран по применению электронных накладных.</p> <p><b>Украина.</b> 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», закон Украины «О мультимодальных перевозках» 17.11.2021 № 1887-IX действует с 19.12.2021.</p> <p>12 октября 2021 г. Подписано Соглашение о Общем авиационном пространстве Украины и ЕС, которое обеспечивает имплементацию всего законодательства ЕС в области авиационного транспорта.</p> <p>3 декабря 2020 г. Принят Закон Украины «О внутреннем водном транспорте», который обеспечивает имплементацию европейского законодательства.</p>
<p><b>1.3</b></p>	<p><b>Развитие сотрудничества с международными организациями и проектами, вовлеченными в географию ТРАСЕКА</b></p>	<p>Эффективная реализация заключенных Меморандумах о сотрудничестве. Диалог о сотрудничестве с ЦАРЭС и проектом Экономического пояса шелкового пути.</p>	<p><b>Азербайджан</b> 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>Лицо, получившее право постоянного пользования системой пропуска «Зеленый коридор», имеет следующие преимущества:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Обеспечение более быстрого прохождения товаров и транспортных средств через пункты пропуска через таможенную границу;</li> <li>2. Приоритетное выполнение услуг, оказываемых таможенными органами в пунктах пропуска через таможенную границу, центрах содействия торговле и иных местах, предназначенных для таможенного оформления;</li> <li>3. Минимизация физических таможенных проверок с применением таможенного аудита;</li> <li>4. Осуществление таможенного досмотра товаров в первоочередном порядке;</li> <li>5. Проведение таможенного оформления товаров, ввозимых на таможенную территорию и вывозимых с таможенной территории с согласия таможенных органов, должностными лицами таможенных органов вне рабочего места и в нерабочее время;</li> <li>6. Участвовать в тренингах по инновациям в сфере таможенного дела, лучшим практикам, а также рекомендациям и стандартам международных организаций.</li> </ol> <p>В то же время, лицо, получившее право постоянного пользования системой выезда «Зеленый коридор» имеет особые преимущества, такие как непосредственная транспортировка импортных товаров на склады лица при импортных операциях, при подаче таможенной декларации с согласия таможенных органов самостоятельное снятие средств таможенной идентификации (пломб и т.п.) с транспортных средств</p>

			<p>товаров и выгрузка товаров, прямая доставка товаров непосредственно до пункта пропуска через таможенную границу, где он задекларирован, и самостоятельное применение средств идентификации постоянным пользователем системы оформления «Зеленый коридор» (печатей, штампов и т.п.), признаваемых таможенными путем подачи в таможенные органы таможенной декларации, содержащей сведения о вывозимых товарах и транспортных средствах, в электронном виде, без выезда в таможенный орган, охватывающий сферу деятельности при экспортных операциях.</p> <p>Кроме того, на таможенном посту Бакинского международного морского торгового порта имеются открытые и закрытые склады временного хранения и таможенные склады, а зона таможенного контроля в порту оснащена современными техническими средствами таможенного контроля. В то же время были открыты склад временного хранения закрытого типа и таможенный склад открытого и закрытого типа, принадлежащие Обществу с ограниченной ответственностью «Апшерон Логистикс».</p> <p>При поддержке Азиатского банка развития (АБР) подготовлен проект соглашения по реализации проекта Усовершенствования система транзита ЦАРЕС по маршруту Казахстан-Азербайджан-Грузия в рамках программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС).</p> <p><b>Таджикистан.</b> Продолжается работа по реализации начатой в 2019 году проекту технической помощи АБР «развитие железнодорожного сектора стран-членов ЦАРЭС». В рамках ТП исследуются ж/дороги стран членов, проблемы и дальнейшие перспективы.</p> <p>В конце 2021 завершены работы по проекту реабилитации автодороги Душанбе-Бохтар, по участкам которого также проходит маршрут ТРАСЕКА (Т-34) при финансовом содействии АБР.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• общая стоимость: 107,5 млн. долларов США, в том числе;</li> <li>• грант Азиатский Банк Развития (АБР) – 90,0 млн. дол. США</li> <li>• вклад Правительства Республики Таджикистан - 17,5 млн. дол. США</li> </ul>
<p><b>1.4</b></p>	<p><b>Усовершенствование процедур пересечения границ</b></p>	<p>Присоединение и выполнение требований и 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><b>Азербайджан:</b> 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. Поправки к Приложению 11 и Конвенции МДП вступили в силу 25 мая 2021 года. В целях облегчения применения процедуры eTIR Государственный таможенный комитет в сотрудничестве с Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) провел соответствующие технические доработки и обеспечил связь системы электронного правительства таможенных органов с Международная система eTIR. В то же время, в «Протоколе встречи глав таможенных служб Турецкой Республики, Азербайджанской Республики и Грузии», подписанном 8 октября 2021 года, стороны договорились о запуске трехстороннего проекта e-truck. Для этого сформирована рабочая группа в составе представителей таможенных органов трех стран, определен перечень необходимых правовых и технических мероприятий, а также сроки их реализации.</p>

			<p>Государственный таможенный комитет продолжает принимать соответствующие меры технической адаптации для присоединения к международной системе eTIR. Завершено строительство административного здания Центра содействия торговле в районе таможенного поста Ханоба на границе с Российской Федерацией, ведутся работы по подведению определенной инфраструктуры. В то же время ведется работа по расширению работы Центров содействия торговле на таможенной территории Азербайджанской Республики с целью снижения нагрузки на пункты пересечения границы, упрощения и ускорения процедур пересечения границы и строительство таких центров возле всех таможенных постов входит в целевые планы Государственного Таможенного Комитета.</p> <p><b>Болгария</b> является членом упомянутых конвенций, рекомендованных ЕЭК ООН. Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года (Конвенция о согласовании) была подписана и ратифицирована Республикой Болгария и вступила в силу 27 мая 1998 года с Приложениями № 1-№ 7. Как государство - член ЕС, Болгария применяет новое Приложение 9 "Облегчение процедур пересечения границ в ходе международных железнодорожных грузовых перевозок" к Конвенции о согласовании с даты публикации в Официальном журнале ЕС - 30.11.2011. В соответствии со ст. 8 Приложения 9, транзитные таможенные декларации, а также краткие декларации о въезде и выезде (ENS) подготавливаются и отправляются в электронном виде в информационных системах национальной и европейской таможни в соответствии с требованиями Регламента 952/2013 Европейского парламента и Совета, устанавливающего Таможенный кодекс Сообщества для таможенных органов. Краткие декларации о въезде и выезде должны быть подготовлены и отправлены в электронном виде не менее чем за 2 часа до ввоза или вывоза товаров. Информация из этих деклараций содержит наименование отправителя, получателя, тип и количество товара, а также номер транспортного средства (поезд, вагон, контейнер).</p> <p>Республика Болгария заключила Соглашения о пограничном контроле с каждой соседней страной. Соглашения содержат положения о работе Совместных комиссий, состоящих из представителей обеих сторон. Комиссии собираются не реже одного раза в год и обмениваются информацией, проблемами и принимают меры для облегчения пограничного контроля и процедур пересечения границы в соответствии с действующим национальным и европейским законодательством. Трансграничное соглашение между Республикой Болгария и Греческой Республикой регулирует механизм "одного окна". Соглашение с Республикой Сербией должно быть обновлено путем предложения использования механизма "одного окна".</p> <p><b>Румыния:</b> TIR-EPD функционирует, начиная с 2010 года. Согласно долгосрочному стратегическому плану ЕС для таможенных систем (MASP), планируется внедрение e-TIR во всех странах-членах к 2025 году.</p> <p><b>Кыргызстан</b> 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>Присоединен к Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки ЕСТР, от 1 июля 1970 года, город Женева».</p> <p><b>Таджикистан</b> является членом указанных конвенций, рекомендованных ЕЭК ООН, и в настоящее время изучается опыт других стран по внедрению концепции единая остановка на границе.</p> <p>1 сентября 2020 года Республика Таджикистан первой в регионе Центральной Азии перешла на систему «Единое окно для оформления экспортно-импортных и транзитных операций».</p> <p><b>Турция.</b> In order to overcome the bottlenecks experienced from time to time at the Kapikule-Capitan Andreevo BCP and Hamzabeyli-Lesovo BCP, high-level talks and meetings continue with the Bulgarian Customs authorities.</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 22 вовлеченными субъектами и покрывающая 170 различных документов. 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><b>Украина.</b> 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>ГП «АМПУ» на паромном комплексе морского порта Черноморск внедрена Технологическая схема обработки и оформления грузов, ввозимых в железнодорожных вагонах морским транспортом на территорию паромного комплекса морского порта Черноморск с использованием информационной системы портового сообщества, позволяющей заблаговременно, до прибытия парома в порт, в электронном виде получать товаротранспортные документы (железнодорожные накладные) и получать согласование таможенных органов на разгрузку вагонов из парома, что значительно ускоряет контрольные процедуры при прибытии парома в порт.</p>
<p>1.5</p>	<p><b>Расширение взаимодействия с существующими транспортными маршрутами</b></p>	<p>Диверсификация совместной деятельности в рамках текущих проектов и привлечение новых операторов.</p>	<p><b>Азербайджан</b> 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.</p>

			<p>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>Обеспечено упрощение таможенного контроля и оформления в Бакинском международном морском торговом порту за счет включения номеров новых железнодорожных вагонов в транспортную накладную (SMGS), оформляемую в стране отправления, при контейнерных перевозках по Транскаспийскому международному транспортному маршруту в направлениях Казахстан и Туркменистан</p> <p><b>Кыргызстана</b> 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>Прорабатывается вопрос по запуску мультимодального коридора Иркештам – ст.Ош и далее железнодорожным транспортом в Узбекистан и страны Южной Азии.</p> <p><b>Таджикистан:</b> В августе 2021 года между Таджикистаном и Туркменистаном были подписаны соглашения о перевозках, транзите грузов и пассажиров, а также о сотрудничестве в сфере железнодорожного транспорта. Положения этих</p>
--	--	--	--



