



# Обзор национальных программных/стратегических документов стран ТРАСЕКА в области транспорта



Постоянный Секретариат  
Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА  
2025 г.

## Оглавление

Введение .....	2
Программные документы, принятые в странах ТРАСЕКА на уровне правительств .....	3
Азербайджан .....	3
Болгария .....	7
Грузия .....	10
Казахстан .....	16
Кыргызстан .....	25
Молдова .....	32
Румыния .....	40
Таджикистан .....	48
Турция.....	54
Узбекистан.....	62
Украина.....	68
Отчеты международных финансовых институтов и других заинтересованных сторон .....	81
Исследование ЕС-ЕБРР «Устойчивое транспортное сообщение между Европой и Центральной Азией» .....	81
Отчет Всемирного банка: Средний торгово-транспортный коридор .....	87
Повышение конкурентоспособности центральноазиатских портов Каспийского моря при выходе на европейские рынки .....	95
Заключение .....	99

## Введение

Данный документ представляет собой краткий обзор принятых и действующих на момент его составления в странах ТРАСЕКА правительственных программных документов, определяющих текущую ситуацию и основные вызовы в сфере транспорта, устанавливающих приоритетные направления развития транспортной отрасли, стратегическое видение такого развития, его цели и задачи, охватывающих перечень конкретных инфраструктурных проектов, запланированных государствами к осуществлению, а также устанавливающих ответственных за исполнение, методы и формы исполнения, предусмотренных рассматриваемыми документами мероприятий.

Несмотря на аналогичность содержания анализируемых в данном обзоре документов, они могут иметь разные наименования («концепция», «стратегия», «мастер-план» и т.д.), отличную друг от друга структуру, а также, что немаловажно, различные сроки реализации. Например, рассматриваемая в обзоре «Государственная целевая программа развития транспортного комплекса Республики Таджикистан» была принята в 2011 году и охватывает соответствующие мероприятия в сфере транспорта вплоть до 2025 года, в то время как, например, «Национальная стратегия Грузии в сфере транспорта и логистики», принятая в 2023 году, рассчитана до 2030 года.

Обзор схематично описывает принятый в той или иной стране ТРАСЕКА программный документ исходя из содержания. Основные стратегические направления и/или сформулированные цели и задачи иллюстрируются на примере некоторых конкретных планируемых мероприятий, краткий перечень которых, включая инфраструктурные проекты, также приводится в обзоре. Основное внимание обзор уделяет проектам и мероприятиям, развивающим трансграничное сообщение и международный транзит, а также общим для всех стран ТРАСЕКА направлениям. Такие же направления транспортной политики как развитие городского или регионального транспорта упоминаются лишь в информативных целях, поскольку имеют ограниченное географическое значение.

Для сравнения также приведены краткие обзоры на наиболее актуальные аналитические доклады различных международных и национальных структур, действующих в сфере международного развития и финансовой помощи, которые посвящены оценке ситуации с транспортной связанностью между некоторыми странами ТРАСЕКА и рынками Китая и Европы и содержат соответствующие рекомендации по ее улучшению (в том числе по развитию инфраструктуры).

В заключении обзора представлен краткий сравнительный анализ рассмотренных в нем документов с точки зрения их основных стратегических направлений, видений, целей, задач и подходов.

## Программные документы, принятые в странах ТРАСЕКА на уровне правительств

### Азербайджан

План действий Азербайджанской Республики на 2024-2026 годы по повышению транзитного потенциала (План действий) был утвержден Распоряжением Президента Азербайджанской Республики от 23 ноября 2023 года.<sup>1</sup>

План действий содержит анализ текущей ситуации с учетом мировых транспортных тенденций, особенно в сфере транзитных грузоперевозок, и включает в себя целевые индикаторы, цели, приоритетные направления и непосредственно план мероприятий. Он состоит из 8 частей:

- 1) краткое описание;
- 2) глобальные тенденции;
- 3) анализ текущей ситуации;
- 4) целевые показатели;
- 5) цели;
- 6) приоритетные направления;
- 7) финансирование;
- 8) план мероприятий.

**Краткое описание** Плана действий определяет правовые и политические предпосылки его разработки и принятия. В частности, указывается, что по сравнению с 2021 годом, в 2022 году общий объем транзитных грузов (железнодорожных, морских и автомобильных перевозок), проходящих через территорию Азербайджанской Республики, увеличился на 75 % и достиг 10,7 миллиона тонн, что в том числе и выявило необходимость содействия мерам по дальнейшему развитию транзита. План действий разработан с учетом таких стратегических документов как, например, «Стратегия социально-экономического развития Азербайджанской Республики на 2022-2026 годы» и «Стратегическая дорожная карта развития логистики и торговли в Азербайджанской Республике».

Раздел **Глобальные тенденции** содержит краткий анализ соответствующих направлений развития мировой торговли и транспорта. Отмечены тенденции снижения товарооборота между США и Китаем, который к 2031 году сократится на 63 миллиарда долларов США, рост объема торговли между Евросоюзом и Китаем и расширение торговли с Ассоциацией государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Индией и Мексикой. С учетом данных тенденций отмечена важность принятия Азербайджаном таких мер, как создание мощной инфраструктуры, развитие зон, предоставляющих инновационные логистические решения, и принятие необходимых мер по совершенствованию нормативно-правовой базы в сфере транспорта.

---

<sup>1</sup> <https://president.az/ru/articles/view/62314>

В **Анализе текущей ситуации** приводится краткий обзор успешных инфраструктурных проектов в сфере транспорта (Бакинский международный морской торговый порт, железнодорожная линия Баку-Тбилиси-Карс, железнодорожный терминал Астара, железнодорожный и автомобильный мосты через Астарачай, реконструкция международных автомобильных дорог и автодорожного моста через реку Самур на государственной границе с Российской Федерацией и т.д.), а также предпринятых институциональных и правовых мер (учреждение Координационного совета по транзитным грузоперевозкам, принятие «Процедурных правила управления операциями при перевозке транзитных грузов» и др.).

**Целевыми показателями** Плана действий являются: улучшение существующей инфраструктуры, оптимизация административных процедур при проведении транзитных операций, улучшение координации между соответствующими государственными органами (институтами), применение единой платформы и сокращение до минимума времени пересечения границы в рамках транзитных перевозок. Посредством совершенствования нормативно-правовой базы в данной сфере (по сравнению с 2022 годом) в 2024-2026 годах планируется увеличение на 27 % объема транзитных грузов, перевозимых через территорию Азербайджанской Республики, что составит увеличение с 10,7 миллиона тонн до 13,6 миллиона тонн грузов.

**Основные цели** Плана действий совпадают с целями и задачами ОМС и способствуют развитию коридора ТРАСЕКА:

- 1) повышение пропускной способности существующей транспортной инфраструктуры;
- 2) в рамках транзитных операций обеспечение быстрого пропуска в местах пересечения государственной границы Азербайджанской Республики посредством улучшения пограничной, таможенной и транспортной инфраструктуры;
- 3) применение высоких технологий и инновационных решений для оптимизации транзитных грузовых операций;
- 4) повышение качества услуг, оказываемых государственными органами (институтами) в рамках транзитных перевозок;
- 5) совершенствование нормативно-правовой базы в соответствующей сфере;
- 6) усиление координации между государственными органами (институтами), осуществляющими деятельность в сфере транзитных грузоперевозок, операторами и перевозчиками;
- 7) содействие активному использованию международных транспортных коридоров, проходящих через территорию Азербайджанской Республики.

План действий определяет три **приоритетных направления**, по каждому из которых планируется предпринять ряд мер:

- 1) Улучшение физической инфраструктуры

По данному направлению планируется всего 18 мероприятий, среди которых:

- Ремонт и восстановление инфраструктуры существующих терминалов, расположенных поблизости от пункта пересечения государственной границы «Красный мост» (и других ППГ) и строительство рядом с ним новых таможенных терминалов (центров упрощения торговли);
- Строительство новых пунктов пропуска через границу для осуществления совместного таможенного контроля с Грузией;

- Строительство пунктов пропуска на новой государственной границе с Исламской Республикой Иран;
- Реконструкция железной дороги Алят-Османлы-Астара;
- Капитальный ремонт 3-й очереди разводных дорог и развилок в сортировочном парке станции Баладжары;
- Улучшение инфраструктуры пунктов пересечения государственной границы в Бакинском международном морском торговом порту и порту Говсан;
- Увеличение мощности по перевалке контейнеров грузового терминала в Бакинском международном морском торговом порту (установка мобильного контейнерного крана, терминальных тягачей и т.д.);
- Проведение дноуглубительных работ в Бакинском международном морском торговом порту и терминале Дюбенди;
- Строительство еще четырех железнодорожных линий и контейнерных терминалов на сортировочной станции Бакинского международного морского торгового порта;
- Создание станций по предоставлению услуг дезинфекции, дезинсекции и дератизации транспортных средств, грузовых вагонов, контейнеров и судов в пунктах таможенного пропуска через границу, портах, на железных дорогах, станциях и в пунктах разгрузки;
- Капитальный ремонт и восстановление магистральных локомотивов, приобретение новых локомотивов и капитальный ремонт маневровых локомотивов и др.

В результате принятия данных мер определены следующие ожидаемые результаты и показатели результативности:

- при прохождении товаров и транспортных средств через государственную границу в пунктах пересечения границы будут устранены очереди;
  - будет усилен контроль на пунктах пересечения границы и сокращено время досмотра поездов;
  - будут построены новые пункты пропуска через государственную границу и созданы альтернативные возможности проезда по «Среднему коридору»;
  - в Бакинском международном морском торговом порту будет расширена инфраструктура и закуплено необходимое оборудование для увеличения пропускной способности грузового терминала по перевалке контейнеров;
  - в результате создания многофункциональных операционных возможностей по импорту и экспорту грузов в Бакинском международном морском торговом порту будет увеличена доля контейнерных грузов в грузоперевозках по направлению Восток-Запад, а также будет обеспечена концентрация грузового автотранспорта в одном центре (согласно концепции регионального хаба);
  - в результате дноуглубительных работ в Бакинском международном морском торговом порту и терминале Дюбенди к акватории порта и терминала будет обеспечен доступ судов с более высокой грузоподъемностью и осадкой;
  - после достижения соглашения с Исламской Республикой Иран о строительстве новых пунктов пропуска в поселке Агбанд Зангиланского района, на территории Нахчыванской Автономной Республики и на государственной границе в Астаринском районе начнутся строительные работы и др.
- 2) Усиление координационной работы, пропаганда и продвижение международных транспортных коридоров, проходящих через территорию Азербайджанской Республики

По данному приоритетному направлению предусмотрены две меры:

- Организация оказания основных государственных услуг (таможенных, государственных фитосанитарных и ветеринарных услуг) в логистических центрах;
- Поощрение использования коридоров, проходящих через территорию Азербайджанской Республики, и распространение информации о прогрессивных реформах и успешных шагах на международных мероприятиях, в том числе на встречах с представителями иностранных посольств и консульств в Азербайджанской Республике, представляя транзитный потенциал Азербайджанской Республики и продвигая его преимущества по отношению к альтернативным маршрутам.

Ожидаемый результат и показатели результативности в данном направлении, следующие:

- Принятые меры создадут условия для создания частным сектором логистических центров, привлечения местных и иностранных инвестиций, а также увеличения объема создаваемой логистическими центрами добавленной стоимости;
- Успешное стимулирование и продвижение обеспечит повышение доверия к транспортной системе Азербайджанской Республики на международной арене, привлечение дополнительных грузов в международные транспортные коридоры, проходящие по территории Азербайджанской Республики, и увеличение транзитного потенциала Азербайджанской Республики.

3) совершенствование профильной нормативно-правовой базы

По данному направлению планируется осуществить четыре меры:

- Подготовка предложений по адаптации нормативно-правовой базы к международной практике с целью упрощения процедур при транзитных перевозках;
- Подготовка правил, регулирующих выдачу соответствующих документов на товары, для транзита которых необходима лицензия или разрешение;
- Определение единой, гибкой и прозрачной ценовой политики в отношении транзитных грузов;
- Совершенствование транспортно-дорожной документации в отношении транзитных грузоперевозок, транспорта и транспортных бригад.

Ожидаемый результат и показатели результативности:

- Будет обеспечено представление проектов нормативных правовых актов на согласование и утверждение;
- В результате применения тарифной методологии в отношении транзитных грузов будет достигнуто применение единых, гибких и прозрачных тарифов для коридоров;
- Будут приняты нормативно-правовые акты, которые обеспечат сокращение времени, затрачиваемого на транспорт и операции по пересечению границы, а также повышение транзитного и транспортного потенциала Азербайджанской Республики и др.

Данной частью также определены ожидаемые риски и меры по их нейтрализации при реализации мер по каждому из направлений.

Главным источником **финансирования** имплементации Плана действий является государственный бюджет.

**План мер**, направленных на выполнение Плана действий сформирован в виде таблицы и определяет непосредственно меры, главного и вспомогательного исполнителя, сроки, а также показатели результативности при имплементации каждой из мер. Основные проекты приведены на рисунке 1.

Рисунок 1. Проекты Азербайджанской Республики



## Болгария

- **Национальная программа развития «Болгария-2030»**

В рамках реализации Национальной программы развития «Болгария 2020» **была разработана Национальная программа развития «Болгария 2030»**, утверждённая Протоколом Совета министров № 67.25 от 2 декабря 2020 года. Данный документ является рамочным стратегическим документом высшего уровня в иерархии национальных программных документов и определяет видение и общие цели политики развития во всех секторах государственного управления, включая их территориальное измерение. В рамках Программы определены три стратегические цели — ускоренное экономическое развитие, демографический рост и сокращение неравенства, для реализации которых намерения правительства сгруппированы по пяти направлениям (осям) развития, а также определены 13 национальных приоритетов.

Министерство транспорта и коммуникаций в сотрудничестве со всеми заинтересованными сторонами разработало **Приоритет 7 «Транспортная связанность»**.

Приоритет 7 «Транспортная связанность» включает следующие субприоритеты: железнодорожные перевозки; автомобильные перевозки; водный и воздушный транспорт; комбинированные перевозки. Для каждого из них определены сферы воздействия и соответствующие меры.

План действий по реализации Национальной программы развития «Болгария 2020» на период 2022-2024 и План действий на период 2024-2026 разработаны и находятся в стадии реализации.

- **Интегрированная транспортная стратегия на период до 2030 года**

Интегрированная транспортная стратегия на период до 2030 года была утверждена Советом министров Республики Болгария Решением № 336 от 23 июня 2017 года.

Стратегический документ определяет основные направления развития национальной транспортной системы на период до 2030 года.

Интегрированная транспортная стратегия разработана в соответствии с принципами согласованности, преемственности и синергии с национальными и европейскими стратегическими документами.

В рамках Стратегии определены 3 стратегические цели, включающие 9 стратегических приоритетов. Каждый из приоритетов предусматривает конкретные меры по реализации.

**Стратегическими целями транспортной политики на период до 2030 года являются:**

- Повышение эффективности и конкурентоспособности транспортного сектора;
- Улучшение транспортной связанности и доступности (внутренней и внешней);
- Уменьшение негативных последствий развития транспортного сектора.

**Стратегические приоритеты транспортного сектора включают:**

- Эффективное обслуживание, модернизацию и развитие транспортной инфраструктуры;
- Совершенствование управления транспортной системой;
- Развитие интермодальных перевозок;
- Улучшение условий для реализации принципов либерализации транспортного рынка;
- Снижение потребления топлива и повышение энергоэффективности транспорта;
- Улучшение связности транспортной системы Болгарии с Единым европейским транспортным пространством;
- Обеспечение качественного и доступного транспорта во всех регионах страны;
- Ограничение негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения;
- Повышение уровня безопасности и надёжности транспортной системы.

Интегрированная транспортная стратегия доступна по следующей ссылке: <https://www.mtc.government.bg/en/category/42/integrated-transport-strategy-period-until-2030>.

- **Национальный план развития комбинированных перевозок в Республике Болгария до 2030 года**

Национальный план развития комбинированных перевозок в Республике Болгария до 2030 года (далее – План) был утверждён Решением Совета министров № 504 от 21 июля 2022 года.

План направлен на поощрение и содействие переходу к более экологичным видам транспорта — железнодорожному, внутреннему водному и морскому, тем самым способствуя повышению устойчивости транспортной системы и снижению загрязняющего воздействия транспорта. План предусматривает комплексную программу реализации, включающую совокупность мер, сгруппированных в три основные категории: организационно-административные меры; операционные меры и меры по содействию в предоставлении услуг; а также инфраструктурные меры. Реализация указанных мер имеет важное значение, поскольку позволит повысить эффективность транспортной системы за счёт использования преимуществ комбинированных перевозок (снижение выбросов вредных веществ, повышение безопасности дорожного движения, сокращение уровня шума за счёт уменьшения использования автомобильного транспорта, снижение потребления традиционных видов топлива в транспортном секторе) по сравнению с использованием исключительно автомобильного транспорта для перевозки грузов.

План является базовым документом для реализации политики с целью поддержки устойчивых видов транспорта. Комбинированные перевозки, как разновидность интермодальных перевозок, при которых основная часть транспортировки осуществляется железнодорожным, речным или морским транспортом, а начальный и/или конечный автомобильный участок максимально сокращён, вносят значительный вклад в формирование более гибкой, устойчивой и менее эмиссионной экономики.

- **Программа «Транспортная связанность» на 2021–2027 годы**

Программа «Транспортная связанность» на 2021–2027 годы (далее – ПТС) была утверждена Европейской комиссией 3 октября 2022 года. Она является правопреемницей двух предыдущих операционных программ: «Транспорт» 2007–2013 гг. и «Транспорт и транспортная инфраструктура» 2014–2020 гг. Основной целью Программы является обеспечение согласованности инвестиций и модернизация транспортной инфраструктуры, что будет способствовать перевозке пассажиров и грузов вдоль основных европейских транспортных коридоров.

Программой предусмотрено завершение развития ключевых направлений, финансирование которых осуществлялось в предыдущие программные периоды, что обеспечит лучшую связанность транспортной сети и улучшит сообщения с соседними государствами.

Основными приоритетами ПТС 2021–2027 являются:

- Приоритет 1 «Развитие железнодорожной инфраструктуры вдоль «основной» и «комплексной» Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T)»;
- Приоритет 2 «Развитие дорожной инфраструктуры вдоль «основной» Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T) и дорожных соединений»;
- Приоритет 3 «Развитие интермодальности, инноваций, модернизированных систем управления движением, повышение безопасности и защищённости транспорта»;
- Приоритет 4 «Интермодальность в городских районах»;
- Приоритет 5 «Техническая помощь» (поддержка реализации ПТС, повышение административного потенциала и уровня общественной поддержки).

Инвестиции, предусмотренные в рамках приоритетов Программы, будут способствовать развитию экологически чистых видов транспорта и альтернативных видов топлива,

повышению качества автомобильной, железнодорожной и портовой инфраструктуры, развитию интермодальных перевозок и интеллектуальных транспортных систем, что, в свою очередь, позволит сократить негативное воздействие транспорта на окружающую среду.

Одной из ключевых задач Программы является своевременное завершение сети TEN-T и цифровая трансформация транспортного сектора. Планируемые инвестиции в развитие сети TEN-T на территории страны, а также во внедрение и последующее развитие интеллектуальных транспортных систем по видам транспорта, будут способствовать достижению указанных целей. Программа также вносит вклад в реализацию стратегических целей национальной транспортной политики, определённых в Интегрированной транспортной стратегии на период до 2030 года.

- **Национальная стратегия безопасности дорожного движения в Республике Болгария на 2021–2030 годы**

Национальная стратегия безопасности дорожного движения в Республике Болгария на 2021–2030 годы была утверждена Решением № 775 от 26 октября 2020 года. План действий на 2021–2023 годы, а также Трёхлетний план действий в области безопасности дорожного движения на 2024–2026 годы были разработаны и утверждены Советом министров.

Национальная стратегия включает обзор и охват вопросов дорожно-транспортного травматизма, статистические данные, выводы и тенденции, основные факторы, анализ ключевых дефицитов, тематические сферы, видение, принципы, стратегические цели и конкретные меры, закреплённые в соответствующих планах действий.

Стратегический документ интегрирует подход «безопасной системы», согласно которому, несмотря на то что участники дорожного движения могут допускать ошибки и становиться участниками дорожно-транспортных происшествий, основной целью должно оставаться создание среды, способной смягчать и предотвращать тяжёлые последствия таких происшествий.

Стратегическими целями Национальной стратегии являются:

- Управление, основанное на добросовестности;
- Социально ответственное поведение и обучение на протяжении всей жизни;
- Эффективный и превентивный контроль;
- «Прощающая» дорожная инфраструктура;
- Транспортные средства для защиты людей;
- Цепочка спасения жизни.

## Грузия

Национальная стратегия Грузии по развитию транспорта и логистики 2023-2030 («Стратегия») была принята Постановлением Правительства Грузии №315 от 15 августа 2023 года.<sup>2</sup>

Стратегия состоит из 6 частей:

1. Введение
2. Первичный анализ ситуации

<sup>2</sup> <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/5895599?publication=0>

3. Видение, цели и задачи Стратегии
4. Логическая рамка
5. Исполнение
6. Мониторинг и оценка

**Введение** декларирует развитие Грузии в качестве регионального транзитного и логистического хаба. Также вкратце описана сложившаяся ситуация в отрасли и отмечена положительная динамика развития. Отмечен рост грузо- и пассажироперевозок, что порождает необходимость увеличения пропускной способности транспортной инфраструктуры и, соответственно, ее модернизации. Отмечена также растущая роль контейнеризации в мировой торговле. Вкратце описан процесс создания Стратегии и её предпосылки, а также её связь с другими национальными стратегическими и концептуальными документами.

**Первичный анализ ситуации** включает в себя следующие шаги:

- Статистический анализ;
- Опрос и встречи с основными действующими лицами на рынке;
- Идентификация главных вызовов;
- Сбор и обработка информации о различных ответах и исследованиях в области транспорта;
- Анализ международной практики и подходов.

На основе первичного анализа были выявлены следующие проблемы и вызовы в сфере логистики:

- Устаревшая логистическая инфраструктура и низкий уровень автоматизации, что в свою очередь ведет к завышенным ценам и низкой надежности;
- Низкий уровень сервиса (низкий уровень интеграции услуг добавленной стоимости);
- Низкий уровень управления цепями поставок;
- Слабое госрегулирование сектора логистики.

Проблемы в сфере кадров:

- Отсутствие или низкий уровень академических и профессиональных программ;
- Дефицит квалифицированных кадров в секторе и их отток.

Проблемы в сфере морского транспорта:

- Недостаточная надежность портов (операционные ограничения портов из-за их конфигурации, параметров и погодных условий, зависимость от других факторов (Босфор), отсутствие паромных терминалов, отсутствие координации между портами и перевозчиками);
- Плохие подъездные дороги к портам;
- Высокие и непрозрачные тарифы на портовые услуги в условиях ограниченной конкуренции;
- Отсутствие госрегулирования внутреннего водного транспорта.

В сфере железнодорожного транспорта указано, что в целом Грузинская железная дорога эксплуатирует 2000 км железнодорожных путей и обслуживает 259 пунктов пассажирского и 109 пунктов грузового назначения. В данной сфере были отмечены следующие проблемы:

- Устаревшая инфраструктура и парк (особенно проблемный 17-километровый горный отрезок, из-за ограничения скорости на котором время проезда от Поты до Тбилиси ( $\approx 325$  км) занимает от 10 до 15 часов);
- Неэффективное институциональное устройство и госрегулирование. АО «Грузинская железная дорога» зачастую выполняет публичные функции, что мешает её деятельности в качестве коммерческого субъекта;
- Проблемы в части международных перевозок (по коридорам):
  - ✓ Операционные проблемы (пересечение множества границ и нехватка опыта в оперировании блок-поездов);
  - ✓ Торговый дисбаланс между направлениями перевозок и как следствие увеличение стоимости аренды вагонов;
  - ✓ Отсутствие стабильного расписания движения блок-поездов;
  - ✓ Отсутствие системы отслеживания контейнеров;
  - ✓ Необходимость развития фидерных и паромных линий на Черном море;
  - ✓ Проблемы судоходства на Каспии.

По причине перечисленных проблем железнодорожный транспорт менее конкурентоспособен по сравнению с автомобильными перевозками. По данным 2022 года в международных сухопутных перевозках по территории Грузии доля железнодорожного транспорта составляла 48 %. Несмотря на имеющиеся вызовы Грузинская железная дорога предпринимает меры, направленные на улучшение сервиса и адаптацию к вызовам (перевод тарифов на внутренние перевозки контейнерами в национальную валюту, предоставление льготных тарифов на перевозки определённых типов груза) и осуществляет новые инвестиции в развитие отрасли.

Среди проблем в сфере автотранспорта Стратегия указывает на следующее:

- Требуемая дальнейшей модернизации дорожная инфраструктура;
- Дорожная безопасность (высокий уровень смертности и увечий в ДТП);
- Вызовы, связанные с международной перевозкой грузов и пассажиров (необходимость расширения и модернизации существующих пунктов пропуска и создания новых в связи с увеличением транспортных потоков, низким уровнем услуг, предлагаемых национальными перевозчиками, устаревшим и не отвечающим экологическим требованиям автопарком);
- Отсутствие или слабое госрегулирование сектора (доступ к рынку, технические требования и т.д.).

Касательно авиационного транспорта в первую очередь отмечено, что в Грузии есть три действующих международных аэропорта (Тбилиси, Кутаиси, Батуми) и четыре аэропорта местного назначения. Всего в 2022 году международные аэропорты Грузии обслужили 4.4 миллиона пассажиров. Среди вызовов отрасли отмечено следующее:

- Необходимость дальнейшего развития инфраструктуры;
- Необходимость имплементации европейских и международных стандартов.

### **Часть 3 Стратегии - Видение, цели и задачи Стратегии**

**Видение** Стратегии сформулировано следующим образом - **Грузия как региональный транспортный и логистический хаб.**

Цели Стратегии:

- 1) Повышение эффективности и конкурентоспособности логистического сектора;
- 2) Развитие человеческого капитала;
- 3) Устойчивое развитие отраслей транспорта, а также безопасных путей сообщения и коридоров.

Данные цели должны быть достигнуты путем выполнения следующих задач:

1) Повышение эффективности и конкурентоспособности логистического сектора:

1.1. Совершенствование практики управления цепочками поставок и развитие качественных логистических услуг (внедрение стандартов ISO, (например, ISO 9001), а также систем ERP, WMS, TMS и т.д.);

1.2. Развитие интермодальной инфраструктуры и содействие кластеризации.

2) Развитие человеческого капитала:

2.1. Повышение качества и актуализация образования в сфере логистики и транспорта (сотрудничество с иностранными ВУЗами, выделение грантов и т.д.);

2.2. Повышение компетентности специалистов, занятых в государственном и частном секторах (программы повышения квалификации и переподготовки).

3) Устойчивое развитие отраслей транспорта, а также безопасных путей сообщения и коридоров:

3.1. Обеспечение безопасности транспортных операций (дорожная безопасность и т.д.);

3.2. Развитие воздушного, морского и наземного сообщения:

- инфраструктурные проекты, проекты в сфере цифровизации (присоединение к СТС и SAD, развитие института АЭО, имплементация конвенции NCTS, строительство общего пункта на границе с Азербайджаном, строительство центров автопаркинга);
- продолжение сотрудничества в рамках международных организаций/программ (ТРАСЕКА, ЦАРЭС, МТФ, ОЧЭС и т.д.);
- развитие Среднего коридора и других маршрутов, проходящих по территории Грузии (создание в рамках данных коридоров единой электронной системы, развитие системы подачи порожних контейнеров, запуск блок-поездов с фиксированным расписанием, маркетинговые мероприятия по продвижению контейнеризации, развитие прямых паромных/фидерных сообщений на Черном море, развитие правовой базы международных перевозок);
- развитие нормативной базы для осуществления международных перевозок.

3.3. Развитие железнодорожного транспорта:

- Дальнейшая модернизация железной дороги (идет процесс модернизации, который должен завершиться в ближайшие два года - по итогам пропускная способность должна увеличиться с 27 млн тонн до 48 млн тонн);
- Дальнейшее строительство ветки Баку-Тбилиси-Карс;

- Реформа и реструктуризация железнодорожного сектора (разделение операционных и инфраструктурных поставщиков услуг, создание госоргана по безопасности на железнодорожном транспорте и сертификация мер безопасности, создание бюро расследований происшествий на железнодорожном транспорте, внедрение субсидий государства на пассажирские перевозки);
- Привлечение частного сектора к грузовым перевозкам по железной дороге;
- Развитие мультимодальных перевозок с использованием железнодорожного транспорта (перевозки типа Ro-La).

#### 3.4. Развитие автомобильного транспорта:

- Постройка скоростной магистрали Восток-Запад (окончание проекта планируется к 2030 году – по итогам планируется сокращение протяженности отрезка Красный мост – Сарпи с 460 до 430 км, время в пути на данном отрезке сократится с 8 до 4 часов, а пропускная способность вырастет в 3 раза);
- Улучшение госрегулирования деятельности автоперевозчиков (лицензирование, поддержка модернизации автопарка, допуск к рынку и т.д.);
- Поддержка сотрудничества и консолидации автоперевозчиков;
- Урегулирование внутренних (междугородних) пассажирских перевозок;
- Имплементация Соглашения принятия единообразных условий официального утверждения о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, заключенного в Женеве 20 марта 1958 года (возможность выдачи VIN);
- Внедрение интеллектуальных транспортных систем (ITS) (данные мобильных устройств и транспортное моделирование, использование больших данных и др.).

#### 3.5. Развитие воздушного транспорта (возможность строительства грузового терминала в аэропорту Кутаиси; внедрение Соглашения об общем авиационном пространстве, а также стандартов ИКАО; поддержание либеральной политики в сфере гражданской авиации).

#### 3.6. Развитие морского транспорта:

- Развитие портовой инфраструктуры (постройка глубоководного порта Анаклиа - в планах по завершении первой фазы возможность принимать панамакс и перерабатывать 600 тыс. контейнеров, к 2040 г. – 1,6 млн контейнеров; расширение порта Поти);
- Госрегулирование и мониторинг портовой деятельности и услуг (с целью повышения прозрачности и снижения сборов);
- Повышение надежности портов (внедрение фиксированных расписаний);
- Цифровизация портовых услуг;
- Развитие судоходства (постройка/ремонт судов).

**Часть 4** Стратегии – **Логическая рамка** – содержится в качестве Приложения 1 и приведена в форме таблицы, содержащей задачи Стратегии, индикаторы их достижения, начальные и планируемые показатели, сроки и динамику исполнения, а также источник верификации исполнения.

К примеру, можно привести реализацию задачи 3.2 - Развитие воздушного, морского и наземного сообщения. Одним из индикаторов достижения указан объем международных

грузоперевозок сухопутным транспортом. В качестве начального показателя взят объем перевозок за 2022 год – 26,8 миллионов тонн. Приведены планируемые темпы роста и динамика – к 2024 году 9%-ый рост, к 2026 году – 20%-ый рост, к 2028 году – 30%-ый рост, а к 2030 году – 41%-ый рост.

**Часть 5** Стратегии определяет механизм её **Исполнения**.

Для координации исполнения мероприятий, предусмотренных Стратегией, создается Межведомственная комиссия по развитию транспорта и логистики, в состав которой входят отраслевые ответственные министерства и агентства, а функции секретариата выполняет Министерство экономики и устойчивого развития Грузии. Входящие в состав данной комиссии ведомства одновременно являются ответственными за исполнение, предусмотренных Стратегией мероприятий.

