

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по тенденциям
и экономике транспорта****Тридцать седьмая сессия**

Женева, 25–27 сентября 2024 года

Пункт 3 а) предварительной повестки дня

Развитие транспортных сетей и связей:**Евро-азиатские транспортные связи****Доклад о ходе работы за 2024 год — Практическая
реализация усилий в рамках Координационного
комитета Европейской экономической комиссии/
Организации экономического сотрудничества
по транскаспийскому коридору и коридору
Алматы — Тегеран — Стамбул*****Представлено Председателем и правительствами Азербайджана,
Грузии, Турции, Туркменистана, Ирана (Исламской Республики),
Казахстана, Кыргызской Республики и Узбекистана
при поддержке секретариата****I. Справочная информация**

1. На тридцать пятую годовую сессию Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) в сентябре 2022 года был создан совместный Координационный комитет Европейской экономической комиссии (ЕЭК)/Организации экономического сотрудничества (ОЭС) по транскаспийскому коридору и коридору Алматы — Тегеран — Стамбул в качестве неофициальной группы помощников Председателя WP.5, именуемый далее Координационным комитетом (или КК). На сегодняшний день в работе КК принимают участие представители высшего звена железнодорожных компаний, министерств транспорта и таможенных органов следующих восьми стран: Азербайджана, Грузии, Турции, Ирана (Исламской Республики), Казахстана, Кыргызской Республики, Узбекистана и Туркменистана. После присоединения Туркменистана в 2024 году и Кыргызской Республики в 2023 году число членов КК за два года возросло, причем о своей заинтересованности в присоединении к нему в будущем заявили и другие страны.

* Настоящий документ был запланирован к изданию после установленного срока в силу обстоятельств, не зависящих от представившей его стороны.



2. КК осуществляет свою деятельность в соответствии с согласованным кругом ведения и двухгодичной программой работы на 2023–2025 годы, которые содержатся в документе ECE/TRANS/WP.5/2023/1 (приложения I и II) и включают пять тематических областей работы с упором на:

- кластер 1: оценку требований, предъявляемых к транспортной инфраструктуре, и потребностей в реконструкции и модернизации, а также выявление недостающих звеньев;
- кластер 2: цифровизацию, унификацию и стандартизацию используемых в коридорах транспортных документов;
- кластер 3: эффективность работы пунктов пересечения границ по маршрутам и выявление, определение приоритетности и реализацию инициатив по упрощению процедур пересечения границ;
- кластер 4: оценку наличия достоверных графиков движения поездов и тарифов, согласованных в пределах коридоров, а также анализ других проблем, препятствующих осуществлению регулярных железнодорожных грузовых перевозок по обоим коридорам; и
- кластер 5: повышение экономической жизнеспособности и устойчивости коридоров, а также их экологических показателей.

3. На своей тридцать шестой годовой сессии в сентябре 2023 года Рабочая группа высоко оценила то обстоятельство, что КК разработал и принял свой круг ведения и подробную программу работы на 2023–2025 годы, и призвала страны к ее эффективному выполнению (ECE/TRANS/WP.5/74, пп. 21–23). Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК на своей ежегодной сессии в феврале 2024 года «принял к сведению представленную Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта информацию о реализуемых усилиях по введению в действие маршрутов в рамках евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС), в том числе через транскаспийский регион, призвал соответствующие страны продолжать координацию усилий, направленных на повышение функциональной совместимости и облегчение пересечения границ для обеспечения быстрой и бесперебойной транзитной перевозки грузов, и просил представить на своей следующей сессии дальнейший доклад о ходе работы» (ECE/TRANS/344, п. 73). В настоящем документе, подготовленном Председателем WP.5 и правительствами Азербайджана, Грузии, Турции, Туркменистана, Ирана (Исламской Республики), Казахстана, Кыргызской Республики и Узбекистана при поддержке секретариата, представлен обзор достижений КК за прошедший год.

II. Совещания Координационного комитета в 2023 и 2024 годах

4. В течение отчетного периода Координационный комитет неоднократно собирался либо на очередные сессии, либо в двустороннем порядке, либо в формате специальных рабочих совещаний по наращиванию потенциала.

A. Четвертая сессия Координационного комитета по транскаспийскому коридору и коридору Алматы — Тегеран — Стамбул — в онлайн-формате — 11 декабря 2023 года

5. Четвертая сессия Координационного комитета (КК) состоялась 11 декабря 2023 года с 10:00 до 13:00 по центральноевропейскому времени в виртуальном формате с использованием веб-платформы Zoom и с обеспечением устного перевода на английский/русский язык. В ходе этой сессии члены КК из восьми участвующих стран провели дискуссию и представили обновленную информацию о последних изменениях на национальном, двустороннем и региональном уровнях, способствующих практической реализации обоих коридоров. В документе

ECE/TRANS/WP.5/2024/2 содержит таблицу для целей координации деятельности по коридорам, в которой указаны текущие и планируемые мероприятия по практической реализации.

В. Двусторонние консультации с членами Координационного комитета на базе каждой страны — онлайн-формат — март и апрель 2024 года

6. В марте и апреле 2024 года были проведены двусторонние консультации между Председателем и заместителем Председателя WP.5, секретариатами ЕЭК и ОЭС и членами КК каждой из восьми участвующих стран. По этому случаю были даны разъяснения относительно роли и обязанностей отдельных стран-членов и достигнуто согласие по перечню последующих действий, а также по конкретным видам информации, которую должны предоставить страны-члены, с тем чтобы КК мог выполнить свой мандат и программу работы.

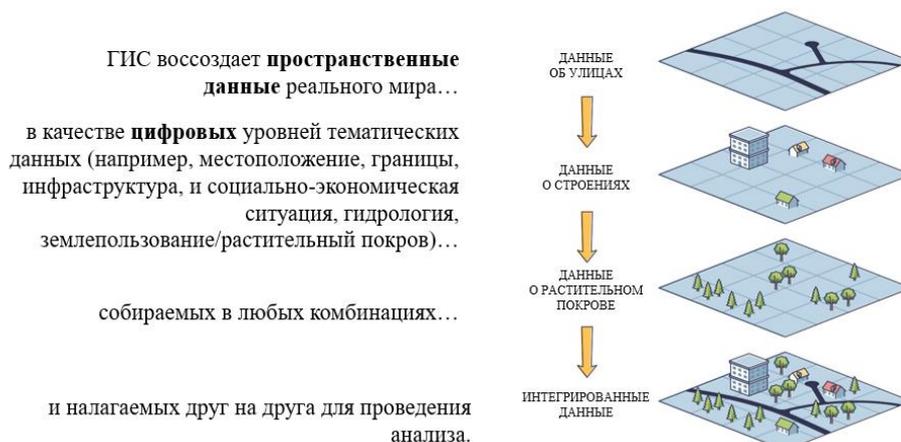
7. Что касается кластера А («оценка требований, предъявляемых к транспортной инфраструктуре, и потребностей в реконструкции и модернизации, а также выявление недостающих звеньев»), в контексте которого функционирующий на основе географической информационной системы (ГИС) Международный центр мониторинга транспортной инфраструктуры (ТИО-GIS.org) обеспечивает полезную онлайн-платформу, то, как сообщили все восемь стран, они хотели бы воспользоваться преимуществами рабочего совещания по наращиванию потенциала.

С. Рабочее совещание по повышению осведомленности о географических информационных системах — 2 мая 2024 года

8. 2 мая 2024 года с 10:00 до 13:00 по центральноевропейскому времени на веб-платформе Zoom было проведено рабочее совещание по повышению осведомленности о ГИС на английском/русском языке. Члены КК из восьми стран совместно с техническими координаторами/координаторами ГИС от их соответствующих администраций приняли участие в трехчасовом практическом учебном практикуме, проведенном секретариатом ЕЭК в режиме онлайн.

9. Участникам была представлена ГИС, являющаяся технологией сбора, хранения, интеграции, использования, анализа и отображения пространственных данных. Они узнали, как можно с помощью ГИС цифровизировать такие реальные пространственные данные в контексте тематических слоев, как местоположение, границы, инфраструктура и социально-экономические данные, которые могут налагаться друг на друга для комплексного анализа. Основное внимание было уделено видам применения ГИС в управлении транспортной сетью, включая выявление очагов ее перегруженности, поддержание инфраструктуры, мониторинг движения в режиме реального времени, планирование развития сети, координацию действий в чрезвычайных ситуациях и привлечение общественности при помощи интерактивных карт.