			<p>соглашений, а также договоренности позволят возобновить и увеличить международные грузовые перевозки автомобильным и железнодорожным транспортом через территорию Туркменистана, а также использовать международный морской порт «Туркменбаши» как логистического центра транзитных грузов Таджикистана.</p> <p><b>Украина.</b> В январе 2021 году состоялось совещание экспертов стран-участниц коридора ОСЖД № 9 с приглашением экспертов Украины по этому вопросу.</p> <p>Кроме того, как альтернативный вариант Республике Польша участнице коридора ОСЖД № 7 предложено рассмотреть возможность присоединения к коридору новой линии Бердичев – Житомир – Коростень – Овруч – Госграница с Республикой Беларусь и дальше до Минска.</p> <p>Между государственным предприятием «Администрация морских портов Украины» и международной ассоциацией «Транскаспийский международный транспортный маршрут» (МА «ТМТМ») 10 сентября 2019 года подписан Меморандум о взаимопонимании. Реализация Меморандума направлена на привлечение грузов направляются через Китай, Казахстан, Азербайджан, Грузию, Украину в страны Европы, в украинские порты с использованием паромных переправ в портах Черного и Каспийского морей.</p>
2.	<b>Развитие железнодорожного сектора</b>		
2.1	<p><b>Либерализация доступа к железнодорожной инфраструктуре</b></p>	<p>Провести или завершить реформы, направленные на разделение в рамках национальных железнодорожных компаний управления инфраструктурой, с одной стороны, и грузопассажирскими перевозками, с другой .</p>	<p><b>Армения.</b> В 2019-2021 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><b>Болгария.</b> В Болгарии основополагающим документом является Закон о железнодорожном транспорте (RTA), действующий с 01.01.2002. Закон был разработан полностью в соответствии с директивами ЕС. В соответствии с положениями LTA был разработан и принят ряд подзаконных актов. Было создано Исполнительное агентство железнодорожной администрации - регулирующий и национальный орган по безопасности на железнодорожном транспорте и два независимых коммерческих предприятия: Государственное предприятие “Национальная железнодорожная инфраструктурная компания” (NRIC) - преемник BDZ (Болгарские государственные железные дороги), в плане технического обслуживания, ремонта и эксплуатации инфраструктуры и железнодорожного перевозчика, Единичное акционерное общество “Болгарские государственные железные дороги” (BDZ EAD) - правопреемник национальной компании BDZ в части транспортной деятельности. NRIC и BDZ EAD разделены бухгалтерским учетом и полностью независимы друг от друга. LTA и подзаконные акты регулируют рыночные условия эксплуатации железнодорожного транспорта. В настоящее время в Болгарии насчитывается 16 лицензированных перевозчиков, из которых 15 для грузовых и 1 для пассажирских перевозок.</p> <p><b>Казахстан.</b> В соответствии с Законом РК «О железнодорожном транспорте» Национальный оператор инфраструктуры обязан обеспечить недискриминационный доступ к услугам магистральной железнодорожной сети и предоставить перевозчикам равное право пользования магистральной железнодорожной сетью.</p>

			<p>На рынке пассажирских перевозок наряду с Национальным перевозчиком пассажиров функционируют 10 частных перевозчиков пассажиров во внутривереспубликанском сообщении. Распределение маршрутов по социально значимым субсидируемым сообщениям осуществляется на конкурсной основе уполномоченным органом.</p> <p>На рынке грузовых перевозок наряду с Национальным перевозчиком грузов функционируют два частных перевозчика во внутривереспубликанском сообщении (в пилотном режиме). Ведется отработка технологии взаимодействия и анализ потребностей в изменении соответствующих НПА.</p> <p>В целях исключения расходов на пассажирскую локомотивную тягу у Национального перевозчика грузов с учетом множественности грузовых перевозчиков и обеспечения прозрачности в субсидировании пассажирских перевозок создан оператор пассажирской локомотивной тяги с передачей ему локомотивов, задействованных в пассажирском движении.</p> <p><b>Молдова.</b> Постановлением Правительства Республики Молдова №1042 от 5 декабря 2017 года утверждена Концепция реструктуризации железнодорожного сектора и ГП «Железная дорога Молдовы» на 2018-2021 годы, согласно которой ключевой стратегией для ЧФМ является создание железной дороги, полностью независимой в финансовом отношении.</p> <p>Данная Концепция предусматривает проведение реструктуризации в масштабе всей отрасли, при этом будут охвачены следующие важные аспекты:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• изменение законодательства и принятие новых законодательных актов в области железнодорожного сектора, в полном соответствии с законодательством ЕС;</li> <li>• создание железнодорожных организаций, главным образом, органа по регулированию, органа по безопасности, и органа по расследованию происшествий;</li> <li>• реструктуризация ЧФМ, в том числе, отделение различных видов деятельности, в частности, отделение инфраструктуры от операционной деятельности.</li> </ul> <p>Это сценарий возрождения железнодорожного сектора республики, поскольку включает инвестиции, необходимые для инфраструктуры и поддержки реструктуризации, а также консолидацию возможностей на уровне органов публичного управления, перед которыми будут стоять новые задачи в этом секторе. ЧФМ осуществляет разработку плана действий по институциональной реструктуризации предприятия, целью которого является подготовка отделения управления инфраструктурой от операционной деятельности с целью обеспечения в будущем либерализации железнодорожного транспортного рынка, развития привлекательности железной дороги Молдовы для различных ж/д операторов и обеспечения устойчивой конкурентоспособности ЧФМ, по сравнению с автомобильным транспортом и другими ж/д операторами на открытом рынке.</p> <p>Процесс реструктуризации ЧФМ разделен на три этапа:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• на этапе акционирования государственное предприятие ЧФМ должно быть преобразовано в акционерное общество.</li> <li>• этап операционализации подготовит компанию к полному отделению и созданию независимых компаний для инфраструктуры и эксплуатационной деятельности.</li> </ul>
--	--	--	---

			<p>•на этапе коммерциализации будут учреждены новые компании, которые будут функционировать независимо.</p> <p>В целях гармонизации национального законодательства в области железнодорожного транспорта был разработан и принят Парламентом Кодекс железнодорожного транспорта 03.02.2022 года №19/2022. Кодекс, частично перелагающий в национальное законодательство положения европейских Директив 2012/34/ЕС о создании единого железнодорожного пространства, 2016/798/ЕС о безопасности на железнодорожном транспорте, 2007/59/ЕС о сертификации машинистов, устанавливает правовую основу для условий управления железнодорожной инфраструктурой и организации деятельности по железнодорожным перевозкам.</p> <p>Согласно Кодексу, железнодорожная инфраструктура по-прежнему принадлежит государству. Правительство обеспечивает обслуживание, обновление и развитие железнодорожной инфраструктуры на основании долгосрочного договора об управлении инфраструктурой и в соответствии с Национальной программой развития железнодорожной инфраструктуры.</p> <p>Возможность предоставлять услуги пассажирских и грузовых перевозок получают и частные предприятия, операторы железнодорожного транспорта будут иметь право доступа к железнодорожной инфраструктуре на основании платы за ее использование.</p> <p>Правительство определяет необходимый объем публичных услуг по перевозкам пассажиров железнодорожным транспортом и обеспечивает их предоставление путем заключения договоров об оказании публичных услуг с железнодорожными предприятиями. Договора на оказание публичных услуг предусматривают частичную компенсацию из государственного бюджета Республики Молдова расходов для реализации услуг по перевозке пассажиров.</p> <p>Компании, оказывающие услуги железнодорожных перевозок, будут работать на основании разрешительного документа – сертификата безопасности, а отвечающая за инфраструктуру компания – на основании авторизации безопасности.</p> <p><b>Украина.</b> Для реализации положений Соглашения об ассоциации между Украиной и Европейским Союзом, ратифицированных Верховной Радой Украины и Европейским парламентом 16.09.2014, разработана и согласована распоряжением Кабинета Министров Украины от 12.06.2019 № 591, Стратегия АО «Укрзалізниця» на 2019-2023 годы. Проводится реформирование на железнодорожном транспорте.</p>
<p><b>2.2</b></p>	<p><b>Повышение уровня инвестиций в железные дороги</b></p>	<p>Инвестиции должны охватывать проекты по компьютеризации ж-д сектора, развития информационных систем и внедрения ресурсосберегающих технологий, реконструкции объектов электроснабжения и электрификации.</p>	<p><b>Армения.</b> Инвестиции в развитие железнодорожной инфраструктуры и обновлению, и модернизации подвижного состава ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» осуществляются согласно инвестиционной программе Концессионного договора.</p> <p><b>Болгария.</b> По состоянию на 31.12.2021 общая протяженность железнодорожной сети в Болгарии составляет 6 455 км.</p> <p>Линейная протяженность существующих систем защиты поездов ERTMS/ETCS составляет 369 942 км (на существующих дорогах).</p> <p>Благодаря инвестициям управляющего инфраструктурой началось внедрение модернизации и усовершенствования системы дистанционного управления SCADA и телесигнализации на участке Дупница - Кулата (часть грузового коридора Восток-Восточное Средиземноморье).</p>

			<p>Движение поездов на участке Пловдив-Свиленград обеспечивается централизованными системами диспетчеризации в условиях регулярной эксплуатации.</p> <p>Вдоль железнодорожной линии София-Свиленград была построена система цифровой радиосвязи в соответствии со стандартом GSM-R.</p> <p>Система управления и отчетности о движении поездов, мониторинга движения поездов в режиме реального времени, а также система диспетчерского управления движением поездов на участке Крумово - Димитровград - Свиленград (часть грузовых коридоров Восток-Восточное Средиземноморье и Альпы - Западные Балканы)</p> <p>Участки Септември - Пловдив (53 км) и Крумово - Свиленград (135 км) оснащены системой ERTMS (ETSS уровень 1 - версия 2.3.0d и GSM-R Voice).</p> <p>В процессе ввода в эксплуатацию находится участок Дунайский мост 2 (Видин) - Видин пассажирский - 16 314 км, поскольку полевое оборудование построено в соответствии с требованиями Постановления № 57 от 9.06.2004 для обеспечения совместимости национальной железнодорожной системы с железнодорожной системой в рамках Европейского союза.</p> <p><b>Казахстан.</b> В целях развития и повышения пропускной способности транзитных маршрутов в Национальный проект «Сильные регионы – драйвер развития страны» (утв. постановлением Правительства РК от 12 октября 2021 года № 729), включены инфраструктурные проекты, в том числе:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Строительство вторых путей и электрификация ж/д участка «Достык – Мойынты» на границе с Китаем.</li> </ol> <p>Проект имеет стратегическую значимость в реализации транзитного потенциала республики, в первую очередь, в направлении Китай-Европа-Китай. Реализация данного проекта позволит повысить скорость контейнерных поездов с 834 до 1 500 км/сутки и увеличит пропускную способность участка в 5 раз.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2) Строительство железнодорожной линии «Дарбаза – Мактаарал», которая позволит снизить дефицит пропускной способности в направлении Узбекистана, особенно в пиковые периоды сезонной погрузки грузов.</li> <li>3) Строительство обводной железнодорожной линии Алматы в целях повышения скорости транзитных контейнерных поездов в среднем на 24 часа и переключения транзитного грузопотока на новый кратчайший маршрут.</li> </ol> <p><b>Молдова.</b> В соответствии с Кредитным Соглашением с ЕБРР и Финансовым договором с ЕИБ, в рамках совместного финансирования ЕБРР и ЕИБ, ЧФМ предоставлены кредиты и гранты для реализации Проекта реструктуризации Молдавской железной дороги, нацеленного на улучшение железнодорожной инфраструктуры и модернизацию подвижного состава с тем, чтобы предприятие получило возможность повысить эффективность и безопасность железнодорожных перевозок и улучшить общие производственные показатели работы железнодорожного транспорта страны.</p> <p>Проект состоит из двух частей: 1 - Приобретение 12 дизельных локомотивов и оборудования для их технического обслуживания с целью замены действующих локомотивов с истекшим сроком эксплуатации; 2- Реабилитация железнодорожной инфраструктуры.</p>
--	--	--	--