**Часть 6** Стратегии посвящена **Мониторингу и оценке** её исполнения.

Надзором за мониторингом и оценкой исполнения Стратегии занимается Межведомственная комиссия по развитию транспорта и логистики. Непосредственно за мониторингом и оценкой исполнения ответственность несет Министерство экономики и устойчивого развития Грузии в качестве секретариата Межведомственной комиссии. В качестве способа мониторинга планируется подготовка периодических отчетов об исполнении. Основные проекты приведены на рисунке 2.

Рисунок 2. Проекты Грузии

## Основные инфраструктурные проекты Грузии на маршрутах ТРАСЕКА



## Казахстан

Концепция развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года (далее – Концепция) была утверждена постановлением Правительства Республики Казахстан № 1116 от 30 декабря 2022 года.<sup>3</sup>

Концепция состоит из шести разделов и Приложения (непосредственно План действий по её реализации):

- Раздел 1. Паспорт (основные параметры) Концепции;
- Раздел 2. Анализ текущей ситуации;
- Раздел 3. Анализ международного опыта;
- Раздел 4. Видение развития транспортно-логистического потенциала;
- Раздел 5. Основные принципы и подходы к развитию транспортно-логистического потенциала;
- Раздел 6. Целевые индикаторы и ожидаемые результаты.

**Паспорт** Концепции определяет основания для разработки Концепции, её сроки и органы, ответственные за её реализацию.

**Раздел 2** Концепции – **Анализ текущей ситуации** – разбит на семь подразделов, посвященных различным видам транспорта, за исключением последнего подраздела, идентифицирующего ключевые проблемы и тенденции в отрасли (он также разбит на 6 соответствующих частей) и резюмирующего приведенный анализ соответствующими выводами.

### *2.1. Оценка текущего состояния отрасли.*

Данный подраздел суммирует основные инфраструктурные проекты, предпринятые Казахстаном за последние годы, и приводит некоторые статистические данные, а также основные финансовые и социально-экономические показатели отрасли. Так, в частности указывается, что в 2015-2021 годах среднегодовой рост транзитных перевозок всеми видами транспорта через территорию республики составил 14,8%, в том числе с ежегодным приростом на уровне 13,4% за последние 3 года (до принятия Концепции), а по итогам 2021 года всеми видами транспорта в стране было перевезено 3 731 млн тонн грузов, где наибольший объем приходится на автомобильный (89%) и железнодорожный (11%) транспорт.

### *2.2. Автомобильная инфраструктура и автоперевозки.*

Данный подраздел в основном приводит различные статистические данные касательно протяженности сети автомобильных дорог, их состояния, объема перевозок грузов и пассажиров и их динамики, а также численности автопарка республики.

### *2.3. Железнодорожный транспорт.*

---

<sup>3</sup> <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2200001116>

Данный подраздел в целом охватывает основные статистические показатели отрасли, включая объёмы перевозок, их динамику, номенклатуру товаров, основные направления перевозок, вагонное хозяйство и парк локомотивов, а также организационно-правовые формы перевозчиков.

#### *2.4. Воздушный транспорт.*

Приведены данные по уровню безопасности полетов в Казахстане, статистические показатели касательно числа авиаперевозчиков, воздушных судов, оперируемых маршрутов и пассажиропотока. Также приведен анализ грузоперевозок авиационным транспортом между Европой и Азией и высказана идея о создании национального грузового авиаперевозчика и международного грузового хаба на базе аэропорта г. Алматы.

#### *2.5. Водный транспорт.*

Содержит в основном статистические данные касательно объема грузоперевозок и пропускной способности морских портов Казахстана, а также замечания касательно навигационной безопасности в казахстанском секторе Каспийского моря. Также приведены данные о состоянии внутреннего водного транспорта республики (количество судов, объем перевозок и т.д.).

#### *2.6. Логистика и мультимодальные перевозки.*

В отличие от предыдущих подразделов данный подраздел практически не оперирует статистическими данными. В нем в основном приведен анализ тенденций развития торговли как в регионе, так и между Европой и Азией, роли Казахстана в этой торговле с учетом его географического расположения и дана оценка возможным инфраструктурным проектам в сфере развития мультимодальных перевозок (например, создание современного мультимодального транспортно-логистического центра с контейнерным терминалом с мощностью до 200 тыс. ДФЭ в Узбекистане; внедрение мультимодальных перевозок Rail-Air и LCL (Less Container Load)).

#### *2.7. Ключевые проблемы и тенденции.*

##### *2.7.1. Автомобильная инфраструктура и автоперевозки.*

Среди основных проблем отрасли перечислены среди прочего высокие показатели аварийности и смертности в ДТП, наличие лимитирующих участков на важнейших отрезках дорожной инфраструктуры, существенные временные затраты при пересечении границ, низкий уровень цифровизации и применения информационных систем в автотранспортной отрасли, а также высокий уровень износа и моральное устаревание пассажирского и грузового парка автотранспортных средств и др.

##### *2.7.2. Железнодорожный транспорт.*

Отмечен высокий уровень износа и недостаточная развитость железнодорожной инфраструктуры, высокий уровень износа и дефицит вагонного и локомотивного парка, несовершенство тарифной модели и др.

##### *2.7.3. Воздушный транспорт.*

К проблемам на воздушном транспорте отнесены устаревание оборудования, технических средств и инфраструктуры аэропортов, и недостаточный уровень их оснащенности и содержания, высокая стоимость авиатоплива, недостаточный уровень цифровизации,

дефицит квалифицированного авиационного персонала и разнотипность авиационного парка страны.

#### *2.7.4. Водный транспорт.*

В данной отрасли проблемами являются недостаточная навигационная оснащенность, высокая степень износа перегрузочного оборудования и причальных сооружений порта Актау, непригодность портовой инфраструктуры к растущему контейнерному потоку, неразвитая судостроительная и судоремонтная база и низкая конкурентоспособность торгового флота республики и др.

#### *2.7.5. Логистика и мультимодальные перевозки.*

Усугубляющееся влияние инфраструктурных узких мест на эффективность перевозок, отсутствие унифицированного мультимодального коносамента, несовершенство таможенного законодательства в части регулирования оборота контейнеров (тары), а также необходимость декларирования в режиме временного ввоза названы среди факторов, препятствующих развитию мультимодальных перевозок в Казахстане.

#### *2.7.6. Выводы анализа проблем и тенденций.*

По результатам анализа установлено, что большинство имеющихся проблем является общим для отдельных отраслей транспорта и носит межотраслевой характер. Проблемы систематизированы и разбиты на следующие группы:

- проблемы, препятствующие интегрированному развитию транспортно-логистической отрасли и освоению транзитного потенциала (например, недостаточная развитость транспортно-логистического сервиса современного уровня);
- проблемы, влияющие на стабильность и безопасность транспортной инфраструктуры и перевозочной деятельности (например, наличие разрывов и «узких мест» в транспортных связях между центрами экономической активности и населенными пунктами страны);
- проблемы, влияющие на общую эффективность перевозочной деятельности и управления инфраструктурой (несовершенство системы тарифообразования на регулируемые услуги);
- проблемы, препятствующие развитию рынка и повышению качественного уровня транспортно-логистических и сопутствующих услуг (отсутствие благоприятных условий для привлечения частного капитала).

Среди общих для отрасли проблем указаны низкий научно-технологический потенциал транспортно-логистической отрасли, дефицит квалифицированных инженерных кадров и опытных управленцев транспортных специальностей и др.

**Раздел 3** Концепции посвящен **анализу международного опыта** и также разделен на несколько подразделов в соответствии с видами транспорта. В каждом из подразделов рассматриваются положительные практики, развитые или применимые в различных странах и/или регионах.

Так, например, при рассмотрении опыта развития автоперевозок и дорожной инфраструктуры рассмотрены реализуемые Узбекистаном меры поддержки национальных перевозчиков в приобретении большегрузных автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов, используемых для международных автомобильных перевозок.

Анализ опыта развития железнодорожного транспорта в нескольких странах ЕС показывает, что наиболее действенным стимулом для повышения эффективности работы монопольного перевозчика в большинстве зарубежных моделей является конкуренция. Организационное разделение инфраструктуры и базового перевозчика в рамках холдинга (так называемая «холдинговая модель») в европейских странах доказало свою эффективность за счет обеспечения прозрачности между различными видами деятельности и эффективного контроля над ними. Применение опыта Германии в части организационного разделения перевозочной и логистической деятельности, а также управления железнодорожной инфраструктурой признается целесообразным для Казахстана.

В качестве положительной практики в сфере воздушного транспорта отмечен опыт ОАЭ, Катара и Сингапура в части развития международных хабов, что является актуальной задачей развития для транспортно-логистической отрасли Казахстана.

Наиболее целесообразным стандартом для определения дальнейших путей совершенствования государственного управления морской транспортной системой Казахстана представляется передовой опыт ЕС, под которым понимается развитие нормативной базы для рыночных услуг на морском транспорте с параллельным принятием высокоразвитого режима безопасности морских операций и снижения рисков потенциального катастрофического и экологического ущерба.

В части развития транзитной инфраструктуры среди прочего проанализированы опыт Польши по созданию и развитию инфраструктуры транзитных перевозок в направлении Восток – Запад, а также опыт ОАЭ в области развития торговых хабов.

**Раздел 4** Концепции содержит **видение развития транспортно-логистического потенциала**. В данном разделе сформулирована стратегическая цель Концепции - содействие экономическому росту страны и повышению качества жизни населения через развитие доступных, эффективных и безопасных транспортно-логистических услуг с вхождением Казахстана к 2030 году в число региональных лидеров по уровню развитости транспортно-транзитного потенциала, обеспечивающего как внутренние, так и внешние потребности в эффективных перевозках.

В разделе также приведены основные направления развития различных видов транспорта в рамках Концепции. Так, например, предполагается, что в автомобильно-дорожной отрасли политика развития сосредоточится на снятии инфраструктурных ограничений и нефизических барьеров для развития внутренних и международных автоперевозок наряду с мерами по повышению самокупаемости дорожной инфраструктуры, а в отрасли железнодорожного транспорта с целью развития транзита и удовлетворения спроса на внутренние перевозки будет реализована масштабная программа модернизации инфраструктуры, локомотивного и вагонного парка наряду с комплексными институциональными реформами и мерами по развитию конкурентного рынка.

Приводятся также ориентировочные показатели, которые должны быть достигнуты по итогам реализации Концепции к 2030 году. Так, строительство вторых путей на участке «Достык – Мойынты» позволит увеличить его пропускную способность в 5 раз уже к 2025 году с повышением скорости следования контейнерных поездов до 1,5 тыс. км в сутки. Также планируется, что к 2030 году среднее время прохождения пунктов пропуска грузовыми АТС в экспортно-импортном сообщении не будет превышать 20 минут, в транзитном сообщении – не более 10 минут. Данный показатель будет достигнут, в том числе за счет внедрения принципа

«Одна остановка» наряду с мерами по развертыванию средств совместного таможенного контроля приграничных стран на нейтральной территории.

Далее следует **раздел 5 Концепции - Основные принципы и подходы к развитию транспортно-логистического потенциала**. Данный раздел устанавливает следующие принципы Концепции:

- принцип приоритета ценностей: транспорт для людей – развитие должно быть нацелено на обеспечение безопасности и комфорта, экономию времени и затрат потребителей и минимизацию издержек, причиняемых несоответствующим техническим состоянием и планированием транспортной инфраструктуры;
- принцип всеобщей доступности и открытости – равный и инклюзивный доступ населения и бизнеса к услугам инфраструктуры, транспорта и логистики;
- принцип интермодальной и международной интеграции;
- принцип рациональности;
- принцип «зеленого» развития.

Также данный раздел определяет **подходы к развитию транспортно-логистического потенциала** Казахстана по нескольким основным направлениям и перечисляя меры, направленные на развитие данных направлений.

Так, например для развития транзита и мультимодальной интеграции среди прочего планируется принять следующие меры:

- развитие трансграничных хабов и терминальной сети для привлечения дополнительных объемов транзита и обеспечения непрерывной мультимодальной транспортировки;
- упрощение таможенного администрирования процесса мультимодальных перевозок грузов в международном сообщении;
- развитие «мягкой» инфраструктуры, в т.ч. электронных и сервисных услуг.

В автомобильно-дорожной отрасли первоочередные инфраструктурные проекты для реализации транзитно-транспортного потенциала будут направлены на улучшение технического состояния и пропускной способности международных транспортных коридоров, логистических терминалов и пунктов пропуска. Будут исключены требования по обязательному использованию услуг брокеров с размещением всей необходимой информации для самостоятельного оформления таможенных документов на сайте уполномоченного органа (единого оператора). В грузовых автоперевозках будет инициирован переход на электронные системы eTIR и eCMR наряду с подписанием Соглашения о едином транзитном разрешении ТРАСЕКА. Для упрощения процедуры пересечения границы через автомобильные пункты пропуска будет проработан вопрос о внедрении специальной визы «TRACESA» для водителей автотранспортных средств. Кроме того, будут поэтапно исключены все сборы и платежи, не предусмотренные Основным многосторонним соглашением ТРАСЕКА.

На железнодорожном транспорте для обеспечения дальнейшего роста объемов транзитных перевозок и удовлетворения внутреннего спроса на транспортные услуги будет реализован ряд масштабных проектов по строительству, реконструкции и модернизации участков МЖС и железнодорожных станций, включая железнодорожные линии «Достык – Мойынты», «Дарбаза – Мактарал», обводную ветку вокруг г. Алматы, железнодорожный переход «Бахты» на границе с КНР. Будет проработано создание транснационального координационного органа с участием транспортных компаний и государственных органов стран на маршруте «КНР –

Туркменистан – Иран» с включением морского плеча перевозки. Для дальнейшего развития транзитного потенциала и удовлетворения потребностей национальной экономики в качественных и доступных перевозках будет осуществлена трансформация АО «НК «Қазақстан темір жолы» (КТЖ) в национальную транспортно-логистическую компанию (НТЛК).

В отрасли воздушного транспорта будут созданы условия для развития региональных транзитных авиационных хабов на базе действующих аэропортов Казахстана. В среднесрочной перспективе ключевыми для развития воздушного транзита станут аэропорты Астана (пассажирский), Алматы и Актау (грузовые). Будут пересмотрены подходы к совершению таможенных операций в отношении транзитных воздушных судов, а также продолжены цифровизация и автоматизация управления перевозочным процессом в грузовых аэропортах и хабах с дальнейшей интеграцией с системой электронного сопровождения грузовых воздушных перевозок E-freight.

В отрасли водного транспорта будут созданы дополнительные условия для развития конкуренции на рынке судоходных компаний прикаспийских государств, включая разработку пятистороннего межведомственного соглашения с внесением соответствующих изменений в действующие двусторонние соглашения по дифференциации тарифов на судозаход по принципу соответствия судов экологическим требованиям. Дальнейшая интеграция водного транспорта в мультимодальные логистические цепочки будет осуществляться через активное развитие цифровизации и автоматизации перевозочного процесса в морских портах с учетом интеграции с прикаспийскими портами (единая цифровая платформа). Также на Каспийском море будет внедрена единая цифровая база инспектирования судов при гармонизации и унификации нормативных требований по выполнению функций «государства порта».

Для развития логистики и мультимодальных перевозок будет сформирована система трансграничных торговых хабов, на базе которых будут созданы площадки приграничного сотрудничества с сопредельными странами. Для обеспечения «бесшовной» мультимодальной транспортировки продолжится развитие терминальной сети, включая создание внешних терминальных мощностей в портах Ирана, Азербайджана, Грузии и Турции. Совместно с частными технологическими инвесторами будет осуществлено создание цифрового мультимодального коридора для «бесшовного» перемещения товаров через территорию Казахстана наряду с поддержкой импортных и экспортных операций. Для обеспечения интермодальной взаимосвязанности отдельных видов транспорта будет запущен интернет-портал с общедоступной информацией о расписании и тарифах наряду с внедрением системы электронных очередей для грузовых АТС в портовых терминалах. В качестве морского коносамента при осуществлении перевозок в железнодорожно-морском сообщении будет внедрена единая накладная ЦИМ/СМГС с последующим переходом на применение электронной накладной ЦИМ/СМГС.

В части обеспечения стабильной и безопасной транспортной связности планируется приведение транспортной инфраструктуры в соответствие с требованиями межгосударственных, национальных и отраслевых стандартов в области безопасности движения, развитие служб и систем экстренного реагирования и оказания помощи и др. Так, например, в отрасли железнодорожного транспорта будут пересмотрены подходы к стандартизации оказания услуг и обеспечения безопасности перевозок, а в отрасли воздушного транспорта инфраструктура и оснащение аэропортов будут приведены в соответствие с требованиями ИКАО и IATA. Для предотвращения аварийных случаев на морском транспорте будет завершено внедрение системы управления движением судов (СУДС) в порту Актау с последующей интеграцией с СУДС портов Курык и Баутино.

Повышение эффективности перевозочной деятельности и управления инфраструктурой будет осуществляться по следующим направлениям:

- совершенствование системы тарифообразования на услуги магистральной железнодорожной сети;
- повышение операционной эффективности естественных монополий;
- расширение форм и сфер применения государственно-частного партнерства;
- повышение долговечности (продление срока службы) объектов транспортно-логистической инфраструктуры через регуляторное введение инновационных материалов, проектных решений, технологий, систем управления активами и новых форм юридических взаимоотношений сторон при проектировании, строительстве, ремонте и эксплуатации инфраструктуры.

В автомобильно-дорожной отрасли, например, планируется ввести запрет на передвижение по автодорогам общего пользования автотранспортных средств грузоподъемностью свыше 25 тонн, а на железнодорожном транспорте будут созданы условия для стабильного тарифного регулирования в интересах долгосрочного планирования инвестиций и сохранения гибкости тарифных условий (в тех сегментах перевозок, где это применимо) с целью обеспечения возможностей содержания и модернизации инфраструктуры. Для ускорения процедуры оформления захода, выхода и инспектирования морских судов будет продолжена цифровизация контрольно-надзорных функций государственных органов с созданием системы электронного документооборота в морских пунктах пропуска по принципу «единого окна». В паромных перевозках на Каспийском море будет осуществлен полный переход на систему электронного билечивания.

Главными направлениями развития конкурентного рынка услуг в транспортно-логистическом секторе и секторе сопутствующих услуг станут планомерное сокращение государственного участия, за исключением сфер естественной монополии и общественно-значимых рынков, наряду с созданием благоприятных условий и предоставлением мер поддержки со стороны государства. Будут ужесточены нормы и правила, регулирующие допуск автоперевозчиков к осуществлению международных перевозок, включая усиление административной ответственности за осуществление грузовых перевозок с нарушением законодательства РК в сфере разрешительной системы. На железнодорожном транспорте развитие добросовестной конкуренции в транспортно-логистических услугах является приоритетной задачей для дальнейшего развития рынка услуг.

Развитие смежных и обеспечивающих отраслей предполагает развитие науки и кадрового потенциала в сфере транспорта и логистики, что будет реализовано через подготовку и привлечение высококвалифицированных научных и педагогических кадров, а также оказание поддержки в обеспечении образовательных организаций современной учебной и лабораторной материально-технической базой. Также, для стабильного покрытия текущих и перспективных потребностей отраслей транспорта в строительных материалах и топливно-энергетических ресурсах будет реализован комплекс мер по недопущению сезонного дефицита и колебаний цены. Основные проекты приведены на рисунке 3.

Рисунок 3. Проекты Республики Казахстан



**Раздел 6 Концепции - Целевые индикаторы и ожидаемые результаты** – устанавливает следующие ожидаемые показатели:

Целевые индикаторы:

- рост производительности труда в секторе «Транспорт и складирование» на 29,3% к уровню 2019 года;
- рост инвестиций в основной капитал «Транспорт и складирование» на 98,4% к уровню 2019 года;
- приведение и содержание 100% сети автодорог международного и республиканского значения в нормативном техническом состоянии;
- приведение и содержание не менее 95% сети автодорог областного и районного значения в нормативном техническом состоянии;
- увеличение доли частных перевозчиков в перевозке грузов железнодорожным транспортом, не менее 30% к 2030 году;
- рост объема транзита через территорию Республики Казахстан до 35 млн тонн, в том числе контейнерного транзита до 2000 тыс. ДФЭ в 2030 году;
- доведение доли автомобильных дорог республиканского значения, обеспеченных мобильной связью по стандарту не ниже 3G с доступом к Интернету до 100%.
- снижение доли риска возникновения гидродинамических происшествий на судоходных шлюзах до 50,7%;

- снижение износа технического флота до 54%;
- снижение доли пассажирских вагонов со сроком эксплуатации свыше 25 лет до 3%.

Ожидаемые результаты:

- увеличение количества пассажиров, перевезенных железнодорожным транспортом до 34 млн;
- увеличение количества транзитных авиапассажиров до 3 млн человек;
- снижение количества погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. населения, чел. с 11,9 в 2022 году до 9,6 в 2030 году.

Мероприятия по реализации Концепции будут осуществлены в соответствии с Планом действий по реализации Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года согласно приложению к Концепции.

Для повышения эффективности и подотчетности деятельности по реализации Концепции будет расширено применение «проектного подхода», включая создание отраслевых проектных групп (управляющих комитетов) в структуре министерства.

**План действий по реализации Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года** структурно повторяет подотделы раздела 5 Концепции и содержит перечень конкретных инфраструктурных проектов и политико-правовых мероприятий с указанием срока исполнения, формы завершения и ответственных исполнителей.

1. Развитие транзита и мультимодальная интеграция:
  - Создание контейнерного хаба «Каспийский узел» в прикаспийском регионе;
  - Обеспечение перехода на электронные системы eTIR и eCMR в грузовых автоперевозках;
  - Присоединение Казахстана к Соглашению о едином транзитном разрешении ТРАСЕКА;
  - Проработка вопроса о внедрении специальной визы ТРАСЕКА для водителей автотранспортных средств при пересечении ими границы через автомобильные пункты пропуска;
  - Строительство участка автодороги Бейнеу-Шалкар международного транспортного коридора ТРАСЕКА;
  - Увеличение пропускной способности ж/д пути на участке «Бейнеу-Мангистау» и «Мангистау-Курык»;
  - Строительство «контейнерного хаба» в порту Актау.
2. Обеспечение стабильной и безопасной транспортной связности:
  - Совершенствование нормативно-правового обеспечения и стандартов в области безопасности;
  - Прохождение аудита ИКАО по безопасности полетов;
  - Внедрение системы управления движением судов (СУДС) в порту Актау с последующим ее объединением с СУДС портов Курык и Баутино с центром управления в порту Актау;
  - Создание национальной морской аварийно-спасательной службы.
3. Повышение эффективности перевозочной деятельности и управления инфраструктурой:

- поэтапная модернизация инфраструктуры МЖС для обеспечения технической скорости для грузовых поездов - не менее 100 км/ч, для пассажирских поездов - не менее 160 км/час;
  - Организация регулярных (по расписанию) морских линий.
4. Развитие конкурентного рынка транспортно-логистических и сопутствующих услуг:
- Рассмотрение вопросов передачи некоторых функций в сфере транспорта в конкурентную среду;
  - Создание Совета рынка железнодорожных перевозок;
  - Обновление локомотивного парка в количестве не менее 450 единиц до 2030 года;
  - Увеличение парка воздушных судов отечественных авиакомпаний на 80 единиц к 2030 году.
5. Развитие смежных и обеспечивающих отраслей:
- Создание системообразующего научно-исследовательского института транспорта и логистики;
  - Получение АО «Академия гражданской авиации» сертификата EASA;
  - Реализация комплекса мер по недопущению сезонных скачков цен на основные дорожно-строительные материалы, включая строительство НПЗ, развитие битумохранилищ, исключение непродуктивных посредников из цепочки поставок ресурсов, ценовое регулирование.

## Кыргызстан

Основные направления развития железнодорожного транспорта Кыргызской Республики на 2022-2026 годы (далее – Основные направления) были приняты Постановлением Кабинета Министров Кыргызской Республики №258 от 20 мая 2022 года<sup>4</sup> во исполнение Указа Президента Кыргызской Республики от 31 октября 2018 года № 221 «Об утверждении Национальной стратегии развития Кыргызской Республики на 2018-2040 годы».

Основные направления определяют цели и задачи развития железнодорожного транспорта Кыргызской Республики на период до 2026 года, рассматривают объективные предпосылки и формулируют основные положения стратегии развития железнодорожной отрасли Кыргызстана на среднесрочный период, а также предусматривают реализацию стратегических проектов строительства внутренней сети железных дорог и развития железнодорожного транспорта Кыргызской Республики.

Основные направления устанавливают следующие концептуальные направления развития железнодорожного транспорта:

1. Повышение экспортного и транзитного потенциала Кыргызской Республики и интеграция в международные транспортные системы.
2. Реконструкция и обновление основных фондов железнодорожного транспорта, электрификация основных участков железных дорог.
3. Укрепление системы обеспечения безопасности движения поездов на железной дороге.

---

<sup>4</sup> [Министерство юстиции, цбд, Минюст, сбд, цбд минюст](#)

4. Повышение качества и доступности железнодорожных транспортных услуг.
5. Повышение кадрового потенциала железнодорожного транспорта Кыргызской Республики.
6. Расширение государственно-частного партнерства в реализации проектов обновления и модернизации фондов железнодорожного транспорта Кыргызской Республики.

Основные направления состоят из следующих восьми частей:

- I. Общая оценка текущей ситуации
- II. Достижения и проблемы
- III. Цель и приоритеты Основных направлений
- IV. Задачи Основных направлений
- V. Меры реализации задач Основных направлений
- VI. Ожидаемые результаты реализации Основных направлений
- VII. Источники финансирования Основных направлений
- VIII. Благоприятные предпосылки и риски

В части I дается **общая оценка текущей ситуации** в сфере железнодорожного транспорта Кыргызской Республики. В частности, отмечена такая географическая особенность как разделение Кыргызской железной дороги (общей протяженностью 424,6 км) на два несвязанных участка – северный и южный, что рассматривается как один из факторов, препятствующих развитию транзитного потенциала страны. Также дается краткий статистический обзор динамики изменений объема грузовых и пассажирских перевозок за 2017-2021 гг., состоянию железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава, а также приводится оценка прогнозов перевозочной деятельности. Так, отмечено, что согласно докладу Всемирного экономического форума о глобальной конкурентоспособности Кыргызстан отнесен к категории стран с низким качеством железнодорожной инфраструктуры с индексом 77 (при благоприятном уровне – не более 30). Среди проблем отмечена изношенность вагонного и локомотивного парка, морально устаревшая аналоговая система связи и применение механических (ручных) систем центральной блокировки на железной дороге. Что касается оценки прогнозов перевозочной деятельности и перспективных направлений, то отмечена необходимость соединения севера и юга республики железной дорогой, что позволит не только создать единую внутреннюю железнодорожную сеть, но и направить экспортную и импортную части транзита через север республики по направлению в/из Республику Казахстан и Российскую Федерацию. Отмечена важность строительства железной дороги Китай - Кыргызстан – Узбекистан, проект которой является одним из ключевых проектов в области строительства железных дорог в Кыргызстане и включен в Национальную стратегию развития Кыргызской Республики на 2018-2040 годы. Также указано, что прорабатывается вопрос запуска пилотного поезда и организации перевозок по маршрутам Бендер-Аббас (Иран) - Ош, Бендер-Аббас (Иран) - Бишкек.

В части II – **Достижения и проблемы** – прогнозируется увеличение грузооборота в 2022-2026 гг. ежегодно в среднем на 1% за счет:

- наращивания интеграционных процессов во всех сферах экономики Кыргызской Республики со странами партнерами в рамках ЕАЭС, ШОС и других региональных и международных интеграционных объединений;
- проработки вопроса привлечения дополнительных грузов на Кыргызскую железную дорогу за счет строительства и введения новых магистралей;

- расширения преимуществ реализации инициатив организации мультимодальных перевозок по международным маршрутам.

Среди **проблем** отрасли отмечены следующие:

- износ подвижного состава: тепловозы - 88%, грузовые вагоны - 60%, пассажирские вагоны - 63%, путевая инфраструктура - 35%;
- значительные затраты, не зависящие от объемов перевозок, связанные с содержанием инфраструктуры, подвижного состава и экономическая уязвимость отрасли, связанная с падением перевозки грузов и уровня доходов;
- ограниченность структуры перевозки грузов в связи с отсутствием транзитного сообщения и разрозненностью железных дорог;
- значительная капиталоемкость реализации проектов развития железной дороги (модернизация, строительство) и нехватка финансовых средств;
- недостаточная степень цифровизации и автоматизации транспортных процессов на Кыргызской железной дороге.

Часть III определяет **цели и приоритеты** Основных направлений. Цель документа сформулирована следующим образом - формирование условий для обеспечения экономического роста и социального благосостояния в Кыргызской Республике посредством эффективного и полного обеспечения потребностей экономики, хозяйствующих субъектов и населения в безопасных железнодорожных перевозках.

Приоритетами же являются следующее:

- повышение качества жизни населения и конкурентоспособности экономики Кыргызстана;
- создание внутренней сети железнодорожных перевозок и развитие транзитного потенциала республики;
- обновление и модернизация инфраструктуры железной дороги;
- усиление кадрового и научного потенциала Кыргызской железной дороги.

Часть IV определяет следующие шесть **задач Основных направлений**:

1. Формирование внутренней сети железных дорог и усиление транзитного потенциала Кыргызской Республики.
2. Модернизация инфраструктуры путевого хозяйства, пополнение парка подвижного состава, формирование эффективной системы электроснабжения, сигнализации и связи железнодорожного транспорта.
3. Совершенствование процессов организации и контроля транспортной безопасности на железнодорожном транспорте Кыргызской Республики.
4. Внедрение информационных технологий для повышения эффективности и качества работы железной дороги.
5. Повышение кадрового и научного потенциала работников железнодорожного транспорта.
6. Реализация инвестиционных проектов железнодорожного сектора в рамках государственно-частного партнерства, направленных на развитие железнодорожного транспорта Кыргызской Республики.

В целях выполнения определённых в части IV задач, часть V Основных направлений, состоящая из соответствующих шести пунктов, формулирует **меры реализации поставленных задач.**

Так, в целях реализации задачи **усиления транзитного потенциала** Кыргызской Республики предполагается начать реализовывать проект строительства железной дороги Балыкчы - Кочкор - Кара-Кече (186 км), а также определены этапы реализации проекта строительства железной дороги Китай - Кыргызстан – Узбекистан.<sup>5</sup>

Решение задачи **реконструкции и обновления основных фондов железнодорожного транспорта** в рамках Основных направлений предусматривает реализацию следующих мер:

- модернизация инфраструктуры путевого хозяйства с переходом на железобетонное подрельсовое покрытие;
- пополнение парка подвижного состава (тепловозы, вагоны);
- формирование эффективной системы электроснабжения, сигнализации и связи железнодорожного транспорта.

В частности, до 2026 года планируется ремонт 6 и приобретение еще 6 новых тепловозов, ремонт 292 грузовых и 58 пассажирских вагонов, а также приобретение новых 150 грузовых и 34 пассажирских вагонов.

В целях выполнения задачи **обеспечения и повышения безопасности транспортных процессов** среди прочего предусматривается реализация работ, направленных на развитие системы технического регулирования на железнодорожном транспорте, внедрение системной работы по сокращению рисков, связанных с человеческим фактором и др.