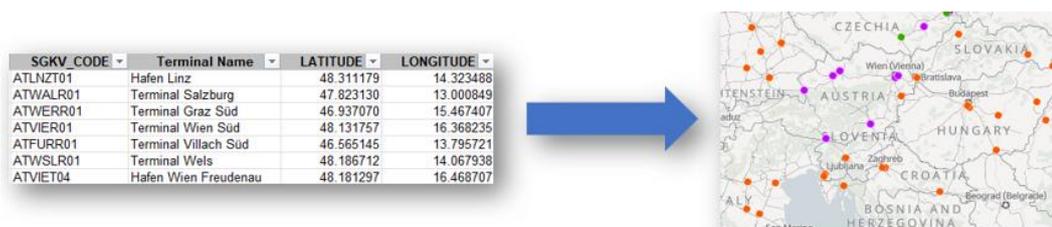
Рис. I
Иллюстрация уровней географической информационной системы



Источник: ЕЭК, иллюстрация: Stock.adobe.com.

10. Участники также заслушали информацию о возможности преобразования таких табличных данных, как электронные таблицы, в совместимые с ГИС форматы, если они содержат геопространственную информацию, как, например, уникальные идентификаторы, координаты широты/долготы или адреса. Программное обеспечение ГИС в таких случаях может считывать обычные табличные форматы данных и, если в них включена географическая информация, преобразовывать таблицу данных в шейп-файл с помощью инструментов ГИС. Последний из указанных вариантов был признан особенно полезным для стран КК, которые пока не располагают геокодированными данными или шейп-файлами ГИС, однако заинтересованы в том, чтобы приступить к использованию технологии ГИС для управления своими транспортными сетями и инфраструктурой.

Рис. II
Иллюстрация преобразования таких табличных данных, как электронные таблицы, в форматы, совместимые с ГИС



Источник: ЕЭК.

Рис. III
Визуализация процесса сбора данных до их использования для аналитических целей ГИС



Источник: ЕЭК.

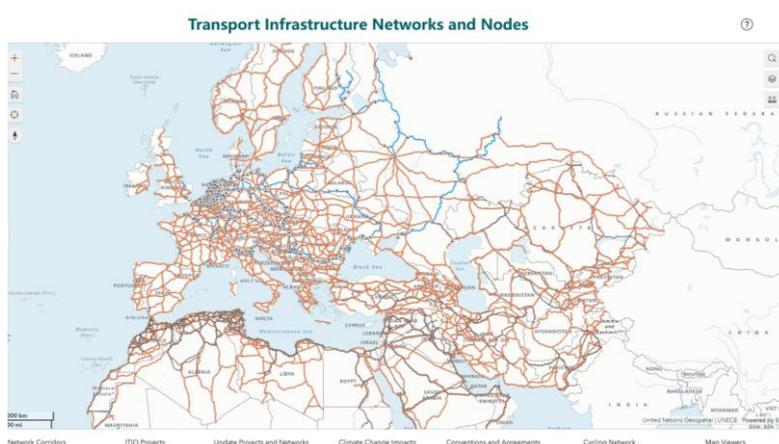
Рис. IV

Международный центр мониторинга транспортной инфраструктуры (МЦМТИ)

11. И наконец, участники ознакомились с механизмом ITIO-GIS.org, служащим передовым инструментом ГИС в области планирования, мониторинга и развития международной транспортной инфраструктуры. Эта размещенная на сайте ЕЭК онлайн-платформа объединяет различные источники данных, позволяя получить представление о текущем состоянии и планируемом расширении транспортных сетей в разных странах. Интерактивные карты МЦМТИ отображают уровни данных о транспортной инфраструктуре, включая автомобильные и железные дороги, порты и аэропорты, что позволяет пользователям обеспечивать визуализацию текущей инфраструктуры, текущих проектов и планируемых разработок для выявления недостатков и определения приоритетности капиталовложений. Все карты являются настраиваемыми, что позволяет налагать на них различные наборы данных для проведения конкретных анализов.

12. Кроме того, МЦМТИ объединяет информацию о транспортной инфраструктуре из разных стран, что позволяет пользователям оценивать воздействие своих проектов на региональную взаимосвязанность. Он также способствует оценке устойчивости и стабильности инфраструктуры и гарантирует, что сети смогут противостоять таким будущим вызовам, как изменение климата и рост спроса. МЦМТИ предлагает инструменты для анализа сценариев и моделирования, содействующие стратегическому планированию и разработке стратегий. Политики, планировщики и исследователи могут смоделировать последствия различных капиталовложений и политических изменений при помощи процессов оптимизации распределения ресурсов и повышения эффективности транспортной сети.

Рис. V

Разработанная МЦМТИ карта транспортной инфраструктуры

Источник: ITIO-GIS.org¹.

13. Признав значительные преимущества использования механизма ITIO-GIS.org для КК, участвующие страны обязались приступить к обмену данными о своей транспортной инфраструктуре с секретариатом ЕЭК в виде либо CSV, либо Excel файлов (с географическими координатами), либо, предпочтительнее, шейп-файлов. Кроме того, члены КК также обязались передать до начала пятой сессии информацию по семи параметрам инфраструктуры СЛКП для размещения на сайте ITIO-GIS.org.

¹ Показанные на этой и последующих картах границы и названия, а также используемые обозначения не подразумевают официального одобрения или признания со стороны Организации Объединенных Наций.

D. Пятая сессия Координационного комитета по транскаспийскому коридору и коридору Алматы — Тегеран — Стамбул — Астана — 3–5 июня 2024 года

14. Пятая сессия КК, организованная Министерством транспорта Казахстана, состоялась в Астане, и на ней присутствовало около 30 участников, причем как членов Координационного комитета, так и приглашенных Председателем представителей Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) и компании «Дойче бан (ДБ) карго Евразия ГмбХ». Она сыграла важную роль в достижении прогресса по некоторым из тематических кластеров, служащим составной частью ее согласованной двухгодичной программы работы на 2023–2025 годы.

15. В рамках кластера 1 члены КК проанализировали железнодорожную инфраструктуру в соответствующих коридорах с целью выявления недостающих звеньев или участков, требующих модернизации. Для подготовки к анализу к членам Комитета была обращена просьба представить полную информацию о железнодорожной инфраструктуре и ее параметрах в соответствии с решениями, принятыми на предыдущих совещаниях. В рамках кластера 2 члены Комитета произвели оценку транспортных документов различных видов (уни- или мультимодальных, в цифровом или бумажном формате), используемых в настоящее время в этих коридорах, и выявили возможности для их согласования и упрощения.

16. 5 июня 2024 года в рамках того же кластера 2 члены Координационного комитета обсуждали преимущества присоединения к первой Конвенции о едином железнодорожном праве (т. е. к Конвенции о договоре международной железнодорожной перевозки грузов, которая была принята и открыта для присоединения), а также ее осуществления. Члены КК отметили, что эта новая Конвенция способствует упрощению и улучшению железнодорожных перевозок, а также повышению их эффективности, обеспечивая единый правовой режим между регионами, на которые распространяется действие Единых правовых предписаний к договору о международной железнодорожной перевозке грузов (ЦИМ) и Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), исключая необходимость в переотправке и снижая административные барьеры при помощи единой интегрированной накладной. Также было заявлено, что эта Конвенция способна обеспечить большую правовую определенность и ответственность, подкрепляет оборотные транспортные документы и включает лучшие элементы систем ЦИМ и СМГС. Было отмечено, что в результате оптимизации операций и снижения затрат единая система способствует повышению конкурентоспособности железных дорог и стимулирует мультимодальные перевозки, в рамках которых железные дороги служат основным видом транспорта, а это позволяет усилить жизнеспособность евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок в контексте более разнообразных и протяженных маршрутов. С учетом того, что некоторые из стран — членов КК заявили о своей заинтересованности в этих вопросах, было внесено предложение о том, чтобы для оказания содействия в присоединении секретариат подготовил документ с изложением имеющихся возможностей; вместе с тем необходимы также и соответствующие усилия, с тем чтобы обеспечить полноценное функционирование новой Конвенции. В этом документе следует также ответить на все вопросы, которые страны решили направить в секретариат до начала следующей сессии КК.

17. В рамках кластера 5 («повышение экономической жизнеспособности и устойчивости коридоров, а также их экологических показателей») члены Комитета приняли участие в тематическом круглом столе, посвященном вопросу о важном значении адаптации транспортной инфраструктуры к изменению климата и ее актуальности для транскаспийского региона.

18. Более подробная информация о существенном прогрессе, достигнутом в контексте пунктов 14–17 выше, содержится в разделе III настоящего документа.

III. Обновленная информация о прогрессе, достигнутом за 2023–2024 годы, в разбивке по тематическим кластерам

A. Кластер 1: оценка требований, предъявляемых к транспортной инфраструктуре, и потребностей в реконструкции и модернизации, а также выявление недостающих звеньев

19. На основе уже действующих соглашений по инфраструктуре, а именно Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) и Европейского соглашения о международных автомагистралях (СМА), КК в рамках своей двухгодичной программы работы на 2023–2025 годы (ECE/TRANS/WP.5/2023/1 (приложение II)) обязался провести комплексную работу в масштабах коридоров по выявлению недостающих инфраструктурных звеньев и оценке существующих технических параметров для обеспечения бесперебойных перевозок по транскаспийскому маршруту и маршруту Алматы — Тегеран — Стамбул.