			<p>В рамках проекта по приобретению новых локомотивов, в 2020 года, в соответствии с договорными условиями, локомотивы производства Республики Казахстан прибыли в Республику Молдова. Все тепловозы прошли полный цикл испытаний и в соответствии с заявленными характеристиками и безопасностью эксплуатации и в настоящее время успешно используются в грузовой деятельности предприятия.</p> <p>Проект реабилитации железнодорожной инфраструктуры ЧФМ на участке Бендер-Басарабьяска – Этулия-Джурджулешть, входящего в транспортный коридор ТРАСЕКА, протяженностью 233км, нацелен на обновление и модернизацию пути, систем сигнализации и связи, железнодорожных переездов и оборудования электроснабжения и рассчитан на 4 года, до 2025 года. Так, в результате капитальной реконструкции будет уложен бесстыковой путь с применением современных эластичных скреплений, 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><b>Румыния.</b> Директорат железнодорожного транспорта (2022 г.):          Румыния продолжает модернизацию коридоров «Рейн-Дунай» и «Восток-Восток / Средиземное море», являющихся частью базовой сети ТЕН-Т.          Из 877 км, представляющих северную ветвь коридоров (участок Куртичи-Симерия-Сигишоара-Брашов-Бухарест-Констанца):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Куртич-Глоговец (км 614) (52 км) был модернизирован в соответствии с европейскими стандартами коридора;</li> <li>- Глоговец (км 614) - Симерия (151 км) в стадии строительства, примерно 63%.</li> <li>- Симерия - Сигишоара (169 км) - инфраструктурные работы завершены, мелкие сигнальные работы все еще необходимы, общий прогресс составляет 99,9%;</li> <li>- Сигишоара - Брашов (128 км) - работы начаты в 2020 году;</li> <li>- Брашов - Предял (26 км) - технико-экономическое обоснование разрабатывается; общая готовность составляет 45%</li> <li>- Предял - Бухарест - Констанца (407 км) был модернизирован в соответствии с европейскими стандартами коридора.</li> </ul> <p>Из 590 км, представляющих южную ветвь коридоров (участок Арад-Тимишоара-Карансебеш-Крайова-Бухарест):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Арад-Чарансебеш (155 км) - завершено технико-экономическое обоснование, тендер на работы будет завершен 2022 году;</li> <li>- Карансебеш-Крайова (226 км) - технико-экономическое обоснование продолжается, общая готовность составляет 46%;</li> <li>- Крайова - Бухарест (209 км) - технико-экономическое обоснование продолжается.</li> </ul> <p>На южном ответвлении коридора Восток / Восток-Мед, линия Крайова - Калафат (108 км), завершена стадия технико-экономического обоснования.          Другие линии сети ТЕН-Т, в отношении которых ведутся работы или технико-экономические обоснования, или ожидается, что тендеры будут выставлены в 2022 году:</p>
--	--	--	--

			<p>- Клуж-Напока - Орадя(156) – завершено технико-экономическое обоснование, ведутся работы по объявлению тендера;</p> <p>- Бухарест Север - Жилава - Джурджу – Джурджу Пограничный (96 км) начались инфраструктурные работы, общая готовность 15.85%;</p> <p>- Плоешти Тriaж - Роман - Палканы - Яссы - Унгены - Граница (406 км) - технико-экономическое обоснование разрабатывается, общая готовность 40.66%;</p> <p>- Пашканы - Сучава - Вичани - Граница (172 км) - технико-экономическое обоснование разрабатывается, общая готовность 44%;</p> <p>- Апахида - Илва Мика - Сучава (310 км) - ТЭО было начато в 2022 году.</p> <p>Клуж –Напока – Кошлариу (106 км) – тендер на проведение ТЭО в процессе объявления;</p> <p>- Контракт на разработку ТЭО касательно электрификации железной дороги на участке Радулешти – Джурджу был подписан в 2022 году.</p> <p>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». Общая готовность составляет 58%;</p> <p>- На участке Буззу – Фаурей в 2021 году начались инфраструктурные работы.</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><b>Таджикистан.</b> Ведутся переговоры с Узбекскими коллегами по налаживанию работы электровозов в рамках программы электрификации железнодорожного участка дороги Бекабад (Узбекистан)—Спитамен-Истиклол.</p> <p>В этой связи, запланировано строительство электрической подстанции 220/27,5/10кВ на 81 километре участка железной дороги Худжанд-Кайракум у станции Худжанд.</p> <p><b>Украина.</b> 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).</p> <p>Среди инфраструктурных проектов в области железнодорожного транспорта Украины на период до 2030 года, которые предусмотрены Индикативным инвестиционным планом действий по отношению ТЕН-Т, разработанным Европейской Комиссией и Всемирным банком и направленным на развитие транспортных коридоров стран «Восточного партнерства», есть проекты:</p> <p>- электрификация участка Госграница - Овруч - Коростень - Житомир - Бердичев на ориентировочную сумму 124 млн евро. На сегодня проект не актуален</p>
2.3	Применение единой накладной ЦИМ/СМГС	Проведение внутригосударственных мероприятий, необходимых действию единой накладной ЦИМ/СМГС	<p><b>Армения.</b> В настоящее время единая накладная ЦИМ/СМГС не применяется.</p> <p><b>Болгария.</b> Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года была подписана и ратифицирована Республикой Болгарией и вступила в силу 27 мая 1998 года с приложениями № 1-№ 7. Конвенция о согласовании была пересмотрена Рабочей группой ЕЭК, Таможенным комитетом</p>

			<p>ООН по транспорту, в результате чего появилось новое Приложение 9 с положениями об облегчении режима пересечения границ для международных железнодорожных перевозок, а также об использовании единой накладной ЦИМ/СМГС, которая в то же время служит таможенным документом.</p> <p>Новое Приложение № 9 было принято ЕС 30.11.2011 и опубликовано в Официальном журнале Европейского союза (OJ L 317/30.11.2011). Как государство - член ЕС, Болгария применяет Приложение 9 "Облегчение процедур пересечения границ в ходе международных железнодорожных грузовых перевозок" с даты публикации - 30.11.2011.</p> <p>Согласно пункту 4 Руководства по накладной ЦИМ/СМГС, единая накладная ЦИМ/СМГС применяется к перевозкам, которые "с одной стороны, подлежат Единим правовым предписаниям ЦИМ, а, с другой стороны – СМГС". Обе правовые системы для железнодорожных перевозок применяются в Болгарии, так что единая накладная ЦИМ/СМГС неприменима для экспортных или импортных перевозок. Применение единой накладной ЦИМ/СМГС для Болгарии применяется ко всем транзитным перевозкам через Болгарию (через паромную пограничную станцию Варна, где необходимо переоформить накладную ЦИМ на СМГС и наоборот) в соответствии с Приложением № 1 к пункту 4 Руководства по накладной ЦИМ/СМГС. В настоящее время на паромной пограничной станции Варна практически отсутствуют транзитные услуги с единой накладной ЦИМ/СМГС, поскольку железнодорожные компании Республики Сербия, Греческой Республики и Турецкой Республики, которые используют только ЦИМ и являются членами Международного транспортного комитета (СІТ), не обратились к СІТ о том, что они хотят использовать эту накладную.</p> <p><b>В Республике Казахстан</b> нет необходимости проведения внутригосударственных мероприятий для применения унифицированной железнодорожной накладной ЦИМ/СМГС, поскольку использование данной накладной регламентировано Приложением 6 к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), а Казахстан является участником СМГС.</p> <p>Также в настоящее время прорабатывается вопрос электронного обмена данными в объеме ЦИМ/СМГС по участку Китай-Россия.</p> <p>Постановлением Правительства Республики <b>Молдова</b> №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>Парламентом Республики Молдова принят Закон №150 от 16.07.2020 о присоединении Республики Молдова к Конвенции о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КОТИФ), согласно которому Республика Молдова будет применять предписание ЦИМ-приложение В к Конвенции на участках присоединения. Правительству поручено принять необходимые меры для выполнения положений Конвенции, а министерству иностранных дел и европейской интеграции подготовить и передать депозитарию документ о присоединении.</p>
--	--	--	--

			<p><b>Турция:</b> Накладная ЦИМ/СМГС применяется на законных основаниях на железнодорожном транспорте в Турции с сентября 2021 года.</p> <p><b>Украина</b> применяет накладную ЦИМ/СМГС в соответствии с положениями Руководства по накладной ЦИМ/СМГС (Приложение 6 к СМГС). СМГС устанавливает единые правовые нормы договора перевозки грузов в прямом международном железнодорожном и железнодорожно-паромном сообщении.</p> <p>Решение о внедрении единой накладной ЦИМ/СМГС было принято на 34-й сессии Совещания Министров транспорта Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), состоявшейся 13-15 июня 2006 г. в г. София (Республика Болгария).</p> <p>Официально накладная ЦИМ/СМГС вступила в силу 1 сентября 2006 года и действует для всех железных дорог-участниц ОСЖД и СІТ, присоединившихся к Руководству по накладной ЦИМ/СМГС.</p>
<p>2.4</p>	<p><b>Осуществление тесного сотрудничества между железными дорогами стран ТРАСЕКА</b></p>	<p>Налаживание стабильно диалога экономических агентов, занятых в железнодорожном секторе, обеспечение механизма обратной связи с регулирующими структурами.</p>	<p><b>Армения.</b> Министерством территориального управления и инфраструктур РА и ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» принимаются необходимые меры по возможному налаживанию сотрудничества между железными дорогами стран МТК ТРАСЕКА.</p> <p><b>Болгария</b> сотрудничает со странами ТРАСЕКА в рамках многосторонних международных соглашений - Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) и Соглашения о международных железнодорожных грузовых сообщениях (СМГС), а также в рамках двустороннего сотрудничества с каждой из сторон.</p> <p>Положения, касающиеся функций регулирующего органа и сотрудничества между регулирующими органами Директивы 2012/34/ЕС о создании единой европейской железнодорожной зоны, были перенесены в болгарское законодательство в Закон о железнодорожном транспорте и Постановление 41 о доступе и использовании железнодорожной инфраструктуры.</p> <p><b>Казахстан.</b></p> <p>26 ноября 2021 года подписан Меморандум о взаимопонимании между железными дорогами Туркменистана, Республики Казахстан и Исламской Республикой Иран по реализации железнодорожного грузового коридора КТИ.</p> <p>Ежегодно проводятся заседания членов Международной ассоциации «ТМТМ», где рассматриваются и утверждаются объемы перевозок по маршруту ТМТМ и тарифы. В целях раскрытия транзитного потенциала маршрута ТМТМ в полной мере для грузопотоков из Китая/стран Центральной Азии в страны ЕС и обратно принято решение об учреждении совместного предприятия при участии железнодорожных администраций Азербайджанской Республики, Грузии и Республики Казахстан.</p> <p>Создание СП обеспечит предоставление максимально качественного и полного сервиса мультимодальных, транспортно-логистических услуг, установление сквозной ставки на перевозку грузов по территориям государств, чьи железнодорожные организации, порты и морские перевозчики будут являться учредителями совместного предприятия, внедрение единой и уникальной IT-платформы для осуществления деятельности СП, позволяющей полностью автоматизировать предоставляемые услуги на перевозки грузов от Китая до Турции и портов Черного моря</p> <p>4-5 августа 2021 года в г.Киев проведено заседание Рабочей группы по развитию ТМТМ. Во исполнение решения заседания Рабочей группы создана отдельная</p>