Задача **внедрения информационных технологий** будет решаться путем модернизации существующих автоматизированных систем управления данными; расширения возможностей автоматизированной системы, реализующей использование электронных транспортных накладных, современных технологий обслуживания клиентов по грузовым перевозкам и формирование электронной финансовой, статистической отчетности и др. в частности декларирован переход на юридически значимый электронный документооборот между перевозчиками и другими участниками перевозочного процесса, т.е. переход к обмену документами при оформлении перевозок грузов на основе безбумажных технологий, а также осуществление обмена электронными транспортными документами с соседними железнодорожными администрациями с применением взаимно признаваемой электронной подписи.

В целях повышения качества работы железной дороги и обеспечение доступности железнодорожных транспортных услуг в рамках Основных направлений будут реализованы следующие меры:

- развитие мультимодального маршрута «Страны АТР - Китай - Кыргызстан - Узбекистан - Туркменистан - Азербайджан - Грузия - Турция – Европа»;
- формирование льготных тарифных условий для транзитных перевозок всех видов грузов по территории Республики Узбекистан в/из южных регионов Кыргызской Республики железнодорожным транспортом;

---

<sup>5</sup> Строительство было запущено 27 декабря 2024 года

- развитие международных контейнерных железнодорожных коридоров по направлению в/из Исламскую Республику Иран;

Также, будут реализованы конкретные меры, направленные на реализацию Меморандума о взаимопонимании и сотрудничестве между железными дорогами Исламской Республики Иран и Кыргызской Республики в целях развития контейнерных железнодорожных перевозок и привлечения дополнительных объемов грузов на Кыргызскую железную дорогу.

В рамках реализации Основных направлений **в вопросах подготовки кадров** будут реализованы следующие меры:

- целевая подготовка кадров рабочих и инженерных специальностей широкого, а также узкого профиля для обеспечения железнодорожного транспорта на всех уровнях;
- формирование системы мотивирования и заинтересованности работников в повышении профессионализма и роста квалификации как результат карьерного роста;
- привлечение научных учреждений для проведения изучения проблем развития железнодорожного транспорта;
- расширение практики стажировки сотрудников научно-образовательных учреждений и послеузовского обучения работников железной дороги и др.

Одним из основных заявленных проектов в части реализации задачи **осуществления инвестиционных проектов железнодорожного сектора в рамках государственно-частного партнерства** является проект электрификации железнодорожного участка Турксиб - Балыкчы. Данный участок является главной транспортной артерией, связывающей Кыргызстан с Казахстаном и другими странами. Реализация данного проекта придаст толчок для увеличения пропускной способности железной дороги, сокращению топливной зависимости и загрязнения окружающей среды.

Часть VI среди прочих устанавливает следующие **ожидаемые результаты реализации** Основных направлений:

- проведение работ по обновлению инфраструктуры железнодорожной отрасли (модернизировано 151,4 км пути);
- приобретение 34 пассажирских и 150 грузовых вагонов;
- приобретение 6 единиц тепловозов;
- подготовка предварительное технико-экономическое обоснование по электрификации участка железной дороги Турксиб - Балыкчы;
- увеличение скорости движения поездов и доставки грузов
- решение вопроса государственного субсидирования убыточных пассажирских перевозок, согласно Закону Кыргызской Республики «О транспорте»;
- начало строительства национальных стратегических проектов, в том числе строительство железнодорожных магистралей Балыкчы - Кочкор (63 км) и др.

Часть VII в качестве **источников финансирования** реализации Основных направлений на 2022-2026 годы определяет собственные средства государственного предприятия «НК «Кыргыз темир жолу», средства, привлекаемые на грантовой и кредитной основе в рамках сотрудничества с международными финансовыми институтами, а также частные инвестиции.

Часть VII перечисляет следующие **негативные факторы**, которые могут оказать влияние на эффективную реализацию Основных направлений:

- макроэкономические риски, связанные с возможностью снижения темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности;
- недостаточность финансовых ресурсов на модернизацию и обновление фондов железнодорожного транспорта;
- дальнейший износ и устаревание инфраструктуры и подвижного состава железнодорожного транспорта;
- нехватка квалифицированных железнодорожных кадров.

Также следует упомянуть такой документ, как «Основные направления развития дорожной отрасли на 2023–2030 годы», принятый Постановлением Кабинета Министров Кыргызской Республики № 71 от 10 февраля 2023 года.<sup>6</sup> Указанный документ, как следует из его названия, в целом посвящен анализу и мерам по развитию дорожного хозяйства Кыргызской Республики и в меньшей степени уделяет внимание вопросам развития непосредственно транспорта, однако некоторые его положения представляют интерес и для целей настоящего обзора. Так, целью данных Основных направлений кроме достижения устойчивого функционирования дорожной отрасли декларировано также обеспечение доступа населения к рынкам товаров, труда и социальных услуг, а в качестве приоритетов среди прочего заявлены транспортно-логистическая интеграция и решение проблемы транспортной изолированности страны, внедрение информационных интеллектуальных транспортных систем, а также развитие и обеспечение сохранности транспортной инфраструктуры для обеспечения комфортного, безопасного и непрерывного передвижения пассажиров и грузов.

По каждому из указанных приоритетов сформулированы задачи и меры по их выполнению. Так, к приоритету «Транспортно-логистическая интеграция и решение проблемы транспортной изолированности страны» задачей сформулировано **повышение привлекательности транспортной инфраструктуры**. Мерами реализации данной задачи указаны развитие международных автомобильных дорог и связанная с ней мера по подготовке проектов государственно-частного партнерства (ГЧП). Индикатором выполнения первой меры, согласно документу, станет доведение 65% международных автотранспортных коридоров, находящихся в хорошем и отличном состояниях в 2014 году до 100% к 2030 году. Что касается реализации второй меры, то до 2030 года планируется осуществление 8 ГЧП проектов, в том числе довольно масштабных, таких как строительство альтернативной дороги Бишкек – Кара-Балта (южная объездная) протяженностью 110 км и стоимостью 395 млн долларов США.

Задача по **восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог общего пользования** включает в себя, помимо прочего, меру по обеспечению их сохранности. Для решения данной проблемы предусматривается автоматизация процессов взвешивания и взимания платы за взвешивание транспортных средств, а также внедрение автоматического штрафования за превышение установленных допустимых норм весогабаритных параметров транспортных средств. К 2025 году количество автоматизированных пунктов весогабаритного контроля будет доведено до 42 единиц. Данную инициативу планируется реализовать как проект ГЧП. Также, интерес представляет инициатива внедрения контракта, ориентированного на результат (КОР) при оформлении

---

<sup>6</sup> [Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетинин 2023-жылдын 1](#)

подряда на управление содержанием дорог, подразумевающего, что оплата подрядчику осуществляется не за затраты на производство работ или физические работы, а за достижение определенных уровней содержания, то есть за содержание дороги на заранее определенных уровнях. При этом, управляя дорожной сетью от имени государства, Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики будет заключать ежегодные соглашения о качестве услуг, в которых будут определены задачи дорожной сети по отношению к пользователям дорог и общий бюджет, выделяемый на содержание.

Также, при реализации такой задачи как **применение усовершенствованных стандартов проектирования и эксплуатации автомобильных дорог** будут предприняты меры по внедрению и развитию технических средств контроля при подсчете интенсивности движения автотранспортных средств на международных автотранспортных коридорах и некоторых участках автомобильных дорог государственного значения.

Среди **ожидаемых результатов** имплементации Основных направлений развития дорожной отрасли на 2023–2030 годы указаны интеграция национальной транспортной сети в международную транспортную сеть и, как следствие, выход национальных товаров и услуг на международные рынки, а также улучшение эксплуатационных показателей транспортной сети республики.

Основные проекты, предусмотренные Основными направлениями приведены на рисунке 4.

Рисунок 4. Проекты Кыргызской Республики



## Молдова

Рассматриваемый документ - проект Стратегии мобильности Республики Молдова на период до 2030 года (Стратегия).

В Стратегии приняты и внедрены ключевые направления для сектора, отраженные в Национальной стратегии развития «Европейская Молдова - 2030». Одной из главных особенностей Стратегии является то, что Республика Молдова с помощью данной Стратегии намерена завершить внедрение Европейского законодательства в транспортной сфере и подготовить страну к беспрепятственной интеграции своих транспортных сетей в сети Европейского союза.

Стратегия состоит из следующих разделов:

1. Введение
2. Анализ текущей ситуации
3. Видение
4. Цели и приоритетные направления
5. Показатели
6. Риски реализации
7. Органы ответственные за реализацию
8. Мониторинг и оценка

Во **Введении** определены основные вызовы, с которыми сталкивается Молдова и которые требуют срочных и решительных действий. Указаны целевые группы, которые получают выгоду от улучшения состояния транспорта в стране, также указана согласованность с другими стратегическими программными документами и перечислены стороны, участвующие в ее разработке.

### Основные вызовы, вытекающие из текущей ситуации

- Вызов, связанный со связностью страны (недостаток инфраструктурных мощностей, соединение с соседними странами);
- Вызов, связанный с транспортной инфраструктурой;
- Вызов, связанный с человеческими ресурсами;
- Вызов, связанный с окружающей средой (автомобильный транспорт, наиболее загрязняющий окружающую среду вид транспорта, доминирует на рынке и развивается быстрее, чем экологически чистые виды транспорта, что является основной причиной транспортных выбросов, возраст автопарка также способствует этой тенденции);
- Вызов, связанный с цифровизацией;
- Вызов, связанный с логистикой (в стране практически отсутствуют интермодальные перевозки и малое количество функционирующих логистических центров);
- Вызов, связанный с сетью общественного транспорта;
- Вызов, связанный с безопасностью дорожного движения;
- Вызов, связанный с транспозицией законодательства ЕС в транспортное законодательство.

**Анализ текущей ситуации** разделен на пять частей и содержит общий обзор (статистические данные, институты, законодательство и потенциал сектора, ситуация с инфраструктурой и

обслуживанием, ситуация с операциями и услугами, социальное и экологическое воздействие и вопросы безопасности) для каждого вида транспорта и для городского транспорта.

Согласно **видению** новой **Стратегии** мобильности, мобильность в Молдове должна соответствовать следующему набору критериев:

- Бесперебойная связность с соседними странами и европейской транспортной системой
- Обновленная и устойчивая транспортная инфраструктура для всех видов транспорта
- Устойчивая и инклюзивная мобильность
- Безопасная мобильность
- Экологически чистая мобильность
- Цифровизация транспортной системы
- Развитие грузовых автомобильных перевозок

В этом разделе также указана миссия Министерства инфраструктуры и регионального развития (МИРР) и необходимые возможности для достижения целей согласно видению.

### **Общие цели, конкретные цели и приоритетные направления**

Стратегия состоит из **7 общих целей**, каждая из которых подразделена на несколько приоритетных направлений. Общие цели представлены ниже:

**ОБЩАЯ ЦЕЛЬ 1.** Более эффективное управление дорожными активами, восстановление и модернизация дорожной сети, а также поддержка безопасного и устойчивого автомобильного транспорта;

**ОБЩАЯ ЦЕЛЬ 2.** Повышение уровня обслуживания междугороднего пассажирского общественного транспорта и переход к устойчивой городской мобильности;

**ОБЩАЯ ЦЕЛЬ 3.** Эффективные, устойчивые и экологически чистые автомобильные перевозки грузов;

**ОБЩАЯ ЦЕЛЬ 4.** Модернизированные и эффективные железнодорожные услуги, полностью интегрированные в единое европейское железнодорожное пространство;

**ОБЩАЯ ЦЕЛЬ 5.** Поддержка условий для развития внутреннего водного транспорта;

**ОБЩАЯ ЦЕЛЬ 6.** Развитие морского транспорта, с эффективной и оперативной морской и портовой системой, а также устойчивым экономическим ростом сектора;

**ОБЩАЯ ЦЕЛЬ 7.** Безопасный, доступный и устойчивый воздушный транспорт.

**ОБЩАЯ ЦЕЛЬ 1. Более эффективное управление дорожными активами, восстановление и модернизация дорожной сети, а также поддержка безопасного и устойчивого автомобильного транспорта** направлена на улучшение дорожной сети и дорожных услуг в Республике Молдова на основе усиленного управления и законодательства в секторе, постоянных инвестиций в инфраструктуру и современное оборудование, а также самых высоких стандартов безопасности дорожного движения.

Общая цель состоит из 12 приоритетных направлений:

- Приоритетное направление 1. Повышение функционального и институционального потенциала подразделений, ответственных за разработку и продвижение государственной политики в области дорожной инфраструктуры (укрепление

институционального потенциала министерства путем предоставления необходимых человеческих и информационных ресурсов и т.д.).

- Приоритетное направление 2. Обеспечение устойчивой договорной и финансовой базы для управления дорожными активами (изменение правил в области закупок работ в сфере транспортной инфраструктуры и т.д.).
- Приоритетное направление 3. Продолжение проектов по восстановлению дорожной инфраструктуры с целью достижения показателя качества дорог на 4,5 до 2025 года и 5,5 к 2030 году, как того требует Национальная стратегия развития, и улучшения качества состояния национальной дорожной сети на 75% хороших и очень хороших условий и на 50% местных дорог к 2030 году. Для достижения этой цели запланированы следующие инфраструктурные проекты:
  1. Реконструкция 1154 км скоростных автомагистралей, дорог республиканского и регионального значения из сухого камня и 47 км грунтовых дорог регионального значения в бетонное или асфальтовое покрытие;
  2. Восстановление:
    - 326 км скоростных дорог (сеть TEN);
    - 751 км дорог республиканского значения;
    - 25 км дорог регионального значения;
    - 100 км местных дорог.
  3. 24 (двадцать четыре) участка повышенной опасности.
  4. Мосты:
    - Восстановление 14 мостов в критическом состоянии к 2026 году, а остальные 50 - к 2030 году, помимо мостов, восстановленных в рамках проектов по реконструкции дорог;
    - Ремонт 150 мостов;
    - Строительство 6 трансграничных мостов.
- Приоритетное направление 4. Разработка и внедрение механизма управления дорожными активами и стандартов проектных циклов в рамках стратегических планов управления активами (СПУА) (утверждение стандартов, связанных с проектным циклом, применение многолетнего стратегического планирования и т.д.).
- Приоритетное направление 5. Разработка и внедрение системы одобрения типов транспортных средств и продвижение чистых и энергоэффективных автомобильных транспортных средств (Европейский зеленый пакт) (утверждение экологических стандартов и стандартов безопасности для импорта и выпуска в обращение дорожных транспортных средств, разработка и внедрение программ, стимулирующих обновление автопарка, в частности общественного пассажирского транспорта, и т.д.).
- Приоритетное направление 6. Внедрение принципов адаптации к изменению климата, снижения уровня шумового загрязнения и реализации принципов циркулярной экономики в дорожном строительстве.
- Приоритетное направление 7. Доступ к интеллектуальным транспортным системам (далее - ИТС) и ускорение цифровизации дорожно-транспортной системы (система взвешивания транспортных средств в движении, система прогнозирования погоды на дорогах, система сбора/контроля данных о дорожном движении и т.д.).
- Приоритетное направление 8. Совершенствование управления дорожной сетью в соответствии с лучшими европейскими практиками.
- Приоритетное направление 9. Разработка и внедрение системы управления безопасностью дорожной инфраструктуры и интеграция в проектные циклы.

- Приоритетное направление 10. Разработка обновленных стандартов проектирования дорог и процедур планирования и проектирования в соответствии с принципами безопасной системы.
- Приоритетное направление 11. Интеграция комплексного подхода к безопасности дорожного движения, ориентированного на трансформационные изменения в направлении общей ответственности за безопасную систему.
- Приоритетное направление 12. Повышение безопасности уязвимых участников дорожного движения, таких как пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты (создание безопасных маршрутов в школы с соответствующим улучшением инфраструктуры, создание дорог и выделенных полос для велосипедистов и пешеходов в линейных населенных пунктах и в городских районах и т. д.).

ОБЩАЯ ЦЕЛЬ 2. Повышение уровня обслуживания междугороднего пассажирского общественного транспорта и переход к устойчивой городской мобильности направлена на улучшение организации и повышение эффективности междугороднего и городского транспорта и предусматривает 10 приоритетных направлений:

- Приоритетное направление 1. Создание системы накопления данных и информации об автомобильных перевозках грузов и людей.
- Приоритетное направление 2. Разработка схемы межрайонной и районной мобильности, которая может обеспечить оптимизацию транспортных потоков и приоритетность инвестиций.
- Приоритетное направление 3. Продвижение межобщинного сотрудничества (включая участие на государственном уровне) для планирования и управления скоординированной системой услуг общественного транспорта (назначение органов, ответственных за управление процессом подготовки и принятия мультиинституциональных соглашений, на первом этапе для пилотных транспортных сетей, определение приоритетных участков автомобильных и железных дорог, которые необходимо содержать и реконструировать для поддержки таких услуг и обеспечения безопасных операций и т.д.).
- Приоритетное направление 4. Возобновление или развитие внутренних пассажирских железнодорожных перевозок.
- Приоритетное направление 5. Содействие принятию планов устойчивой городской мобильности (ПУГМ) в крупных городах.
- Приоритетное направление 6. Обновление городских уличных сетей и интеграция аспекта активной мобильности во все новые инфраструктурные проекты и вдоль основных городских транспортных осей.
- Приоритетное направление 7. Повышение уровня электрификации парка пассажирского транспорта.
- Приоритетное направление 8. Повышение уровня оцифровки услуг общественного транспорта с помощью цифровых мультимодальных решений, рекомендованных Новой рамочной программой ЕС по городской мобильности.
- Приоритетное направление 9. Улучшение мониторинга качества услуг, предоставляемых пассажирам.
- Приоритетное направление 10. Улучшение организации транспортных потоков при пересечении городов (объездные дороги, сети парковок, схемы доставки).

ОБЩАЯ ЦЕЛЬ 3. Эффективные, устойчивые и экологически чистые автомобильные перевозки грузов предусматривает следующие приоритетные направления:

- Приоритетное направление 1: Уменьшение скоплений на пограничных пунктах пропуска (внедрение электронной очереди, содействие созданию парковочно-ожидающих платформ, повышение пропускной способности пунктов пограничного контроля, синхронизация с соседними странами, создание выделенных приоритетных полос, совершенствование внутренних таможенных терминалов и т.д.);
- Приоритетное направление 2: Повышение краткосрочной устойчивости (стимулирование приобретения новых транспортных средств, поддержка программ обучения и стажировок для персонала автотранспортных предприятий, содействие диалогу на региональных платформах по оцифровке разрешительных документов и т.д.);
- Приоритетное направление 3: Облегчение доступа на международный рынок (либерализация транспортных соглашений, расширение количества разрешений на перевозки там, где либерализация невозможна, и развитие мультимодальных логистических центров).

ОБЩАЯ ЦЕЛЬ 4. Модернизированные и эффективные железнодорожные услуги, полностью интегрированные в единое европейское железнодорожное пространство, намерена включить железнодорожный сектор Молдовы в единое европейское железнодорожное пространство и развивать железнодорожные услуги, функционирующие на основе обновленной и устойчивой инфраструктуры. Общая цель состоит из 15 приоритетных направлений:

- Приоритетное направление 1. Продолжение процесса реформирования железнодорожного сектора и подготовка сектора к открытию для международных и национальных железнодорожных предприятий.
- Приоритетное направление 2. Установление эффективных партнерских отношений с европейскими железнодорожными ведомствами и другими соответствующими структурами с целью оптимизации трансграничных перевозок.
- Приоритетное направление 3. Разработка и продвижение инициатив (включая потенциальные нормативные акты) и поддержка инициатив в области цифровизации для стимулирования модального перехода от автомобильных к железнодорожным перевозкам.
- Приоритетное направление 4. Поддержка разработки и обеспечение финансирования интермодальных транспортных решений, включая мультимодальные/интермодальные терминалы, объединяющие железнодорожный транспорт с другими видами транспорта, такими как морской и автомобильный, для оптимизации эффективности сокращения выбросов.
- Приоритетное направление 5. Изменение законодательной базы для содействия частным инвестициям в железнодорожный сектор, с особым акцентом на инфраструктуру.
- Приоритетное направление 6. Продвижение методов перевозок, способствующих сокращению выбросов парниковых газов.
- Приоритетное направление 7. Внедрение компенсационных контрактов на услуги железнодорожного пассажирского транспорта, включая конкретные показатели для мониторинга и оценки качества этих услуг.
- Приоритетное направление 8. Расширение предложения услуг регионального и пригородного железнодорожного сообщения, чтобы связать больше населенных пунктов и поддержать устойчивую мобильность.
- Приоритетное направление 9. Поддержка улучшения железнодорожных услуг в таких аспектах, как подвижной состав, инфраструктура вокзалов, частота движения поездов, продолжительность поездок и методы информирования пассажиров.

- Приоритетное направление 10. Стимулирование производства и импорта подвижного состава в Республику Молдова.
- Приоритетное направление 11. Поддержка финансирования участков железных дорог, соединяющихся с основными пассажирскими транспортными хабами (автовокзалы, порты и аэропорты).
- Приоритетное направление 12. Поддержка финансирования реконструкции основных железнодорожных коридоров в соответствии с национальным портфелем проектов.
- Приоритетное направление 13. Внедрение долгосрочных рамок финансирования для поддержания и бюджетного баланса в управлении инфраструктурой.
- Приоритетное направление 14. Поддержка финансирования модернизации систем железнодорожной сигнализации, систем безопасности и системы управления движением, включая внедрение цифровых технологий.
- Приоритетное направление 15. Поддержка улучшения взаимосвязи молдавской сети с железнодорожной сетью ЕС и возможного расширения сети железных дорог колеи ЕС в Молдове.

ОБЩАЯ ЦЕЛЬ 5. Поддержка условий для развития внутреннего водного транспорта направлена на продвижение и восстановление внутреннего водного транспорта в Республике Молдова, на основе соответствующей экономической модели, и в рамках европейских и международных стандартов и состоит из 9 приоритетных направлений:

- Приоритетное направление 1. Оживление внутреннего судоходства путем содействия строительству, восстановлению и модернизации существующей речной инфраструктуры в соответствии с международными принципами судоходства.
- Приоритетное направление 2. Разработка Генерального плана развития транспорта на внутренних водных путях в Республике Молдова.
- Приоритетное направление 3. Гармонизация национальной законодательной базы в области судоходства на внутренних водных путях со стандартами и правилами ЕС и CESNI (Европейский комитет по разработке стандартов в области внутреннего судоходства).
- Приоритетное направление 4. Совершенствование программ образования и профессиональной подготовки с целью гармонизации стандартов профессиональной подготовки и сертификации экипажей.
- Приоритетное направление 5. Усиление операционного и инфраструктурного мощностей внутренних портов: восстановление существующих портовых мощностей, проектирование и строительство новых внутренних портов, оснащенных современным оборудованием и обладающих расширенной пропускной способностью.
- Приоритетное направление 6. Повышение надежности водного транспорта за счет интеграции интеллектуальных транспортных систем и создания системы обмена информацией, направленной на централизацию сведений об инфраструктуре, флоте, работе портов и их пропускной способности.
- Приоритетное направление 7. Стимулирование модального трансфера путем принятия мер поддержки на основе государственной помощи, обеспечения благоприятных финансовых условий для модернизации флота внутренних водных путей и содействия благоприятному инвестиционному климату.
- Приоритетное направление 8. Информирование грузоотправителей о потенциале внутреннего водного транспорта и возможностях перевода грузов на водные пути.
- Приоритетное направление 9. Повышение осведомленности всех вовлеченных сторон (включая государственные учреждения, градостроителей и организации, занимающиеся экономическим развитием) о преимуществах этого вида транспорта

(экологичность, безопасность и конкурентоспособность), а также о его существенном вкладе в достижение будущих политических целей «Зеленого курса» и мобильности.

ОБЩАЯ ЦЕЛЬ 6 Развитие морского транспорта, с эффективной и оперативной морской и портовой системой, а также устойчивым экономическим ростом сектора направлена на укрепление морского транспорта в Республике Молдова на основе обновленного и комплексного регулирования сектора, обеспечения современной институциональной организации и политических рамок для развития морского транспорта и портовой деятельности и развития рынков труда в морском секторе и состоит из 6 приоритетных направлений:

- Приоритетное направление 1. Ратификация и утверждение конвенций ИМО и правил ЕС по безопасности мореплавания, охране, защите окружающей среды и управлению прибрежными зонами.
- Приоритетное направление 2. Улучшение характеристик национального флага для обеспечения вывода Республики Молдова из черного списка Парижского меморандума о взаимопонимании.
- Приоритетное направление 3. Улучшение институционального и человеческого потенциала морской администрации.
- Приоритетное направление 4. Укрепление портовых институциональных структур, приведение их в соответствие с передовыми портовыми системами.
- Приоритетное направление 5. Разработка политики поддержки морских рынков труда, включая увеличение числа моряков и других смежных профессий в морском секторе.
- Приоритетное направление 6. Разработка плана систематического обучения моряков и других специалистов, необходимых для отрасли.

ОБЩАЯ ЦЕЛЬ 7. Безопасный, доступный и устойчивый воздушный транспорт направлена на поддержку развития устойчивого воздушного транспорта в Республике Молдова на основе обновленного видения его развития, укрепления управленческого потенциала сектора, а также усиления и диверсификации услуг аэропортов и включает в себя 8 приоритетных направлений:

- Приоритетное направление 1. Планирование и понимание будущих потребностей в путешествиях и защита прав потребителей.
- Приоритетное направление 2. Оптимизация доступа к аэропортам с помощью общественного транспорта.
- Приоритетное направление 3. Реализация политики охраны окружающей среды.
- Приоритетное направление 4. Финансирование «зеленой» инфраструктуры системы воздушного транспорта.
- Приоритетное направление 5. Обеспечение автономии и развитие потенциала Управления гражданской авиации.
- Приоритетное направление 6. Поддержка увеличения пропускной способности системы управления воздушным движением (АТМ), чтобы справиться с ожидаемым ростом воздушного движения.
- Приоритетное направление 7. Поддержка операционных возможностей аэропортов в Молдове.
- Приоритетное направление 8. Разработка долгосрочной концепции развития услуг воздушного транспорта, бизнес-моделей аэропортов и организации воздушного транспорта в Молдове.

Основные проекты приведены на рисунке 5.

Рисунок 5. Проекты Республики Молдова



В разделе **Показатели** представлены стратегические показатели и показатели результатов для каждого конкретного объекта и приоритетного направления соответственно. Так, для конкретной задачи 1 общей цели 1 стратегическим показателем воздействия является повышение качества дорожной инфраструктуры, согласно отчету о конкурентоспособности стран IMD (IMD World Competitiveness report), а для конкретной задачи 2 показателем воздействия является снижение смертности и травматизма в дорожно-транспортных происшествиях на 50% к 2030 году. В то время как показатель результата для приоритетного направления «Улучшение административного потенциала для управления дорожно-транспортной политикой» сформулирован как увеличение числа сотрудников директоров МИРР.

Кроме того, для реализации Стратегии определены **риски реализации** и меры по их снижению. Риски разделены на три категории - организационные риски, технические и операционные риски и внешние риски. Примером организационного риска является нехватка квалифицированных структур для выполнения всех требований. Для снижения этого риска предлагается определить соответствующую институциональную структуру для реализации Стратегии и адаптировать ее к потребностям. Среди технических и операционных рисков можно отметить регулятивные вопросы, связанные с транспозицией законодательства ЕС. Межведомственное сотрудничество, направленное на поддержку всесторонней модернизации национальной законодательной базы, сближение с нормами ЕС и постепенное согласование, является мерой, которая может смягчить этот риск. Нежелание инвесторов

быть вовлечёнными - один из возможных внешних рисков, который может быть снижен путем поощрения партнерства между международными поставщиками и местными компаниями и поддержки местного производства оборудования.

В Стратегии также определены **органы ответственные за реализацию**. Министерство инфраструктуры и регионального развития – орган ответственный за реализацию и мониторинг Стратегии мобильности. Министерство подготовит План действий по ее реализации, Национальную транспортную модель, а также будет координировать все инициативы государственной политики и все инвестиционные программы в рамках своей юридической сферы ответственности. МИРР будет поддерживаться государственными организациями, находящимися в его подчинении (Государственная администрация дорог, Агентство гражданской авиации и т.д.). Кроме того, будет поддерживаться постоянный диалог и межведомственная координация с министерствами и государственными администрациями, чье вмешательство и поддержка, как ожидается, окажут большее влияние на достижение стратегических целей.

Раздел **Мониторинг и оценка** устанавливает соответствующие механизмы. В соответствии со Стратегией система мониторинга должна быть организована на двух уровнях - сбор качественных и количественных данных и представление МИРР новых показателей в специальной интранет-системе. Оценка проводится в процессе реализации Стратегии (среднесрочная оценка) и по окончании периода реализации (итоговая оценка). Оценки должны проводиться внешними независимыми экспертами.

## Румыния

Инвестиционная программа по развитию транспортной инфраструктуры Румынии на 2021–2030 годы представляет собой обновление Генерального плана развития транспорта Румынии, утвержденного в сентябре 2016 года. При этом важные аспекты плана не изменяются, однако с учётом опыта Министерства транспорта и бенефициаров, программа направлена на эффективную реализацию проектов с целью сокращения отставания в развитии по сравнению с другими государствами-членами ЕС, а также активного участия в модернизации европейской транспортной связности и внедрения новых устойчивых технологий. Таким образом, решением на стадии охвата за № 9/20.12.2021 Министерство окружающей среды, вод и лесного хозяйства приняло решение о том, что Инвестиционная программа не подлежит экологической оценке и направляется к процедуре утверждения без экологического разрешения, учитывая, что проекты уже включены в Генеральный план (MPGT), а также с условием соблюдения экологического законодательства по каждому отдельному проекту.

Учитывая переходный период между двумя многолетними бюджетными периодами 2014–2020 и 2021–2027 годов, утверждение Генерального плана транспорта и Стратегии его реализации в 2016 году, а также необходимость согласования государственных политик, имеющих отношение к достижению национальных целей в области инфраструктуры, настоящий документ выполняет тройную функцию:

- Приоритизация инвестиций как необходимое условие для нового многолетнего финансового периода,

- Обновление стратегии реализации Генерального плана развития транспорта Румынии,
- Справочный рамочный документ для соответствующей государственной политики и всех учреждений, вовлеченных в реализацию целей по развитию национальной транспортной инфраструктуры.

Программа охватывает все потребности Румынии в развитии транспортной инфраструктуры и предусматривает необходимость строительства 6624.1 км дорожной сети (автомагистрали, скоростные дороги, межрегиональные трассы, объездные дороги), из которых 2900.5 км составляют дороги первичной сети и 3723.6 км — вторичной сети. Что касается железнодорожной сети, программа предусматривает строительство 3274.8 км первичной железнодорожной сети и 1228 км вторичной. На основе приоритизации, представленной в стратегических разделах, Инвестиционная программа формирует стратегию обеспечения финансирования на 10-летний период реализации, исходя из согласования основных источников финансирования, доступных для Румынии: Плана восстановления и устойчивости Румынии (далее — NRRP), Транспортной операционной программы (далее — POT), механизма «Соединяя Европу» (далее — CEF 2.0), а также государственного бюджета. Общая потребность в финансировании всех транспортных секторов Румынии на ближайшие 10 лет составляет 72.77 млрд евро. Из этой суммы 34,19 млрд евро — на дорожную инфраструктуру, 20.63 млрд евро — на железнодорожную инфраструктуру, 10.7 млрд евро — на инфраструктуру метрополитена, 4.46 млрд евро — на морскую инфраструктуру, и 2.79 млрд евро — на инфраструктуру аэропортов.