20. В ходе дискуссии, состоявшейся на четвертой и пятой сессиях (декабрь 2023 года и июнь 2024 года), члены КК приняли решение о сборе данных по семи параметрам, охватываемым Соглашением СЛКП (см. таблицу 1 и вставку 1 ниже).

Таблица 1

Параметры инфраструктуры сети важнейших линий международных комбинированных перевозок

		A		B			
		<i>Существующие линии, которые отвечают требованиям, предъявляемым к инфраструктуре, и линии, подлежащие модернизации или реконструкции</i>				<i>Новые линии</i>	
		<i>Нынешние показатели</i>		<i>Целевые показатели</i>			
1.	Число путей	(не указано)		(не указано)		2	
2.	Габарит погрузки подвижного состава			МСЖД В ^b		МСЖД С ^b	
3.	Минимальное расстояние между центрами путей ^a			4,0 м		4,2 м	
4.	Минимальная расчетная скорость ^c			Категория линии	Скорость	Категория линии	Скорость
				F1	120	F1	120
				F2	120	F2	120
				F3	100	F3	100
				F4	д.о.	F4	д.о.
				F1520	120	F1520	120
		100 км/ч	F1600	100	F1600	100	
5.	Разрешенная нагрузка на ось:						
	Вагоны	≤ 100 км/ч	20 т	22,5 т		22,5 т	
		≤ 120 км/ч	20 т	20 т		20 т	

		<i>Существующие линии, которые отвечают требованиям, предъявляемым к инфраструктуре, и линии, подлежащие модернизации или реконструкции</i>		<i>Новые линии</i>
		<i>Нынешние показатели</i>	<i>Целевые показатели</i>	
6.	Максимальный уклон ^a	(не указан)	(не указан)	12.5 мм/м
7.	Минимальная полезная длина обгонных путей	600 м	750 м	750 м

^a Особого значения для комбинированных перевозок не имеет, но рекомендуется для осуществления эффективных международных комбинированных перевозок.

^b МСЖД: Международный союз железных дорог.

^c Минимальные параметры для поездов для комбинированных перевозок (см. приложение IV).

Пояснения к параметрам, содержащимся в приведенной выше таблице, по Соглашению СЛКП

Пояснения к параметрам, содержащимся в приведенной выше таблице

1) Число путей

Линии международных комбинированных перевозок должны иметь высокую пропускную способность и обеспечивать точное соблюдение графиков движения.

В принципе эти два требования можно соблюсти лишь на линиях, имеющих не менее двух путей; однако однопутные линии допускаются к использованию, если соблюдаются другие параметры, указанные в Соглашении.

2) Габарит погрузки подвижного состава

Это минимальный габарит погрузки для линий международных комбинированных перевозок.

Применение больших габаритов погрузки на новых линиях, как правило, не требует крупных капиталовложений, и поэтому был избран габарит МСЖД С.

Габарит С, в частности, допускает:

- перевозку грузовых автотранспортных средств и составов автотранспортных средств (грузовой автомобиль с прицепом, сочлененное транспортное средство, тягач и полуприцеп), соответствующих европейскому дорожному габариту (высота 4 м и ширина 2,5 м), на специальных вагонах-платформах, грузовая площадка которых находится на высоте 60 см над уровнем рельсов;
- перевозку обычных автомобильных полуприцепов шириной 2,5 м и высотой 4 м на вагонах-платформах с карманами, оборудованных обычными тележками;
- перевозку контейнеров ИСО шириной 2,44 м и высотой 2,9 м на обычных железнодорожных платформах;
- перевозку съемных кузовов шириной 2,5 м на обычных железнодорожных платформах;
- перевозку контейнеров/съемных кузовов шириной 2,6 м и высотой 2,9 м в соответствующих вагонах.

На существующих линиях, которые проходят через горные районы (например, Пиренеи, Центральный массив, Альпы, Юра, Апеннины, Карпаты), находятся многочисленные тоннели, которые имеют габариты, соответствующие габариту погрузки технической единицы, или несколько большие габариты по высоте вдоль осевой линии пути. Практически во всех случаях их увеличение до габарита МСЖД С невозможно с экономической и финансовой точек зрения.

Поэтому для существующих линий был выбран габарит МСЖД В, который, в частности, допускает:

- перевозку контейнеров ИСО шириной 2,44 м и высотой 2,90 м на железнодорожных платформах, предназначенных для перевозки контейнеров, у которых грузовая площадка расположена на высоте 1,18 м над уровнем рельсов;
- перевозку съемных кузовов шириной 2,5 м и высотой 2,6 м на обычных железнодорожных платформах (грузовая площадка расположена на высоте 1246 мм);
- перевозку полуприцепов на специальных вагонах-платформах с карманами;
- перевозку контейнеров/съемных кузовов шириной 2,6 м и высотой 2,9 м специальными вагонами с низкими бортами.

Большинство существующих линий международных комбинированных перевозок имеют по крайней мере габарит МСЖД В. Обеспечение такого габарита на тех линиях, которые не соответствуют этому стандарту, как правило, не требует больших капиталовложений.

4) Минимальная расчетная скорость

Минимальная расчетная скорость определяет выбор геометрических характеристик трассы (радиус поворотов и кривых), устройств безопасности (тормозной путь) и коэффициентов торможения подвижного состава.

5) Разрешенная нагрузка на ось

Это разрешенная нагрузка на ось, которую должны выдерживать линии международных комбинированных перевозок.

Линии международных комбинированных перевозок должны выдерживать движение самых современных существующих и будущих средств подвижного состава, в частности:

вагонов, у которых нагрузка на ось составляет 20 т и соответствует нагрузке класса МСЖД С; в соответствии с недавними решениями МСЖД принята нагрузка на ось вагона 22,5 т при скорости до 100 км/ч. Правила МСЖД устанавливают ограничение нагрузки на ось до 20 т при скорости 120 км/ч.

Согласно правилам МСЖД, указанные нагрузки на ось допустимы при диаметре колес не менее 840 мм.

7) Минимальная полезная длина обгонных путей

Минимальная полезная длина обгонных путей на линиях международных комбинированных перевозок имеет значение лишь для поездов для комбинированных перевозок (см. приложение IV).

Источник: СЛКП.

21. Результаты сбора этих данных представлены на картах 1–6.

Карта 1
Сеть (оранжевым цветом обозначена другая железнодорожная сеть, представляющая интерес, помимо СМЖЛ/СЛКП)



Источник: ЕЭК, ИТЮ-GIS.org.

Карта 2
Число путей (зеленым цветом обозначена сеть, по которой поступили данные о параметрах — по крайней по одному пути; серым цветом с пунктиром — сеть, по которой данные не поступили)



Источник: ЕЭК, ИТЮ-GIS.org.

Карта 3

Разрешенная нагрузка на ось в тоннах (зеленый цвет: > 20, оранжевый: < 20, серый с пунктиром: данные не поступили)



Источник: ЕЭК, ИТЮ-GIS.org.

Карта 4

Максимальный уклон (серый с пунктиром: никакие данные о параметрах не поступили, синий: данные поступили, но пока анализируются, зеленый: уклон < 12,5, оранжевый: уклон > 12,5)



Источник: ЕЭК, ИТЮ-GIS.org.

Карта 5

Минимальная полезная длина обгонных путей в метрах (серый цвет с пунктиром: никакие данные о параметрах не поступили, синий: данные поступили, но пока анализируются, зеленый: минимум 750 м)



Источник: ЕЭК, ИТЮ-GIS.org.

Карта 6

Минимальная расчетная скорость в км/ч (синий цвет: данные поступили, но пока анализируются, зеленый: минимум 100, серый с пунктиром: никакие данные не поступили)



Источник: ЕЭК, ИТЮ-GIS.org.

22. Как следует из приведенных выше карт, сбор данных по линиям необходимо продолжить в 2024 году. После сбора данных будут обозначены узкие места на линиях с учетом информации о параметрах, с тем чтобы можно было сформулировать соответствующие рекомендации и составить перечень приоритетных проектов транспортной инфраструктуры, который можно было бы согласовать с национальными программами финансирования. На более позднем этапе члены КК при

поддержке секретариата смогут разработать предложения финансового характера для обеспечения дополнительного финансирования этих проектов и включения их в программу МЦМТИ. Будет проведена разъяснительная работа с многосторонними банками развития (МБР), организациями регионального сотрудничества (ОРС) и другими соответствующими заинтересованными сторонами.