			<p>рабочая группа между железнодорожными администрациями Азербайджана, Грузии и Казахстана, с целью разработки детального плана работ, охватывающих коммерческие, юридические корпоративные аспекты, учреждаемого совместного предприятия на маршруте ТМТМ.</p> <p>9 сентября 2021 года в г. Баку состоялось 17-ое заседание казахстанско-азербайджанской Межправительственной комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству, где стороны договорились о необходимости продолжения работы в рамках транспортных коридоров по учреждению совместного транзитного логистического предприятия Казахстана, Азербайджана и Грузии.</p> <p>На заседании Рабочей группы по развитию ТМТМ, прошедшем 16 ноября 2021 года в г. Нур-Султан, членами рабочей группы были приняты к сведению решения, принятые экспертной группой по созданию СП ТМТМ.</p> <p>27 декабря 2021 года членами экспертной группы была проведена онлайн-видеоконференция по вопросу создания СП ТМТМ, на которой рассмотрены проект устава СП ТМТМ и преимущества создания СП ТМТМ на территории МФЦА.</p> <p>За 2021 год объем перевозок грузов по маршруту ТМТМ составил 586,2 тыс. тонн.</p> <p><b>Таджикистан.</b> Сотрудничество осуществляется в рамках членства в Организации сотрудничества администрации железных дорог (ОСЖД), комитета по жд 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>Активное сотрудничество налажено с железнодорожными администрациями Республики Узбекистан и Туркменистаном.</p> <p><b>Украина.</b> 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), ОЮЛ «МА «ТМТМ» и в рамках других международных организаций. Используется единый перевозочный документ ЦИМ/СМГС.</p>
<p>2.5</p>	<p><b>Эффективная и полная реализация Технического Приложения к Основному соглашению по международному железнодорожному транспорту</b></p>	<p>Применение современных логистических технологий. Проведение согласованной и гибкой тарифно-транспортной политики</p> <p>Принятие сквозных, конкурентоспособных тарифов, ориентированных на рынок, обеспечение прозрачности состава тарифа.</p>	<p><b>Армения.</b> 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 администраций железных дорог СНГ.</p> <p>В <b>Болгарии</b>, начиная с 2000 года, положения и требования Технического приложения к Основному Соглашению по международному железнодорожному транспорту, в частности статьи 1,3,4,5 и 6, последовательно выполняются в соответствии с результатами встреч, переговоров и обсуждений со Сторонами ОМС.</p>

			<p><b>Таджикистан.</b> В данном направлении за 2019-2021 годы, 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><b>Украина.</b> При перевозках транзитных грузов, в том числе и по маршруту МТК ТРАСЕКА, применяются положения и ставки «Тарифной политики Железных дорог государств-участников СНГ на перевозки грузов в международном сообщении на фрахтовый год», которая принимается на Тарифных Конференциях в соответствии с Тарифным Соглашением железнодорожных администраций (Железных дорог) СНГ.</p> <p>Также проводится работа по формированию тарифной политики на перевозки грузов по маршруту Китай – Европа – Китай транзитом по территории Украины через Черное море паромной переправой (украинская станция примыкания - Паромная) и порты Одесса, Черноморск, Южный при участии фидерных судов морских линий.</p>
<p><b>2.6</b></p>	<p><b>Повышение безопасности железнодорожных перевозок</b></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><b>Армения.</b> 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 &lt;&lt;Южно-Кавказская железная дорога&gt;&gt; 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><b>Болгария</b> ратифицировала Конвенцию о международных железнодорожных перевозках в 1982 году, а 3 июня 1999 года подписала Протокол 1999 года о внесении поправок в Конвенцию о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 года и ратифицировала его Законом SG № 82/2004</p> <p>Директива 2008/68/ЕС о внутренних перевозках опасных грузов (2008/68/ЕС) была введена в наше национальное законодательство Постановлением № 46 от 30.11.2001 о перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом. В соответствии со статьей 8(1) Директивы 2008/68/ЕС Европейская комиссия должна принять делегированные акты, вносящие изменения в Приложения к Директиве, чтобы учесть поправки к ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ, в частности те, которые касаются научно-технического прогресса, включая использование локализации и отслеживания.</p> <p>В соответствии со ст. Статья 8 (1) Директивы 2004/49/ЕС Европейского парламента и Совета от 29 апреля 2004 года о безопасности на железнодорожном транспорте была изданы Национальные правила безопасности IAJA. Они устанавливают обязательные положения о безопасности, включенные в национальное законодательство, которые применяются ко всем железнодорожным предприятиям и управляющему инфраструктурой.</p> <p><b>Кыргызстан.</b> При перевозках опасных грузов железнодорожным транспортом ГП «НК «Кыргыз 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 2022-2026 годы».</p> <p><b>Молдова.</b> В целях гармонизации национального законодательства Республики Молдова в области железнодорожного транспорта был принят новый Кодекс железнодорожного транспорта 03.02.2022 года №19/2022. Кодекс, частично перелагающий в национальное законодательство положения европейских Директив 2012/34/ЕС о создании единого железнодорожного пространства, 2016/798/ЕС о безопасности на железнодорожном транспорте, 2007/59/ЕС о сертификации машинистов, устанавливает правовую основу для условий управления железнодорожной инфраструктурой и организации деятельности по железнодорожным перевозкам.</p> <p>Министерство, Правление железной дороги (в качестве национального органа по безопасности), Администратор инфраструктуры и железнодорожные предприятия в соответствии со своими обязанностями обеспечивают поддержание и непрерывное повышение безопасности на железнодорожном транспорте, отдавая приоритет предотвращению аварий, применению норм безопасности и развитию единообразной ж/д системы. Учрежденная система управления безопасностью соответствует нормам и требованиям, установленным в технических спецификациях интероперабельности и положения методов безопасности. Система управления безопасностью обеспечивает контроль за всеми рисками, связанными с деятельностью железнодорожных предприятий. Подтверждением того, что железнодорожное предприятие создало Систему Управления Безопасностью и отвечает требованиям, установленным в технических спецификациях интероперабельности, нормах безопасности и других правилах, значимых для контроля рисков и безопасного выполнения операций по железнодорожным перевозкам внедрена сертификация безопасности. В сертификате безопасности указывается зона действия. Вид и объем деятельности. Для подтверждения факта принятия утвержденных положений для выполнения социальных требований, необходимых для безопасного обслуживания ж/д инфраструктуры введена авторизация безопасности.</p> <p><b>Таджикистан</b> присоединился к Правилам перевозок опасных грузов по железным дорогам и выполняет требования Правил.</p> <p>ГУП «Таджикские железные дороги» согласно внутренним инструкциям, ежегодно планируют мероприятия по снижению рисков возникновения транспортных происшествий.</p> <p><b>Турция.</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Отчеты о показателях безопасности, касающиеся статистики и причин происшествий, произошедших в 2021 году, были подготовлены и направлены в соответствующие подразделения и региональные дирекции Турецких государственных железных дорог (TCDD) на ежемесячной и ежеквартальной основе.</li> <li>2. "Ежегодный отчет о показателях безопасности за 2020 год", составленный на основе статистики важных железнодорожных происшествий, инициаторов</li> </ol>
--	--	--	---

			<p>происшествий и происшествий на производстве в 2020 году, был подготовлен и опубликован с целью учета ситуации и потерь после происшествий, повышения осведомленности персонала и повышения осведомленности о безопасности среди сотрудников.</p> <p>3. Целевые показатели безопасности на 2021 год были подготовлены и объявлены всей организации. Несчастные случаи при перевозке опасных грузов являются одним из показателей нашей безопасности. Показатели безопасности отслеживаются согласно статистике на ежемесячной основе и доводятся до сведения соответствующих подразделений и региональных дирекций.</p> <p>4. Статистика происшествий, их причины, прогресс в достижении целевых показателей безопасности и действия, которые необходимо предпринять, обсуждаются в повестке дня центральных/региональных Советов и Комиссий по безопасности.</p> <p>5. В организации начали внедряться внутренние аудиты Системы управления безопасностью.</p> <p>6. Создана структура региональных инспекторов, назначены инспекторы и начаты проверки операторов железнодорожных поездов.</p> <p>7. Исследования по обновлению сертификата деятельности по перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом с серийным номером ANK.U-СЕТЬ.ТМFB-DMR.06.19, полученным до реструктуризации TCDD 08.02.2016, были завершены в целях включения деятельности оператора по инфраструктуре в вышеуказанный вид перевозок.</p> <p>8. Продолжаются тренинги по перевозке опасных грузов.</p> <p>9. В течение года был подписан контракт с TÜSSIDE (Турецкий институт наук о менеджменте) с целью разработки плана безопасности на 2023-2030 годы и документа о стратегии безопасности, были определены видение, миссия, цели и задачи, а также начат этап определения действий /практики для достижения целей.</p> <p>10. В целях создания позитивной культуры безопасности среди сотрудников были внедрены в практику "Обучение культуре безопасности в региональных дирекциях" и "Программа обучения по безопасности эксплуатации и предотвращению несчастных случаев" для персонала, ответственного за безопасность.</p>
<p>3.</p>	<p><b>Морские магистрали, железнодорожно-паромное сообщение и морские маршруты</b></p>		
<p>3.1</p>	<p><b>Улучшение операций и процедур паромных перевозок</b></p>	<p>Страны будут стремиться к внедрению международной и европейской «передовой практики»</p>	<p><b>Армения.</b> Приостановленное с 1 декабря 2018 года функционирование регулярной железнодорожной паромной переправы между портами Поти (Грузия) - &lt;&lt;Кавказ&gt;&gt; (РФ) не восстановлено. ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» при необходимости или при наличии крупных объемов грузов осуществляет разовые круговые паромные рейсы. По необходимости осуществляются паромные перевозки между портами Поти (Грузия) - &lt;&lt;Ильичевск&gt;&gt; (Украина).</p> <p><b>Болгария</b> и Турция приступили к созданию рабочей группы для обсуждения развития паромной линии Ro-Ro между портами Бургас в Болгарии и Карасу в Турции.</p> <p><b>Украина.</b> 19.10.2021 года заключен трехсторонний договор между Министерством инфраструктуры Украины, ГП «АМПУ» и Европейским банком реконструкции и развития по подготовке проектов государственно-частного партнерства</p>