#### Автомобильный сектор

Наиболее важным этапом в процессе разработки Инвестиционной программы на 2021–2030 годы является определение гипотез относительно объёмов доступного финансирования для всех видов транспорта. Точное определение доступных источников финансирования позволит сформировать реалистичную инвестиционную программу, эффективно отвечающую как национальным, так и общеевропейским потребностям в сфере транспортной связности. С другой стороны, хотя степень готовности проектов не рассматривалась как отдельный критерий в многофакторном анализе и, соответственно, не использовалась в процессе определения приоритетов, она остаётся крайне важным элементом стратегии реализации. Это связано с тем, что общая стоимость проектного портфеля значительно превышает доступные бюджетные ресурсы.

Общие цели в области дорожной связности направлены на решение четырёх основных проблем автомобильного транспорта, а именно:

- Длительное время ожидания;
- Высокий среднегодовой показатель суточной интенсивности дорожного движения (ADA);
- Низкий уровень доступности как на национальном, так и на международном уровне;
- Высокий уровень дорожно-транспортных происшествий.

Общие цели в области дорожной связности направлены на удовлетворение потребностей в мобильности населения и деловой среды, обеспечивая перевозку пассажиров и грузов внутри и между регионами Румынии, а также безопасное и эффективное соединение с соседними странами, в соответствии с экологической политикой и политикой в области изменения климата ЕС.

В результате были определены четыре общие цели дорожной связности, которые обеспечивают соединение исторических провинций и регионов развития Румынии с последующим естественным продолжением в сторону дорожных сетей соседних государств (см. рисунок 6.1).

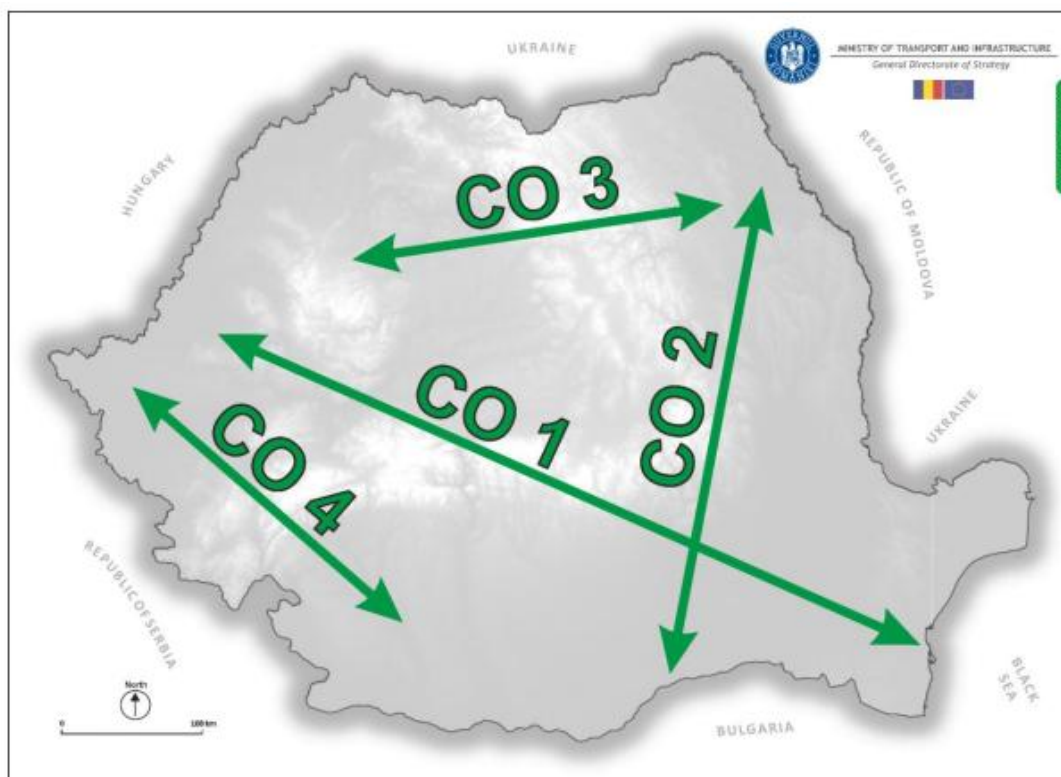


Рисунок 6.1. Карта общих целей дорожной связности

Задача, установленная Мастер планом в области автомобильного транспорта, заключается в том, чтобы «повысить дорожное сообщение между полюсами экономического роста Румынии», в то время как цель определяется следующим образом: улучшение условий передвижения между регионами путем развития национальной дорожной сети и обеспечения технического обслуживания существующей сети. Стратегии и тактики приведены ниже:

Стратегии:

1. Определение необходимых мероприятий для достижения цели;
2. Привлечение инвестиций.

Тактики:

1. Создание специальной структуры для ускорения реализации дорожных проектов;
2. Формирование списка проектов на основе их экономических показателей;
3. Создание стратегии реализации с учетом имеющихся финансовых ресурсов;
4. Разработка технико-экономической документации (SF, PT, DTE).

Документ также содержит перечень проектов, планируемых к реализации в секторе автомобильного транспорта в период 2016-2036 гг. В список включены 19 проектов, среди которых такие масштабные инициативы, как автодорога Турда - Халмеу (граница с Украиной)

через Бистрицу, Бая-Маре и Петеа (итого 320 км), автодорога Констанца - Тулча - Браила (итого 187 км, включая мост через реку Дунай), а также Бухарест - Крайова (итого 195 км).

### Железнодорожный сектор

В контексте европейской политики в области охраны окружающей среды и сохранения природных ресурсов, а также смягчения глобальных сдвигов, вызванных изменением климата, отраженных в «Зеленом курсе» Европейской комиссии, стратегические цели настоящей Инвестиционной программы согласуются с европейскими тенденциями.

Одна из важнейших и сложных задач в области железнодорожного транспорта, предусмотренных Генеральным планом развития транспорта Румынии, заключается в переводе к 2030 году 30% автомобильных перевозок грузов на расстояние более 300 км на другие виды транспорта, такие как железнодорожный или морской транспорт. К 2050 году этот показатель должен превысить 50% за счет эффективных и экологических коридоров грузоперевозок. Для достижения этой цели необходимо развитие надлежащей, экономически эффективной железнодорожной инфраструктуры, которая приведет к устойчивому использованию энергетических ресурсов и снижению негативного воздействия на окружающую среду.

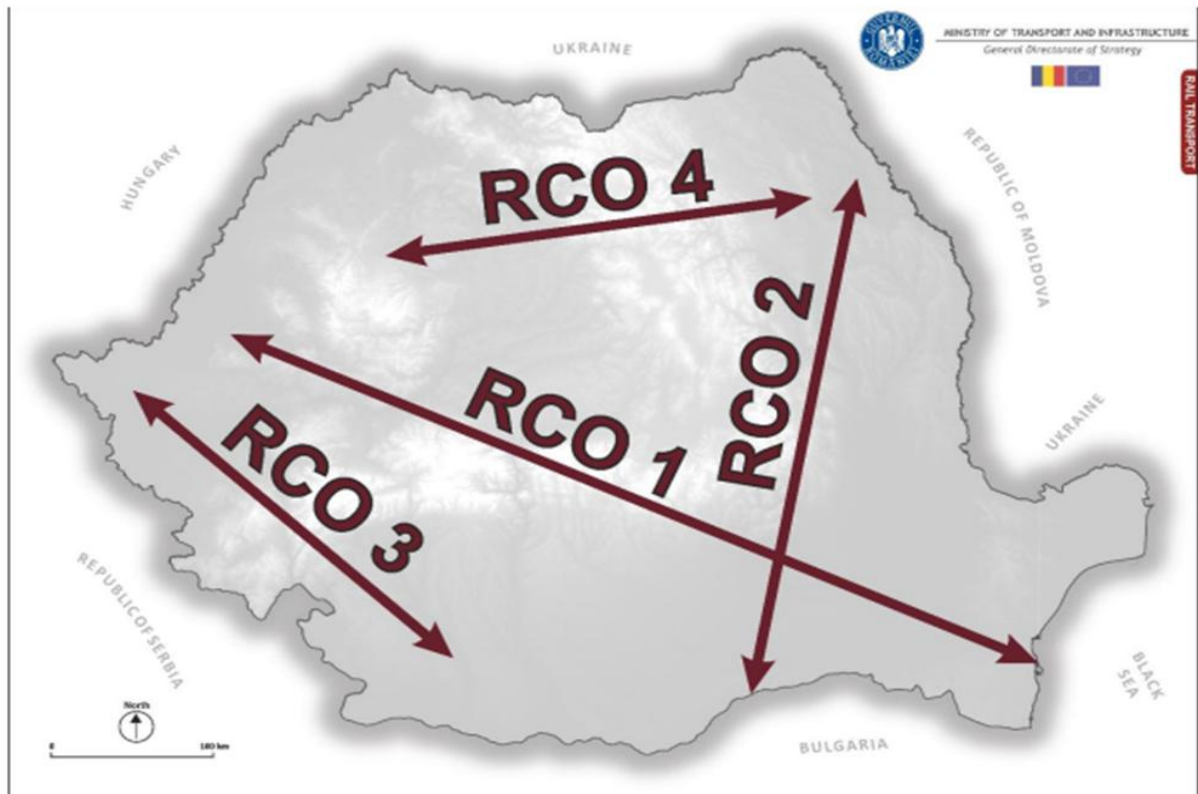
Общие цели в области железнодорожной связности сосредоточены на повышении доступности и конкуренции пассажирских и грузовых железнодорожных услуг, как для регионов Румынии, так и в части соединения с железнодорожными сетями соседних государств (путем использования всех коридоров TEN-T, проходящих по территории страны).

В данном контексте были определены четыре общие цели в области железнодорожной связности, направленные на обеспечение соединения между историческими провинциями, регионами развития Румынии и интеграцию с железнодорожными сетями соседних государств:

- **Общая цель связности 1 (RCO1)** — обеспечивает мобильность людей и грузов с Запада на Восток, между Центральной Европой и Чёрным морем, через центральную и южную часть Румынии. Является трансъевропейской осью, проходящей через Карпаты и регионы страны, имеющей важное значение на уровне региональной интеграции в Европе.
- **Общая цель связности 2 (RCO2)** — обеспечивает соединение северо-восточных и южных регионов Румынии, представляя собой ось между Севером и Югом континента в текущем геополитическом контексте.
- **Общая цель связности 3 (RCO3)** — представляет собой связь между южными и западными регионами страны, проходящую через Мунтению, Олтению и Банат. Обеспечивает удобную европейскую связку между югом и центрально-западной частью континента.
- **Общая цель связности 4 (RCO4)** — важное соединение между Молдовой и Трансильванией, а также транзитная ось между странами, расположенными к востоку от Румынии, и Центральной Европой.

Карта общих целей в области железнодорожной связанности представлена на рисунке 6.2.

Рисунок 6.2:



Задачей здесь является повышение привлекательности железнодорожного транспорта, которое должно быть достигнуто путем реализации следующих целей: улучшение условий проезда путем модернизации и развития услуг национальной железнодорожной сети, создание механизмов регулирования и контроля и мер, гармонизированных с законодательством и практикой ЕС. Стратегии в железнодорожном секторе:

1. Программа реформирования железных дорог;
2. Создание Агентства по реформированию железных дорог;
3. Создание специальной структуры для ускорения реализации железнодорожных проектов.

В то время как тактики заключаются в следующем:

1. Завершение начатых работ и начало модернизации новых железных дорог;
2. Обновление железных дорог Румынии для скорости 160 км/ч;
3. Завершение разработки технико-экономической документации для приобретения 104 поездов.

Мастер план также предусматривает модернизацию и электрификацию железнодорожной сети TEN-T, внедрение железнодорожных услуг, скоростные железные дороги, оперативные меры, приобретение нового подвижного состава, а также модернизацию железных дорог в целях развития экономики и туризма.

Создание механизмов и мер регулирования и контроля, гармонизированных с законодательством и практикой ЕС, будет достигнуто путем реализации пакета мер, основанных на четырех столпах железнодорожной реформы, которые включают:

1. Акцент на эффективную и конкурентоспособную железнодорожную сеть;
2. Конкурентоспособные услуги для пассажиров;

3. Система подотчетности за результаты работы;
4. Программа повышения эффективности.

В Мастер плане также перечислены инфраструктурные проекты, которые будут реализованы в 2016-2035 гг., включая проекты модернизации и электрификации, а также проекты скоростных железных дорог (всего 50 проектов). Среди проектов можно отметить проект Крайова - Карансебеш (итого 226 км), проект электрификации и модернизации участка Питешти - Крайова (итого 142 км) и проект Илва Микэ - Сучава (итого 191 км).

### Морской сектор

Задача, поставленная в Мастер плане для морского транспорта Румынии - увеличение объемов грузоперевозок и пассажиропотока. Для ее достижения предусмотрена следующая цель - развитие портовой инфраструктуры и маршрутов на Черном море, на реке Дунай и на водных путях. Стратегии и тактики, здесь следующие:

Стратегии:

1. Развитие/модернизация инфраструктуры морских и речных портов с целью увеличения пропускной способности;
2. Улучшение условий судоходства на реке Дунай и на водных путях.

Тактики:

1. Развитие инфраструктуры порта Констанца;
2. Развитие инфраструктуры речных портов, входящих в экономическую сеть;
3. Проведение дноуглубительных и других работ для увеличения судоходства на Дунае и водных путях.
4. Приобретение многоцелевых технических судов и специального оборудования для повышения безопасности движения.

Документ также содержит перечень из 37 запланированных проектов в данном секторе, включая модернизацию объектов порта Констанца, а также различные проекты на реке Дунай (берегоукрепительные работы, восстановление системы водосбора, меры по защите и укреплению и др.).

Наиболее важные стратегические цели включают:

- Обеспечение минимальных навигационных глубин на Дунае
- Развитие и модернизация внутренних водных путей
- Развитие и модернизация порта Констанца с целью привлечения новых грузопотоков и повышения его конкурентоспособности
- Создание основной сети румынских речных портов и концентрация инвестиций на их развитии
- Содействие развитию внутреннего водного транспорта.

Стратегическое видение морского транспорта Румынии на следующие 10 лет вытекает из элементов, выявленных в представленном в настоящее время анализе, а также из вышеуказанных целей Генерального плана транспорта (MPGT):

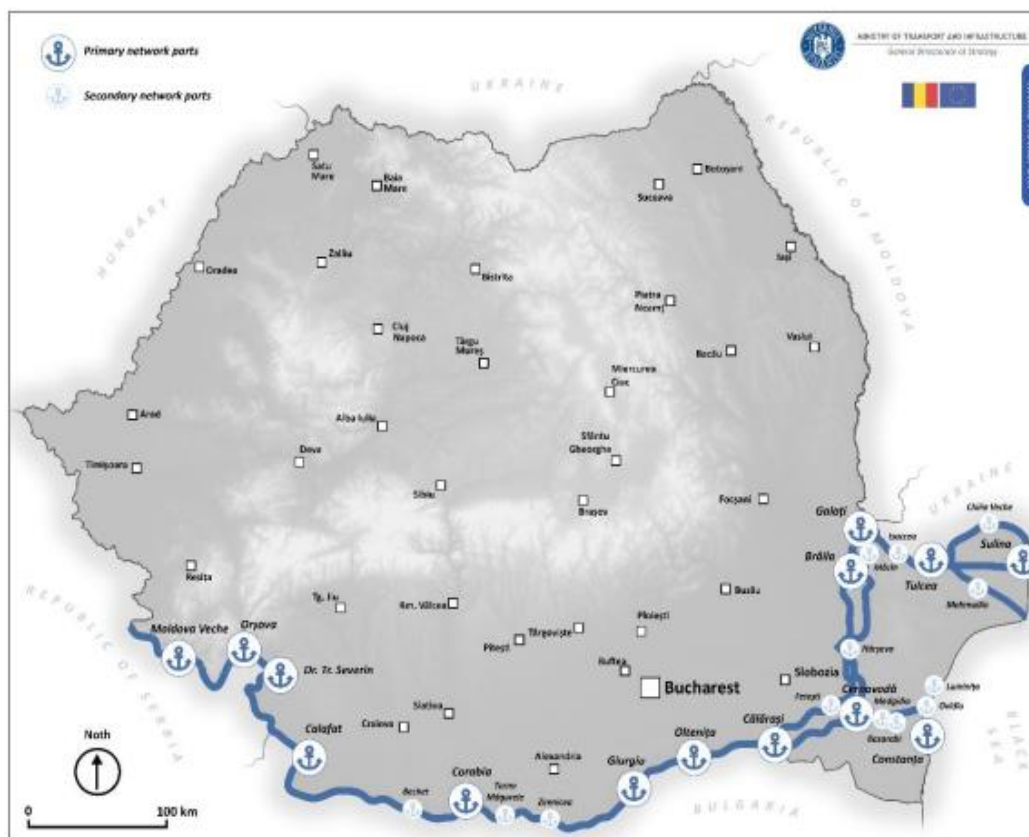
1. Обеспечение надежности водных путей, в частности реки Дунай и ее судоходных каналов, за счет поддержания навигационной глубины на Дунае на уровне 2.5 метра в течение всего

года, а также укрепление / защита берегов и модернизация шлюзового оборудования. Исходя из 184 синергий с другими секторами экономики, планируется завершение работ по строительству Дунайско-Бухарестского канала и проведение (пред)технико-экономических исследований по новым водным путям, в особенности по рекам Прут и Сирет.

2. В случае морских портов за последние 10 лет порт Констанца остается главным портом и должен увеличить объем обрабатываемых грузов (включая RO-RO перевозки и контейнеры) в 4 раза, достигнув 200 миллионов тонн обработанных товаров к 2030 году. Необходимые инвестиции будут реализованы с учетом пропускной способности порта, а также административных мер для обеспечения новых грузопотоков. Порты Мидия и Мангалия остаются второстепенными, но будут обновлены аналогично порту Констанца (они не конкурируют, а дополняют друг друга). Все эти порты имеют статус объектов национального значения.

3. Речные порты будут систематизированы с целью создания основной сети портов (внутренней), соответствующей экономическому потенциалу, и вспомогательной сети портов, обеспечивающей доступ специализированных грузов. Основная и вспомогательная сети портов также будут иметь статус объектов национального значения. Остальные порты и объекты, приносящие прибыль, будут переданы местным властям/для местной деятельности (включая туризм и отдых) либо выведены из эксплуатации. Основные и вспомогательные порты будут поддерживаться в соответствии с правилами государственной помощи для развития инфраструктуры и повышения мощности портовых услуг.

Рисунок 6.3. – Карта инвестиционных проектов, соответствующих первичной и вторичной сети – речные и морские порты.



### Авиационный сектор

Согласно Мастер плану, задачей авиационного сектора является увеличение объемов грузоперевозок и количества перевезенных пассажиров. Для ее достижения предусмотрено развитие инфраструктуры аэропортов и создание новых национальных и международных сообщений. Развитие и модернизация инфраструктуры аэропортов и аэродромов прописано в документе в качестве стратегии, а тактика заключается в следующем:

1. Развитие инфраструктуры международного аэропорта имени Анри-Коанды в Бухаресте;
2. Развитие инфраструктуры международных аэропортов;
3. Программа повышения эффективности авиауслуг и обновление парка воздушных судов TAROM;
4. Повышение уровня безопасности и защиты в авиации за счет приобретения оборудования и специализированных инструментов.

Мастер план также включает перечень из 16 проектов, которые будут реализованы в секторе воздушного транспорта, включая амбициозный проект модернизации аэропорта Бухареста.

### Мультимодальный сектор

Задача «Развитие мультимодальных услуг» подразумевает в качестве своей цели «Развитие мультимодальной инфраструктуры в регионах развития Румынии и в национальных полюсах роста». Таким образом, в этом секторе есть две стратегии:

1. Определение устойчивых зон для развития мультимодальных платформ;
2. Реализация проектов Генерального Мастер плана по транспорту (ГМПТ) для мультимодальных платформ.

Тактики, определенные Мастер планом для развития мультимодального сектора, выглядят следующим образом:

1. Уточнение объемов и прогноз транзита грузов;
2. Оценка объемов инвестиций в грузоперевозки;
3. Подключение мультимодальных платформ к дорожной, железнодорожной, морской и авиасети TEN-T;
4. Внедрение удобств для операторов с целью увеличения объемов грузоперевозок.

Мастер план также содержит перечень из 11 мультимодальных платформ, подлежащих модернизации, включая ключевые транспортные узлы, такие как Бухарест и Тимишоара.

Основные проекты приведены на рисунке 6.4.

Рисунок 6.4. Проекты Румынии



## Таджикистан

Государственная целевая программа развития транспортного комплекса Республики Таджикистан до 2025 года («Программа») была утверждена постановлением Правительства Республики Таджикистан от 1 апреля 2011 года №165.<sup>7</sup>

Программа состоит из **семи частей**:

1. Предисловие;
2. Цели, задачи и принципы;
3. Анализ нынешнего состояния отраслей;
4. Программа развития отраслей до 2025 года;
5. Программа обеспечения экологической безопасности транспорта;
6. Программа информатизации транспортного комплекса;
7. Механизм реализации программы.

<sup>7</sup> [http://www.adlia.tj/show\\_doc.fwx?Rgn=16400](http://www.adlia.tj/show_doc.fwx?Rgn=16400)

Часть 4 Программы (Программа развития отраслей до 2025 года) в свою очередь разделена на **пять разделов**:

1. Развитие автотранспортной отрасли;
2. Развитие железнодорожного транспорта;
3. Развитие гражданской авиации;
4. Развитие автодорожных сетей;
5. Развитие интермодальных перевозок.

В **Предисловии** Программа вкратце описывает текущее состояние транспортной инфраструктуры Таджикистана, факторы, влияющие на её развитие, и упоминает стоящие перед отраслью вызовы.

Далее Программа определяет свои **задачи и цели**:

- разработка комплекса мер по последовательному развитию транспортного комплекса Республики Таджикистан;
- создание инфраструктурной транспортной сети Республики Таджикистан, способствующей удовлетворению экономических и бытовых потребностей с соблюдением установленных норм безопасности.

**Основная задача** программы заключается в обеспечении заслуживающей доверия, эффективной, действенной и интегрированной работы транспорта и инфраструктуры, содействующей социально-экономическому развитию региона. Она достигается путем повышения уровня сервисного обслуживания и минимизации транспортных затрат, улучшения качества автомобильных и железных дорог, авиалиний.

**Цели** программы определяются как:

- предоставление инфраструктуры, которая сводит до минимума общие транспортные расходы;
- обеспечение развития отдельных видов транспорта в рамках их эффективной деятельности;
- содействие увеличению транзитных возможностей страны и превращение ее в туристический регион;
- содействие обеспечению свободной конкуренции во внутреннем и международном рынках транспортного обслуживания.

Программа подготовлена на основании определенных **обоснованных предположений** касательно роста экономики Таджикистана (темпы роста ВВП и опережающий рост транспортного сектора экономики). Установлены также критерии **инвестиционной привлекательности** в транспортном секторе (например, экономическая эффективность инвестиций в 15 %).

При этом указано, что Программа будет реализована в рамках **бюджетных ограничений**. В частности, например, указывается, что в автотранспортном секторе для модернизации парка подвижного состава будут использованы возможности частного сектора и местных органов власти, а сеть логистических центров (транспортных терминалов) будет создаваться в основном за счет льготного кредитования и собственных средств перевозчиков, а в воздушном секторе авиакомпании должны быть способными по коммерческим процентным ставкам

закупать необходимое оборудование, самолёты и вертолёты. В части дорожного же сектора (автомобильный и железнодорожный) по причине бюджетных ограничений устанавливается, что в краткосрочном и среднесрочном периодах программа реабилитации должна полностью финансироваться за счет грантов и льготных кредитов международных финансовых институтов. В долгосрочный период необходимые средства на реконструкцию, строительство и содержание дорог будут направляться полностью за счет отечественных пользователей дорог.

Программа также содержит **анализ состояния отрасли**, однако с учетом того, что она была утверждена в 2011 году приведенный анализ во многом утратил свою актуальность. При этом, однако, некоторые показатели и характеристики, содержащиеся в анализе, могут по-прежнему представлять интерес. Так, в частности указывается, что основным фактором, влияющим на рост объема грузоперевозок, является рост объема строительного и промышленного производства в Таджикистане. Отмечается, что почти 70 % народнохозяйственных грузов отраслей экономики приходится на долю автомобильного транспорта. Вместе с тем, признается наличие ряда серьезных проблем, которые в дальнейшем могут нивелировать, в целом, позитивные тенденции. К указанным проблемам относятся:

- высокий (50-70 % в ряде районов и подотраслей) износ подвижного состава (поездов, автомобилей);
- ценовая динамика транспортных услуг, устойчиво превышающая уровень инфляции;
- высокие объемы незавершенного строительства и несвоевременного ввода в эксплуатацию объектов магистральной транспортной инфраструктуры;
- относительно низкая степень безопасности функционирования транспортного комплекса.

Далее следует непосредственно **Программа развития отраслей до 2025 года**, которая охватывает три периода - краткосрочный до 2015 года, среднесрочный до 2020 года и долгосрочный до 2025 года – и описывает мероприятия, показатели и источники финансирования:

#### 1. Развитие автотранспортной отрасли.

- Строительство логистические центры республиканского значения (государственный бюджет);
- Строительство приграничных терминалов (государственный бюджет);
- Приобретение автотранспортных средств для международных перевозок (частные предприятия).

#### 2. Развитие железнодорожного транспорта.

Реализация индивидуального плана реструктуризации Государственного унитарного предприятия «Рохи охани Точикистон» обеспечит реальную возможность для привлечения частного капитала в различные области железнодорожного транспорта:

- своевременная замена шпал и, на этой основе, обеспечение безопасного движения поездов;
- замена всех изношенных рельсов, стрелок и использование рельсов Р-65 с долговечным сроком использования;

- обновление парка локомотивов и вагонов;
- реконструкция ремонтных цехов с целью снижения лишних расходов, связанных с использованием вагонов и локомотивов;
- создание необходимых условий для развития интермодальных перевозок.

Декларируется также продолжение строительства новых участков железнодорожных путей (Вахдат - Карамык (граница и Колхозабад - Нижний Пяндж - граница Исламской Республики Афганистан).

В долгосрочном плане:

- продолжатся работы по замене шпал и рельсовых путей с учетом обновления рельсов;
- будут реконструированы 10 мостов;
- полностью обновятся грузовые вагоны;
- будет модернизированы (обновлены) локомотивные депо;
- будет начато строительство железной дороги Север - Юг.

### *3. Развитие гражданской авиации:*

- реструктуризация и проведение реформ в отрасли, укрепление нормативно-правовой базы, создающей конкурентную среду для новых участников рынка (приватизация акционерных предприятий структуры гражданской авиации, которые осуществляют свою - деятельность в условиях конкуренции, и не будут получать финансовой поддержки государственного бюджета. Подразделения предоставления услуг по продаже билетов, заправке, питанию и гостиничных услуг также будут приватизированы).
- инфраструктурные проекты (строительство нового командно-диспетчерского пункта (КДП) в городе Душанбе
- на долгосрочный период намечается строительство второй взлетно-посадочной полосы в аэропорту Душанбе на общую сумму в 40 миллионов долларов.

### *4. Развитие автодорожных сетей.*

Для данного сектора предусмотрены исключительно инфраструктурные проекты, в частности:

- в долгосрочный период будут реабилитированы мосты на общую сумму 5,5 млн долларов США;
- за этот период для содержания на должном уровне автодорог предусматривается выделение 274,2 млн долларов США, в том числе на содержание международных и республиканских автодорог около 192 млн долларов США, а для местных автодорог - 82,26 млн долларов США;
- одновременно за эти периоды предусмотрено строительство сооружений придорожной инфраструктуры (заправочных станций, станций техобслуживания, магазинов, кемпингов и гостиниц), способствующих улучшению транспортного обслуживания.

## 5. Развитие интермодальных перевозок.

Описана краткая оценка ситуации с интермодальными перевозками. В частности указывается, что основными причинами, тормозящими развитие контейнерных перевозок в Республике Таджикистан, являются невозможность использования контейнеров из-за отсутствия необходимых средств погрузки и разгрузки контейнеров, отсутствие согласованных, т.е. подписанных конвенций с соседними странами для разрешения контейнерных перевозок, низкие объемы обратных грузов и недостаточное количественное соотношение ценных и скоропортящихся грузов.

Среди необходимых мероприятий в данном секторе указывается:

- оказание содействия в предоставлении краткосрочных инвестиций для приобретения соответствующего оборудования;
- обеспечение терминалов Душанбе и Худжанд оборудованием для погрузки и разгрузки, а также контейнерных площадок, где осуществляются интермодальные перегрузки и комплектование груза, необходимым оборудованием.

**Программа обеспечения экологической безопасности транспорта** отмечает проблемы, связанные с высокой ролью транспорта в загрязнении окружающей среды, и предусматривает ряд мер, направленных на снижение его негативного воздействия, в том числе:

- перевод автомобилей транспортного комплекса на газ;
- создание производства по утилизации автотранспортных средств и отходов от их эксплуатации;
- разработка замкнутой системы водоснабжения для вагонного и локомотивного депо.

**Программа информатизации транспортного комплекса**, кроме прочего, предусматривает создание единой информационной системы мониторинга и планирования экспортных, импортных и транзитных перевозок по территории Республики Таджикистан, в том числе в рамках международных транспортных коридоров. Основной целью программы является повышение эффективности мер государственного регулирования на основе широкого применения информационных и коммуникационных технологий, повышение уровня безопасности транспортного комплекса на базе получения полной, достоверной и оперативной информации о состоянии движения, своевременного выявления негативных тенденций и принятия необходимых мер по их устранению и ликвидации последствий, системного анализа получаемой информации и выработки стратегических решений.

Среди задач и мероприятий предусмотренных данной частью Программы можно выделить следующие:

- создание информационной системы автомагистралей;
- создание структуры оперативного контроля работы транспортных операторов (таких как безопасность, регулярность и др.);
- создание республиканского государственного информационного ресурса транспортного комплекса страны.

**Механизм реализации программы** включает в себя систему мероприятий, обеспечивающих отбор участников, определение источников финансирования и создание условий для

реализации наиболее важных проектов, предусмотренных Программой. Отмечены четыре принципа реализации Программы:

- соответствие выделяемых ресурсов, компетенции и сферы ответственности ее участников;
- обеспечение эффективности использования ресурсов Программы на основе максимально широкого применения рыночных процедур и механизмов управления ими;
- широкое использование возможностей совместного финансирования проектов и мероприятий Программы заинтересованными участниками;
- лидирующая роль государства в создании общих правовых, информационных и иных условий деятельности транспортного комплекса.

**Базой для реализации** указанных принципов Программы послужат следующие источники:

- в части развития воздушного и железнодорожного транспорта - полное завершение выполнения Индивидуального плана реструктуризации государственных предприятий, осуществляющих деятельность в этих отраслях, и создание на их основе акционерных обществ, достижение внедрения частных компаний на рынки обслуживания в этих отраслях и, в связи с этим обеспечение перехода к либерализации рынков услуг отраслей. Данный процесс позволит дать серьезный толчок развитию этих отраслей за счет вступления новых сил частных предпринимателей, способствует расширению инвестиционного климата и повышению уровня сервисного обслуживания в отраслях;

- в части развития автомобильного транспорта продолжится образование различных форм транспортных предприятий и компаний, а также их ассоциирование, расширение возможностей укрепления инвестиционного климата будет осуществляться на основе обеспечения нормативно-правовыми актами, опирающимися на процессы внедрения новых сил на рынки услуг, в основном на создание акционерных, совместных предприятий и предприятий со смешанной собственностью.