В. Кластеры 2 и 3: цифровизация, унификация и стандартизация используемых в коридорах транспортных документов и эффективность работы пунктов пересечения границ по маршрутам

23. В рамках кластеров 2 и 3 своей двухгодичной программы работы КК решил провести обзор практики использования в рамках транскаспийского коридора и коридора Алматы — Тегеран — Стамбул различных типов мульти- или унимодальных транспортных документов и цифровых платформ в их привязке к требованиям правоприменительных органов во всех странах, расположенных вдоль коридоров, включая таможенные администрации, а также иные контролирующие ведомства. На своей пятой сессии КК определил набор из 13 наиболее часто используемых документов по коридору, как это указано в таблице 2 ниже.

Таблица 2

Обычные сопроводительные транспортные документы, используемые для международных (интермодальных) грузовых перевозок

<i>Документы</i>	<i>Пояснения^a</i>
<ul style="list-style-type: none"> Транспортные накладные: Конвенция о международных железнодорожных перевозках (ЦИМ); Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) и ЦИМ-СМГС, а также Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДППГ) 	<p>Транспортная накладная считается одним из важнейших документов в транспортно-логистической отрасли, выступая в качестве договора перевозки между грузоотправителем (стороной, отправляющей груз) и перевозчиком (стороной, перевозящей груз). Этот документ служит для достижения нескольких целей, включая предоставление подробной информации о грузе, указание условий перевозки, а также распиской при сдаче груза.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Ведомость контейнеров/упаковочный лист 	<p>Ведомость контейнеров или упаковочный лист — это документ, используемый в транспортно-логистической отрасли для предоставления подробной информации о содержимом груза. Этот документ крайне необходим для как грузоотправителя и грузополучателя, так и для таможенных органов и других сторон, участвующих в процессе перевозки.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Коммерческий счет-фактура 	<p>Коммерческий счет-фактура — это юридический документ, предоставляемый продавцом покупателю в рамках международной сделки. Этот документ служит договором и доказательством купли-продажи между двумя сторонами. В нем указываются количество проданных товаров, цены на них и их стоимость. Для оформления импортируемых товаров коммерческий счет-фактура должен быть представлен в таможенный орган, который использует этот документ для начисления суммы налогов, подлежащих уплате.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Ведомость вагонов 	<p>Ведомость вагона — это термин, используемый главным образом в контексте железных дорог, особенно в Европе и других регионах с развитой</p>

	<p>железнодорожной системой. Речь идет о подробной ведомости или документе, содержащем информацию о вагонах (автомотрисах), входящих в состав поезда. Эта ведомость может включать номера вагонов (уникальные идентификаторы для каждого вагона); информацию о типах вагонов; информацию о грузе (весе, объеме, требованиях к обработке груза); указание пунктов назначения (промежуточных и конечных); а также указание принадлежности (информацию о владельце каждого вагона, особенно в тех случаях, когда в составе одного поезда находятся вагоны разных железнодорожных компаний).</p>
<ul style="list-style-type: none"> Таможенная декларация (импорт/экспорт) 	<p>Любое заявление или действие в любой предписанной или принятой таможенной форме, содержащее информацию или сведения, требуемые таможенной. Этот термин включает декларации, сделанные с помощью электронных средств.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Сертификат о происхождении груза 	<p>Конкретный формуляр, идентифицирующий грузы, в котором учреждение или орган, уполномоченные выдавать этот сертификат, четко подтверждают, что грузы, к которым относится сертификат, происходят из какой-либо конкретной страны. Этот сертификат может также включать декларацию производителя, изготовителя, поставщика, экспортера или другого компетентного лица^b.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Аккредитив 	<p>Аккредитив, называемый также документарным аккредитивом, — это финансовый документ, выдаваемый банком по запросу покупателя (импортера) в пользу продавца (экспортера). Он гарантирует получение продавцом платежа за товары или услуги после выполнения определенных условий, указанных в аккредитиве.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Сертификаты на конкретные виды грузов 	<p>К ним могут относиться документы, сопровождающие перевозку скота, продуктов питания и скоропортящихся грузов, например фитосанитарной/медико-санитарной и ветеринарной инспекции, в частности как это определено в Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Транзитные документы для транзитных перевозок (включая международные и национальные режимы транзита) 	<p>Процедуры транзита предполагают передачу таможенным органам официальной декларации с указанием характера, количества и стоимости груза, подтверждающей, что груз проходит через страну или таможенную зону без взимания импортных пошлин. Эта декларация подтверждает, что груз предназначен не для внутреннего использования, а для отправления в другую страну. В рамках некоторых юрисдикций может потребоваться транзитный сопроводительный документ (ТСД), в котором подробно описываются такие характеристики груза, как место отправления, место назначения и маршрут перевозки. В рамках международных автомобильных перевозок упростить таможенные процедуры, исключив необходимость в предоставлении отдельных гарантий при пересечении</p>

	каждой границы в странах — участницах Конвенции МДП, позволяет книжка МДП.
<ul style="list-style-type: none"> Сопроводительные документы и сертификация в отношении опасных грузов 	<p>Сопроводительные документы и сертификация в отношении опасных грузов необходимы для безопасной транспортировки опасных материалов. Декларация об опасных грузах (ДОГ) содержит такую подробную информацию, как номера ООН, классификация опасности и их количество, что обеспечивает надлежащее обращение с ними и готовность к экстренному реагированию. Транспортные документы должны сопровождать поставку груза и содержать жизненно важные подробности для перевозчиков и аварийно-спасательных служб. Упаковка и маркировка должны соответствовать международным правилам, обеспечивая надежное хранение и четкую идентификацию материалов.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Коммерческие права на перевозку и разрешения на перевозки 	<p>Коммерческие права на перевозку и разрешения на перевозки являются важнейшими механизмами регулирования на железнодорожном транспорте, определяющими разрешения, выдаваемые операторам контролирующими органами для конкретных железнодорожных перевозок по установленным маршрутам. Коммерческие права на перевозку определяют такие эксплуатационные параметры, как виды обслуживания (пассажирское или грузовое сообщение), частота обслуживания и участки железнодорожных линий, доступных для использования. Разрешения на перевозки, как и в случае автомобильного транспорта, позволяют операторам использовать железнодорожную инфраструктуру, обеспечивая при этом соблюдение стандартов безопасности, эксплуатации и охраны окружающей среды. Эти разрешения распространяются как на внутренние, так и на международные перевозки и регулируют такие аспекты, как плата за доступ к путям и технические требования.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Документы о регистрации и периодическом техническом осмотре транспортного средства 	<p>Документы о регистрации и периодическом техническом осмотре (ПТО) транспортного средства крайне необходимы как при железнодорожных, так и при автомобильных грузоперевозках для обеспечения безопасности, соблюдения нормативных требований и эксплуатационной эффективности. В секторе железнодорожных грузоперевозок регистрация транспортных средств включает регистрацию грузовых вагонов и локомотивов в соответствующих органах власти, предоставление подробных данных о владельце и технических характеристик, необходимых для законной эксплуатации в железнодорожных сетях. Периодические технические осмотры проводятся для оценки степени безопасности и соответствия этих транспортных средств с точки зрения их структурной целостности, тормозных систем и бортового оборудования. Аналогичным образом в секторе</p>

	<p>автомобильных грузоперевозок регистрация транспортных средств включает регистрацию грузовиков и прицепов в надлежащих органах власти, что позволяет обеспечить соответствие стандартам пригодности к эксплуатации для их законного использования на общественных дорогах. В ходе ПТО автотранспортных средств проверяется их пригодность к эксплуатации в дорожных условиях с охватом таких аспектов, как тормоза, фары и выбросы. Соблюдение этих требований имеет решающее значение для предотвращения ДТП и поддержания эксплуатационной надежности.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Страховые документы (на транспортное средство и груз) 	<p>Страховые документы для железнодорожных и автомобильных перевозок предусматривают страхование транспортных средств с покрытием таких рисков, как гражданская ответственность и повреждение самого транспортного средства, а также страхование грузов, которое защищает от кражи, повреждения или потери груза во время его транспортировки. Такие полисы обеспечивают финансовую защиту от непредвиденных обстоятельств и гарантируют безопасность как транспортных средств, так и грузов при перевозке. В зависимости от юрисдикционных требований и договорных соглашений для эффективного управления рисками и соблюдения правовых обязательств могут предписываться или рекомендоваться такие конкретные виды страхования, как страхование транзитных грузов, морских грузов, ответственности перевозчика и ответственности грузоотправителя.</p>