			<p>(концессии) в морском порту Черноморск, в том числе проекта концессии железнодорожно-паромного комплекса ГП «МТП «Черноморск» и отдельного имущества ГП «АМПУ» в морском порту Черноморск.</p> <p>ГП "АМПУ" обеспечено проработку вопроса подготовки к подписанию Меморандума о взаимопонимании между ГП «АМПУ» и ЗАО «Бакинский международный морской торговый порт» в ходе тринадцатого заседания Совместной межправительственной украинско-азербайджанской комиссии по вопросам экономического сотрудничества (далее – Комиссия), которая должна была состояться 15 марта 2022 г. в г. Баку (Азербайджанская Республика), в частности, проведены консультации с представителями ЗАО «Бакинский международный морской торговый порт», по результатам которых получен проект вышеупомянутого Меморандума для рассмотрения и согласования украинской стороной.</p> <p>Целью подписания Меморандума является укрепление и продвижение деловых отношений между ГП «АМПУ» и ЗАО «Бакинский международный морской торговый порт» по следующим направлениям:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- исследование возможностей по увеличению импорта, экспорта и транзита грузов через морские порты и Бакинский порт;</li> <li>- привлечение дополнительного грузопотока для транспортировки как в направлении морских портов Украины, так и в направлении Бакинского порта;</li> <li>- взаимный обмен статистическими данными о грузопотоках;</li> <li>- обмен опытом и изучение лучших практик в области управления морскими портами;</li> <li>- приложение совместных усилий к развитию взаимодействия в рамках Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ);</li> </ul> <p>Подписание Меморандума не состоялось.</p>
<p>3.2</p>	<p><b>Усовершенствование транспортных операций и процедур в портах Черного и Каспийского морей</b></p>	<p>Оптимизация действий по эффективному применению в портах функций пограничного и таможенного контроля, оказания административных услуг и перевалки грузов.</p>	<p><b>Болгария.</b> Внедрение системы портового сообщества.</p> <p>Применяя положения Регламента (ЕС) 2019/1239 Европейского Парламента и Совета от 20 июня 2019 года, устанавливающего европейскую среду Единого морского окна и отменяющего Директиву 2010/65/ЕС, Компания портовой инфраструктуры Болгарии (BPI Co.) разработала и предоставляет Морское Единое окно (MSW) для электронной документации судов B2G с 2010 года. Компания BPI Co. является национальным координатором EMSWe и несет ответственность также за создание, техническое обслуживание и администрирование национальной системы электронного обмена информацией в портах общего пользования.</p> <p>Исполнительное агентство "Морская администрация" является Национальным компетентным органом, ответственным за управление национальной системой SafeSeaNet, которая включает национальную координацию пользователей и поставщиков данных. Национальная система SafeSeaNet включает в себя системы управления морской информацией на национальном и местном уровнях, обеспечивающие эффективный обмен информацией, а также взаимосвязь и совместимость национальных и местных систем, предназначенных для сбора, обработки и хранения информации с SafeSeaNet.</p> <p>Компания портовой инфраструктуры Болгарии под управлением Исполнительного агентства "Морская администрация" поддерживает систему и реализует взаимодействие между SafeSeaNet и другими системами для сбора, обработки,</p>

			<p>хранения и обмена информацией для объединения пользователей, уполномоченных Исполнительным агентством "Морская администрация".</p> <p>Национальная система электронного обмена информацией в портах общего пользования (Port Community System – PCS) представляет собой открытую электронную платформу, которая обеспечивает интеллектуальный и безопасный обмен информацией между государственными органами, портовыми операторами и пользователями портов в целях управления, оптимизации и автоматизации портовых и логистических процессов с помощью единовременных данных представление и подключение транспортных и логистических цепочек. PCS предоставляет множество услуг, таких как простой, быстрый и эффективный обмен информацией, электронная обработка таможенных деклараций и всей информации об импорте и экспорте контейнеров, генеральных и навалочных грузов и т.д. Система облегчит портовые операции и обмен информацией в порту, обеспечивая при этом высокий уровень качества и целостности данных. Система будет включать в себя обслуживание и обработку информации на всех промежуточных этапах и процессах, осуществляемых при импорте-экспорте-транзите контролирующими органами, портовыми операторами, экспедиторами и перевозчиками.</p> <p>При разработке и внедрении современная PCS обеспечит экономические и конкурентные преимущества, поскольку сводят к минимуму непроизводительное время пребывания и обработки судов в болгарских морских портах. Более точное планирование посещений и последующая обработка судов приведут к более короткому пребыванию судна в порту, что приведет к снижению вредных выбросов, выбрасываемых судном.</p> <p><b>Украина.</b> ГП «АМПУ» на паромном комплексе морского порта Черноморск внедрена Технологическая схема обработки и оформления грузов, ввозимых в железнодорожных вагонах морским транспортом на территорию паромного комплекса морского порта Черноморск с использованием информационной системы портового сообщества, позволяющей заблаговременно, до прибытия парома в порт, в электронном виде получать товаротранспортные документы (железнодорожные накладные) и получать согласование таможенных органов на разгрузку вагонов из парома, что значительно ускоряет контрольные процедуры при прибытии парома в порт.</p>
<p><b>3.3</b></p>	<p><b>Обеспечение портами транспортных логистических цепочек с узловой функцией</b></p>	<p>Имплементация государственных и частных проектов по строительству логистических центров, реализуемых или планируемых к реализации во всех портах.</p>	
<p><b>3.4</b></p>	<p><b>Реализация актов ТРАСЕКА в морском секторе, преодоление организационных и административных барьеров</b></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,</p>	<p><b>Болгария.</b> Компания портовой инфраструктуры Болгарии (BPI Co.) осуществляет управление государственной собственностью в портах общего пользования и предоставляет информационные услуги по движению судов и судоходству. BPI Co. отвечает за строительство портов и портовых терминалов, которые являются государственной собственностью, а также за реконструкцию, восстановление и техническое обслуживание портовых терминалов, которые являются государственной собственностью, портами общего пользования, за исключением случаев, когда они были переданы концессионеру или коммерческой компании с одним акционером с государственным участием в столице. Это включает в себя</p>

		стандартизации операционных требований и единообразному подходу в тарифной политике.	болгарские морские порты на Черном море (Варна и Бургас) и порты на реке Дунай (Ком, Вадим и Русе). Международное сотрудничество является приоритетом для ВРІ Со., именно поэтому с 2016 года Компания подписала соглашения и сотрудничает с портовыми властями Азербайджана и Украины. Кроме того, было достигнуто соглашение о подписании MoB с каспийскими морскими портами Казахстана.
3.5	<b>Повышение качества услуг, предоставляемых национальными перевозчиками при комбинированных перевозках с использованием железнодорожно-паромных, РО-РО и РО-РАХ судов</b>	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 сторонам совместно обсуждать и решать вопросы, представляющие общий интерес.	<b>Болгария</b> и Турция приступили к созданию рабочей группы для обсуждения развития паромной линии Ro-Ro между портами Бургас в Болгарии и Карасу в Турции.
3.6	<b>Повышение качества услуг, предоставляемых портами судам стран-участниц ОМС. Создание новых специализированных перегрузочных комплексов (СПК).</b>	Предоставлять конкурентоспособную на международном уровне портовую инфраструктуру и оказывать качественные услуги в кратко-, средне- и долгосрочной перспективе.	<b>Болгария.</b> Продолжаются усилия по дальнейшей модернизации двух крупнейших болгарских черноморских портов Варны и Бургаса с использованием как государственных, так и частных источников. Эти порты имеют важное значение для обеспечения быстрых и надежных морских перевозок между странами ТРАСЕКА.
4.	<b>Развитие автомобильного сектора</b>		
4.1	<b>Реализация Концепции развития международных автомобильных перевозок по транспортному коридору Европа-Кавказ-Азия, повышение конкурентоспособности и привлекательности автомобильных маршрутов ТРАСЕКА</b>	Расширение применения системы разрешений ТРАСЕКА. Подключение к данной системе стран Каспийского региона и Центральной Азии. Увеличение количества выдаваемых разрешений ТРАСЕКА, применения многоразовых разрешений ТРАСЕКА, и в дальнейшем введение безразрешительной системы на территории стран ТРАСЕКА	<b>Болгария.</b> Существуют двусторонние соглашения с большинством стран ТРАСЕКА в области автомобильного транспорта, а также новые соглашения находятся в процессе переговоров с Узбекистаном, Таджикистаном и Кыргызстаном. <b>Молдова.</b> В рамках реализации Концепции развития международных автомобильных перевозок на транспортном коридоре Европа-Кавказ-Азия, повышение конкурентоспособности и привлекательности автомобильных маршрутов ТРАСЕКА, в связи с обращением Национального Агентства Автомобильного Транспорта Республики Молдова относительно применения многосторонних разрешений ТРАСЕКА на территории стран-участниц, 02 сентября 2021 г., ПС МПК ТРАСЕКА было организовано заседание Рабочей группы по многосторонним разрешениям ТРАСЕКА. По итогам данного заседания, было принято решение о применении разрешений ТРАСЕКА для выполнения кругорейса при осуществлении грузовой перевозки в случаях, когда перевозка начинается в стране, отличной от страны регистрации транспортного средства.