Планируемые затраты на 2010-2025 гг. по Программе в целом определены из расчета роста ВВП в пределах 4-5 %, в том числе роста транспортных средств в пределах 6-7 %.

Основные проекты приведены на рисунке 7.

Рисунок 7. Проекты Республики Таджикистан

### Основные инфраструктурные проекты Республики Таджикистан на маршрутах ТРАСЕКА



## Турция

Мастер план по транспорту<sup>8</sup> (Мастер план), подготовленный в 2017 году с прогнозным годом до 2035 года, 16 октября 2020 года был пересмотрен. В рамках этого пересмотра были уточнены целевые годы, в соответствии с новыми ожиданиями включен сектор логистики, а также обновлены данные с учетом изменяющихся макроэкономических показателей и целостного подхода.

Документ имеет следующее **содержание**:

1. Общие рамки Мастер плана по транспорту и логистике;
2. Задачи и цели;
3. Мастер план по транспорту и логистике;
4. Политика Мастер плана по транспорту и логистике:
  - Финансовое управление;
  - Энергоэффективность и социальная устойчивость;
  - Управление;
  - Человеческие ценности и образование;
  - Качество и эффективность;
  - Безопасность и охрана;
  - Технологии, инновации и оцифровка;

<sup>8</sup> <https://sgb.uab.gov.tr/uploads/pages/yayin-sunum-ve-tablolar/uab-2053-master-plan.pdf>

- Законодательство.
5. Решения Мастер плана по транспорту и логистике:
    - Автомобильные дороги;
    - Железная дорога;
    - Морские линии;
    - Воздушные пути;
    - Логистика.
  6. Инвестиционные затраты и преимущества;
  7. Основные отраслевые цели.

**Общие рамки Мастер плана по транспорту и логистике** включает следующие элементы:

- Пересмотренная Методология модели транспортного планирования;
- Отчет о сборе и анализе фактических данных;
- Методология многокритериальной оценки;
- Пересмотренная модель транспортного планирования;
- Проблемы и узкие места;
- Социально-экономический и предварительный финансовый анализ;
- Результат многокритериальной оценки;
- Рекомендации по развитию логистической деятельности и транспортных стратегий;
- Рекомендации по интеллектуальным транспортным системам.

Раздел **задачи и цели** устанавливает шесть задач, для каждой из которых определено несколько задач.

Задача 1 - проведение необходимых законодательных мероприятий с инвестициями в транспортную и логистическую инфраструктуру, которые будут поддерживать производство с высокой добавленной стоимостью и экспортную ориентацию. Для этой задачи, например, предусмотрены следующие цели:

- Страна поднимется в мировом рейтинге за счет реализации инвестиций и необходимых законодательных мер в области транспортной и логистической инфраструктуры;
- Для стимулирования производства с высокой добавленной стоимостью и поддержки экспорта будут развиваться и совершенствоваться основные транспортно-логистические коридоры, что облегчит доступ к новым рынкам.

Задача 2 сформулирована следующим образом – занимать лидирующие позиции в области транспорта и логистики в глобальном масштабе и в своей зоне, обеспечить целостность в области транспорта и логистики, справедливый доступ к транспортно-логистическим услугам и повысить качество транспортно-логистической инфраструктуры. В рамках этой задачи предусматривается следующее:

- Важно обеспечить баланс между видами транспорта, отдавая приоритет железнодорожному и морскому транспорту, выработать решения с альтернативами, создать интегрированную транспортную систему, которая использует сильные стороны различных видов транспорта и позволяет пользователям эффективно и экономично переключаться между видами транспорта и в то же время бесперебойно. Интеграция производственных центров и центров притяжения с сетью транспортной и логистической инфраструктуры будет обеспечена на национальном уровне;
- Будут развиваться мультимодальные перевозки;

- Повысится уровень управления в секторах транспорта и логистики.

Задача 3 - обеспечение эффективности и производительности в сфере транспорта и логистики, снижение затрат, а также:

- Будут повышены эффективность и производительность в сфере транспорта;
- Будет налажено сотрудничество с соответствующими учреждениями с целью повышения эффективности и производительности в таможенной сфере.

Задача 4 - обеспечение устойчивой мобильности с помощью интеллектуальных транспортных систем в сфере транспорта и логистики, повышение компетентности человеческих ресурсов. Для этого предусмотрено следующее:

- Будет развиваться компетентность человеческих ресурсов в секторе транспорта и логистики, повышаться уровень профессионального обучения и критерии заслуг;
- Будут поддерживаться научные исследования и разработки в секторе транспорта и логистики;
- За счет расширения использования информационных технологий и цифровизации в секторе транспорта и логистики будет обеспечено эффективное использование инфраструктуры, эффективное отслеживание и мониторинг грузов.

Задача 5 - обеспечение экологической осведомленности и повышение энергоэффективности в сфере транспорта и логистики. Эта цель предусматривает следующее:

- Будет применяться принцип «Загрязнитель платит», чтобы за негативное воздействие на окружающую среду платили те, кто создает это негативное воздействие, на основе справедливых и прозрачных критериев;
- В сфере пассажирских и грузовых перевозок негативное воздействие на окружающую среду будет снижено за счет концентрации усилий на проектах и приложениях «зеленых» терминалов/зданий (аэропорт, морской порт, сухой порт, железнодорожный, авиационный и автомобильный терминалы) и преобразования существующих в рамках этой области;
- При развитии транспортной инфраструктуры будут защищены природные, сельскохозяйственные, культурные активы и территории.

Задача 6 - повышение безопасности на транспорте и в логистике, обеспечение благосостояния общества, для достижения которой необходимо следующее:

- Убытки от дорожно-транспортных происшествий будут снижены;
- Безопасность жизни и имущества будет обеспечена на самом высоком уровне в транспортной и логистической деятельности (транспортировка, хранение и т.д.).

В разделе **Мастер план по транспорту и логистике** выделены три этапа его создания:

Этап 1: Сбор, анализ и оценка фактических данных;

Этап 2: Моделирование;

Этап 3: Подготовка транспортно-логистического Мастер плана.

В ходе этапа 1 для определения текущих параметров **модели прогнозирования транспортного спроса** и анализа будущих тенденций были предоставлены следующие данные:

- Социально-демографические данные;
- Данные по туризму;
- Количество студентов;
- Данные по внешней торговле;
- Данные о землепользовании;
- Данные о транспортных системах.

На этапе 2 была разработана четырехступенчатая мультимодальная модель в национальном масштабе. Модель включает в себя как пассажирские, так и грузовые перевозки, и все виды транспорта интегрированы в единую модель. Исследования, проведенные в рамках структуры модели, выглядят следующим образом:

- Обновление данных модели;
- Объединение модели грузовых и пассажирских перевозок;
- Обновление выбора переменных в моделях производства и притяжения;
- Разработка моделей производства/притяжения;
- Обновление модели спроса на пассажирские и грузовые перевозки;
- Калибровка и валидация модели.

В ходе этапа 3 были пересмотрены видение, цели и стратегии Мастер плана по транспорту и логистике в соответствии с 11-м Планом развития и Президентской программой на 2020 год. Для того чтобы решить выявленные узкие места, устранить проблемы и недостатки, все возможные различные и многочисленные предложения решений, разработанные на основе принятого видения, целей и стратегий, были поочередно протестированы в модели, и были разработаны альтернативные сценарии, чтобы охватить эти предложения. Этими альтернативными сценариями являются:

- Зеленый (устойчивый) сценарий;
- Цифровой сценарий;
- Сценарий, ориентированный на экспорт и мобильность.

В результате зеленый (устойчивый) сценарий был признан наиболее эффективным.

В разделе **Политика Мастер плана по транспорту и логистике** определены следующие направления политики, которым необходимо следовать в данном секторе:

Финансовое управление. Эта политика подразумевает создание моделей финансового стимулирования для поддержки внутренних и национальных транспортных решений, и обеспечения широкого использования электромобилей. В рамках логистической деятельности следует применять принципы «загрязнитель платит», когда загрязняющие элементы несут ответственность за покрытие затрат, связанных с негативными последствиями, такими как загрязнение воздуха и ущерб для окружающей среды и общества. Необходимо разработать новые финансовые инструменты, направленные на привлечение доходов для поддержания инвестиций в инфраструктуру. Создание логистических центров, в первую очередь на основных транспортных коридорах, должно поддерживаться в соответствии с региональными требованиями и путем проведения технико-экономических обоснований.

Энергоэффективность и социальная устойчивость. Мастер план предусматривает, что при необходимости оценки воздействия на окружающую среду в транспортном секторе и даже при рассмотрении вопроса об изменении климата энергетика и транспорт оказываются двумя секторами, которые невозможно отделить друг от друга. Поэтому предлагается ряд мер для соблюдения этой политики:

- Использование таких систем, как налогообложение энергии, торговля выбросами и т.д., для сокращения выбросов парниковых газов и загрязнения воздуха в результате логистики и для поддержания выбросов парниковых газов на желаемом уровне;
- Сокращение твердых отходов от логистики (шины, упаковочные отходы, автомобили на утилизацию);
- Реализация разделения местного и транзитного движения и обеспечение непрерывного транспортного потока с помощью кольцевых дорог с частичным контролем доступа и разноуровневых перекрестков, которые должны быть построены в районах, где существующая дорожная сеть имеет городские переходы;
- Уточнение с заинтересованными сторонами налоговых льгот, исключений и освобождений, касающихся сектора, и реализация снижения налогов на топливо (нефтепродукты, электроэнергию и т.д.) на основе определенных критериев (экология, мультимодальные перевозки, нахождение в логистических центрах и т.д.);
- Создание экологически безопасных железнодорожных грузовых терминалов;
- Сокращение среднего возраста автомобилей;
- Увеличение количества электрических и гибридных транспортных средств;
- Создание стимулов для внедрения «зеленых» портов и сокращения использования экологически вредных машин и оборудования и т. д.

Управление. Необходимо поддерживать развитие сотрудничества между государственным и частным секторами и университетами, чтобы стимулировать исследования и разработки, которые позволят эффективно управлять мобильностью людей, грузов и данных. Аэропорты, морские порты, железные дороги, метро и автобусные терминалы должны быть взаимосвязаны, а также должны быть созданы мультимодальные соединительные платформы. Необходимо разработать платформы открытых данных, обеспечивающие доступ к высококачественным данным для поддержки технологий, операций и принятия решений, основанных на данных.

Человеческие ценности и образование. Данная политика предполагает, что в сфере транспорта и логистики должны быть установлены стандарты образования. Поддерживается получение национальных и международных аккредитаций в данной области. Необходимо содействовать планированию карьеры и профессиональной специализации рабочей силы, востребованной в секторе. Логистическая деятельность должна осуществляться квалифицированными специалистами в рамках постепенного перехода с использованием профессиональных документов. Следует завершить разработку профессиональных стандартов (должностных инструкций, требований к квалификации сотрудников и др.) в сфере логистики.

Качество и эффективность. В рамках данной политики установлено, что институционализация и профессионализация должны поддерживаться с целью повышения уровня доверия к сектору. Необходимо обеспечить сертификацию и аккредитацию логистических компаний. Повышение удовлетворенности пассажиров должно поддерживаться путем измерения качества услуг и внесения необходимых улучшений в каждый вид транспорта, предоставляющий услуги по перевозке пассажиров.

Безопасность и охрана. Необходимо стремиться свести к нулю количество несчастных случаев по вине людей, инфраструктуры и оборудования, а также прозрачно делиться данными с общественностью, определяя приоритетность работ по сигнализации и электрификации в железнодорожных системах. Правила мультимодальных перевозок опасных материалов должны постоянно совершенствоваться, чтобы обеспечить взаимодействие между различными видами транспорта. Следует провести исследования и принять необходимые меры предосторожности для обеспечения конфиденциальности, целостности и доступности всех видов услуг, операций и информации, предоставляемых с помощью информационных технологий и систем, используемых для их обработки, хранения и представления.

Технологии, инновации и оцифровка. В рамках этой политики необходимо расширить сотрудничество между научно-исследовательскими институтами, агентствами развития, местными органами власти, университетами и технопарками в проектах и инвестиционных исследованиях логистического сектора. Следует поддерживать инициативы по созданию «городской логистики с нулевым уровнем выбросов», учитывающие эффективное территориальное планирование, легкий доступ к железным дорогам и морским путям, процессы логистических операций, стандарты зарядки и технологии транспортных средств. Необходимо создать инфраструктуру Национальной транспортной базы данных (НТБД) для проведения быстрого и экономического анализа в процессах планирования, мониторинга и оценки. Для обеспечения устойчивой интеллектуальной мобильности следует поощрять исследования и разработки и обеспечивать производство отечественных и национальных решений в области мобильности.

Законодательство. Данная политика предусматривает ускорение соблюдения международных соглашений и правил, а также проведение необходимых мероприятий по обеспечению полного соблюдения Международных транспортных конвенций во внутренних перевозках и их инспектированию. Законодательные и нормативные акты, касающиеся создания и принципов работы логистических кластеров и центров, должны рассматриваться многогранно и осуществляться в координации с соответствующими министерствами. При разработке национального законодательства в области кибербезопасности следует учитывать международные нормы и стандарты.

**Решения Мастер плана по транспорту и логистике** предусматривают конкретные инфраструктурные проекты в этом секторе с указанием цифр и данных и разделены на следующие разделы:

Автомобильные дороги. В этом разделе установлено, что часть сети автомобильных дорог протяженностью 5 527 км, которая должна быть построена до 2053 года, состоит из проектов, находящихся в стадии строительства и тендера, а также приведен список проектов автомобильных и соединительных дорог. Что касается проектов по расширению дорог, то некоторые из соответствующих работ, которые должны быть выполнены до 2053 года, все еще являются текущими проектами. Всего планируется расширить 13 951 км дорог, в том числе 4 640 км к 2023 году, 8 967 км к 2029 году, 232 км к 2035 году и 112 км к 2053 году. Кольцевые дороги составляют большую часть проектов разделенных дорог (за исключением автомобильных дорог), запланированных к строительству до 2053 года. 180 км из этих проектов должны быть завершены к 2023 году, 396 км - к 2029 году, 130 км - к 2035 году и 90 км - к 2053 году.

Железная дорога. Согласно Мастер плану по транспорту и логистике, до 2053 года планируется построить в общей сложности 8 554 км железнодорожных линий, включая 6 425

км линий скоростных железных дорог, 1 474 км линий обычных железных дорог, 393 км линий высокоскоростных железных дорог и 262 км линий очень высокоскоростных железных дорог. Мастер план предусматривает дальнейшую детализацию с разбивкой по скоростям (очень высокоскоростные, высокоскоростные, скоростные и обычные железнодорожные линии) и конкретный список проектов. Стоит также отметить, что Мастер план предусматривает создание условий для того, чтобы 1179-километровая линия Капыкуле - Анкара - Мерсин стала пригодной для перевозок RO - LA к 2029 году.

Морские линии. В соответствии с Мастер планом по транспорту и логистике, в 2023 году перевезено 254.342.564 тонны грузов, а на 2053 год запланировано 420,978,275 тонн. В то время как количество портовых сооружений в настоящее время составляет 217, в 2053 году оно будет увеличено до 255. Кроме того, будут построены 4 сухих порта в провинциях Текирдаг, Мерсин, Искендерун и Коджаэли. Проект Канала, который включен в модель транспортного планирования на 2029 год, призван сократить движение судов в Босфоре и увеличить мощь нашей страны благодаря ее геополитическому положению.

Воздушные пути. Выделяются две основные политики по улучшению и регулированию грузовых и пассажирских авиаперевозок. Это политика развития сети аэропортов и политика развития пассажирских и грузовых авиаперевозок. Также приводится список проектов в области воздушного транспорта, в том числе расширение аэропортов Анталии и Трабзона к 2027 году и четвертая фаза аэропорта Стамбула к 2029 году.

Логистика. На сегодняшний день 13 логистических центров введены в эксплуатацию или их строительство завершено, а процессы планирования и строительства 13 логистических центров продолжаются. Кроме того, для снижения загруженности береговой линии и стимулирования интеграции видов транспорта, а также для обеспечения возможности осуществления логистической деятельности, такой как обработка грузов и создание площадей для временного хранения, рекомендуется строительство четырех сухих портов: Текирдаг, Искендерун, Мерсин и Коджаэли.

В разделе **Инвестиционные затраты и преимущества** представлены подробные финансово-экономические расчеты, связанные с реализацией Мастер плана, а также ожидаемые показатели в части пассажирских и грузовых потоков, экономии времени, загрязнения воздуха и т.д. На основе расчетов предполагается, что в результате реализации «зеленого» сценария к целевому 2053 году, благосостояние Турции увеличится на 156.15 млрд евро, а затраты составят 125.48 млрд. евро.

В заключительном разделе представлены **основные отраслевые цели** для каждого из секторов транспорта, которые приведены здесь.

В железнодорожном секторе:

- Доля пассажирских перевозок будет увеличена с 0.96 % до 6.20 %, доля грузовых перевозок - с 5.08 % до 21.93 %;
- Количество провинций с высокоскоростным железнодорожным сообщением будет увеличено с 8 до 52;
- Ежегодные пассажирские перевозки увеличатся с 19.5 млн до 269.8 млн человек;
- Ежегодные грузовые перевозки достигнут с 55 миллионов тонн до 448 миллионов тонн;
- Будет создан устойчивый, либерализованный, экономически выгодный, высокотехнологичный железнодорожный сектор;

- Будет создана железнодорожная инфраструктура, соответствующая меняющимся мегатрендам в отрасли и учитывающая динамику развития сектора;
- Будет обеспечена безопасная, быстрая, эффективная и действенная железнодорожная инфраструктура;
- 35% от общей потребности в энергии будет удовлетворяться за счет возобновляемых источников энергии.

Автомобильные дороги:

- Доля поездок на личном автотранспорте увеличится с 67.23% до 68.35%, а доля поездок на автобусах сократится с 26.29% до 20.79%;
- Годовая доля грузоперевозок снизится с 71.39 до 57.47 %;
- Уровень аварийности будет снижен благодаря быстрой и безопасной дорожной инфраструктуре, оснащенной интеллектуальными и автономными технологиями;
- Будет создана соответствующая инфраструктура для электромобилей;
- Будет увеличено использование электричества и альтернативных источников энергии вместо ископаемого топлива на автомагистралях.

Основные проекты приведены на рисунке 8.

Рисунок 8. Проекты Турецкой Республики



В сфере морского транспорта:

- Количество портовых сооружений будет увеличено с 217 до 255;
- Будет расширена сфера применения «зеленых портов»;
- В портах будут использоваться высоковозобновляемые источники энергии;
- Будут развиваться автономные рейсы судов и повышаться эффективность обработки грузов с помощью автономных систем в портах;
- Будет увеличена мощность транзитных услуг портов и создана мультимодальная морская транспортная инфраструктура, способная обслуживать страны региона на коротких расстояниях;
- Благодаря проекту «Канал Стамбул» будет повышена безопасность судоходства на Босфоре.

#### В сфере воздушного транспорта:

- Количество аэропортов с 56 будет увеличено до 61;
- Количество прибывающих и вылетающих пассажиров, которое в 2023 году составляло 214.9 млн, будет увеличено до 344.4 млн в целевом 2053 году;
- Будет создана инфраструктура мониторинга, отчетности и проверки выбросов, а также стратегического управления выбросами углерода;
- В авиаперевозках будет производиться экологически чистое биотопливо и/или синтетическое топливо;
- Будут развиваться региональные грузовые авиаперевозки.

#### В сфере логистике:

- Количество логистических центров будет увеличено с 13 до 26;
- Войти в десятку лучших стран по индексу эффективности логистики;
- Будет развиваться и расширяться система сухих портов;
- Станет логистической базой в Среднем коридоре;
- Будет увеличено количество логистических центров, где внедрено эффективное управление бизнесом по международным стандартам;
- Будет оказана поддержка цифровой трансформации;
- Будут ускорены процессы таможенного контроля и повышена их эффективность.

## Узбекистан

Концепция развития транспортно-логистической системы Республики Узбекистан до 2030 года<sup>9</sup> (далее - Концепция) была утверждена Постановлением Президента Республики Узбекистан №ПП-28 от 27 января 2025 года «О мерах по дальнейшему развитию транспортно-логистической системы Республики Узбекистан» (далее - Постановление). Концепция состоит из следующих 5 глав:

Глава 1. Общие положения;

Глава 2. Текущее состояние и существующие проблемы транспортно-логистической системы;

Глава 3. Приоритетные направления Концепции;

<sup>9</sup> <https://www.lex.uz/uz/docs/7342176#:~:text=Концепция%20развития%20транспортно-логистической%20системы,условий%20для%20устойчивого%20экономического%20роста.>

Глава 4. Механизмы реализации приоритетных направлений развития транспортно-логистической системы;

Глава 5. Ожидаемые результаты от реализации Концепции.

**Глава 1** Концепции определяет среднесрочные и краткосрочные цели, задачи и основные направления развития транспортно-логистической системы и в качестве **основной цели** Концепции устанавливает продолжение реформ, нацеленных на полное удовлетворение потребностей экономики и бизнеса в услугах грузовых перевозок надлежащего качества, полноценную реализацию транзитного потенциала страны, снижение доли транспортных расходов в стоимости экспортно-импортных операций и формирование перспективных транспортных коридоров.

В **главе 2** дается краткий обзор транспортной и логистической инфраструктуры, показана динамика развития отрасли (например указано, что объем международных перевозок грузов увеличился в 1,8 раза по сравнению с показателями 2017 года и в 2024 году составил 59,6 млн тонн), а также обозначены **основные проблемы**, остающиеся актуальными для транспортно-логистической системы и тормозящие её развитие. Среди последних, в частности Концепция определяет следующее:

- неэффективность систем и длительность сроков доставки грузов на внешние рынки, наличие определенных барьеров на внешнеторговых маршрутах, обеспечивающих выход на международные и региональные рынки (экономические санкции, визовые ограничения, отсутствие полноценного обмена данными между пограничными, таможенными и другими контролирующими органами и т.д.);
- высокая доля транспортно-логистических затрат в стоимости экспортно-импортных операций и неконкурентоспособность цен на предоставляемые услуги;
- низкая пропускная способность объектов транспортной инфраструктуры и пограничных пунктов пропуска, а также незадействованность в полной мере имеющегося транзитного потенциала страны;
- низкий уровень присутствия 3PL- и 4PL-операторов на рынке логистических услуг;
- недостаточный уровень развития сети логистических центров, низкая интеграция существующих в стране логистических объектов в международные схемы поставок, недостаточный уровень автоматизации складских процессов;
- низкий уровень цифровизации в транспортно-логистической сфере;
- несоответствие системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров современным стандартам и требованиям.

**Глава 3** перечисляет следующие пять **приоритетных направлений** Концепции:

1. диверсификация внешнеторговых маршрутов, устранение имеющихся барьеров, сокращение сроков доставки грузов на внешние рынки и оптимизация транспортно-логистических расходов;
2. развитие рынка логистических услуг;
3. полноценная реализация транзитного потенциала страны, в том числе привлечение дополнительных транзитных грузопотоков путем применения гибкой тарифной политики и упрощения таможенных процедур;
4. комплексное и опережающее развитие транспортной инфраструктуры с привлечением внешних и внутренних источников финансирования и применением инновационных

технологий, создание современной сети транспортно-логистических центров с учетом основных грузообразующих пунктов в регионах;

5. формирование платформ логистической системы страны с интеграцией в международные информационные системы, широкое внедрение цифровых и инновационных технологий при международных перевозках грузов и совершенствование системы подготовки и переподготовки кадров в сфере логистики.

**Механизмы реализации** указанных приоритетных направлений установлены в **главе 4** Концепции. Глава разбита на пять соответствующих параграфов по числу установленных приоритетных направлений. Так **параграф 1** для диверсификация внешнеторговых маршрутов и оптимизация транспортно-логистических расходов предусматривает принятие одиннадцати различных мер включая:

- совершенствование нормативно-правовой базы в транспортно-логистической сфере;
- принятие необходимых мер по упрощению и либерализации транзитных перевозок грузов со странами, расположенными вдоль маршрутов, обеспечивающих выход на международные и региональные рынки (переход на безразрешительную систему в автомобильных перевозках), гармонизации требований к транспортным средствам, получению скидок на тарифы, сборы и другие платежи;
- сокращение сроков железнодорожных перевозок грузов в северном направлении на 40 % за счет полного налаживания блок-поездов, предварительного электронного обмена данными, широкого внедрения системы «зеленых коридоров» на пограничных пунктах пропуска и обеспечения свободного движения вагонов отечественных операторов на территории зарубежных стран;
- эффективное использование морских и сухопутных портов ближних стран, в том числе создание условий для приобретения, аренды или строительства на их территории складских помещений, грузовых терминалов и других объектов транспортной инфраструктуры с участием представителей узбекского бизнеса;
- совместная разработка и реализация с зарубежными странами решений проблем, связанных с получением виз и других разрешительных документов, простоем транспортных средств на границах, искусственными препятствиями в процессах пограничного, таможенного и иного контроля и др.

**Параграф 2** перечисляет восемь механизмов **развития транспортных услуг** Узбекистана, включая, среди прочего:

- стимулирование создания крупных национальных транспортных операторов, способных наладить эффективное взаимодействие между автомобильными, железнодорожными, воздушными и водными перевозками, а также оказывать услуги в формате ZPL и выше;
- увеличение количества операторов, предоставляющих логистические услуги на уровне ZPL и выше, путем внедрения современных методов и технических средств логистики в практику организации и управления грузоперевозками;
- создание условий и стимулирование отечественных транспортных предприятий для обновления парка подвижного состава — вагонов, локомотивов, автотранспортных средств, рефрижераторных контейнеров, речных и воздушных судов с применением эффективных механизмов финансирования и др.

Меры, направленные на **полноценную реализацию транзитного потенциала** Узбекистана, установлены в **Параграфе 3** и подразумевают, среди прочего:

- формирование новых региональных транзитных коридоров, проходящих через территорию страны, и привлечение дополнительных транзитных грузопотоков;
- совершенствование тарифной политики путем внедрения конкурентоспособных, прозрачных и гибких тарифов на рынке услуг железнодорожного транспорта;
- формирование комплексных тарифов на железнодорожном транспорте на основе себестоимости перевозок с установлением отдельных ставок за каждую услугу (использование инфраструктуры, использование вагонов, погрузка-разгрузка);
- сокращение сроков перевозки транзитных грузов через территорию Узбекистана в 2 раза за счет улучшения инфраструктуры пограничных пунктов пропуска, поэтапной цифровизации таможенных процедур и внедрения системы онлайн-мониторинга транспортных средств с применением электронных пломб при международных перевозках грузов;
- внедрение удобных и упрощенных информационных систем, предоставляющих возможность электронной очереди, электронного наблюдения и дистанционного осуществления таможенных платежей, а также разработка системы автоматического оформления грузовых таможенных транзитных деклараций с помощью искусственного интеллекта и др.

**Комплексное и опережающее развитие транспортной инфраструктуры, формирование разветвленной сети логистических центров** подразумевает принятие тринадцати мер, установленных **параграфом 4**:

- создание в соответствии с международными стандартами около 400 современных объектов придорожного сервиса вдоль автомобильных дорог международного и государственного значения с привлечением частного сектора;
- строительство и реконструкция автомобильных дорог международного и государственного значения общей протяженностью 2 183 км;
- доведение доли электрифицированных железных дорог в республике с 48 до 65 % за счет электрификации определенных железнодорожных участков;
- поэтапная реконструкция и модернизация грузовых терминалов международных аэропортов с внедрением современных технологий и инноваций;
- преобразование аэропортов Ташкента и Навои в международные авиахабы, в том числе путем привлечения опытных зарубежных и отечественных резидентов-операторов (авиакомпаний, хендлинговых компаний и экспедиторов);
- развитие сети внутренних водных путей и терминалов, обеспечивающих конкурентоспособность водного транспорта, внедрение информационно-коммуникационных, навигационных и автоматизированных систем управления судоходством и др.

Наконец, **параграф 5** перечисляет тринадцать различных механизмов для **широкого внедрения цифровых и инновационных технологий и совершенствование системы подготовки кадров в сфере логистики**, к которым относятся:

- широкое внедрение и стимулирование использования цифровых и инновационных технологий в международных грузоперевозках, в частности заключение двусторонних и многосторонних соглашений о трансграничном взаимном признании документов в электронной форме для перехода на электронный (безбумажный) документооборот;
- формирование системы электронного документооборота на транспорте путем создания цифровой платформы для оформления сопроводительных грузовых

документов и ее интеграции с цифровыми системами иностранных государств, участвующих в процессе перевозки, а также внедрение таких систем, как «e-Permit», «e-TIR», «e-CMR», «e-Transit» и «e-Freight»;

- создание цифровых баз данных объектов гражданской авиации для контроля состояния безопасности полетов с возможностью оценки рисков, автоматизация процесса оценки рисков и угроз безопасности полетов;
- Совершенствование системы подготовки водителей, экспедиторов, операторов, а также требований к профессиональной подготовке, переподготовке и повышению квалификации руководителей и специалистов в сфере автомобильного транспорта и др.

**Глава 5** Концепции устанавливает **ожидаемые результаты**, включая измеряемые показатели от её реализации. Так, устанавливается, что в результате реализации Концепции будет обеспечена возможность удовлетворения потребностей экономики и бизнеса в доступных, качественных и оперативных транспортно-логистических услугах и к 2030 году будут достигнуты следующие показатели:

- при комплексном использовании сети логистических центров транспортные расходы сократятся на 10 — 15 %;
- общий объем международных перевозок грузов автомобильным, железнодорожным и воздушным транспортом увеличится как минимум в 2 раза;
- экспорт транспортных и логистических услуг увеличится до 2 раз;
- объемы транзитных перевозок грузов всеми видами транспорта с учетом ввода в эксплуатацию крупных региональных инфраструктурных проектов будут доведены до 22 млн тонн в год;
- доля контейнерных перевозок увеличится не менее чем в 1,5 раза;
- будет создана сеть современных транспортно-логистических центров, соответствующих международным стандартам, при этом мощность обработки грузов в них увеличится не менее чем в 3 раза;
- процесс отправки грузов и контейнеров будет ускорен на 15 - 20 %;
- позиция Республики Узбекистан в Индексе эффективности логистики (LPI) Всемирного банка достигнет уровня не ниже 55;
- за счет внедрения электронных документов будет ускорен обмен данными в процессе грузоперевозок и упрощен процесс транспортировки;
- будет углублена интеграция транспортных коридоров, проходящих через территорию Республики Узбекистан, в международные транспортные коридоры, повысится транзитный потенциал республики и будет обеспечена конкурентоспособность национальных транспортных коридоров;
- будут внедрены рейтинговые системы оценки и система стимулирования транспортно-логистических предприятий, услуг, водителей международной категории и логистических центров;
- в результате внедрения системы рейтинга и стимулирования предприятий транспорта и логистики увеличится количество компаний, оказывающих услуги на уровне 3PL и выше;
- в транспортно-логистической сфере будет внедрена система, функционирующая по принципу «точно в срок» и «от двери до двери».