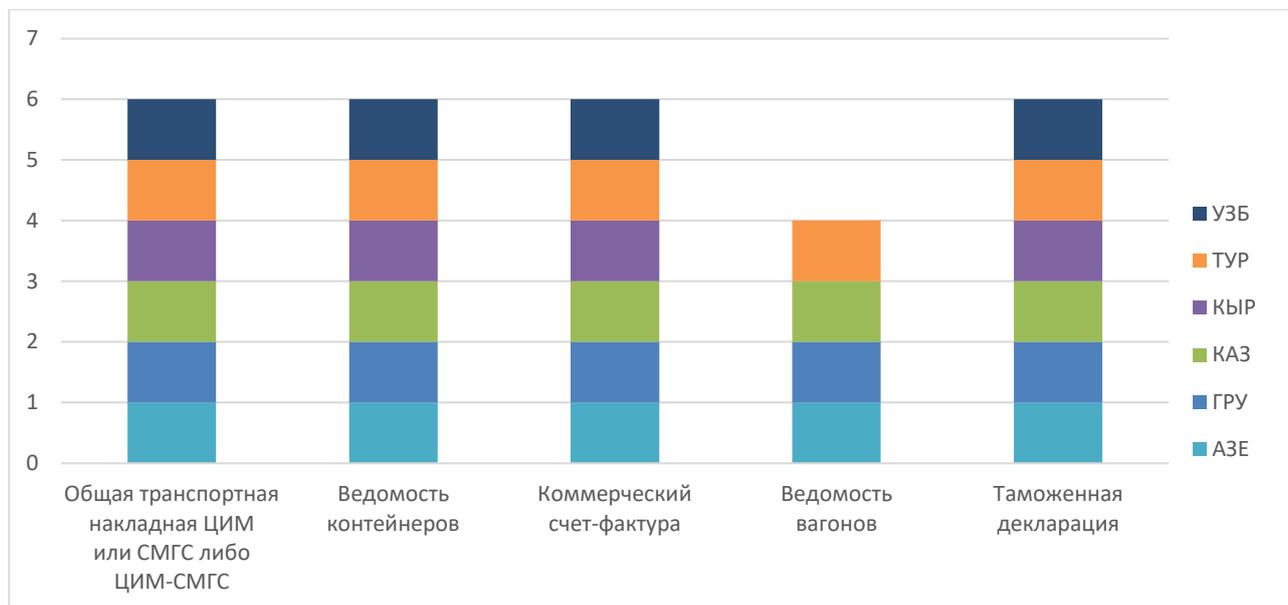
^a Эти пояснения основаны на исследованиях, проведенных секретариатом, не служат исчерпывающими определениями и предназначены исключительно для информационных целей, с тем чтобы содействовать пониманию терминологии, используемой при последующем анализе.

^b Всемирная таможенная организация (ВТамО), Глоссарий международных таможенных терминов, декабрь 2018 года, доступен по [данной ссылке](#).

1. Транспортные документы, которые наиболее часто используются в коридорах

24. С учетом приведенной выше таблицы 1 на рис. VI–VIII ниже представлен обзор обязательных транспортных документов для грузовых железнодорожных перевозок в обоих коридорах в разных странах. Члены КК, представляющие Азербайджан, Грузию, Турцию, Казахстан, Кыргызскую Республику и Узбекистан, заполнили специально подготовленный секретариатом вопросник, сообщив запрошенные данные (полностью или частично). Члены КК, представляющие Иран (Исламскую Республику) и Туркменистан, обязались передать запрошенную информацию на более позднем этапе, причем, возможно, до начала следующей сессии КК осенью 2024 года.

Рис. VI
Обязательные транспортные документы в разбивке по странам



Источник: Данные, предоставленные правительствами участвующих стран.

25. Во всех шести странах, предоставивших данные, использование общей транспортной накладной ЦИМ, СМГС или ЦИМ-СМГС является обязательным. Эти транспортные накладные могут передаваться в физической форме или в отсканированном виде. На территории Азербайджана организация грузоперевозок по железной дороге возможна в соответствии с правовыми нормами, предусмотренными ОТИФ и ОСЖД. Перевозка грузов должна оформляться при помощи железнодорожных накладных СМГС или ЦИМ-СМГС, а в согласованных случаях возможно также использование ЦИМ. В Турции использование ЦИМ и ЦИМ-СМГС предусмотрено таможенным законодательством и контролируется соответствующими органами. Аналогичным образом таможенные и пограничные службы всех семи стран требуют предъявления ведомости контейнеров/упаковочного листа, ведомости вагонов и коммерческого счета-фактуры.

26. В Турции в пунктах пересечения границ железнодорожным транспортом ведомость контейнеров заменяется ваучером на доставку. В Казахстане номер контейнера указывается в транспортной накладной, причем на каждый груз оформляется один товаросопроводительный документ. Если груз состоит из нескольких контейнеров, то составляется ведомость контейнеров, которая служит неотъемлемой частью транспортной накладной (согласно пункту 7.5 приложения 1 к СМГС). В Узбекистане ведомость контейнеров является необходимым документом для получения данных о числе единиц и весе груза, однако ее не требуется представлять отдельно, если эти данные указаны в счете-фактуре.

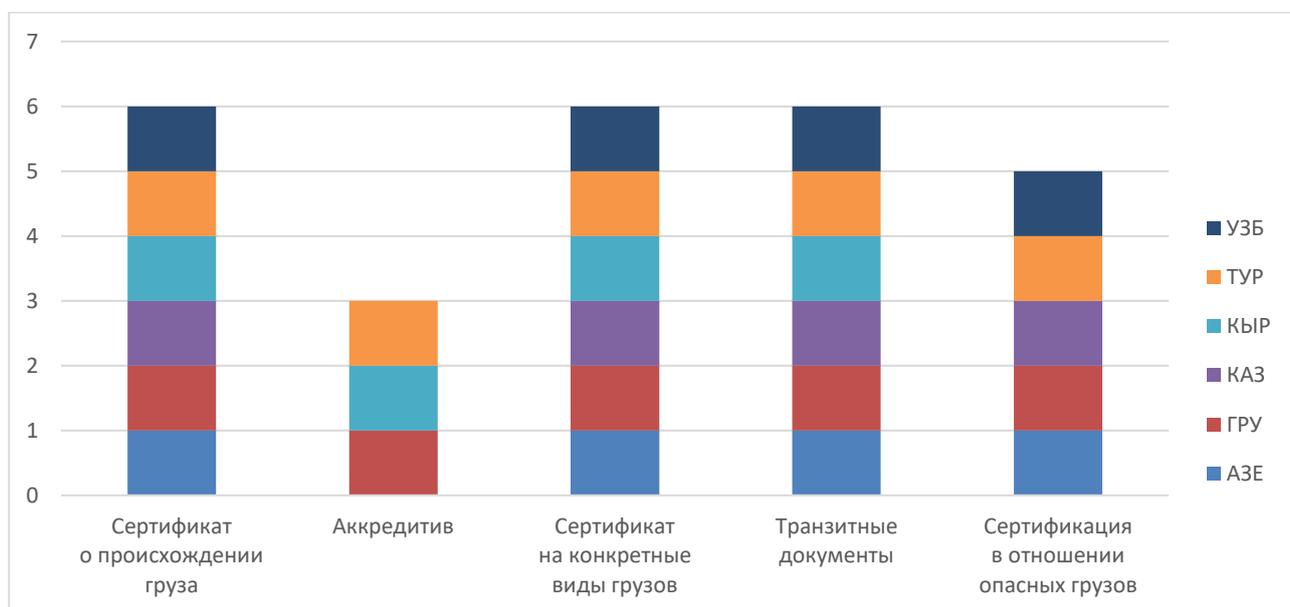
27. В Турции коммерческий счет-фактура используется при транзитных перевозках для расчета гарантии и проверяется на таможне для подтверждения стоимости перевозимого груза. В Казахстане только грузоотправителю следует прилагать коммерческий счет-фактуру, импортные, экспортные и таможенные документы, а также сертификат о происхождении груза при необходимости выполнения административных формальностей в пути следования (а не при транзите). Для таможенной администрации Узбекистана коммерческий счет-фактура является основным документом при таможенном оформлении грузов, поскольку в нем содержатся информация о наименовании груза, стоимости, грузоотправителе и грузополучателе, а также банковские реквизиты и другие необходимые сведения. В Грузии таможенная декларация используется как документ таможенного контроля, если подана предварительная декларация и грузы отнесены к желтому коридору (требующему документальных проверок) или красному коридору (требующему

физического досмотра). Если никакой предварительной декларации не подается, то для перевозки груза из одной таможенной территории на другую по процедуре внешнего транзита используется свидетельство о регистрации (Т1), применимое в рамках новой компьютеризированной транзитной системы (НКТС). Эта процедура позволяет перевозить грузы из стран, не входящих в Европейский союз, по таможенной территории Европейского союза без взимания ввозных пошлин или других сборов до их прибытия в пункт назначения.

28. В Турции требование о предъявлении ведомости вагонов зависит от вида транзитной перевозки и перевозимых грузов. Каждый вагон декларируется при помощи единой транзитной декларации. Если в счет-фактуру включены грузы из разных вагонов, то может потребоваться ведомость вагонов. Этот официальный документ выдается в пунктах пересечения границ железнодорожным транспортом, и им обмениваются железнодорожные административные органы по обе стороны границы. В Узбекистане этот документ является факультативным, по крайней мере для целей таможенного оформления.