			<p>Также было утверждено Приложение 2 к Техническому документу «Многостороннее разрешение ТРАСЕКА» Руководство пользователя в новой редакции, относительно порядка формирования серийных номеров многосторонних разрешений ТРАСЕКА, выдаваемых компетентными органами стран-участниц Системы разрешений ТРАСЕКА для осуществления международных автомобильных перевозок грузов.</p> <p>В рамках заседания, Молдова поддержала предложение Грузии об увеличении квоты разрешений ТРАСЕКА учитывая, что молдавские перевозчики ежегодно полностью используют установленную квоту, а также предложение о привлечение новых стран к участию в Системе разрешений ТРАСЕКА.</p> <p>Для повышения конкурентоспособности и привлекательности автомобильных маршрутов ТРАСЕКА, Молдова предложила включить в План действий на 2022-2026 годы по реализации Стратегии МПК ТРАСЕКА по развитию международного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия на 2016-2026 гг., проведение работы по внедрению безразрешительной системы на территории стран-участниц ТРАСЕКА.</p> <p>В целях 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». Национальное Агентство Автомобильного Транспорта Республики Молдова рассмотрела представленные документы и представила предложения по проекту Соглашения (Приложение I «Максимально допустимые габариты» и Приложение II «Максимально допустимая масса»), а также информацию по процедурам и условиям выдачи уполномоченными органами Республики Молдова специального разрешения (СР) на проезд тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств (ТКТС).</p> <p>Молдова поддерживает и активно участвует в рабочих группах по цифровизации действующей системы многосторонних разрешений ТРАСЕКА и по внедрению Глобального Транзитного Документа GTrD. Для реализации Глобального Транзитного Документа GTrD, ПС МПК ТРАСЕКА представил государствам-членам пилотный проект «Два моря – четыре страны» (2S4C), который будет применяться на коридорах ТРАСЕКА.</p> <p><b>Таджикистан.</b> 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.</p>
<p>4.2</p>	<p><b>Повышение безопасности автомобильных перевозок</b></p>	<p>Реализация Регионального и национальных Планов действий ТРАСЕКА по обеспечению безопасности дорожного движения.</p>	<p><b>Азербайджан.</b> 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</p>



			<p>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, сохранением 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.</p> <p>В 2021 г. на всех дорогах Азербайджана произошло 1649 ДТП, что 3,9% больше, чем за 2020. Число пострадавших в ДТП в 2021 г составило-2158, (2,5%), больше, из них погибли 706 (1.4%), ранены-1452 (3 % больше). Из них, 694 инцидентов произошли в дневное время, 617 - ночью и 338 - в сумерки, 240 - в субботу и 242 воскресенье.</p> <p>В 2021 г из общего количества ДТП 283-произошло на дорогах, обслуживаемых Государственным Агентством Автомобильных Дорог Азербайджана (ГА АДА). Число пострадавших В ДТП на этих дорогах составило-431, из них погибли -183, ранены-248 человек. В 2021 г на магистральных автомобильных дорогах (М-1-6) обслуживаемых ГА АДА произошло-155 ДТП (в т. ч. М-2 – 45). Число пострадавших в ДТП – 218 (в т. ч. М-2 – 63), из них погибли – 119 (в т. ч. – М-2 – 52), ранены – 99 человек (в т. ч. М-2 – 11)</p> <p><b>В Болгарии</b> достигается значительное повышение безопасности дорожного движения. Специализированное Государственное агентство по безопасности дорожного движения создано с решением внедрить новую модель управления безопасностью дорожного движения в Республике Болгария на основе проведенного анализа и недостатков, выявленных в политике безопасности дорожного движения, и соответствует передовой практике и рекомендациям международных учреждений, которые рассмотрели существование координационное подразделение для разработки, координации и надзора за реализацией этой государственной политики как важного фактора успеха.</p> <p><b>Таджикистан.</b> В рамках реализации проектов по реабилитации, ремонту и строительству дорог, предусмотрены мероприятия направленные на обеспечение безопасности дорожного движения. В частности, технические средства организации дорожного движения - светофоры, дорожные знаки и указатели, дорожная разметка, направляющие устройства и ограждения, устанавливаемые на автомобильных дорогах для регулирования дорожного движения.</p> <p>На ряду с этим, «Управление государственной автоинспекции МВД Таджикистана ежегодно проводит по всей территории республики операцию «Скорость», — цель которой заключается в снижении количества дорожно-транспортных происшествий в стране.</p> <p><b>Украина.</b> 1 октября 2021 вступили в силу законы, вводящие повышенную административную ответственность за правонарушения в сфере безопасности на автомобильном транспорте, которые могут быть зафиксированы с помощью средств</p>
--	--	--	---

			<p>фото - и киносъемки, видеозаписи, в частности в автоматическом режиме через систему взвешивания в движении (Weigh-in-Motion), которая фиксирует все транспортные средства, проезжающие мимо комплекса и измеряет их габаритно-весовые параметры.</p> <p>Ответственность введена для всех транспортных средств украинских и иностранных перевозчиков, осуществляющих автомобильные перевозки пассажиров и грузов на территории Украины, а также грузоотправителей.</p> <p>Кроме того, введена ответственность за уклонение от прохождения габаритно-весового контроля (ГВК), превышение скорости, нарушение требований дорожных знаков и разметки, совершение правонарушений в зоне ГВК.</p> <p>Недопущение разрушения дорог и как результат уменьшение вероятности наступления негативных последствий от разрушения дорожного покрытия непосредственно обеспечивает безопасность на дорогах и безопасность дорожной инфраструктуры Украины, которая в свою очередь влияет на показатели аварийности. Это позволяет создать более безопасные условия для жизни и здоровья людей во время их передвижения по автодорогам Украины.</p> <p>Благодаря этому улучшился правовой механизм и нормативно правовое регулирование в сфере безопасности на транспорте, с целью обеспечения соответствия законодательства Украины наилучшим законодательным стандартам, действующим в странах Европы с безопасными дорожно-транспортными системами. Подтверждением этого является уменьшение на 97% количества транспортных средств, совершающих движение по автомобильным дорогам Украины с превышением габаритно-весовых параметров, за время с момента введения в действие повышенной ответственности за правонарушения в сфере безопасности на автомобильном транспорте, которые могут быть зафиксированы с помощью средств фото - и киносъемки, видеозаписи в автоматическом режиме через систему взвешивания в движении (Weigh-in-Motion).</p>
<p>4.3</p>	<p><b>Развитие дорожной инфраструктуры, включая вспомогательные объекты</b></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><b>Азербайджан.</b> По итогам 2021-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 2021 г. по маршруту ТРАСЕКА на участке Гянджа-гр. Грузии (130 км) провели работы по расширению магистральной дороги до 4-х полос, физической объем который соответствует 74% всего объема объекта. Проект имеет особое значение как инвестиционной финансируемый ЕБРР 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. ГА АДА, ответственный за управление сетью автомобильных дорог, привлечение частного сектора к содержанию объектов дорожного хозяйства. Этим достигается увеличение</p>

			<p>и эффективное управление выделяемых ресурсов для содержания дорожного сектора.</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><b>Болгария.</b> Некоторые из основных приоритетов национальной транспортной политики связаны с развитием и модернизацией транспортной инфраструктуры; ограничением негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека; снижением потребления топлива и повышением энергоэффективности.</p> <p><b>Кыргызстан</b> заканчивает строительство альтернативной дороги, которая 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, завершение строительства планируется предварительно 2024-2025 г.</p> <p>Кроме того, за счет донорских средств ВБ, АБР, ИБР реализуются проекты:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- «Улучшение магистральных дорог международного значения» (автодорога Ош-Баткен-Исфана);</li> <li>-«Альтернативная автодорога Север-Юг» (автодорога Бишкек-Ош);</li> </ul> <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</p> <p>Стоимость: около 16 млн. долларов США</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p><b>Молдова.</b> В 2013 году принята Стратегия транспорта и логистики на 2013-2022 годы, утверждённая Постановлением Правительства №827 от 28.10.2013.</p> <p>В настоящее время ведётся работа по привлечению инвестиций для строительства нового участка автомобильной дороги М3, объезд г. Вулкэнешть, общей протяженностью 8,58 км.</p>
--	--	--	---

			<p>В 2010 году Принята программа развития транспортного сектора Республики <b>Таджикистан</b> до 2025 года, в рамках которого определены краткосрочные, среднесрочные и долгосрочные планы по реализации проектов модернизации дорожной инфраструктуры.</p> <p>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.</p> <p>В сентябре 2021 года Правительством утверждена Программа государственных инвестиций на 2021-2025 годы, которая разработана с целью привлечения внутренних и иностранных инвестиций и разработки новых инвестиционных проектов для развития национальной экономики. Из 898 проектов, включенных в Программу, 103 проекта приходится на транспортный сектор (на сумму 4507 млн долларов США или 24%).</p> <p>Также действует бизнес портал <a href="http://www.tajinvest.tj">www.tajinvest.tj</a> где размещена полная информация о всех существующих инвестпроектах, законодательно-правовой базе и другие полезные данные</p>
<p><b>4.4</b></p>	<p><b>Внедрение надлежащего уровня содержания дорожных сетей</b></p>	<p>Увеличение и эффективное управление выделяемых ресурсов для содержания дорожного сектора.</p> <p>Модернизация и реорганизация государственных предприятий, отвечающих за управление сетью автомобильных дорог.</p> <p>Привлечение частного сектора к содержанию объектов дорожного хозяйства.</p>	<p><b>Азербайджан.</b> 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. 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 ГА АДА 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>Что касается развития транспортной инфраструктуры <b>Болгарии</b>, то в настоящее время реализуется несколько проектов в области автомобильного транспорта, которые совместно финансируются Европейским союзом. Они финансируются как Оперативной программой по транспорту и транспортной инфраструктуре, так и Фонда соединения Европы.</p> <p><b>Кыргызстан.</b> 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.</p> <p>Данное положение о Порядке устанавливает требования к порядку выдачи 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 3000 км. На следующий год запланировано произвести паспортизацию автомобильных дорог общей протяженностью 3000 км.</p> <p><b>Таджикистан.</b> 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 в 2021 году успешно завершился проект Японского агентства по международному сотрудничеству (JICA) «укрепление потенциала по устранению последствий стихийных действий на автодорогах», который обучил специалистов дорожной отрасли и улучшил возможностей местных инженеров по обслуживанию дорог и предотвращению стихийных бедствий.</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><b>Расширение регионального сотрудничества по реализации программных мер, направленных на устранение узких мест.</b></p>	<p>Оптимизация работы пунктов пересечения границ, функционирующих в различных условиях и режимах, в том числе с ограничениями на транзитные перевозки.</p>	<p><b>Болгария</b> активно сотрудничает со всеми соседними странами в целях улучшения работы пунктов пересечения границы и устранения барьеров для транзита товаров.</p> <p><b>Кыргызстан.</b> В настоящее время по этим направлениям проводятся совместно с таможенными, пограничными и другими службами, осуществляющих функции контроля на границах. Также, совместно с Республикой Казахстан завершена реконструкция контрольного пункта пропуска на кыргызско-казахской границе «Ак-Жол - Кордай» автодорожный, что позволило существенно улучшить и ускорить прохождение автотранспортных средств и сократить время автоперевозчиков на пересечение границы. Вторым этапом начата реконструкция пункта пропуска на кыргызско-казахской границе «Ак-Тилек - Карасу».</p> <p><b>Таджикистан:</b> В целях соответствия правовых актов Республики Таджикистан в области таможенного дела положениям соглашения Всемирной торговой организации, Таможенной службой Таджикистана разработаны «Правила координации деятельности надзорных органов автомобильных пунктов пропуска через таможенную границу Республики Таджикистан, подготовленных по принципу</p>