Следует отметить, что помимо непосредственно Концепции упомянутое Постановление Президента Республики Узбекистан №ПП-28 также содержит ряд программных положений,

инициирует некоторые меры, направленные на реализацию положений Концепции, а также устанавливает ответственных за такую реализацию ведомства и должностных лиц. Так, ответственным за формирование разветвленной сети транспортно-логистических центров формирование и ведение их рейтинг с размещением данных в информационной системе «E-logistika» является Министерство транспорта. Иницируется стандартизация транспортно-логистических центров с целью их включения в перечень Межправительственного соглашения о сухих портах Экономической и социальной комиссии Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (Бангкок, 1 мая 2013 года) и признание их в качестве объектов международного значения.

Также принимается предложение ответственных ведомств о применении налога на добавленную стоимость по нулевой ставке к транспортно-экспедиторским услугам, оказываемым на основе транспортно-экспедиторского договора при организации международных перевозок грузов и дается поручение в срок до 1 июля 2025 года внести в Кабинет Министров проект закона, предусматривающий внесение соответствующих изменений и дополнений в Налоговый кодекс Узбекистана. Также самое касается и предложения о внедрении с 1 июня 2025 года системы электронной очереди автотранспортных средств в автомобильных пунктах пропуска через государственную границу - перечень автомобильных пунктов пропуска через государственную границу, в которых внедряется система электронной очереди, и требования по созданию вблизи них зон ожидания будет утвержден Кабинетом Министров Узбекистана.

Постановление также прописывает дальнейшие шаги по достижению отдельных показателей и осуществлению отдельных мероприятий Концепции. Так, Министерству транспорта совместно с соответствующими министерствами и ведомствами дается поручение принять меры по улучшению к 2030 году позиции Республики Узбекистан в Индексе эффективности логистики (LPI) Всемирного банка до уровня не ниже 55, по присоединению к системе многосторонних разрешений на международные автомобильные грузоперевозки в рамках Европейской конференции министров транспорта, а также в двухмесячный срок разработать и внести на утверждение в Кабинет Министров «Дорожную карту» по увеличению доли контейнерных перевозок грузов на международных направлениях не менее чем в 1,5 раза, а в трехмесячный срок внести предложения по совершенствованию системы повышения квалификации кадров в транспортно-логистической сфере и упорядочению деятельности негосударственных образовательных организаций в данной сфере.

Постановление также учреждается Региональный учебный центр по подготовке и повышению квалификации кадров в сфере международного автомобильного транспорта и определяются основные направления его деятельности.

Кроме того, данным Постановлением декларируется согласие на присоединение к Соглашению о совместном финансировании Постоянного секретариата Межправительственной комиссии по транспортному коридору «Европа — Кавказ — Азия» (ТРАСЕКА).

Среди предложенных Постановлением стимулирующих мер в сфере логистики следует отметить особый порядок приватизации объектов государственной собственности (автопредприятий), включенные в программу приватизации, предназначенных для хранения и технического обслуживания автотранспортных средств. Предусматривается, что такие объекты должны выставляться на публичные торги с условием сохранения своего профиля (за исключением расположенных в центре города). При этом, предусматривается возможность

осуществление платежей на закупку в рассрочку до 5 лет, независимо от их размера, а также стартовая цена объектов, не реализованных в срок более шести месяцев, снижается до 30 %.

## Украина

Национальная транспортная стратегия Украины на период до 2030 года (Стратегия), а также соответствующий операционный план мероприятий по ее реализации в 2025-2027 гг. были утверждены 27 декабря 2024 года Постановлением Правительства Украины за № 1550.<sup>10</sup>

Стратегия открывается общим обзором ситуации в транспортном секторе страны с особым акцентом на вызовах и проблемах, которые необходимо преодолеть. Одной из главных проблем, конечно же, является продолжающийся военный конфликт на территории Украины, который сильно затронул сектор. По состоянию на январь 2024 года общая сумма прямого ущерба объектам транспортной инфраструктуры Украины, согласно Стратегии, составила 36.8 млрд долларов США. Еще одним фактором, существенно влияющим на транспортные потоки с 2014 года, является постепенная переориентация торговых потоков Украины с Российской Федерации на Европу. Также признается необходимость улучшения нормативно-правового обеспечения функционирования транспортного сектора, особенно в части рассмотрения проблем военного положения и его адаптации к законодательству ЕС. Также подчеркивается, что развитие транспортного сектора осуществляется в соответствии с утвержденными отраслевыми стратегическими и программными документами, подавляющее большинство из которых нуждается в обновлении.

Кроме того, Стратегия определяет цель, стратегические задачи, структуру и механизм, этапы и финансовое обеспечение ее реализации. Так, целью Стратегии является восстановление транспортной системы, пострадавшей от вооруженной агрессии Российской Федерации против Украины, на качественно более высоком уровне и дальнейшее развитие в соответствии с политикой и стандартами ЕС, в частности, требованиями устойчивой, инклюзивной и устойчивой к кризисам мобильности, транспортной сети, интегрированной в глобальную транспортную сеть, включая транспортную систему ЕС, способной обеспечить надлежащий уровень безопасности движения, удовлетворить потребности населения и бизнеса в транспорте и мобильности, содействовать обороноспособности государства, а также конкурентоспособности и устойчивости национальной экономики. Для достижения этого, Стратегия устанавливает следующие четыре стратегические цели:

- Стратегическая цель 1. Восстановление и развитие конкурентоспособной и эффективной транспортной системы, интегрированной в Трансъевропейскую транспортную сеть (TEN-T) в соответствии с политикой и стандартами ЕС;
- Стратегическая цель 2. Качественные пассажирские перевозки и беспрепятственная мобильность;
- Стратегическая цель 3. Безопасный, ориентированный на человека, экологически чистый и энергоэффективный транспорт с курсом на декарбонизацию;
- Стратегическая цель 4. Институциональный потенциал, человеческий капитал и эффективное управление в сфере транспорта.

---

<sup>10</sup> <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-skhvalennia-natsionalnoi-transportnoi-stratehii-ukrainy-na-period-do-2030-roku-ta-zatverdzhennia-operatsiinoho-planu-zakhodiv-z-ii-realizatsii-u-20252027-rokakh-i271224-1550>

Стратегия также определяет сроки её реализации — она должна быть реализована в два этапа (первый этап в 2025–2027 годах и второй этап в 2028–2030 годах) путём выполнения мероприятий по соответствующим направлениям, предусмотренным операционными планами по реализации Стратегии на трёхлетние периоды (2025–2027 и 2028–2030 годы). В этих планах определены мероприятия по реализации Стратегии, ответственные за их выполнение органы, сроки и ожидаемые результаты реализации.

Операционные планы по реализации Стратегии содержат мероприятия, сгруппированные по следующим направлениям:

- эффективное управление восстановлением и развитием в сфере транспорта;
- железнодорожный транспорт;
- автомобильный транспорт и управление автомобильными дорогами;
- морской и внутренний водный транспорт;
- воздушный транспорт;
- мультимодальные перевозки и транспортная логистика;
- общественный транспорт и беспрепятственная мобильность.

Согласно Стратегии, также планируется разработка отдельных стратегий развития гражданской авиации и использования воздушного пространства до 2030 года, Стратегии развития внутреннего водного транспорта, а также Государственной целевой экономической программы развития автомобильных дорог общего пользования.

Источником финансового обеспечения реализации Стратегии и, соответственно, мероприятий операционных планов являются средства, предусмотренные в рамках реализации предложения Европейской комиссии о Регламенте Европейского парламента и Совета Европейского Союза о создании Украинского фонда. Дополнительными источниками могут выступать средства частных инвесторов в рамках инвестиционных проектов с использованием механизма государственно-частного партнёрства, собственные средства субъектов предпринимательства, а также другие источники, не запрещённые законодательством.

Далее Стратегия определяет **текущее состояние, проблемы, задачи по решению проблем и ожидаемые результаты** для каждой из своих стратегических целей.

Так, для **стратегической цели 1 - Восстановление и развитие конкурентоспособной и эффективной транспортной системы, интегрированной в Трансъвропейскую транспортную сеть (TEN-T) в соответствии с политикой и стандартами ЕС** - существуют следующие характеристики *текущей ситуации*.

В первую очередь, транспортные отрасли серьезно пострадали в результате вооруженной агрессии Российской Федерации против Украины. В результате доля международных наземных перевозок увеличилась с 48 % в 2021 году до 68 % в 2022 году, а интенсивность грузопотоков через государственную границу Украины с государствами-членами ЕС в 2022 году выросла в среднем на 21 % по сравнению с 2021 годом, что привело к повышению уровня износа автомобильных дорог и железнодорожной инфраструктуры в приграничных регионах, еще более обострив проблему несоответствия пограничной инфраструктуры на участке государственной границы Украины с государствами-членами ЕС текущим потребностям.

Однако одновременно, в результате вооруженной агрессии Российской Федерации против Украины, государственное финансирование на содержание и модернизацию транспортной инфраструктуры еще больше сократилось. В результате имеющиеся средства не покрывают

всех потребностей в поддержании железнодорожной сети и своевременном обновлении подвижного состава.

Необходимо защитить критически важные объекты инфраструктуры от ракетных ударов и/или атак беспилотных летательных аппаратов с территории Российской Федерации. Повреждение транспортной сети, дорог и путей может иметь серьезные последствия для целостности транспортной системы и общей безопасности страны. Повреждение критически важных элементов инфраструктуры нарушает логистику, затрудняя или даже блокируя транспортировку товаров, и угрожает безопасности пассажиров.

Кроме того, признается, что транспортная система Украины имеет недостаточный уровень развития мультимодальных перевозок и транспортно-логистических технологий.

Также подчеркивается, что национальная транспортная система объективно нуждается в скорейшей нормативной и технической интеграции в транспортную систему ЕС.

*Проблемы, которые необходимо решить* для достижения стратегической цели 1, включают, среди прочего, следующие:

- недостаточно четкое определение приоритетов потребностей в восстановлении транспортной инфраструктуры, поврежденной в результате военных действий;
- отсутствие мощностей транспортной инфраструктуры для удовлетворения потребностей всех перевозчиков;
- недостаточный уровень выполнения положений международных договоров Украины и имплементации законодательства ЕС в транспортном секторе;
- недостаточный уровень конкуренции на отдельных рынках транспортных услуг и несоответствие европейским требованиям доступа на рынок транспортных услуг;
- несовершенная тарифная политика в сфере предоставления транспортных услуг;
- недостаточное развитие мультимодальных перевозок и транспортной логистики;
- неспособность существующей сети государственных пограничных пунктов пропуска и приграничной транспортной инфраструктуры удовлетворить потребности в перевозках через границу Украины с ЕС и Молдовой;
- недостаточные возможности по обслуживанию и ремонту транспортной инфраструктуры для поддержания ее в хорошем состоянии и дальнейшей модернизации, в том числе из-за отсутствия финансирования, важных материалов и оборудования;
- недостаточная защита критически важной транспортной инфраструктуры от обстрелов со стороны Российской Федерации и др.

Соответственно, задачи по решению проблем, направленных на достижение этой стратегической цели, среди прочего, определены следующим образом:

- анализ и приоритизация потребностей в восстановлении транспортной инфраструктуры, поврежденной в результате военных действий, на основе информационно-аналитических и экспертных систем для исключения субъективного вмешательства в процесс планирования работ;
- обеспечение устойчивости и жизнеспособности транспортной инфраструктуры Украины к актам агрессии и техногенным негативным явлениям путем развития основных и альтернативных логистических маршрутов, внедрения электронных систем с высоким уровнем защиты и др.;
- приведение законодательства Украины в сфере железнодорожного транспорта, торгового мореплавания и судоходства на внутренних водных путях Украины,

- предоставления автотранспортных услуг и дорожного строительства в соответствии с международными требованиями и требованиями законодательства ЕС;
- постепенное создание общего авиационного пространства между Украиной и ЕС и его государствами-членами;
  - реформирование системы государственного регулирования естественных монополий в транспортном секторе, включая железнодорожный транспорт, в частности, создание независимого регулятора в соответствии с требованиями законодательства ЕС;
  - повышение эффективности сети железнодорожной инфраструктуры на основе анализа существующих и будущих транспортных потоков, включая определение источников финансирования социально значимой, но недостаточно используемой железнодорожной инфраструктуры;
  - создание конкурентных условий для функционирования морских портов и инфраструктуры внутренних водных путей в Украине, а также улучшить условия для привлечения частных инвестиций в их развитие;
  - осуществление структурной реформы АО «Укрзалізниця» в соответствии с законодательством ЕС, обеспечив финансовое, функциональное и организационное разделение оператора инфраструктуры и перевозчиков (отдельно для грузовых и пассажирских перевозок), а также разделение государственных и экономических функций управления, в частности обеспечение независимости оператора инфраструктуры в соответствии с законодательством ЕС;
  - внедрение прозрачных, недискриминационных и эффективных тарифных моделей, соответствующих принципам законодательства ЕС и способных обеспечить выполнение долгосрочных обязательств по развитию инфраструктуры, а также переход к рыночной практике установления тарифов на перевозки, включая упрощение реализации проектов государственно-частного партнерства;
  - обеспечение соответствия инфраструктуры аэропортов и системы аэронавигации стандартам и рекомендованной практике ИКАО, а также требованиям законодательства ЕС в авиационной сфере;
  - обеспечение комплексного решения проблемных вопросов мультимодальных перевозок, транспортно-логистической инфраструктуры и логистических инструментов;
  - увеличение доли контейнерных перевозок и стимулирование развития контейнерных перевозок;
  - внедрение электронной системы взимания платы за проезд и использование транспортной инфраструктуры для грузоперевозок;
  - повышение пропускной способности пунктов пропуска за счёт цифровизации процесса пересечения государственной границы Украины транспортными средствами и дальнейшего упрощения процедур пограничного контроля с использованием эффективных цифровых технологий и процессов;
  - наращивание потенциала и эффективности железнодорожной и автомобильной инфраструктуры в направлении границ Украины с ЕС и Молдовой;
  - дальнейшее развитие сети контрольных пунктов пропуска и повышение их пропускной способности и т.д.

Ожидаемые результаты стратегической цели 1 включают, среди прочего:

- приоритизация проектов по восстановлению транспортной инфраструктуры, пострадавшей в результате вооружённой агрессии Российской Федерации против Украины;

- обеспечение достаточной пропускной способности транспортной инфраструктуры Украины для удовлетворения потребностей всех перевозчиков и повышение эффективности использования существующей транспортной сети;
- приведение законодательства Украины в сферах железнодорожного транспорта, торгового мореплавания и судоходства по внутренним водным путям, предоставления услуг автомобильного транспорта и строительства автомобильных дорог в соответствии с требованиями законодательства ЕС и международных договоров Украины;
- создание общего авиационного пространства между Украиной и государствами-членами ЕС в соответствии с переходными периодами, предусмотренными Соглашением между Украиной, с одной стороны, и Европейским Союзом и его государствами-членами — с другой, об общем авиационном пространстве, ратифицированным Законом Украины № 2067-IX от 17 февраля 2022 года;
- создание прозрачной конкурентной среды на рынке транспортных услуг, в частности для операторов пассажирских и грузовых перевозок;
- создание условий для последующей либерализации рынка транспортных услуг, развития недискриминационной открытой конкуренции и обеспечения равного, открытого, недискриминационного и прозрачного доступа к транспортной инфраструктуре для перевозчиков и операторов в соответствии с законодательством ЕС;
- внедрение гибкой системы установления конкурентной тарифной и ценовой политики в соответствии с требованиями законодательства ЕС;
- обеспечение развития железнодорожных и автомобильных маршрутов, внутренних водных путей, а также транспортных систем городов («городских узлов»), в частности включённых в индикативные карты сети TEN-T;
- обеспечение поэтапного приближения железнодорожной инфраструктуры на основных маршрутах к стандартам основной и комплексной сети TEN-T;
- успешная интеграция дорожной сети Украины в европейскую;
- модернизированная инфраструктура аэропортов адаптирована для приёма новейших типов воздушных судов;
- улучшение подходов к проектированию, строительству и обслуживанию автомобильных дорог и железнодорожной инфраструктуры с учётом лучших международных практик и европейских стандартов;
- повышение эффективности мультимодальных перевозок и обеспечение развития транспортно-логистической инфраструктуры;
- включение одного из морских портов Украины в число 150 крупнейших портов мира по объёму контейнерной перевалки;
- обеспечение увеличения объёмов перевозки контейнеров и других грузов по территории Украины, в частности в рамках развития новых транзитных транспортных маршрутов (при условии завершения вооружённой агрессии Российской Федерации и восстановления устойчивого судоходства в Чёрном море);
- доля грузовых перевозок в интермодальных транспортных единицах составит не менее 20 процентов к 2030 году в общем объёме перевозок;
- внедрение электронной системы взимания платы за использование транспортной инфраструктуры для грузовых автомобильных перевозок;
- восстановление воздушного сообщения, расширение сети международных авиасообщений, обеспечение поэтапного увеличения пассажиропотока через аэропорты Украины;

- строительство и расширение сети пунктов пропуска, увеличение их пропускной способности в соответствии со Стратегией развития и строительства приграничной инфраструктуры с государствами-членами ЕС и Республикой Молдова до 2030 года;
- сокращение времени обработки грузов и завершения формальностей за счёт упрощения административных процедур и электронного обмена данными при международных перевозках. Внедрение ИТ сервисов, обеспечивающих обмен данными с ИТ-системами ЕС, интеграцию процессов как между национальными контрольными органами, так и с иностранными партнёрами;
- увеличение объёмов перевалки грузов в морских портах Украины до 160 млн тонн в год;
- присоединение Украины к морскому «Голубому поясу» вокруг Европы, внедрение контроля за судами и грузами («Голубой пояс»), создание соответствующих портовых мощностей («Голубые полосы»), внедрение систем EMSA, включая SafeSeaNet, и т.д.

В части текущее состояние стратегической цели 2 — Качественные пассажирские перевозки и беспрепятственная мобильность признаётся, что пассажирские перевозки характеризуются недостаточным уровнем качества обслуживания. Это связано с системной нехваткой инвестиций, устаревшим подвижным составом, несоответствием вместимости автобусов пассажиропотокам, неофициальной деятельностью большого числа перевозчиков и другими факторами. Управление развитием транспортной сети между регионами Украины также является неэффективным, а предоставление пассажирского транспорта не соответствует потребностям населения ни по количеству, ни по качеству. Несмотря на недавно принятые законодательные меры, законодательство Украины в сфере качества пассажирских перевозок по-прежнему требует дальнейшего развития и совершенствования. Важно также учитывать права пассажиров и потребности в обеспечении доступности для всех групп населения, включая лиц с ограниченной подвижностью, а также аспекты равенства в целом. Для повышения мобильности населения необходимо дальнейшее развитие безопасной и инклюзивной инфраструктуры, а также улучшение транспортной связанности между регионами, городами и территориальными общинами страны. Следует обеспечить доступность транспортных услуг для жителей отдалённых населённых пунктов, людей с низким уровнем дохода, пожилых людей, лиц с инвалидностью и других маломобильных групп населения. Обеспечение доступности и удобства использования как инфраструктуры, так и подвижного состава является важной задачей для страны, особенно с учётом последствий войны, роста числа травм и ампутаций среди ветеранов и гражданского населения.

Проблемы, которые необходимо решить для достижения стратегической цели 1, включают, среди прочего, следующие:

- отсутствие регулярного пассажирского сообщения для части сельского населения и отсутствие целостного, обоснованного видения сети маршрутов;
- неэффективная система регулирования и контроля рынка пассажирских перевозок автобусом, наличие большого количества «теневых» перевозчиков в автомобильном транспорте;
- низкий уровень инклюзивности как транспортной инфраструктуры, так и подвижного состава;
- отсутствие законодательно закреплённых критериев качества услуг общественного пассажирского транспорта, согласованных с европейскими стандартами, что делает невозможной оценку пассажирских перевозок в соответствии с международной практикой и, как следствие, затрудняет повышение качества соответствующих услуг;
- устаревший подвижной состав, используемый для пассажирских перевозок;

- отсутствие законодательных гарантий оказания помощи пассажирам в случае длительных задержек и отмены транспортных услуг и т.д.

Задачи по решению проблем, направленных на достижение стратегической цели 2 среди прочих определены следующим образом:

- улучшить сеть маршрутов общественного транспорта и инфраструктуру пассажирских перевозок на основе анализа потребностей населения;
- повысить качество услуг пассажирских перевозок, в том числе путём внедрения механизма управления качеством пассажирских перевозок;
- обеспечить организацию и финансирование выполнения социальных обязательств и социально значимых пассажирских перевозок автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом;
- совершенствовать административные процедуры предоставления транспортных услуг;
- внедрить на законодательном уровне мониторинг доступности объектов инфраструктуры и транспортных средств для беспрепятственного пользования их услугами лицами с инвалидностью и другими маломобильными группами населения в соответствии с установленными стандартами доступности;
- создать эффективный и прозрачный механизм контроля соблюдения перевозчиками правовых требований;
- поэтапно обновить пассажирский подвижной состав;
- ввести соответствующую законодательную норму, направленную на совершенствование гарантий защиты прав пассажиров всех видов транспорта, включая случаи длительных задержек и отмены транспортных услуг.

Ожидаемые результаты стратегической цели 2 включают, среди прочего:

- предоставление населению качественных, безопасных и доступных транспортных услуг, включая услуги в туристических и рекреационных целях, независимо от места проживания, в соответствии с европейскими стандартами качества пассажирских перевозок;
- создание пассажирских терминалов и транспортных узлов, объединяющих различные виды транспорта в единую транспортную систему, отвечающую потребностям пассажиров;
- осуществление пассажирских перевозок исключительно перевозчиками, имеющими соответствующие разрешения;
- внедрение электронных услуг для пассажиров, включая льготные категории, и перевозчиков, включая автоматизированные системы оплаты проезда на пассажирском транспорте;
- увеличение доли транспортных средств общего пользования, отвечающих потребностям лиц с инвалидностью и других маломобильных групп населения: на городских автобусных маршрутах общего пользования — до 70 %, на пригородных автобусных маршрутах общего пользования — до 20 % к 2030 году;
- увеличение доли объектов транспортной инфраструктуры и дорожного сервиса, оборудованных с учётом потребностей лиц с инвалидностью и других маломобильных групп населения, до 60 % к 2030 году;
- организация и финансирование выполнения социальных обязательств и социально значимых пассажирских перевозок приведены в соответствие с Регламентом (ЕС) № 1370/2007 Европейского парламента и Совета от 23 октября 2007 года об услугах общественного пассажирского железнодорожного и автомобильного транспорта и др.

Текущее состояние стратегической цели 3 - Безопасный, ориентированный на человека, экологически чистый и энергоэффективный транспорт с курсом на декарбонизацию - описывается следующим образом. Признается высокий уровень смертности в результате дорожно-транспортных происшествий и серьезность последствий ДТП для участников дорожного движения. Подчеркивается важность выполнения обязательств, принятых в соответствии с международными договорами по торговому судоходству, участником которых является Украина, а также принятия дополнительных эффективных мер для обеспечения соблюдения Украиной требований международного законодательства по безопасности мореплавания, поиска и спасения. Также подчеркивается, что Украина как кандидат на членство в ЕС и с учетом курса Европы на климатическую нейтральность стремится обеспечить устойчивую и «зеленую» мобильность и транспортную систему. С целью стимулирования использования транспортных средств, оснащенных электродвигателями, был принят ряд законодательных мер. Также одним из наиболее актуальных вопросов, который крайне негативно влияет на сохранность технического состояния транспортных средств, безопасность дорожного движения, выбросы загрязняющих веществ, парниковых газов и энергоэффективность автомобилей, является стремительное старение автопарка Украины. Другая проблема заключается в том, что большинство судов, которые сегодня эксплуатируются на морских и внутренних водных путях Украины, были построены более 30 лет назад. Почти весь этот флот оснащен дизельными двигателями внутреннего сгорания и дизель-электрогенераторами для обеспечения электроэнергией на борту, которые не являются экологически чистыми. Также упоминаются такие вопросы, как проблемы отрасли внутреннего водного транспорта, необходимость снижения негативного воздействия дорожной инфраструктуры на окружающую среду с учетом расположения объектов экологической сети, содействие сохранению морского биоразнообразия.

Проблемы, которые необходимо решить для достижения стратегической цели 3, включают, среди прочего, следующие:

- несоответствие уровня безопасности перевозок всеми видами транспорта в Украине современным требованиям;
- низкий уровень внедрения и практического применения передовых технологий и технических средств управления дорожным движением, а также автоматизированных средств контроля и регулирования движения;
- неэффективная система оповещения о транспортных происшествиях;
- несоответствие законодательства Украины в сферах сертификации и обязательного технического контроля колесных транспортных средств современным стандартам безопасности и воздействия колесных транспортных средств на окружающую среду;
- транспортные средства перевозчиков и индивидуальные транспортные средства недостаточно энергоэффективны и экологичны;
- быстрое старение автопарка в Украине, как у коммерческих перевозчиков, так и у частных владельцев;
- недостаточное развитие инфраструктуры заправочных станций для альтернативных видов экологически чистого моторного топлива и зарядных станций для электромобилей и т.д.

Задачи по решению проблем, направленных на достижение стратегической цели 3 среди прочих определены следующим образом:

- обновление подвижного состава и парка украинских перевозчиков, внедрение новых подходов к их технической эксплуатации, внедрение современных цифровых услуг для оптимального расчета расхода топлива, а также стандартов подготовки руководящего состава и членов экипажей;
- совершенствование законодательной и организационной базы обеспечения транспортной безопасности;
- обеспечение эффективного контроля в сфере транспортной безопасности;
- дальнейшее развитие сети систем взвешивания в движении (WIM) для контроля максимально допустимых масс большегрузных транспортных средств;
- создать электронную информационно-аналитическую систему учета и анализа дорожно-транспортных происшествий, усовершенствовать систему оповещения о ДТП и оказания экстренной помощи пострадавшим;
- создать нормативные и институциональные механизмы для внедрения системы управления безопасностью на железнодорожном транспорте, технического обслуживания и ремонта железнодорожного подвижного состава в соответствии с законодательством ЕС;
- получить согласие Украины на обязательность ключевых международных документов в области торгового судоходства;
- создать национальный сегмент системы обмена информацией о движении и деятельности субъектов предпринимательства по морскому судоходству и создать национальный сегмент системы обмена информацией SafeSeaNet о движении судов, поиске и спасении людей на море, чрезвычайных происшествиях;
- ввести меры по стимулированию использования альтернативных видов топлива и возобновляемых источников энергии для транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры;
- ввести механизм экономического стимулирования перехода автомобильных перевозок на более экологически чистые грузовые и пассажирские перевозки железнодорожным и водным видами транспорта;
- реализовать экономические и иные меры по стимулированию использования экологически чистых видов транспорта в городах;
- минимизировать негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду, обеспечить сокращение выбросов парниковых газов от транспорта и снижение энергопотребления транспортом;
- поэтапно внедрить правовое регулирование, инструменты, а также последовательные и системные меры по реализации эффективной государственной политики в области маркировки и регулирования основных экологических характеристик колесных транспортных средств в соответствии с законодательством и практикой стран ЕС и др.

Ожидаемые результаты стратегической цели 3 включают, среди прочего:

- к 2030 году сократить уровень смертности в результате транспортных/дорожно-транспортных происшествий на 100 000 человек на 50 %, то есть на 5 случаев смерти;
- к 2030 году сократить количество тяжелых травм в результате транспортных/дорожно-транспортных происшествий на 100 000 человек на 50 %, то есть на 44 случая;
- к 2030 году сократить ежегодные потери общества от транспортных происшествий на 50 %, то есть до 2–2,5 млрд долларов США.
- меры по обеспечению безопасности судоходства (интеграция национального сегмента системы обмена информацией о движении судов и авариях SafeSeaNet в европейскую систему);

- повышение уровня безопасности судоходства в морских водах Украины и на украинских судах в соответствии с международными требованиями и ускорение приведения украинского законодательства в соответствие с законодательством ЕС в этой сфере;
- сократить к 2030 году объем общих выбросов парниковых газов автомобильным, авиационным, водным и железнодорожным транспортом до 33% от уровня 1990 года или до 90% от уровня 2021 года (приблизительно до 23 млн. тонн CO<sub>2</sub>-эквивалента);
- сократить к 2030 году объем выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от основного источника - автомобильного транспорта до 23% от уровня 1990 года или до 90% от уровня 2021 года (приблизительно до 1400 тыс. тонн);
- обеспечить снижение удельного расхода топлива на единицу транспортной работы на 30% к 2030 году;
- постепенное внедрение правового регулирования, инструментов, а также последовательных и системных мер для реализации эффективной государственной политики в сфере маркировки и регулирования основных экологических характеристик колесных транспортных средств в соответствии с законодательством и практиками стран ЕС;
- повышение уровня безопасности полетов в сфере гражданской авиации и использования воздушного пространства и др.

**Текущее состояние стратегической цели 4 – Институциональный потенциал, человеческий капитал и эффективное управление в сфере транспорта** выглядит следующим образом. Отмечается, что важным компонентом европейской интеграции Украины является реформа системы государственного управления, в частности, в транспортном секторе. В этом контексте важным фактором является обеспечение прозрачности деятельности органов государственной власти и субъектов предпринимательства государственного сектора в транспортной сфере. Отдельной задачей в процессе трансформации системы государственного управления в транспортной отрасли является обеспечение достаточного институционального потенциала центральных органов исполнительной власти в транспортной и дорожной сферах, которые должны быть либо созданы, либо реорганизованы в соответствии с требованиями законодательства ЕС. К ним относятся: центральный орган исполнительной власти, ответственный за реализацию государственной политики в сфере железнодорожного транспорта (Национальный орган по безопасности); единая независимая организация (учреждение) по расследованию транспортных происшествий; независимый рыночный регулятор транспортных услуг и др. На данный момент процесс разделения функций государственного регулирования и контроля (включая формирование соответствующих органов государственного управления), операционной деятельности и бизнес-функций субъектов предпринимательства в транспортной отрасли не завершен. Кроме того, восстановление и дальнейшее развитие транспортной системы страны в системном порядке и в кратчайшие сроки невозможно без использования цифровых систем, которые являются неотъемлемым фактором обеспечения устойчивого развития всех видов транспорта и способны поддерживать внедрение изменений и реформ. Отсутствует четкая иерархия программных плановых документов, большинство из существующих документов утратили свою актуальность и требуют обновления, пересмотра подходов и разработки новых программных документов в различных направлениях транспортного сектора. Восстановление разрушенных и поврежденных объектов, особенно в транспортной сфере, представляет собой серьезную задачу для страны. Важным фактором, негативно влияющим на способность восстанавливать, реконструировать и дальше развивать

транспортный сектор, является снижение человеческого капитала в целом и нехватка квалифицированных работников, что усугубляется демографическим кризисом в Украине. Система высшего и профессионально-технического образования будущих работников транспортной отрасли также требует реформирования и совершенствования в соответствии с современными вызовами и требованиями.