Рис. VII

Обязательные транспортные документы в разбивке по странам (продолжение)



Источник: Данные, предоставленные правительствами участвующих стран.

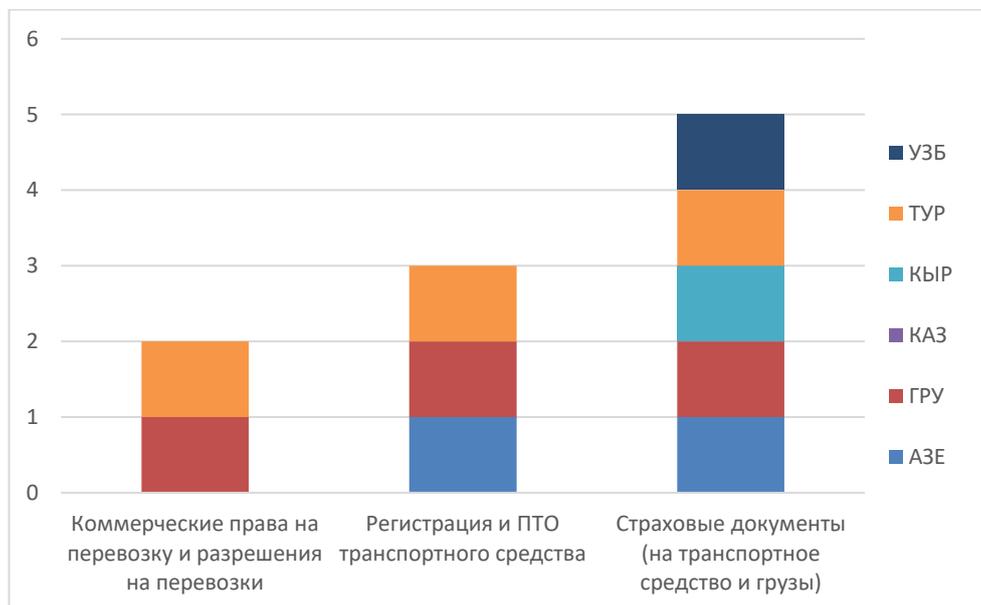
29. В Грузии для получения льгот по уплате таможенных пошлин требуется сертификат о происхождении груза. Он необходима, когда декларант запрашивает освобождение от налогов на ввозимые товары или подтверждает происхождение груза. Этот сертификат может быть представлен в физическом виде или в виде электронной отсканированной копии физического документа. Аккредитив в Грузии имеет значение только с точки зрения таможенных штрафов, причем подтверждение оплаты приемлемо как в физическом, так и в электронном виде. Служба доходов Грузии повысила качество своих услуг, наладив партнерские отношения с банковскими учреждениями для получения информации о платежах в электронном виде. В Турции процедура выдачи аккредитива предусмотрена в качестве одного из требований НКТС и регулируется Конвенцией о процедуре общего транзита и таможенными органами. В Грузии (согласно требованию НКТС) заполняется и регистрируется в электронном виде формуляр Т1, а остальные документы подаются в физическом виде. Во всех шести странах предусмотрено требование о наличии документов, сопровождающих перевозку скота, продуктов питания и скоропортящихся грузов, например фитосанитарной/медико-санитарной и ветеринарной инспекции. Как правило, такие документы выдаются министерствами сельского, лесного хозяйства или здравоохранения и проверяются таможенной службой или другими органами пограничного контроля.

30. Что касается требований о транзите, то в Турции вопросы, связанные с книжкой МДП, регулируются Конвенцией МДП, а вопросы, связанные с транзитным сопроводительным документом (ТСД), — таможенным законодательством Турции и Конвенцией о процедуре общего транзита (КПОТ). Упрощение железнодорожных перевозок также основано на КПОТ. ТСД остается в стране, и его данные должны совпадать с подробными сведениями, содержащимися в транспортном документе ЦИМ, выданным таможенными органами. Транспортный документ ЦИМ вместе с приложениями к нему (сертификатом о происхождении груза, счетом-фактурой на груз и любыми другими свидетельствами) передается в страну, находящуюся с другой стороны границы. Что касается транзитных документов для транзитных грузов, то Грузия использует КДПГ, МДП и Т1.

31. Для перевозки опасных грузов в Азербайджане, Грузии и некоторых других странах на механических транспортных средствах требуются следующие документы: свидетельство ДОПОГ о специальной подготовке водителя или эквивалентный документ из страны регистрации транспортного средства, свидетельство о допуске к международной перевозке опасных грузов, документ, подтверждающий положительный результат прохождения периодического технического осмотра транспортного средства, а также необходимые лицензии или разрешения, выданные Грузией либо признанными органами власти иностранных государств. В контексте коммерческих прав на перевозку и разрешений на автомобильные перевозки Грузия требует передачи в Службу доходов страны разрешения на международные грузовые автоперевозки для зарегистрированных за рубежом грузовых автотранспортных средств, выданного компетентными органами страны-партнера.

Рис. VIII

Обязательные транспортные документы в разбивке по странам



Источник: Данные, предоставленные правительствами участвующих стран.

32. Свидетельство о регистрации транспортного средства для автомобильных перевозок является обязательным документом в Грузии и должно быть предъявлено при пересечении границы во время осуществления паспортного контроля и таможенных формальностей. Полис обязательного страхования гражданской ответственности на транспортное средство, зарегистрированное в иностранном государстве, может быть предъявлен в физическом виде. Если в физическом виде его не имеется, то наличие страхового полиса может быть проверено в электронном виде на конкретном веб-сайте. В случае Узбекистана необходимыми документами являются свидетельство о регистрации автотранспортного средства в соответствии с Конвенцией о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 года), а для международных автомобильных перевозок — свидетельство о допуске к международной перевозке

грузов под таможенными печатями и пломбами в соответствии с Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Женева, 14 ноября 1975 года). Как и в других странах, для перевозки скоропортящейся продукции требуется свидетельство о допуске к перевозке скоропортящейся продукции, а для перевозки опасных грузов — свидетельство о допуске к перевозке опасных грузов.

33. В целом анализ требований к транспортной и таможенной документации в Турции, Казахстане, Узбекистане, Грузии и других странах свидетельствует о сложном и разнообразном нормативном ландшафте. Использование транспортных накладных (ЦИМ, СМГС, ЦИМ-СМГС) является обязательным во всех обследованных странах, причем в Турции и других странах для таможенного оформления также необходимы такие конкретные документы, как ведомости контейнеров, коммерческие счета-фактуры и сертификаты о происхождении груза. В каждой стране предусмотрены собственные уникальные требования, а именно: в Турции ведомость контейнеров заменяется ваучером на доставку в пунктах пересечения границ железнодорожным транспортом, а в Узбекистане и Казахстане действуют конкретные правила, касающиеся оформления документации о контейнерах и коммерческих счетах-фактурах. Во всех странах для перевозки скота, продуктов питания и скоропортящихся грузов необходимы документы по фитосанитарному, медико-санитарному и ветеринарному контролю. И хотя типы документов, используемых в коридорах, во многом схожи, они все же заметно различаются в том, что касается их форматов (цифрового или бумажного), методов и органов, ответственных за их проверку и обеспечение соблюдения, а также в контексте того, должны ли они предъявляться в обязательном или добровольном. В зависимости от страны одни документы могут сочетаться с другими. Определенные различия наблюдаются между такими странами, входящими в таможенные союзы, как Казахстан и Кыргызская Республика в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС), и странами, не входящими в такие союзы.