			«Одна остановка». В соответствии с этим, в пограничных пунктах пропуска время на проверку документов сокращено с двух до одного часа. Также между таможенными органами Таджикистана и Республики Узбекистан подписано соглашение об открытии «зеленого коридора», с целью упрощенного порядка таможенного оформления при перемещении товаров и транспортных средств между нашими странами.
4.6	<b>Организация развития интермодальных терминалов/логистических центров (внутренние терминалы / сухих портов /логистических центров).</b>	Работа по дальнейшему развитию законодательства, связанного с имплементацией указанных проектов, в частности в отношении собственности с участием частного и государственного секторов.	<b>Таджикистан:</b> Приграничные международные автомобильные терминалы создаются в соответствии с Постановлением Правительства Республики Таджикистан от 2 мая 2007 года №212 "О транзитном проезде международных автотранспортных средств по территории Республики Таджикистан и создании приграничных международных автомобильных терминалов". В 2013 году Таджикистан 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.
5.	<b>Развитие внутренних водных путей</b>		
5.1	<b>Создание необходимой логистической инфраструктуры</b>	Развитие береговых интермодальных и узловых объектов для Дуная и Днепра.	
5.2	<b>Имплементация стратегии ЕС в отношении региона Дуная</b>	Модернизация береговых объектов, расширение сотрудничества по проведению дноуглубительных работ в фарватере Дуная.	
5.3	<b>Улучшение условий судоходства на реке Днепр</b>	Проведение институциональных реформ, повышение квалификации персонала в данном секторе, развитие интермодальных и узловых объектов.	
6.	<b>Воздушные перевозки</b>		
6.1	<b>Наращивание потенциала воздушных перевозок</b>	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 операционной наземной деятельности.	<b>Болгария.</b> В январе 2018 года были запущены прямые рейсы по маршруту Баку-София, которые азербайджанская авиакомпания BUTA (AZAL) продолжила выполнять и в 2019 году. В соответствии с действующими двусторонними соглашениями между Болгарией и Украиной и Болгарией и Арменией, а также в соответствии с горизонтальными соглашениями между ЕС и этими двумя странами, в 2019 году ирландская авиакомпания Ryanair была назначена болгарской стороной для выполнения регулярных авиасообщений по маршруту София-Киев, а венгерская авиакомпания Wizz Air Hungary Ltd. был назначен на маршрут София-Ереван в 2020 году и на маршрут Бургас – Киев в 2021 году. В течение 2021 года компания Gulivair была назначена перевозчиком на линиях из Софии в Бангкок и Мале. Авиакомпания Bulgaria Air была назначена перевозчиком в

			<p>соответствии с двусторонним соглашением о воздушных перевозках между Болгарией и Египтом.</p> <p><b>Кыргызстан.</b> За счет расширения парка воздушных судов в течение 2021 года количество предлагаемых мест увеличится до 4,4 млн. мест.</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><b>Украина.</b> В 2021 году продолжилась работа по совершенствованию действующей нормативно-правовой базы в сфере воздушного транспорта с целью дальнейшей либерализации регулярного воздушного сообщения со странами-партнерами. Так, 04.03.2021 года вступил в силу Протокол между Кабинетом Министров Украины и Правительством Государства Катар о внесении изменений и дополнений в действующее Соглашение о воздушном сообщении, который дает возможность расширить рамки доступа на рынок посредством назначения нескольких авиапредприятий с каждой стороны, позволяет снять ограничения по количеству рейсов, емкости, типам воздушных судов, а также по количеству пунктов на территориях обеих стран. Кроме того, окончательно согласован текст нового межправительственного Соглашения о воздушном сообщении со Швейцарской Конфедерацией, не предусматривающий ограничений по количеству назначенных авиаперевозчиков, пунктов отправления/назначения, а также по частоте, емкости, типам воздушных судов.</p> <p>Также расширяется база международных соглашений в сфере регулярных воздушных перевозок. В 2021 году были подготовлены к подписанию межправительственные соглашения о воздушном сообщении с Республикой Сербия и Федеративной Демократической Республикой Эфиопия.</p> <p>Также, подписаны следующие соглашения о воздушном сообщении:</p> <p>18.01.2021 года - Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Королевства Саудовская Аравия о воздушном сообщении;</p> <p>02.12.2021 года - Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Исландии о воздушном сообщении.</p> <p>Кроме того, 12.10.2021 года подписано Соглашение между Украиной, с одной стороны, и Европейским Союзом и его государствами-членами, с другой стороны, о совместном авиационном пространстве</p>
<p><b>6.2</b></p>	<p><b>Повышение уровня конкуренции в секторе воздушных перевозок</b></p>	<p>Стремиться к применению практики Открытого Неба на всей территории коридора, реализовать принцип разделения функций регулирования и управления аэропортами.</p>	<p><b>Азербайджан.</b> С 1 января 2020 года в европейских и восточных государствах вводится 5-й и 7-й режимы "свободы воздуха". Эта информация публикуется в AIP (сборнике аэронавигационной информации) от имени государства. Согласно этим свободам воздуха, любая зарубежная авиакомпания может выполнять рейсы из аэропортов Азербайджанской Республики в 42 государства. Наряду с этим, авиакомпаниям, которые начнут полеты в Азербайджан по новым маршрутам, предлагаются скидки до 100% от сборов за наземное обслуживание, применяемых в</p>

		<p>течение года. Указанные свободы воздуха были временно ограничены в связи с пандемией COVID-19, и информация об этом размещена в AIP.</p> <p><b>Болгария.</b> Как государство - член ЕС, Болгария является участником общих авиационных соглашений (таких как "Открытое небо"), заключенных между ЕС и Грузией, а также между ЕС и Молдовой. 12.10.2021 было подписано Соглашение об общем авиационном пространстве между ЕС и Украиной, а 15.11.2022 - между ЕС и Арменией. Соглашения о создании общего авиационного пространства обеспечивают на взаимной основе доступ к рынкам воздушного транспорта сторон при равных условиях конкуренции и при соблюдении одинаковых правил по таким вопросам, как безопасность полетов, авиационная безопасность, управление воздушным движением, окружающая среда, социальные аспекты.</p> <p><b>Таджикистан.</b> Функции регулирования/надзора за деятельностью и управление аэропортами разделены. В стране действуют 4 международных аэропорта. Данная практика (открытое небо) пока не применяется в стране.</p> <p><b>Украина.</b> Действующим межправительственным соглашением о воздушном сообщении Украины с Азербайджанской Республикой предусмотрено назначение нескольких авиапредприятий для эксплуатации договорных линий, но лишь одного на конкретный маршрут. Установлена частота в 14 рейсов в неделю на каждом маршруте для авиапредприятий Украины и Азербайджанской Республики.</p> <p>С целью дальнейшей либерализации регулярного воздушного сообщения с Азербайджанской Республикой письмом от 15.03.2021 № 1.21-1612-21 Госавиаслужба Украины предложила азербайджанской стороне рассмотреть возможность снятия существующего на сегодняшний день ограничения по количеству назначенных авиапредприятий на договорных линиях с каждой стороны при выполнении регулярных полетов между Украиной и Азербайджанской Республикой, а также увеличить установленную частоту на маршруте Киев-Баку-Киев с 14 до 21 рейса в неделю для назначенных авиапредприятий Украины и Азербайджанской Республики. Письмом от 02.04.2021 № 19/746 азербайджанская сторона сообщила, что приветствует предложения украинской стороны относительно изменения условий эксплуатации договорных линий, однако, учитывая режим карантина и закрытие государственной границы Азербайджанской Республики, предложила вернуться к обсуждению вышеуказанных вопросов после отмены карантина и возобновления регулярных пассажирских перевозок в полном объеме, выполняемом до пандемии COVID-19.</p> <p>На сегодняшний день при выполнении регулярных воздушных перевозок между Украиной и Республикой Армения отсутствуют ограничения по количеству назначенных авиаперевозчиков, пунктов отправления/назначения, а также по количеству рейсов.</p> <p>Действующим межправительственным соглашением о воздушном сообщении Украины с Республикой Казахстан предусмотрено назначение каждой стороной нескольких авиапредприятий для эксплуатации договорных линий.</p> <p>По результатам переговоров на уровне авиационных властей Украины и Республики Казахстан (07-08 сентября 2017 года, Киев) делегации договорились о сохранении существующих условий эксплуатации договорных линий – 16 рейсов в неделю для каждой Стороны, а также определили маршруты, которые будут эксплуатироваться: назначенными авиапредприятиями Украины: из любых пунктов в Украине в Алматы,</p>
--	--	--



			<p>Астану, Караганду, Костанай, Усть-Каменогорск, Павлодар, Актау; назначенными авиапредприятиями Республики Казахстан: из любых пунктов в Казахстане в Киев, Львов, Одессу, Харьков, Днепр, Ивано-Франковск, Ужгород.</p> <p>На сегодняшний день при выполнении регулярных воздушных перевозок между Украиной и Киргизской Республикой отсутствуют ограничения по количеству назначенных авиаперевозчиков, пунктов отправления/назначения, а также по количеству рейсов.</p> <p>С целью дальнейшей либерализации регулярного воздушного сообщения с Республикой Молдова 12 апреля 2018 года в г. Киев подписано новое Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Молдова о воздушном сообщении. На сегодняшний день данное Соглашение не вступило в силу. Украинской стороной выполнены все необходимые внутрисударственные процедуры по вступлению в силу нового Соглашения. Молдавская сторона не выполнила соответствующие процедуры.</p> <p>Принимая во внимание перспективность и важность дальнейшего развития регулярного воздушного сообщения между Украиной и Республикой Молдова, а также существующий спрос, Госавиаслужба Украины письмом от 10.06.2021 № 1.21-3611-21 предложила авиационным властям Республики Молдова увеличить частоту на маршруте Киев-Кишинев до 14 рейсов в неделю для каждой Стороны, начиная с Летнего сезона IATA 2021 до момента вступления в силу Соглашения между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Молдова о воздушном сообщении. Ответа так и не было получено.</p> <p>12.10.2021 подписано Соглашение между Украиной, с одной стороны, и Европейским Союзом и его государствами-членами, с другой стороны, о совместном авиационном пространстве.</p> <p>На сегодняшний день при выполнении регулярных воздушных перевозок между Украиной и Румынией отсутствуют ограничения по количеству назначенных авиаперевозчиков, пунктов отправления/назначения, а также по количеству рейсов.</p> <p>С целью усовершенствования существующей договорно-правовой базы для выполнения регулярного воздушного сообщения между Украиной и Турецкой Республикой 22.12.2011 подписано новое Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Турецкой Республики о воздушном сообщении, которое вступило в силу 31.10.2013. Согласно данному Соглашению существует возможность назначения каждой Стороной нескольких авиапредприятий для выполнения регулярных воздушных перевозок по установленным маршрутам. Частота выполнения регулярных рейсов на каждом установленном маршруте определяется по согласованию на уровне авиационных властей обеих стран.</p> <p>На сегодняшний день при выполнении регулярных воздушных перевозок между Украиной и Грузией, Болгарией отсутствуют ограничения по количеству назначенных авиаперевозчиков, пунктов отправления/назначения, а также по количеству рейсов.</p> <p>На сегодняшний день при выполнении регулярных воздушных перевозок между Украиной и Монголией отсутствуют ограничения по количеству назначенных авиаперевозчиков, а также по количеству рейсов на маршруте Киев-Улан-Батор</p> <p>12 октября 2021 года подписано Соглашение об общем авиационном пространстве между Украиной и ЕС в рамках 23 форума Украина ЕС. Соглашение об открытом</p>
--	--	--	--