Проблемы, которые необходимо решить для достижения стратегической цели 4, включают, среди прочего, следующие:

- необходимость дальнейшего повышения уровня прозрачности и качества управленческих процессов, включая управление коррупционными рисками в деятельности учреждений, ответственных за процессы реконструкции транспортной инфраструктуры;
- ограниченная возможность оперативного финансирования критически важных работ по восстановлению транспортной инфраструктуры, в том числе из-за сложности процедур привлечения ресурсов, предусмотренных действующим законодательством;
- ограниченные финансовые возможности органов государственной власти для обеспечения выполнения обязательств по международным договорам Украины в сфере транспорта;
- административная реформа не завершена, в частности, недостаточно четко разграничены функции по разработке и реализации политики между центральными органами исполнительной власти в транспортной сфере;
- недостаточное внедрение электронных средств предоставления транспортных услуг;
- необходимость создания и сопровождения значительного количества реестров и их интеграции с соответствующими реестрами ЕС для выполнения требований законодательства ЕС в сфере транспорта;
- нехватка и высокая текучесть кадров в транспортной отрасли, восприятие отрасли как недостаточно престижной и привлекательной для трудоустройства;
- необходимость восстановления потенциала системы высшего, профессионального предвузовского и профессионально-технического транспортного образования и др.

Задачи, направленные на достижение стратегической цели 4:

- внедрение практик, направленных на повышение прозрачности и подотчетности ключевых учреждений, управляющих восстановлением транспортной инфраструктуры;
- упрощение процедур выделения средств на проекты по восстановлению и развитию транспортной инфраструктуры (инвестиционные проекты);
- обеспечение устойчивого финансирования для выполнения государством своих обязательств по международным договорам Украины в транспортной сфере, а также реализация других мероприятий в этой сфере, определенных законом;
- четкое разграничение функций по формированию и реализации государственной политики между центральными органами исполнительной власти в сфере транспорта, а также лишение Министерства развития общин и территорий Украины несвойственных ему функций реализации политики;
- внедрение системы открытых данных, электронных сервисов для международных партнеров и гражданского общества, которые позволяют оценивать ситуацию с транспортными услугами, сравнивать прогресс по каждому показателю, обеспечивать общественный мониторинг и систему отчетности по деятельности и полученным результатам;
- совершенствование законодательства о регистрации судов;

- переход к оказанию транспортных услуг в электронной форме, за исключением случаев, когда это невозможно или нецелесообразно.
- создание и актуализация реестров в транспортной сфере, приведение данных в этих реестрах в соответствие со стандартами ЕС и их интеграция с соответствующими реестрами ЕС;
- создание и развитие интеллектуальных транспортных систем (ИТС) для управления транспортными средствами и сетями в режиме реального времени с учетом социально-экономических потребностей населения, бизнеса, обороны и внешних интересов Украины;
- соблюдение принципов целостности, внутреннего баланса (согласование всех документов системы государственного стратегического планирования по целям, задачам и мероприятиям развития) и партнёрства в процессе разработки и утверждения документов государственного стратегического планирования в транспортной сфере;
- внедрение инновационных образовательных программ по профессиональной подготовке и переподготовке кадров для транспортного сектора;
- совершенствование процедур профессиональной подготовки, повышение уровня профессиональных знаний и повышения квалификации/компетентности работников транспортного сектора в соответствии с законодательством ЕС;
- повышение качества управления ресурсами субъектов государственного сектора в транспортной сфере, включая завершение их корпоративной реформы (формирование независимых наблюдательных советов), внедрение систем управления ресурсами предприятий, системы государственного мониторинга и отчётности о деятельности и достигнутых результатах.
- привлечение специалистов на должности государственной службы в транспортной сфере, обеспечение справедливого и прозрачного отбора; дальнейшее внедрение интегрированной информационной системы управления человеческими ресурсами (HRMIS) в органах государственной власти;
- введение политик и мер, направленных на создание доступных условий труда для лиц с инвалидностью в транспортной сфере, включая адаптацию рабочих мест и поддержку их профессионального развития;
- меры, направленные на обеспечение защиты трудовых и социальных прав работников транспорта, в частности, улучшение условий их труда (включая охрану труда) с особым акцентом на работников, находящихся в пути (например, водителей грузовиков и автобусов, машинистов поездов, моряков), в соответствии с соответствующими международными требованиями и законодательством ЕС, и др.

Ожидаемые результаты стратегической цели 4, помимо прочего, включают:

- обеспечение надлежащей прозрачности и подотчётности проектов по восстановлению транспортной инфраструктуры, повышение эффективности использования средств, укрепление доверия партнёров. Снижение коррупционных, финансовых, репутационных и других рисков в деятельности ключевых учреждений, управляющих восстановлением;
- обеспечение устойчивого финансирования выполнения обязательств Украины по международным соглашениям в транспортной сфере, а также реализация других мероприятий в данной отрасли, предусмотренных законодательством;
- обеспечение рациональной организационной структуры и чёткого распределения полномочий между центральными органами исполнительной власти в сферах

транспорта и дорожной инфраструктуры в соответствии с лучшими европейскими практиками надлежащего управления;

- создание/определение центрального органа исполнительной власти, ответственного за реализацию государственной политики в сфере железнодорожного транспорта, включая вопросы безопасности и технической политики, в соответствии с положениями Директив 2016/797/ЕС и 2016/798/ЕС о правовом статусе и функциях Национального органа по безопасности;
- совершенствование законодательства о регистрации судов и упрощение процесса получения административных услуг по регистрации судов. Обеспечение эффективного функционирования Государственного судового реестра Украины и Судовой книги Украины;
- внедрение современных электронных сервисов по предоставлению транспортных услуг;
- повышение эффективности операционной деятельности и функциональности аэропортов;
- обеспечение функционирования отраслевых реестров в транспортной сфере, приведение данных в этих реестрах в соответствие со стандартами ЕС и их интеграция с соответствующими реестрами ЕС;
- создание профессиональных кадровых ресурсов и эффективной системы профессиональной подготовки специалистов (в частности, технических) в управлении и развитии транспортной отрасли, создание возможностей и стимулов для их обучения в течение всей профессиональной деятельности;
- обеспечение открытого, прозрачного и эффективного управления человеческими ресурсами со стороны государственных органов в сферах транспорта и дорожной инфраструктуры;
- вхождение транспортного сектора в пятёрку наиболее привлекательных секторов национальной экономики по уровню привлекательности на рынке труда, в том числе за счёт дополнительной защиты трудовых и социальных прав работников транспортной сферы.

Заключительная часть Стратегии устанавливает процесс **мониторинга, оценки результатов реализации и процедуру отчетности по реализации Стратегии.**

Приложение к Стратегии содержит показатели достижения её стратегических целей, в то время как операционный план на 2025–2027 годы определяет конкретные институциональные или законодательные меры, сроки их выполнения, ответственные органы и показатели завершения.

## Отчеты международных финансовых институтов и других заинтересованных сторон

В этом разделе будут проанализированы некоторые исследования, проведенные международными заинтересованными сторонами и посвященные транспортной связности в регионе. В исследованиях, о которых идет речь, содержатся некоторые рекомендации, направленные на улучшение ситуации, включая некоторые инфраструктурные меры, а также меры по обеспечению бесперебойной связности, которые будет интересно обсудить и сравнить с видениями стран.

### Исследование ЕС-ЕБРР «Устойчивое транспортное сообщение между Европой и Центральной Азией»<sup>11</sup>

Данное исследование было проведено под руководством и при финансовой поддержке Европейской Комиссией и осуществлено Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР) в период с ноября 2021 года по июнь 2023 года. Оно преследует две цели: 1) определить наиболее устойчивую транспортную сеть, соединяющую пять стран Центральной Азии (Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан) с расширенной Трансъевропейской транспортной сетью (TEN-T) ЕС, и 2) предложить ключевые действия по развитию сети, включая мягкие меры, а также инвестиции в физическую (жесткую) инфраструктуру. Исследование не охватывает ни одну другую страну ТРАСЕКА, кроме стран Центральной Азии.

Исследование начинается с анализа трех транспортных коридоров, соединяющих Европу и Китай: 1) Северный коридор (который проходит через Казахстан, Россию и Беларусь); 2) Транскаспийский международный транспортный маршрут (Средний коридор) (через Казахстан, Каспийское и Черное моря); 3) Южный коридор (через Кыргызскую Республику или Таджикистан, Узбекистан, Туркменистан, Иран и Турцию). Анализ проводился в рамках

- оценки дорожного движения (25%)
- оценки инфраструктуры (25%)
- социальной и экологической оценки (20%)
- оценки стран (15%)
- оценки экономической интеграции (15%).

---

<sup>11</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/international-relations/study-sustainable-transport-connections-central-asia\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/international-relations/study-sustainable-transport-connections-central-asia_en)

На основе этого анализа Центральная Транскаспийская сеть (ЦТКС), проходящая через Южный Казахстан, была признана наиболее устойчивым вариантом.

В исследовании также определены основные препятствия для развития коридора ЦТКС, которые заключаются в следующем:

1. Отсутствие прозрачных тарифов и прозрачного доступа к инфраструктуре
2. Ограниченный уровень гармонизации нормативно-правовой базы, обмена данными и цифровизации.
3. Ограниченная пропускная способность, неконкурентоспособное время перевозки и расходы на перевозку
4. Ограниченные возможности для участия частного сектора
5. Отсутствие единого подхода к управлению коридором

На основе проведенного анализа исследование предлагает семь действий по мягкому компоненту обеспечения взаимосвязанности и 33 необходимых инвестиций в жесткую инфраструктуру (которые будут рассмотрены далее в деталях) в качестве конкретных, выполнимых и реалистичных действий, которые могут способствовать устойчивости, конкурентоспособности и операционной эффективности Центральной Транскаспийской сети (ЦТКС). Таким образом, в исследовании определены конкретные мягкие меры связанности, ориентированные на снижение транзакционных издержек, повышение операционной эффективности и расширение участия частного сектора для увеличения эффективности предоставления услуг. Кроме того, исследование выявило ключевые приоритетные инвестиционные потребности в инфраструктуре во всех пяти странах Центральной Азии, направленные на значительное улучшение транспортной сети. Ориентировочная сумма инвестиций составляет 18.5 млрд евро. Эти инвестиционные потребности включают восстановление и модернизацию железнодорожной и дорожной сети, расширение парка подвижного состава, увеличение пропускной способности портов, улучшение деятельности пунктов пропуска на границах, развитие мультимодальных логистических центров и вспомогательных транспортных соединений во всех пяти странах.

Согласно исследованию, дальнейшее развитие ЦТКС принесет следующие преимущества:

- 1) Укрепление региональной координации;
- 2) Повышение связности между региональными экономическими центрами;
- 3) Улучшение практик пересечения границ;
- 4) Усиление долгосрочного планирования;
- 5) Повышение экологических преимуществ.

Однако, согласно исследованию, для получения более широких преимуществ от регионального развития необходимы два условия:

- все страны предоставляют равный и справедливый доступ всем региональным партнерам и игрокам к своей сети;
- страны инвестируют в укрепление своей внутренней сети, приведение ее в соответствие с международными коридорами и трансграничными связями скоординированным образом.

Основываясь на потребностях и недостатках, выявленных в ходе выбора наиболее устойчивого транспортного сообщения между Европой и Центральной Азией, в ходе анализа был определен длинный список ключевых мероприятий. Эти мероприятия направлены на устранение физических или нефизических барьеров и пробелов, связанных с различными

видами транспорта, инфраструктурными активами, сооружениями, операциями и нормативными актами, связанными с ЦТКС.

В целом, инвестиции, проекты и меры, выявленные в странах, охваченных исследованием, можно отнести к одной из следующих категорий, хотя это не исчерпывающий список:

- меры по улучшению состояния инфраструктуры и подвижного состава, а также деятельности;
- меры по улучшению эксплуатационной и экономической связности, способствующих повышению конкурентоспособности маршрута;
- действия по усилению нормативной и правовой гармонизации на международном уровне и вдоль самого маршрута;
- действия по повышению прозрачности и трансграничных операций;
- действия по совершенствованию данных, информационных систем и цифровизации.

Стоит также отметить, что одним из критериев для предлагаемых проектов является их соответствие политике и стратегическому видению стран, а также существующим международным и региональным соглашениям и договорам.

Предлагаемые меры по улучшению делятся на две группы: 1) мягкие меры (правовые/регулятивные; политические; институциональные; двусторонние/многосторонние соглашения; цифровизация) и 2) жесткие меры в области инфраструктуры (железнодорожный; автомобильный; портовый и морской транспорт; логистика и интермодальные перевозки; пересечение границ).

Для улучшения международного институционального управления ЦТКС в исследовании определены всеобъемлющие региональные мягкие меры по обеспечению связности:

- Необходимо создать официальный институт сетевого управления с органом, принимающим решения, для обеспечения гармонизации нормативно-правовой базы и упрощения операционной деятельности в пяти странах Центральной Азии.
- В каждой стране разработка политики, контроль и лицензирование, а также операции должны быть разделены для расширения участия частного сектора, повышения эффективности и прозрачности, поддержки соблюдения нормативных требований и повышения конкурентоспособности.
- Разделение различных направлений деятельности государственных предприятий и эффективное управление производительностью оставшихся государственных предприятий помогли бы улучшить операционные показатели.
- Для поддержки регионального развития, интеграции и взаимосвязанности необходима лучшая координация между ключевыми проектами в области транспортной инфраструктуры и основными секторами экономики.
- Политика стран в области декарбонизации транспорта, направленная на сокращение выбросов парниковых газов, должна лежать в основе планирования и реализации.

В качестве конкретных мягких мер в исследовании предлагается следующее:

1. Цифровизация транспортных документов (соблюдение и/или внедрение систем e-TIR и e-CMR).
2. Повышение интероперабельности (ратификация ADR, согласование веса/габаритов), например, вес и размеры грузовиков гармонизированы в странах Центральной Азии (кроме Узбекистана), но отличаются от стандартов ЕС.

3. Улучшение среды для ГЧП (улучшенная правовая база, прозрачные закупки и т.д.).
4. Содействие торговле (принятие и внедрение Соглашения о содействии торговле (TFA), создание пограничных постов, функционирующих по принципу единого окна (OSBPs) и совместный контроль, внедрение принципа единого окна).
5. Либерализация рынка (отмена ограничений по каботажу, отмена разрешений и квот на перевозки).
6. Улучшение механизмов установления тарифов (необходимо устранить кросс-субсидирование пассажирских железнодорожных перевозок за счет грузовых, рассмотреть возможность регионального тарифа, а также единого тарифа по всему коридору).
7. Увеличение финансирования (внедрение систем управления активами, развитие источников финансирования для технического обслуживания и т.д.).

Далее в исследовании перечисляются приоритетные ключевые мероприятия в области инфраструктуры в разбивке по странам и срочности. В скобках приводится информация о соответствии с национальными программными документами, если таковая имеется.

## Казахстан

### Краткосрочные проекты

- Проект автодороги Шалкар-Бейнеу (предусмотрен национальной концепцией, и его реализация запланирована на 2023-2028 годы);
- Проект обхода железнодорожного вокзала Алматы (предусмотрен национальной концепцией, и его реализация запланирована на 2023-2024 годы);
- Проект железной дороги Дарбаза-Мактаарал (предусмотрен национальной концепцией, и его реализация запланирована на 2024-2025 годы);
- Проект расширения железнодорожного вокзала Сарыагаш (предусмотрен национальной концепцией, и его реализация запланирована на 2025-2028 годы);
- Проект расширения терминала Алтынколь.

### Среднесрочные проекты

- Проект двухпутевой железной дороги Актау-Бейнеу и ее электрификации (предусмотрен национальной концепцией в несколько иных условиях – как расширение пропускной способности железной дороги Мангистау-Бейнеу, срок реализации - 2025-2030 годы);
- Проекты по расширению пропускной способности портов Актау и Курык (предусмотрены в национальной концепции в разные сроки, и их реализация запланирована на 2025 и 2030 годы соответственно);
- Проект реконструкции железной дороги Бейнеу (Казахстан) - Нукус (Узбекистан);
- Проект двухпутевой железной дороги Алматы - Хоргос и ее электрификации;
- Ж/д инвестиции в мультимодальные логистические центры (создание мультимодальных центров предусмотрено национальной концепцией);
- Складские и распределительные центры в мультимодальных логистических центрах.

### Долгосрочные проекты

- Расширение морского флота (обновление и расширение морского флота предусмотрено национальной концепцией со сроком реализации до 2030 года);

- Расширение подвижного состава и установка фитинговых платформ в ключевых портах и терминалах (меры по расширению подвижного состава предусмотрены национальной концепцией и должны быть реализованы до 2030 года);
- Проект автодороги Кызылорда (Казахстан) - Учкудук (Узбекистан), казахстанский участок.

## **Кыргызстан**

### Краткосрочные проекты

- Развитие и модернизация мультимодальных логистических центров в Ош и Аламедин;

### Среднесрочные проекты

- Проект электрификации и реконструкции железнодорожной линии Балыкчы-Луговая;
- Проект строительства железнодорожной линии Торугарт-Арпа-Макмал-Джалал-Абад.

### Долгосрочные проекты

- Строительство железнодорожной линии Балыкчы-Макмал.

## **Таджикистан**

### Краткосрочные проекты

- Развитие пограничного поста, функционирующего по принципу единого окна и совместного логистического центра в Фатехабад.

### Среднесрочные проекты

- Расширение существующей северной железнодорожной линии до экономической зоны Сугд и северных районов региона.

### Долгосрочные проекты

- Электрификация северного участка железной дороги.

## **Туркменистан**

### Краткосрочные проекты

- Восстановление дороги Туркменбаши-Гарабогаз.

### Среднесрочные проекты

- Строительство логистического центра на границе Туркменистана и Казахстана.

### Долгосрочные проекты

- Проект восстановления/реконструкции дороги Туркменбаши-Гызылгая-Кёнеургенч;
- Проект расширения железнодорожной линии Узень-Болашак-Берекет.

## Узбекистан

### Краткосрочные проекты

- Проект по увеличению пропускной способности железнодорожной станции Ок-Куприк;
- Расширение железнодорожной линии до СЭЗ Наманган;
- Развитие мультимодальных логистических центров и складов класса «А» в Ферганской долине, Ташкентской области, Самарканде/Бухаре и Навои.

### Среднесрочные проекты

- Проект автодороги Учкудук (Узбекистан) - Кызылорда (Казахстан) - участок Узбекистана;
- Проект реконструкции железной дороги Нукус (Узбекистан) - Бейнеу (Казахстан);
- Дальнейшее развитие КПП Фарап/Алят и реконструкция подъездных путей к КПП.

### Долгосрочные проекты

- Проект по повышению пропускной способности железнодорожной линии Ташкент-Самарканд;
- Строительство новых автомобильных дорог из Ташкента в Самарканд и из Ташкента в Андижан на основе ГЧП.

Общий объем инвестиций, необходимых для существенного совершенствования ЦТКС, оценивается примерно в 18,5 млрд евро, связанных с восстановлением и модернизацией железнодорожной и автодорожной сети, расширением подвижного состава, увеличением пропускной способности портов, усовершенствованием КПП, мультимодальных логистических центров и вспомогательных сетевых соединений.

## Отчет Всемирного банка: Средний торгово-транспортный коридор<sup>12</sup>

Данное исследование было опубликовано в 2023 году и охватывает лишь некоторые страны, входящие в Средний коридор (далее – СК), в частности Казахстан, Азербайджан и Грузию. Данное исследование содержит всестороннюю оценку ожидаемого спроса на СК, а также действий и инвестиций, необходимых для удовлетворения такого спроса. Во-первых, в нем содержится всесторонняя оценка торговли, включающая моделирование и прогнозирование, для лучшего понимания потенциального спроса на коридор, включая выявление возможностей для дополнительной торговли с помощью целенаправленной политики. Во-вторых, хотя в нем дается оценка инфраструктурных приоритетов, главный акцент делается на повышение эффективности и максимальное использование существующих возможностей. В исследовании основное внимание уделяется железнодорожному и морскому транспорту.

В исследовании определены текущие проблемы, которые препятствуют дальнейшему развитию Среднего коридора, а именно:

1. Первая и, пожалуй, наиболее важная проблема связана с отсутствием координации и управления коридором.
2. Второе ограничение связано с низкой эксплуатационной эффективностью портов на Каспийском и Черном морях, а также морских перевозок по Каспийскому морю.
3. Третий ограничивающий фактор связан с отсутствием сквозной железнодорожной инфраструктуры.
4. Задержки на пунктах пересечения границы, где взаимодействуют операторы железнодорожного транспорта из разных стран, являются четвертым ограничивающим фактором.
5. Многие заинтересованные стороны, связанные с СК, используют современные решения в области информационных технологий, однако в применении систем нет единообразия, а также отсутствует их интеграция.

В исследовании также сформулированы пять основных рекомендаций, адресованных заинтересованным сторонам:

1. Переосмыслить СК в качестве экономического коридора.
2. Предложить логистические решения, охватывающие всю протяженность коридора.
3. Пересмотреть и упростить процедуры и документы.
4. Задействовать возможности, которые предоставляет цифровизация потоков данных.
5. Продолжить совершенствовать инфраструктуру и оборудование на протяжении коридора, четко определив приоритеты.

<sup>12</sup> <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6248f697aed4be0f770d319dcaa4ca52-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-World-Bank-FINAL.pdf>

В исследовании представлен краткий анализ технических и эксплуатационных характеристик основных узлов Среднего коридора с соответствующими комментариями о возможных улучшениях:

### **Казахстан**

Согласно исследованию, два порта в Казахстане, расположенные на маршруте Среднего коридора - Актау и Курык – имеют суммарную расчетную пропускную способность в 24 млн тонн в год. В 2022 году круговой рейс, Актау-Баку-Актау, осуществлённый Национальной судоходной компанией Казахстана, занял около 7 дней, т.е. 3,5 дня в один конец из Актау в Баку, из которых 30 часов приходилось на чистое пересечение (время курсирования).

Пропускная способность судов может быть увеличена за счет более мощных двигателей и гребных винтов (для увеличения скорости до нынешних очень низких 8 узлов), а также за счет более быстрого оборота судов в портах (в настоящее время в среднем 1,5 дня). Таким образом, пропускная способность Национальной морской судоходной компании «Казмортрансфлот» (КМТФ) на маршруте Актау-Баку может увеличиться до 41 000 ДФЭ в год, то есть до 82 000 ДФЭ в обе стороны, а среднее время в пути по маршруту Актау-Баку составит всего 2 дня.

Что касается тарифов, то за рейс Актау-Баку КМТФ взимает 230 долларов США за грузовой 20-футовый контейнер и 460 долларов США за грузовой 40-футовый контейнер.

### **Азербайджан**

В 2022 году контейнерные потоки через порт Алят в основном проходили по маршруту Алят - Актау (59 %), остальные - по маршруту Алят - Туркменбаши.

По состоянию на июнь 2023 года годовая пропускная способность порта Алят оценивалась в 15 млн тонн в год.

Среднее время простоя на причалах порта достигало 25 дней, варьируясь от 10 до 46 дней, что составляет около 70% от среднего времени доставки грузов через СК. Тарифы на обработку контейнеров в порту Алят такие же, как и в Актау (104 доллара США за 20-футовый контейнер и 148 долларов США за 40-футовый контейнер).

Предполагаемая годовая пропускная способность ASCO составляет 3 100 ДФЭ только в одном направлении и 6 200 ДФЭ в обоих направлениях СК.

Тарифы, взимаемые ASCO за перевозку контейнера по СК, относительно высоки по сравнению с тарифами КМТФ (в 2,6 раза больше, чем КМТФ), в том числе с учетом международных стандартов. В частности, за перевозку контейнера по маршруту Баку-Алят – Курык ASCO взимает 600 долларов США за 20-футовый контейнер и 1 200 долларов США за 40-футовый контейнер (примерно в 3 раза больше, чем КМТФ). Последний тариф сопоставим с ценой перевозки 40-футового контейнера на крупном контейнеровозе из Шанхая в Роттердам, которая составляла 1 349 долларов США (середина июня 2023 года).

## Грузия

Тарифы являются высокими по сравнению с лучшими портами мира. Для судна вместимостью 1 500 ДФЭ один заход в порт Поти обходится в 38 800 долларов США (примерно 97 долларов за 40-футовый контейнер в среднем), а в Батуми – 32 300 долларов США (80 долларов за 40-футовый контейнер). Для аналогичного судна заход в порт Роттердам стоит всего 17100 долларов США. С другой стороны, стоимость обработки грузов в Поти составляет в среднем 178 долларов США за 40-футовый контейнер, а в Батуми – 350 долларов США. Таким образом, полная стоимость обработки 40-футового контейнера в порту составляет 275 долларов США в Поти и 430 долларов США в Батуми. Это значительно выше, чем в Актау или Баку (148 долларов США), а также выше, чем в портах Европы и Азии.

## Железные дороги

Выявленные физические узкие места в основном расположены на стыковочных точках, где грузы перегружаются или передаются другому грузоперевозчику (будь то порт или железная дорога). Несмотря на то, что интермодальные контейнеры являются международным «транспортным средством» для перемещения грузов и используют относительно стандартизированное оборудование, региональные железные дороги все еще нуждаются в полной адаптации к оборудованию и операционным практикам, обеспечивающим эффективное перемещение контейнеров по коридору. Сообщается о нехватке специализированных платформ, кранов и другого оборудования, необходимого для эффективного перегруза. Например, основное движение контейнеров приходится на 40-футовые контейнеры, в то время как 20-футовые контейнеры часто задерживаются из-за нехватки специализированного оборудования в регионе, а также отсутствия интереса у некоторых перевозчиков к их включению в регулярные операции. В результате 20-футовые контейнеры простаивают на большинстве стыковочных пунктов, что ставит коридор в невыгодное конкурентное положение, если грузоотправители используют этот тип контейнеров.

КПП Гардабани – Беюк-Кясик между Грузией и Азербайджаном является самым загруженным, однако его инфраструктура значительно слабее по сравнению с Хоргосом или Достыком. В текущем состоянии и с существующей пропускной способностью этот КПП представляет собой важное узкое место на СК. Особенно это отразится на работе СК после завершения расширения пропускной способности железной дороги на азербайджанской стороне.

Эти станции не имеют возможностей для перевалки грузов на автомобильный транспорт или возможности реформирования составов. Станции Гардабани и Беюк-Кясик изначально не были спроектированы как пограничные станции. Они расположены непосредственно в населенных пунктах, что ограничивает их возможности для развития. На обеих станциях отсутствуют сортировочные мощности и выставочные пути, что создает трудности в случае, если поезд по каким-либо причинам должен находиться на границе дольше запланированного времени. Кроме того, станция Беюк-Кясик имеет в два раза больше полос, чем Гардабани, что приводит к дисбалансу в пропускной способности: поезда могут пересекать границу медленнее, если необходимо провести таможенный осмотр груза на территории Грузии.

## Цифровизация коридора

Недостатки в потоках данных являются основным источником операционной неэффективности в Среднем коридоре.

Всемирный банк провел работу с заинтересованными сторонами СК и пришел к выводу, что, среди многих других потребностей, приоритетными должны быть следующие области: (i) своевременное определение местоположения груза, (ii) установление расчетного времени прибытия груза, (iii) предоставление точных и своевременных ценовых предложений для клиентов, (iv) прозрачность данных и услуг, и (v) однократное внесение и оформление необходимой документации на весь период перевозки груза.

В ходе оценки Всемирного банка также были определены ключевые условия, которые должны быть выполнены для достижения цифровизации СК, включая:

- Межстрановая координация
- Автономия и суверенитет данных по сравнению с совместным использованием данных
- Масштабируемость и стандартизация совместного использования данных
- Гармонизация политики
- Стандартизация процессов
- Политическая воля
- Юридические, нормативные и управленческие проблемы
- Изолированные операции
- Централизация по сравнению с децентрализацией, федерацией
- Модели и структуры собственности

Операторы Среднего коридора должны сосредоточиться на 6 стратегических направлениях, чтобы решить эти проблемы и создать условия, необходимые для цифровизации коридора.

1. Управление
2. Обмен данными
3. Цифровая идентификация
4. Правовые и нормативные аспекты
5. Определение приоритетности услуг
6. Привлечение заинтересованных сторон

Вопросы управления, собственности и операционной деятельности по-прежнему препятствуют прогрессу в цифровой трансформации по всему коридору. Из-за сложностей правовых и политических особенностей регионов, федеративная модель управления представляется лучшим вариантом на будущее, включая федеративные технологические решения для цифровой инфраструктуры, обмена данными, цифровой идентификации, цифровых транзакций и подписей. Эта федеративная модель поддерживает создание цифровых хабов в каждой стране, которые затем будут связаны между собой посредством подхода «платформа платформ» (PoP).

Предлагаемая федеративная структура с цифровыми узлами для конкретных стран идеально согласуется с инфраструктурой, необходимой для обработки цифровых идентификационных данных, электронных подписей и транзакций. Стандарт eIDAS, нормативный акт ЕС, имеет все возможности для обеспечения надежного обмена идентификационными данными, транзакциями и электронными подписями через национальные границы. В исследовании рекомендуется принять этот стандарт для обеспечения беспрепятственного и безопасного цифрового взаимодействия.

В исследовании содержатся **следующие рекомендации** по улучшению операционных возможностей транспортной системы в трех рассматриваемых странах:

По всей транспортной сети (Казахстан, Азербайджан и Грузия)

- Обеспечить прозрачность и предсказуемость конечных транспортных тарифов
- Предусмотреть возможность отслеживания груза в пути
- Обеспечить реалистичный переход на единый электронный документооборот, охватывающий как железнодорожные перевозки, так и перевозки по Каспийскому морю.
- Способствовать консолидации грузов, переходу на железнодорожный транспорт и улучшению баланса грузопотоков между Востоком и Западом за счет создания логистических узлов

Казахстан

Порты и морской транспорт

- Сократить время нахождения грузов в порту, пересмотреть параметры закрытия портов
- Увеличить мощности по перевозке контейнеров на маршруте Актау-Баку
- Снизить фрахтовые ставки и портовые тарифы для контейнеров
- Обеспечить недискриминационный доступ к портовым услугам для всех участников рынка

Железные дороги и пункты пересечения границы

- Обеспечить наличие подвижного состава, повысить эффективность маневровых операций

Азербайджан

Порты и морской транспорт

- Сократить время нахождения грузов в порту, повысить эффективность перевалки с судов на берег
- Увеличить мощности по перевозке контейнеров на маршруте Баку-Актау
- Снизить фрахтовые ставки и портовые тарифы для контейнеров

Железные дороги и пункты пересечения границы

- Обеспечить наличие подвижного состава, особенно на пунктах пересечения границы между Грузией и Азербайджаном, повысить эффективность на этапе перевалки «железная дорога – морской порт».

Грузия

Порты и морской транспорт

- Повысить эффективность перевалки «порт–железная дорога/автомобильный транспорт», улучшить состояние навигационного канала
- Снизить портовые тарифы для контейнеров (в настоящее время они самые высокие во всем Черноморском регионе)

Железные дороги и пункты пересечения границы

- Обеспечить наличие подвижного состава, особенно на пунктах пересечения границы между Грузией и Азербайджаном, повысить эффективность на этапе перевалки «железная дорога – морской порт»

Согласно исследованию, осуществление необходимых инвестиций с соответствующими мерами в области логистики, цифровизации и упрощения процедур торговли примерно вдвое сократит время транзита по коридору.

В заключении исследования приводятся следующие рекомендации:

Переосмыслить СК в качестве экономического коридора

- Развитие экономического коридора требует выполнения ряда условий, основным из которых является создание институционального механизма, выходящего за рамки государственных границ (разработка всеобъемлющего межправительственного Меморандума о взаимопонимании, трехстороннего/многостороннего соглашения или аналогичного документа с участием представителей на уровне принятия решений из различных ведомств, не ограничиваясь только сферой транспорта).
- Чтобы максимально повысить эффективность СК, странам необходимо договориться о единообразной системе приоритизации инвестиций как в «жесткие», так и в «мягкие» меры на основе единой методологии. Можно рассмотреть возможность создания совместного центра сертификации проектов.