2. Наличие мер по упрощению перевозок

Таблица 3

Наличие мер по упрощению перевозок в разбивке по странам

Пункт №	Мера по упрощению	Страны	Разъяснение/общие черты
1	Ограничение требований о многократной подаче одних и тех же документов; например документы могут подаваться и проверяться только один раз (в частности, только при первом внесении в электронную систему компетентных органов)	Азербайджан, Грузия, Турция, Казахстан, Узбекистан	<p>Таможенные службы Азербайджана работают в электронном режиме, что позволяет подавать документы один раз без необходимости в повторной подаче.</p> <p>Служба доходов Грузии рассматривает разрешения (за исключением СИТЕС), представляемые вместе с общей декларацией и загружаемые в единую электронную систему лицензий, разрешений и сертификатов, в качестве соответствующих установленным требованиям.</p> <p>В Турции Министерство транспорта и инфраструктуры (МТИ) использует систему разрешений (УБАК) Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) для упрощения выдачи разрешений на международные автомобильные перевозки и управления процедурами пересечения границ. УБАК интегрирована в новую компьютеризированную транзитную систему (НКТС), что позволяет производить</p>

Пункт №	Мера по упрощению	Страны	Разъяснение/общие черты
			<p>двунаправленный обмен информацией между МТИ и Министерством торговли (МТ). Кроме того, были объявлены планы формирования единого окна для железных дорог с целью повышения эффективности железнодорожной логистики.</p> <p>В Казахстане внедряется «Кеден ИС» (интегрированная таможенная информационная система Казахстана). Она призвана облегчить и упростить управление таможенными данными и процедурами и их обработку. «Кеден ИС» помогает автоматизировать различные таможенные процессы, включая декларирование, проверки и управление рисками, поддерживая тем самым усилия страны по модернизации своей таможенной службы и приведению ее в соответствие с международными стандартами. В системе транзитной декларации Узбекистана транспортный документ и счет-фактура подаются только один раз в электронном виде. Кыргызская Республика запустила на ключевых таможенных постах проект «Санарип Тамга» с целью оптимизации бизнес-процессов и улучшения обмена информацией между государственными регулирующими органами. Этот пилотный проект предусматривает введение нового портала для передачи предварительной информации и нацелен на ускорение процесса прохождения контрольно-пропускных пунктов, обеспечивая возможность оценки рисков и принятия решений о контроле до прибытия с использованием механизма единого окна и принципа единого центра для рационализации и устранения избыточных процедур пограничного контроля.</p>
2	Сокращение числа сопроводительных документов при подаче заявлений на получение разрешений и транзитное таможенное оформление (например, требование о лишь таких основных коммерческих документах, как счет-фактура, без обычных требований о представлении других контрактов и иностранных платежных документов)	Азербайджан, Грузия, Турция, Казахстан, Узбекистан, Кыргызская Республика	<p>В Азербайджане и Грузии в случае транзитных грузов в таможене предъявляются только транспортные накладные и коммерческие счета-фактуры.</p> <p>В Турции для получения разрешений больше не требуются некоторые документы, например разрешительные, и большинство из них сейчас могут подаваться онлайн. Для транзитных перевозок действует комплексная система гарантий, и в том случае, если какое-либо лицо удовлетворяет установленным требованиям и располагает соответствующей гарантией, никаких документов представлять не нужно. Во всех отношениях — с учетом вида груза — управление осуществляется в режиме онлайн с использованием регистрационного номера, именуемого гарантийным идентификационным</p>

Пункт №	Мера по упрощению	Страны	Разъяснение/общие черты
			<p>номером (ГИН). Что касается Казахстана, то предъявления контрактов и иностранных платежных документов не требуется. В Узбекистане документы, необходимые для таможенного оформления транзитных грузов, предоставляются вместе с предварительной транзитной декларацией. В Кыргызской Республике таможенное оформление производится в соответствии с Таможенным кодексом ЕАЭС и национальным законодательством.</p>
3	Объединение документов (речь идет, например, о едином документе, который может служить и счетом-фактурой, и упаковочным листом)	Азербайджан, Грузия, Турция, Казахстан, Узбекистан, Кыргызская Республика	<p>В Азербайджане вся необходимая таможенная информация может быть сведена в один документ. В Турции транзитной декларацией служит ЦИМ, а между участниками Конвенции о процедуре общего транзита (КПОТ) действует система упрощенных железнодорожных перевозок. В Казахстане для каждого вида перевозок предусмотрены собственные требования к документации, поэтому объединения документов не допускается. В Узбекистане для уточнения веса груза и числа упаковок используется упаковочный лист. Если эти подробные данные указаны в счете-фактуре, то упаковочного листа не требуется. В Кыргызской Республике для целей таможенного оформления используется счет-фактура, если она содержит информацию о числе и типе упаковок, причем в таком случае отдельного упаковочного листа не требуется.</p>
4	Использование электронных документов и повторное использование данных (либо копий отсканированных документов, например отсканированных копий счета-фактуры)	Азербайджан, Грузия, Турция, Казахстан, Кыргызская Республика	<p>В Азербайджане документы обычно представляются в отсканированном виде и прилагаются к таможенной декларации, что облегчает электронный обмен данными с другими ведомствами. В Грузии в случае как деклараций, направляемых через электронную зону таможенного оформления «eGEZ», так и деклараций, передаваемых напрямую через систему eCustoms, предусмотрена подача документов в электронном виде. В Турции внедряется система единого окна (см. пункт 5 в настоящей таблице). В случае Казахстана допускаются только оригиналы/бумажные документы. В Узбекистане данные, представленные в электронном виде, могут использоваться повторно. Кыргызская Республика следует действующему Таможенному кодексу ЕАЭС.</p>
5	Внедрение системы единого окна как единого механизма подачи документов	Азербайджан, Грузия, Турция, Казахстан, Узбекистан,	<p>В Азербайджане предпринимаются усилия по созданию единой платформы для рационализации межведомственного сотрудничества. В Турции Министерству торговли поручено осуществлять координацию</p>

Пункт №	Мера по упрощению	Страны	Разъяснение/общие черты
		Кыргызская Республика	<p>деятельности с другими государственными учреждениями. В этом качестве оно возглавляет инициативу, в реализации которой участвуют 18 государственных учреждений, представляющих такие отрасли, как культура, туризм, здравоохранение, сельское хозяйство, экология и финансы. Основная цель состоит в рационализации операций между Турцией и ее транспортными партнерами с помощью унифицированного подхода, предполагающего использование единого механизма подачи документов и системы единого окна. В Казахстане в порту Актау реализуется пилотный проект единого окна, который запущен также в порту Курык. Кыргызская Республика также использует систему единого окна, между тем как в Узбекистане межведомственный механизм единого окна функционирует с 2020 года. В Узбекистане же для хранения документов, необходимых для таможенного оформления, с целью их дальнейшего повторного использования применяется таможенная информационная система электронного архива.</p>
6	Проверка документов в режиме единого окна (речь идет, например, о проверке документов одним компетентным органом от имени другого компетентного органа)	Азербайджан, Грузия, Турция, Казахстан, Кыргызская Республика	<p>В Азербайджане основным пограничным учреждением, отвечающим за проверку, включающую осуществление надзора от имени других ведомств, является таможня. В Грузии Служба доходов имеет доступ к разрешениям, лицензиям и свидетельствам, выдаваемым различными ведомствами, причем обмен электронными данными между этими ведомствами упрощен. В Турции координация между государственными учреждениями, участвующими в системе единого окна, осуществляется Министерством торговли/ Таможенным управлением. В Казахстане на внешней границе Евразийского экономического союза (ЕАЭС) таможенные органы осуществляют таможенный, фитосанитарный, ветеринарный и транспортный контроль. В Кыргызской Республике транспортный контроль также осуществляется таможенной службой.</p>
7	Подача документов на таможенное оформление ввозимых/вывозимых грузов не в пунктах пересечения границы, а таможенными органами внутри страны	Азербайджан, Грузия, Турция, Казахстан, Кыргызская Республика	<p>В Азербайджане, Грузии и Турции таможенное оформление осуществляется, по возможности, главным образом таможенными органами внутри страны. В Казахстане таможенное оформление экспортируемых грузов производится на станции отправления, между тем как импортируемые грузы могут оформляться либо на границе, либо внутри страны поблизости от станции назначения, в зависимости от просьбы владельца груза.</p>

<i>Пункт №</i>	<i>Мера по упрощению</i>	<i>Страны</i>	<i>Разъяснение/общие черты</i>
			В том случае, если произведена внутренняя таможенная очистка, груз подвергается процедуре таможенного транзита на границе по пути к станции назначения. В Кыргызской Республике подача документов на таможенное оформление ввозимых/вывозимых грузов осуществляется только в пунктах таможенной очистки, а не на самой границе.
8	Упрощенные требования к документации для уполномоченных экономических операторов (например, для уполномоченного грузоотправителя, уполномоченного грузополучателя)	Азербайджан, Грузия, Турция, Казахстан, Кыргызская Республика	Уполномоченные операторы пользуются конкретными привилегиями в Азербайджане, Грузии и Турции. В Турции уполномоченные экономические операторы (УЭО) могут подавать декларации без оригиналов документов, однако должны предоставить их позднее в течение определенного периода. К числу этих документов относятся счета-фактуры, транспортные сертификаты АТР (о временном ввозе), сертификаты о происхождении грузов, страховые документы, транспортные накладные, а также разрешительные документы о соответствии оформленной при пересечении границы сельскохозяйственной продукции. В Казахстане грузовые операторы освобождены от уплаты таможенных платежей. В случае Кыргызской Республики эти вопросы регулируются Таможенным кодексом ЕАЭС.