			<p>небе снимает ограничения на полеты Украинских авиакомпаний в ЕС и европейских в Украину, а также предусматривает полную имплементацию законодательства ЕС в области авиационного транспорта.</p>
<p><b>6.3</b></p>	<p><b>Повышение авиационной безопасности</b></p>	<p>Присоединение и выполнение требований международных и европейских стандартов в области авиационной безопасности.          Присоединение и выполнение требований и стандартов ИКАО (ICAO), ЕС/EASA, JAA.          Транспонирование действующих международных и европейских технических требований по безопасности воздушных перевозок в национальные законодательства стран.</p>	<p><b>Азербайджан.</b> Приведение основных нормативных документов по обеспечению авиационной безопасности в Азербайджанской Республике в соответствии с законодательством Европейского союза (ЕС) осуществляется в соответствии с документом ЕСАС (ЕКГА) DOC 30. Действующая в настоящее время "Государственная программа авиационной безопасности" полностью соответствует стандартам ИКАО и ЕКГА. Также, учитывая отсутствие специализированных лабораторий и технических возможностей по сертификации средств технического осмотра, между Азербайджанской Республикой и ЕКГА была достигнута договоренность о приобретении и эксплуатации средств технического осмотра, прошедших сертификацию и утвержденных только в специальном отделе ЕКГА.</p> <p><b>Болгария.</b> Как государство - член ЕС, Болгария полностью применяет авиационное законодательство Европейского Союза.</p> <p><b>В Республике Молдова</b> согласование с законодательством Европейского союза осуществляется в соответствии с Соглашением об общем авиационном пространстве.</p> <p>На текущем этапе наблюдается нормативное сближение и эффективное внедрение авиационных стандартов ЕС в Республике Молдова. Предпринимаются дальнейшие шаги по внедрению правил ЕС в отношении гражданской авиации в соответствии с развитием технических и законодательных положений ЕС, согласно с Приложением III к Соглашению о едином авиационном пространстве между Республикой Молдова и ЕС и его государствами - членами.</p> <p><b>Украина.</b> В течении 2020 - 2021 годов было принято ряд авиационных правил и других нормативно-правовых актов 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», «Инструкция по оценке уровня угрозы безопасности гражданской авиации», «Положение о службе авиационной безопасности субъекта авиационной деятельности» которые содержат положения указанных выше документов ИКАО 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>Также, в 2021 году:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- подписан Меморандум о взаимопонимании (MoU) между Украиной и Международной организацией гражданской авиации (ICAO) о механизме непрерывного мониторинга в рамках универсальной программы проверок в сфере авиационной безопасности (USAP-CMA);</li> <li>- принято постановление правительства Украины о межведомственной комиссии по авиационной безопасности гражданской авиации</li> </ul> <p>Кроме этого, Украиной проводится работа:</p>

			<p>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.</p> <p>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, 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>3) по подготовке Плана мероприятий по внедрению требований Глобального плана обеспечения авиационной безопасности Международной организации гражданской авиации (ИКАО)»;</p> <p>4) по подготовке проекта Государственной программы контроля качества авиационной безопасности гражданской авиации.</p>
<b>7.</b>	<b>Логистика, мультимодальные перевозки и связи с внутренними районами</b>		
<b>7.1</b>	<b>Создание специализированного информационного портала</b>	<p>Определение странами-участницами концепции информационного портала.</p> <p>Определение источников финансирования разработки и функционирования портала.</p>	
<b>7.2</b>	<b>Развитие институциональных и правовых условий, необходимых для поддержки инвестиций частного сектора и функционирования логистики и мультимодальных объектов.</b>	<p>Разработка и принятие правовых актов по внедрению ГЧП, идентификация национальных и региональных логистических центров.</p>	<p><b>В Кыргызстане</b> 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"> <li>- по «Модернизации аэропортов ОАО Манас», готовится ТЭО;</li> <li>- по информационной системе электронного взимания сбора, подготовлено ТЭО.</li> </ul> <p>Проведена оптимизация законов, регулирующих транспортную отрасль, в Парламенте рассматриваются новые редакции законов об автомобильном транспорте и железнодорожном транспорте.</p>
<b>7.3</b>	<b>Становление логистических центров, подключенных, как минимум, к двум видам транспорта</b>	<p>Внутренние интермодальные терминалы должны (частично или полностью) выполнять функции сухих портов.</p>	<p><b>Болгария.</b> При финансировании ОР "Транспорт" в 2007-2013 годах в районе Пловдива был построен интермодальный терминал, которому в сентябре 2017 года была предоставлена концессия, контракт действует с конца 2018 года. Терминал доказал свою первостепенную важность во время кризиса, вызванного COVID-19, обеспечив непрерывность поставок.</p> <p>В ближайшие годы наши усилия будут продолжены по строительству ключевых вокзальных комплексов, железнодорожных узлов и интермодальных терминалов, а также по обеспечению эффективных транспортных связей между видами транспорта (железная дорога - метро, железная дорога - порты, железная дорога - аэропорты).</p> <p>В этой связи мы предусмотрели возможность предоставления финансирования в рамках Программы транспортного соединения через схему поддержки</p>

			<p>интермодальных операторов. Развитие интермодальных перевозок является приоритетом национальной транспортной политики на ближайшую и долгосрочную перспективу.</p> <p>Развитие интермодальных перевозок закреплено в основных документах, определяющих национальную транспортную политику, а именно в Комплексной транспортной стратегии Республики Болгария до 2030 года и в проекте Национального плана развития комбинированных перевозок в Республике Болгария до 2030 года, который в настоящее время готовится к представлению в Совет министров. В проекте Национального плана развития комбинированных перевозок после углубленного SWOT-анализа были определены 3 группы мер, реализация которых будет способствовать повышению конкурентоспособности экологически чистых видов транспорта, таких как железнодорожный и водный.</p> <p><b>Украина:</b> Интермодальный (логистический) терминальный комплекс станция Одесса-Лиски (Одесский регион) осуществляет взаимодействие нескольких видов транспорта (железнодорожный, автомобильный, морской) выполняет частично функции Сухого порта.</p> <p>В порту Черноморск (припортовая станция Паромная) расположен терминальный железнодорожно-паромный комплекс</p>
<p>7.4</p>	<p><b>Создание эффективных внутренних терминалов / сухих портов / логистических центров</b></p>	<p>Обеспечение создания соответствующих рамочных условий и содействие развитию такого рода логистической инфраструктуры на уровне регулирования.</p>	<p><b>Болгария.</b> Основной целью нашей политики в отношении продвижения мультимодальности в период до 2030 года является развитие сети терминалов, отвечающих требованиям современных услуг грузовых перевозок, для обеспечения лучшей координации между различными видами транспорта в направлении интермодальных услуг, а также создание надежных и быстрых железнодорожных соединения между терминалами.</p> <p>Развитие интермодальных перевозок закреплено в основных документах, определяющих национальную транспортную политику, а именно в Комплексной транспортной стратегии Республики Болгария до 2030 года и в проекте Национального плана развития комбинированных перевозок в Республике Болгария до 2030 года. в настоящее время готовится к представлению в Совет министров. В проекте Национального плана развития комбинированных перевозок после углубленного SWOT-анализа были определены 3 группы мер, реализация которых будет способствовать повышению конкурентоспособности экологически чистых видов транспорта, таких как железнодорожный и водный.</p> <p><b>Украина.</b> С целью расширения сферы деятельности железнодорожного транспорта Украины на внутреннем и внешнем рынках, предоставления транспортных, экспедиционных и других услуг, регулирования парком контейнеров и фитинговых платформ, а также содержания их в технически исправном состоянии создан и действует филиал «Центр транспортного сервиса «Лиски» АО «Укрзалізниця». На территории структурных подразделений филиала «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"> <li>- перевозка грузов в контейнерах между странами Европы, Прибалтики, СНГ и Азии, в том числе по принципу «от двери до двери»;</li> <li>- экспедирование любых грузов железнодорожным и другими видами транспорта;</li> <li>- хранение грузов в крытых складах, в том числе и под таможенным контролем, на СВХ (складе временного хранения);</li> <li>- перевалка с железнодорожного транспорта на автомобильный сыпучих грузах и их хранение на открытых складах;</li> <li>- перевалка и хранение грузов на открытых площадках;</li> <li>- 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;</li> <li>- комплекс услуг по организации перевозки грузов с участием нескольких видов транспорта;</li> <li>- услуги по страхованию перевозок;</li> <li>- таможенное оформление грузов на территории терминала.</li> </ul> <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><b>Создание устойчивых логистических цепочек ТРАСЕКА.</b></p>	<p>Определение и включение предложенных проектов МЛЦ в национальные транспортные стратегии.</p>	<p><b>Болгария.</b> Проекты по созданию МЛЦ включены как в Стратегию развития транспортного сектора до 2025 года, так и в Национальную стратегию развития страны до 2030 года.</p> <p><b>Украина.</b> Предложения по созданию МЛЦ включены в Национальную транспортную стратегию Украины до 2030 года, утвержденную распоряжением Кабинета Министров Украины 30 мая 2018 р. № 430-р. и План мероприятий по реализации Национальной транспортной стратегии Украины до 2030 года, утвержденный распоряжением Кабинета Министров Украины № 321-р. от 7 апреля 2021 года</p>