Предложить логистические решения, охватывающие всю протяженность коридора

- Одним из способов обеспечить связность коридора на раннем этапе может быть организация «бесшовного» функционирования на протяжении всего коридора (предложение прозрачных тарифов и создание инфраструктуры для консолидации транспортных потоков, чтобы получить как можно большую экономию от масштаба, предложение сквозных стандартов услуг и тарифов в отличие от применяемых в настоящее время несогласованных подходов).
- СК добился прогресса в этой коммерческой консолидации, но в настоящее время ведутся переговоры по более глубокому и обширному соглашению, охватывающему все уровни структуры, чтобы избежать юридических, документальных и процедурных пробелов (заключение коммерческого соглашения, позволяющего частным компаниям инвестировать в определенные участки коридора или участвовать в перевозке некоторых грузов (например, интермодальных контейнеров), требующая доступа к глобальным ноу-хау и постепенного внедрения международных услуг для поддержки транзита и экспорта: страхование, факторинг, цифровые услуги и т.д.)

Пересмотреть и упростить процедуры и документы

- Для решения проблемы медленных контейнерных перевозок в портах следует рассмотреть возможность налаживания тесного партнёрства с международным контейнерным оператором
- Улучшение координации между железными дорогами трех стран имеет особое значение, поскольку это вид транспорта составляют основу системы перевозок по коридору

Задействовать возможности, которые предоставляет цифровизация потоков данных

- Задействовать возможности оцифрованных потоков данных для обеспечения точной видимости отправлений по мере их прохождения по коридору (внедрение полностью безбумажной системы отправки, системы предварительного уведомления, бесперебойного прибытия, обработки и планирования отправления поездов на КПП).
- Разработать дорожную карту по внедрению единой системы для цифрового управления процессами и видами деятельности в рамках СК, обеспечивающей операционную совместимость со всеми участниками процесса. Дорожная карта должна определять оптимальную структуру управления для контроля за скоординированной цифровой трансформацией. Варианты цифрового управления включают создание специального целевого механизма (СЦМ) в рамках ТРАСЕКА/ТМТМ/или обоих, или более широкую структуру СЦМ, который включает заинтересованные стороны политического уровня из ТРАСЕКА и ТМТМ, а также оперативные заинтересованные стороны, такие как цифровые хабы в каждой стране. Дорожная карта также должна определять требования к внедрению стандартов (СЕФАКТ ООН, eFTI) и протоколов безопасности и обмена данными (eIDAS, IDSA) по всему торговому коридору, а также предусмотреть взаимодействие с техническими экспертами и координацию с правительствами и отраслевыми заинтересованными сторонами.
- Прислушиваться к клиентам (проведение опросов или семинаров с пользователями коридора, чтобы получить отзывы о приоритетах обслуживания и т.д.)

Продолжить совершенствовать инфраструктуру и оборудование на протяжении коридора, четко определив приоритеты

- Сосредоточить внимание на операционной эффективности (обеспечение связанности между портами и железными дорогами, закупка определенного вида оборудования для повышения операционной эффективности, решение проблем, связанных с зависимостью работы портов от погодных условий, а также адаптации к снижению уровня воды в Каспийском море)
- Улучшить связность с мультимодальной инфраструктурой (увеличить количество и вместимость контейнерных судов, в частности, через Каспийское море. В Поти необходимо решить проблему плохих соединений между портами и автомагистралями/железнодорожным вокзалом в долгосрочной перспективе с помощью запланированного объездного автомобильного и железнодорожного сообщения, а в краткосрочной перспективе - путем увеличения контейнерных потоков по железной дороге. В Баку следует избегать прямой перегрузки с судна на поезд, в Актау - решать проблему медленной перегрузки с судна на берег, используя наиболее эффективные портовые краны и приобретая контейнерные перегружатели, установленные на железнодорожных ветках.)

- Погодные условия и снижение уровня Каспийского моря требуют корректировки инфраструктуры и операций. (В Поти необходимо решить проблему высокого уровня заиливания судоходного канала, изучив альтернативные варианты проведения дноуглубительных работ, возможно, внутри реки Риони, вверх по течению или русловые подготовительные работы, для отвода основных потоков осадков от портового канала. В Актау внедрить систему, основанную на оценке рисков, при закрытии портов из-за ветра и модернизировать погрузочно-разгрузочное оборудование для поддержания работы в ветреную погоду.)
- Существует множество возможностей сэкономить время в портах (приобретение стационарных и современных сканеров контейнеров в портах (адаптированные к любым погодным условиям) и сведение к минимуму количество контейнеров, требующих физического/визуального досмотра (избежать контроля транзитных грузов).
- Развивать инфраструктуру для консолидации грузов и использования Среднего коридора не только для транзита, но и для повышения устойчивости за счет диверсификации торговых маршрутов стран коридора (например, строительство как минимум 2 логистических и промышленных парков (специальной экономической зоны) в Алматинской области, связанных с проектируемым железнодорожным обходом и в портовых районах Актау или Курыка, развитие специальной экономической зоны в порту Алят в качестве логистического и промышленного парка и строительство логистического и промышленного парка (специальной экономической зоны) вблизи Поти и логистического центра в Ахалкалаки)
- Устранить ограничения пропускной способности линейной инфраструктуры коридора.
  - i) В Казахстане приоритетными проектами являются участок Достык - Мойынты, строительство объездной дороги Алматы, реконструкция участков Арыс-Саксаул, Бейнеу-Мангистау и Жарык-Саксаул-Шалкар с расширением станций. КПП Хоргос – Алтынколь и станция Ахалкалаки (пункты смены колеи) могут быть улучшены путем реализации проектов мультимодального контейнерного терминала или создания сортировочной станции для ускорения изменения конфигурации поездов.
  - ii) В Азербайджане завершить реконструкцию участка железной дороги от Баку до границы с Грузией, включая замену систем сигнализации, блокировки и связи, увеличить скорость и перевести эту линию с постоянного тока на переменный.
  - iii) В Грузии завершить реконструкцию железнодорожного участка Тбилиси - Ахалкалаки и начать реконструкцию железнодорожного сообщения Карс - Ахалкалаки.
- Варианты повышения пропускной способности должны проходить через тщательную экономическую оценку (например, в Казахстане конкурирующие приоритеты в области повышения пропускной способности потребуют четкой транзитной политики. Большая часть перевозок, обуславливающих повышенный спрос на СК, сосредоточена на участке между Китаем и центральным Казахстаном и включает руды, металлы, нефть и строительные материалы, экспортируемые из Казахстана и России в Китай, а также импорты России из Китая, который в настоящее время демонстрирует устойчивый рост. Это потребует тщательного определения приоритетов инвестиций в Казахстане для обеспечения того, что грузы с низкой добавленной стоимостью не вытеснят более высокоценные товары).

## Повышение конкурентоспособности центральноазиатских портов Каспийского моря при выходе на европейские рынки

Настоящий отчет был подготовлен в рамках проекта USAID «Конкурентоспособность, торговля и рабочие места» и опубликован 24 сентября 2021 года. Отчет является итогом усилий, предпринятых в период с мая по сентябрь 2021 года, в ходе которых с июля по август 2021 года были организованы сбор и анализ фактических данных. В отчете анализируется возможность изучения целесообразности использования Каспийского моря в качестве средства доступа к европейским рынкам. В исследовании анализировалась только ситуация с автомобильным и морским транспортом. Данные были собраны от заинтересованных сторон из Таджикистана, Туркменистана, Казахстана и Грузии.

В исследовании определены три маршрута в Каспийском регионе: Каспийский маршрут 1 проходит через Курык; Каспийский маршрут 2 проходит через Туркменбаши и; Маршрут 3 полностью проходит по суше через Россию.

Основные выводы отчета:

1. Транскаспийский (через Курык) маршрут в три раза дороже сухопутного.
2. Транскаспийский маршрут (через Курык) в 1,35 раза быстрее сухопутного.
3. Общая стоимость перевозки по направлению Черное море - Центральная Азия в 2,28 раза дороже, чем в обратном направлении.
4. Существенной разницы в скоростях в обоих направлениях нет.
5. Нет существенной разницы в стоимости между Каспийскими маршрутами через Курык или Туркменбаши.
6. Однако перевозки по маршруту Туркменбаши быстрее, чем по маршруту Курык.

В отчете используется матрица SWOT (сильные и слабые стороны, возможности и угрозы), и сильные стороны Каспийского маршрута (как через Курык, так и через Туркменбаши) определены следующим образом:

1. Каспийский маршрут предлагает самый короткий по расстоянию физический путь к европейским рынкам.
2. Морские порты не имеют ограничений по пропускной способности. Существующие мощности достаточны для поддержки более высокого уровня перевозок.

3. Морские порты имеют пространство для дальнейшего расширения. Они расположены вдали от городских центров.
4. Подходят для перемещения больших объемов товаров и проектных грузов.

Возможности:

1. Привлечение проектных грузов на Каспий на основе нескольких инфраструктурных проектов в Центральной Азии.
2. Использование обратных перевозок для обеспечения более низких тарифов на грузоперевозки.
3. Соединение внутренними водными путями через Волго-Донской канал для связи с Европой.
4. Транскаспийский международный маршрут (ТМТМ) активно поддерживается правительствами стран-участниц.
5. Лазуритовый коридор пользуется сильной политической поддержкой.
6. Инициатива «Один пояс, один путь» может привлечь инвестиции и грузовые потоки в Каспийский регион.
7. Каспийский маршрут крайне важен для грузоперевозчиков Грузии, так как Россия не предоставляет пропуска для использования сухопутного маршрута.

Слабые стороны:

1. Высокая общая стоимость транспортировки. Билет на паром в одну сторону стоит около 1000 долларов США.
2. Непредсказуемая погода может задержать отправление судна.
3. Мультимодальная перевозка требует большего количества накладных или использования мультимодальных грузовых документов.

Угрозы:

1. Конкуренция с сухопутным маршрутом через Россию, который является более экономически эффективным.
2. Нестабильность в Афганистане может дестабилизировать ситуацию в регионе и препятствовать транзитным перевозкам через Каспий. Транзит через Иран ограничен ввиду международных санкций.
3. Подвижной состав и флот на Каспии требуют модернизации.

После проведенного анализа в отчете предложено 6 рекомендаций по решению текущих проблем и повышению конкурентоспособности Каспийского маршрута за счет снижения стоимости, времени или обоих факторов.

**Рекомендации:****(1) Использование обратных перевозок**

Двумя препятствиями для выполнения этой рекомендации являются информационная асимметрия и национальные правила каботаж. Развитие партнерских отношений в регионе может дать транспортным операторам больше шансов на обеспечение груза в обоих направлениях, что приведет к выигрышу, поскольку транспортный оператор сможет максимизировать доход от поездки, а грузоотправитель с каждой стороны сможет получить экономию средств. В качестве возможного решения проблемы информационной асимметрии определено проведение очных или онлайн мероприятий для бизнеса (B2B) в секторе транспорта и логистики, и использование существующих онлайн-порталов для поиска поставщиков услуг или грузоотправителей. С другой стороны, национальные правила каботаж рассматриваются как более существенные барьеры, преодоление которых потребует политической воли стран и усилий международных агентств по оказанию помощи (Всемирный банк, программа ЦАРЭС Азиатского банка развития) для содействия обсуждениям и переговорам.

**(2) Создание центра консолидации**

Эта концепция подразумевает максимизацию количества товаров, которые может перевезти транспортное средство. Это выгодно, поскольку стоимость перевозки единицы товара ниже, когда в пункт назначения отправляется полный грузовик или контейнер. Таким образом, консолидация нескольких грузов в одну поездку для снижения стоимости перевозки является экономически эффективным решением. В этом случае консолидация может осуществляться как на месте, так и в другом месте за границей. Предполагается, что узел консолидации должен иметь складские помещения для временного хранения товаров, систему отслеживания товаров для регистрации принадлежности каждого товара и парк грузовиков для обслуживания доставки.

**(3) Привлечение транзитных грузопотоков**

Для выполнения этой рекомендации предлагаются три стратегии:

- I. **Перевалочные пункты.** Перевалочный пункт — это логистический узел, который соединяет грузы между пунктами отправления и назначения, так что транспортному средству (например, грузовику или судну) не нужно перемещаться на протяжении всего пути. Однако создание перевалочного пункта является не простой задачей и потребует внедрения стимулирующих мер, таких как разработка соответствующих правил и нормативных актов.
- II. **Стимулы и льготы.** Использование стимулов и льгот может стать эффективным инструментом для привлечения грузопотоков. Стимулы — это привилегии, такие как скидки или освобождение от платежей. Льготы — это уменьшение платы или сбора, и они могут быть структурированы как временная мера, пока не будет достигнута цель. Стимулы и льготы могут быть направлены именно на международные транзитные перевозки, а не просто на экспортные или импортные грузы.
- III. **Специальная экономическая зона (СЭЗ).** СЭЗ — это определенная территория, на которой смягчены национальные режимы торговли, налогообложения и промышленного производства. Цель создания СЭЗ и их расположения рядом с морским портом - стимулировать промышленное производство, чтобы каспийские страны могли

продвигаться по цепочке создания стоимости и экспортировать товары с более высокой добавленной стоимостью.

#### (4) Сокращение времени пребывания в порту

Для выполнения этой рекомендации также предлагаются три стратегии:

- I. Увеличить частоту рейсов. Если через Каспий будет проходить больше грузов, то будет увеличено количество рейсов судов, что потенциально сократит время ожидания между каждым рейсом.
- II. Механизация и автоматизация. Время обработки можно сократить при правильном использовании инструментов, оборудования и информационных технологий. Инвестиции в эти активы могут помочь портам выполнять свою работу быстрее.
- III. Обеспечение бесперебойной работы оборудования. Каждый порт должен иметь эффективную политику инвентаризации для поддержания жизненно важных запасных частей, необходимых для технического обслуживания, ремонта и эксплуатации портовой деятельности.

#### (5) Модернизация флота

Новые суда более эффективны и рентабельны (например, обладают повышенной топливной эффективностью), а также обеспечивают стабильную скорость движения и реже сталкиваются с простоями, влияющими на своевременность перевозок. Директивные органы могли бы сыграть свою роль в этом процессе, направив кредитные учреждения на предоставление долгосрочных кредитов с низкими процентными ставками для закупки новых судов.

#### (6) Продвижение контейнеризации

Продвижение контейнеризации также имеет стратегическое значение для позиционирования Каспийского маршрута. Поскольку данное исследование показывает, что Каспийский маршрут дороже, но быстрее сухопутного, сегмент рынка, который следует привлечь — это грузоперевозки с высокой чувствительностью к времени. Это могут быть продукты питания, модная одежда, фармацевтические препараты, компьютерная электроника и бытовая техника. Эти товары обладают высокой удельной стоимостью, что позволяет компенсировать более высокие транспортные расходы, а использование Каспийского маршрута в сочетании с контейнеризацией позволит сократить время транспортировки. Контейнеры также обеспечивают дополнительную безопасность, предотвращая хищения и повреждения в процессе перевозки.

## Заключение

В первую очередь следует отметить, что все рассмотренные в данном обзоре документы содержат в себе часть, посвященную анализу ситуации в сфере транспорта на момент принятия документа, в которой среди прочего перечисляются актуальные для принявшей его страны проблемы. Бросается в глаза ряд общих проблем, упоминаемых без исключения в каждом документе. К таким следует отнести, например, дорожную безопасность – высокие показатели смертности на дорогах упоминаются в качестве негативного фактора в казахстанском документе («В 2021 году в Казахстане произошло 13,9 тыс. ДТП, в результате которых ранено 18,1 тыс., погибло 2,3 тыс. человек»), в грузинском («В 2022 году в Грузии было зафиксировано 5469 ДТП, в результате которых погибло 430 человек, а было ранено 7517 человек»), в украинском («В 2023 году 3000 человек погибло на украинских дорогах и 29500 человек было ранено») и т.д. Для решения данной проблемы предлагаются в целом схожие методы, хотя подходы могут иногда отличаться. Так, например, во всех документах упоминается необходимость развития и внедрение средств цифровизации, автоматизации, регулирования, контроля и управления дорожным движением и, разумеется, необходимость инфраструктурных проектов, направленных на повышение безопасности на дорогах.

Другим общим для всех рассмотренных документов негативным фактором является высокий уровень дефицита и изношенности, и в целом неудовлетворительного и/или не отвечающего современным требованиям состояние как транспортной инфраструктуры, так и парка транспортных средств практически во всех сферах отрасли, но в первую очередь это касается вагонного парка и парка автотранспортных средств. Решения, предлагаемые странами также схожи. Так, предусматривается активное привлечение (включая при необходимости законодательные инициативы) механизма государственно-частного партнерства при реализации транспортных инфраструктурных проектов (Украина, Казахстан, Грузия); структурные изменения (приватизация, разделение функций управляющих инфраструктурой и железнодорожных операторов и т.д.) в железнодорожном секторе, направленные на либерализацию и увеличение конкуренции (Украина, Казахстан, Грузия, Таджикистан); возможность введения налоговых льгот для частных компаний в различных отраслях транспорта в целях стимуляции обновления парка (Украина, Молдова) т.д.

Проблема дефицита квалифицированных кадров в транспортной отрасли также признается одним из главных сдерживающих развитие факторов практически во всех рассмотренных документах. Страны будут стремиться решить данную проблему внедрением обновленных академически программ в высшие учебные заведения (Грузия, Украина); созданием системы стандартов, сертификации и аккредитации в отрасли (Грузия, Турция); а также посредством сотрудничества с международными структурами в сфере повышения квалификации

персонала (например, согласно казахстанскому документу, в 2025 году планируется получение АО «Академия гражданской авиации» сертификата EASA) и т.д.

Примечательно также, что все рассмотренные в данном обзоре документы признают все более усиливающуюся в международной перевозке грузов тенденцию контейнеризации и устанавливают в качестве приоритетных меры, направленные на содействия её развития. Так, к примеру, согласно казахстанскому документу, планируется создание современного мультимодального транспортно-логистического центра с контейнерным терминалом с мощностью до 200 тыс. ДФЭ. В Узбекистане предусматривается строительство железнодорожной инфраструктуры, контейнерных площадок с возможностью одновременного хранения более 11 тыс. контейнеров, современных складских комплексов класса А и А+ общей площадью порядка 250 тыс. кв. метров. Мастер-план Турции также предусматривает направление развития контейнеризации - для данной цели планируется строительство новых четырех сухих портов. Приоритетным данное направление является и для Азербайджана - предусмотрено увеличение мощности по перевалке контейнеров грузового терминала Бакинского международного морского торгового порта, а также строительство четырех дополнительных железнодорожных линий и контейнерного терминала на сортировочной станции Бакинского международного морского торгового порта. Грузинский документ уделяет внимание данному направлению в контексте развитии транспортных коридоров - декларируется необходимость запуска регулярных блок-поездов, возможность создание терминала для порожних контейнеров и т.д. Таджикистанская программа развития предусматривает необходимость обеспечить терминалы Душанбе и Худжанд оборудованием для погрузки и разгрузки, а также контейнерных площадок, где осуществляются интермодальные перегрузки и комплектование груза, необходимым оборудованием. Строительство «контейнерного хаба» в порту Актау предусмотрено казахстанским документом на 2023-2025 годы. В целом, с учетом того, что в каждом рассматриваемом документе предусматриваются различные инфраструктурные проекты, реализуемые или планируемые в странах ТРАСЕКА в целях их координации целесообразно учитывать рекомендации «Концепции развития контейнерных перевозок в странах ТРАСЕКА до 2030 года».<sup>13</sup>

Помимо непосредственно транспортных вопросов многие документы затрагивают проблемы, существующие в сфере таможенного и иного административного контроля при пересечении границ. Так, строительство и/или модернизация пунктов пропуска на границах входят в приоритетные направления согласно некоторым из рассмотренных документов. Можно отметить, что строительство совместного пункта пересечения границы для осуществления совместного таможенного контроля на границе Грузии и Азербайджана предусмотрено в документах обеих стран. Одним из целевых показателей казахстанского документа является снижение среднего времени прохождения пунктов пропуска грузовыми АТС в экспортно-импортном сообщении до 20 минут, а в транзитном сообщении до 10 минут, в том числе за счет внедрения принципа «Одна остановка» наряду с мерами по развертыванию средств совместного таможенного контроля приграничных стран на нейтральной территории.

Цифровизация транспортной отрасли также относится в рассмотренных документах к направлениям, которым следует уделить особое внимание. Создание национальной транспортной базы данных в целях экономического планирования, мониторинга и оценки предусмотрено турецким мастер-планом. Одним из направлений стратегического видения транспортной стратегии Молдовы является цифровизация транспортной отрасли, что

<sup>13</sup> [https://traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/til\\_igcmeets/15th/rus/Appendix\\_11\\_Concept\\_2030\\_rus.pdf](https://traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/til_igcmeets/15th/rus/Appendix_11_Concept_2030_rus.pdf)

подразумевает внедрение интеллектуальных транспортных систем. Программа информатизации транспортного комплекса Таджикистана также предусматривает повышение эффективности мер государственного регулирования на основе широкого применения информационных и коммуникационных технологий, создание информационной системы автомагистралей и т.д. поддерживая внедрение безбумажной торговли и взаимное признание электронных товаросопроводительных и/или разрешительных документов (e-TIR, e-CMR и др.) предусмотрено также грузинским и украинским документами. В данной области также может проявиться координирующая роль органов ТРАСЕКА с учетом положений принятой в 2021 году Цифровой Концепции МТК ТРАСЕКА<sup>14</sup>, а также реализуемых ПС МПК ТРАСЕКА инициатив по внедрению электронных разрешений ТРАСЕКА, электронной накладной ЦИМ/СМГС и других проектов в области цифровизации.

Другим общим признаком всех рассмотренных документов является внимание к экологическим аспектам развития транспортной отрасли. Так, одним из принципов казахстанского документа является принцип «зеленого» развития, который раскрывается как обеспечение защиты окружающей среды и безопасности жизнедеятельности человека на всех этапах планирования, развития и функционирования транспортно-логистического комплекса. Турецкий мастер-план в принципе основан на «зеленом» сценарии, предусматривающим снижение доли автомобильных перевозок за счет увеличения доли перевозок по железной дороге. Декларируется, что к 2053 году доля грузоперевозок автомобильным транспортом должна снизиться с 71,39% до 57,47%. Одной из специальных целей документа, принятого Молдовой, также является продвижение перенаправления грузоперевозок с автомобильного транспорта на железнодорожный. Развитие мультимодальных железнодорожных перевозок также предусмотрено грузинской национальной стратегией. Безопасный и экологически чистый транспорт также является одним из приоритетов украинского документа, который для этих целей, среди прочего, предусматривает методы экономического стимулирования перенаправления грузопотока на более экологичные виды транспорта (железные дороги и внутренние водные пути), внедрение более экологичных средств транспорта, а также инфраструктурные проекты, направленные на обеспечение экологичной безопасности морских портов. Планируется, что в результате мер стимулирования к 2030 году доля использования альтернативного топлива, включая электричество, в транспортном секторе Украины увеличится на 50%.

Страны, имеющие на своей территории морские участки маршрутов ТРАСЕКА также признают существующие проблемы в сфере тарифообразования морских перевозок и планируют принятие мер, по результатам которых будет достигнуто применение единых, гибких и прозрачных тарифов для коридоров.

Примечательным признаком, объединяющим документы, принятые в Грузии, Молдове и Украине и отличающим их от других рассмотренных документов является декларированное стремление интеграции директив ЕС в сфере транспорта в национальное законодательство, что объясняется заключением указанными государствами международных договоров об интеграции в ЕС и взятием на себя соответствующих обязательств. С учетом того, что два государства ТРАСЕКА также являются членами ЕС и уже руководствуются европейским законодательством подобное единообразие в транспортном законодательстве может являться положительным фактором с точки зрения интеграции транспортных цепочек на маршрутах ТРАСЕКА и развития свободы движения транспортных услуг на общем рынке. Интересно отметить также, что многие из рассмотренных документов (Грузия, Украина, Казахстан и др.)

<sup>14</sup> [https://traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/til\\_igcmeets/15th/rus/Appendix\\_21\\_Digital\\_Concept\\_rus.pdf](https://traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/til_igcmeets/15th/rus/Appendix_21_Digital_Concept_rus.pdf)

указывают на несовершенство организационно-правовых форм существующих в их странах железнодорожных перевозчиков, что выражается в монополизации рынка и отражают необходимость соответствующих реформ, служащих его либерализации, привлечению частных компаний и повышению конкуренции.

Полезно будет также сравнить целевые показатели, на достижение которых рассчитывают страны по результатам имплементации принятых документов. Так, согласно азербайджанскому документу в 2024-2026 годах планируется увеличение на 27% объема транзитных грузов, перевозимых через территорию Азербайджанской Республики, что составит увеличение с 10,7 миллиона тонн до 13,6 миллиона тонн грузов. Грузинская стратегия приводит лишь цифры, ожидаемые по итогам модернизации железной дороги, завершение которой ожидается к 2025 году - пропускная способность должна увеличиться с 27 млн тонн до 48 млн тонн (а в перспективе, в случае установления системы автоматической блокировки – до 100 млн тонн). К этому можно добавить ожидаемые проектные мощности маршрута Баку-Тбилиси-Карс – 5 млн тонн грузов. Кроме того, согласно грузинской стратегии, к 2026 году ожидается увеличение грузоперевозок между европейскими и грузинскими портами на Черном море до 9 млн тонн, что потребует дополнительных мощностей. Соответственно, планируется развитие портовой инфраструктуры - расширение порта Поти и постройка глубоководного порта Анаклиа – что позволит по завершению первой фазы к 2029 году принимать панамакс и перерабатывать 600 тыс. контейнеров. Согласно анализу, приведенному в казахстанском документе текущие возможности морских портов (Актау, Курык, Баку(Алят), Батуми/Поти) позволяют переориентировать на Транскаспийский маршрут порядка 6 млн тонн грузов, в том числе до 4 млн тонн генеральных и сыпучих грузов (уголь, металл, руда) и до 100 тыс. ДФЭ. Дальнейшее же выстраивание единой транспортно-логистической цепочки в направлении маршрута ТМТМ даст прирост транзитных грузов из КНР в объеме не менее 40 тыс. ДФЭ к 2030 году (в 2021 году – 14,7 тыс. ДФЭ). Также, с целью увеличения пропускной способности и скорости доставки грузов по коридору ТМТМ планируется создание дополнительных терминальных мощностей в морском порту Баку, терминал Алят (Азербайджан) по принципу «доступ к инфраструктуре в обмен на грузы» с совместным оперированием сухогрузными причалами. В среднесрочной перспективе реализация данной инициативы позволит увеличить пропускную способность порта до 25 млн. тонн грузов ежегодно. Строительство универсального сухогрузного терминала мощностью 10 млн тонн в год включит в себя контейнерные площадки и зерновой терминал. Кроме того, строительство вторых путей на участке «Достык – Мойынты» позволит увеличить его пропускную способность в 5 раз уже к 2025 году с повышением скорости следования контейнерных поездов до 1,5 тыс. км в сутки. В целом ожидается рост объема транзита через территорию Республики Казахстан до 35 млн тонн, в том числе контейнерного транзита до 2000 тыс. ДФЭ в 2030 году. Конкретные показатели устанавливает также турецкий мастер-план. В частности декларируется, что годовые грузоперевозки по железной дороге к 2053 году вырастут с 55 млн тонн до 448 млн тонн, количество портовых сооружений вырастет с 217 до 255, количество логистических центров с 13 до 26, а количество аэропортов с 56 до 61. Документы, приняты в Молдове и Таджикистане не содержат конкретных планируемых показателей по объемам грузоперевозок.

Из рассмотренных документов только турецкий мастер-план и таджикская государственная программа содержат расчеты финансовых обязательств, необходимых для их реализации. Согласно турецкому документу, реализация мастер-плана потребует инвестиций в размере 125,48 млрд евро, в то время как сгенерированная прибыль составит 156,15 млрд евро. Общая сумма расходов на реализацию мероприятий Программы развития

транспортного комплекса Таджикистана составляет 43 662,2 млн. сомони (9920,9 млн долларов США по курсу Национального банка Таджикистан 1 доллар США = 4,4 сомони), в том числе за счет средств государственного бюджета 3 565,1 млн сомони (республиканского бюджета 1 824,2 млн сомони, местных бюджетов 1 705,1 млн сомони), средств предприятий 3 449,9 млн сомони, привлеченных средств 37 196,7 млн сомони. Казахская концепция развития сектора не оперирует численными показателями, однако в качестве целевого индикатора указывает, что к 2030 году рост инвестиций в сфере транспорта и складирования должен увеличиться на 98,4% по отношению к показателям 2019 года.

Можно отметить также, что только некоторые из рассмотренных документов декларируют сотрудничество в рамках и с институтами ТРАСЕКА. В частности, казахский документ предусматривает, что в грузовых автоперевозках будет инициирован переход на электронные системы e-TIR и e-CMR, наряду с подписанием Соглашения о едином транзитном разрешении ТРАСЕКА. Для упрощения процедуры пересечения границы через автомобильные пункты пропуска будет проработан вопрос о внедрении специальной визы «TRASECA» для водителей автотранспортных средств. Кроме того, будут поэтапно исключены все сборы и платежи, не предусмотренные Основным многосторонним соглашением ТРАСЕКА. Грузинская же стратегия в целом предусматривает укрепление сотрудничества с международными структурами в целях укрепления транзитного потенциала страны, и в данном контексте упоминает ТРАСЕКА.

Следует также упомянуть, что Молдова и Азербайджан являются единственными странами, которые при разработке своих программных документов определили риски их имплементации и меры по нивелированию этих рисков. Данную характеристику можно рекомендовать остальным странам ТРАСЕКА в качестве хорошей практики при разработке подобных документов.

Интересной деталью казахского документа является включение в него такого направления, как развитие смежных и обеспечивающих отраслей. К смежным отраслям относится развитие науки и кадрового потенциала в сфере транспорта и логистики, что уже было проанализировано выше и не является чем-то уникальным, но вот к обеспечивающим мерам относится покрытие потребностей отраслей транспорта в строительных материалах и топливно-энергетических ресурсах, равно как и недопущение сезонного дефицита и колебаний цен. С данной целью предлагается строительство и модернизация нефтеперерабатывающих мощностей, развитие сети битумохранилищ, исключение непродуктивных посредников из цепочки поставок ресурсов, меры ценового регулирования. Возможно, остальным странам также следует рассмотреть включение подобных мер в программные документы в качестве хорошей практики.

На основании информации, представленной в настоящем документе, рекомендуется:

1. ПС МПК ТРАСЕКА совместно со Сторонами ОМС:
  - провести соответствующие обсуждения и консультации с целью формирования направлений дальнейшего развития и координации деятельности на многостороннем уровне в рамках подготовки Стратегии МПК на 2027-2036 гг.;
  - подготовить предложения по актуализации документов, ранее принятых в рамках ТРАСЕКА (концепции развития и планы действий), с учетом проводимой работы как Сторонами ОМС, так и международными финансовыми институтами.
2. Сторонам ОМС, изучить проводимую работу приграничных государств и исследования, проведенные международными финансовыми институтами, в целях выработки

стратегических направлений развития транспортной отрасли на национальном уровне с учетом рекомендаций и выводов.

3. ПС МПК ТРАСЕКА и Сторонам ОМС совместно подготовить проект Стратегии МПК на 2027-2036 гг. с учетом национальных инициатив и рекомендаций, охваченных в международных исследованиях и отчетах.