3. Рекомендации по упрощению и гармонизации таможенных формальностей при пересечении границ железнодорожным транспортом на основе пересмотренной Киотской конвенции Всемирной таможенной организации²

Таблица 4

Рекомендации в соответствии с генеральным приложением к пересмотренной Киотской конвенции Всемирной таможенной организации

<i>Пункт №</i>	<i>Мера по упрощению</i>	<i>Страны</i>	<i>Национальные особенности или общие черты</i>
1	Формат деклараций на товары, подаваемых в электронном виде, должен основываться на рекомендованных международных стандартах электронного обмена информацией (стандарт 3.11)	Азербайджан, Грузия, Турция, Узбекистан	В Грузии используется автоматизированная система обработки таможенных данных (АСОТД), которая представляет собой компьютеризированную систему таможенного управления, разработанную Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) для автоматизации и рационализации таможенных процедур и способствующую повышению эффективности и транспарентности торговых процессов. Турция участвует в осуществлении

² Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (пересмотренная Киотская конвенция, Всемирная таможенная организация (ВТамО), апрель 2008 года.

Пункт №	Мера по упрощению	Страны	Национальные особенности или общие черты
			<p>КПОТ, используя НКТС, которая соответствует стандартам обмена электронной информацией.</p> <p>В Казахстане форматы таможенных деклараций (ТД), оформляемых в электронном виде, стандартизированы и утверждены решением Евразийской экономической комиссии (ЕАЭК).</p> <p>В Узбекистане вопросы электронного декларирования грузов регулируются Таможенным кодексом, законами об электронном документообороте и об электронной цифровой подписи, а также другими соответствующими постановлениями и заявлениями.</p>
2	Ограничение данных, подлежащих включению в декларации на грузы, только теми сведениями, которые признаны необходимыми (например, для исчисления пошлин и налогов) (стандарт 3.12)	Азербайджан, Грузия, Узбекистан	Хотя в Турции такая мера еще не принята, в рамках реализации КПОТ и НКТС (этап 5) предусмотрена декларация нового типа, которая ограничивает данные, необходимые для подачи транзитной декларации. Перечень документов, необходимых для осуществления экспортно-импортных операций, был утвержден постановлением № 197 Кабинета Министров от 20 июля 2015 года. Для грузов, попадающих под экспортно-импортных таможенных режимы, наряду с грузовой таможенной декларацией должны быть представлены транспортные документы, именуемые отгрузочными.
3	Ограничение требований относительно подтверждающих документов в контексте декларации на товары только теми, которые действительно необходимы (например, для осуществления контроля за операциями) (стандарт 3.16)	Азербайджан, Грузия, Турция	Требуются только те документы, которые действительно необходимы для декларирования и таможенного контроля.
4	Разрешение подачи подтверждающих документов с помощью электронных средств связи (переходный стандарт 3.21)	Азербайджан, Грузия, Турция, Казахстан	В Турции был утвержден проект единого окна для железных дорог, реализация которого начнется в ближайшее время. В Казахстане подача декларации и сопроводительных документов осуществляется в электронном виде.
5	Отсутствие требования о переводе подробных сведений, содержащихся в подтверждающих документах, за исключением тех случаев, когда это необходимо для обработки декларации на грузы (стандарт 3.19)	Азербайджан, Грузия, Турция	Турция использует НКТС, предоставляющую стандартные транзитные декларации с четко указанными стандартными графами, облегчающие работу таможенников в плане проверки документов. В Казахстане документы, представленные на языке, не являющемся казахским или русским, могут подлежать переводу в соответствии с таможенными правилами.
6	Разрешение подавать декларацию на товары при помощи электронных средств связи (переходный стандарт 3.21)	Азербайджан, Грузия,	Турция является участником КПОТ и использует НКТС для транзитных операций, допуская подачу железнодорожными компаниями деклараций в электронном виде.

<i>Пункт №</i>	<i>Мера по упрощению</i>	<i>Страны</i>	<i>Национальные особенности или общие черты</i>
		Турция, Казахстан	В Казахстане подача декларации и сопроводительных документов осуществляется в электронном виде.
7	Обеспечение подачи и регистрации или проверки декларации на грузы и подтверждающих документов до прибытия груза (стандарт 3.25)	Азербайджан, Грузия, Турция, Казахстан	Согласно таможенному законодательству Грузии, декларировать грузы можно заранее (не позднее чем за 45 дней до прибытия груза). Что касается Турции, то, если грузы происходят из территории КПОТ, данные о них доступны в НКТС и могут быть получены после декларирования, причем до прибытия состава. В случае грузов, которые не происходят из стран, относящихся к КПОТ, ТГЖД переадресовывает груз по прибытии состава на границу. В Казахстане предварительное декларирование грузов возможно перед их ввозом на территорию ЕАЭС.

Таблица 5

Рекомендации в соответствии со специальным приложением А к пересмотренной Киотской конвенции Всемирной таможенной организации — Прибытие товаров на таможенную территорию

<i>Пункт №</i>	<i>Мера по упрощению</i>	<i>Страны</i>	<i>Разъяснение/общие черты</i>
1	Перевозчик несет ответственность за обеспечение включения всех грузов в грузовую декларацию или за доведение информации о них до сведения таможенной службы (специальное приложение А, глава 1, стандарт 4).	Азербайджан, Грузия, Турция	В Грузии, когда грузы ввозятся на таможенную территорию, требуется общая декларация для осуществления таможенного наблюдения, контроля и формальностей. Эту декларацию может подавать импортер, владелец или получатель груза, их представитель или любое лицо, предъявляющее груз на таможенной территории Грузии. В Турции перевозчик несет основную ответственность, которую разделяет с лицом, осуществляющим процедуру, другим участником процесса транзита, регулируемого в соответствии с Конвенцией о процедуре общего транзита и таможенным законодательством Турции.
2	Ограничение требуемой информации той, которая содержится в обычной документации перевозчиков (на основе соответствующих международных транспортных соглашений) (специальное приложение А, глава 1 — Рекомендация по практическому применению)	Азербайджан, Грузия	Для осуществления таможенного контроля в Азербайджане достаточно информации о перевозчике, указанной в транспортных накладных.
3	Принятие грузовой декларации в качестве единственной документации, требующейся для предъявления груза (специальное приложение А; глава 1 —	Азербайджан	В случае Азербайджана документы СМГС и книжка МДП принимаются в качестве документации, заменяющей транзитную декларацию.

<i>Пункт №</i>	<i>Мера по упрощению</i>	<i>Страны</i>	<i>Разъяснение/общие черты</i>
	Рекомендация по практическому применению 10)		
4	Отсутствие требования об обычном переводе подробных сведений на других языках, содержащихся в документах, представляемых таможенной службе (специальное приложение А, глава 1 — Рекомендация по практическому применению 12)	Азербайджан, Грузия, Турция	В Азербайджане и Грузии перевода документов на какой-либо из международных языков не требуется, однако этот перевод может быть запрошен в соответствии с Таможенным кодексом.

Таблица 6
Рекомендации в соответствии со специальным приложением Е к пересмотренной Киотской конвенции Всемирной таможенной организации — Таможенный транзит/перевалка

<i>Пункт №</i>	<i>Мера по упрощению</i>	<i>Страны</i>	<i>Разъяснение/общие черты</i>
1	Принятие любого коммерческого или транспортного документа, в котором подробно изложены необходимые сведения, в качестве описательной части декларации на товары для таможенного транзита (специальное приложение Е; глава 1, стандарт 6)	Азербайджан	В Азербайджане железнодорожная накладная и книжка МДП принимаются в качестве документов, заменяющих таможенную декларацию при транзитной перевозке грузов, между тем как в Турции таможенные органы принимают только накладные ЦИМ и ЦИМ/СМГС.
2	Принятие адекватных коммерческих или транспортных документов в качестве декларации на грузы для таможенного транзита (например, транспортной накладной для автомобильных перевозок) (специальное приложение Е; глава 1 — Рекомендация по практическому применению 7)	Азербайджан, Турция	Упрощение железнодорожных перевозок позволяет Турецким железным дорогам использовать бумажную накладную ЦИМ/ЦИМ-СМГС в качестве транзитной декларации в странах — членах НКТС. Это предполагает обмен данными между таможенной и ТГЖД для облегчения этого процесса.

Таблица 7
Рекомендации в соответствии со специальным приложением G к пересмотренной Киотской конвенции Всемирной таможенной организации — Временный допуск

<i>Пункт №</i>	<i>Мера по упрощению</i>	<i>Страны</i>	<i>Разъяснение/общие черты</i>
1	Предоставление временного допуска без представления письменной декларации на грузы, когда отсутствуют сомнения относительно последующего реэкспорта этих товаров (специальное приложение G; глава 1 — Рекомендация по практическому применению 9)	Азербайджан, Казахстан	В случае Азербайджана не существует никакого требования о письменном декларировании для временно ввозимых контейнеров, используемых для перевозки грузов. В Казахстане же в том случае, если транспортное средство международной перевозки подлежит загрузке/разгрузке или транзиту, допускается оформление таможенной декларации на транспортные средства в электронном виде.

4. Доступность цифровых решений в контексте коридоров

34. В Азербайджане в рамках единой автоматизированной системы управления (ЕАСУ) Государственного таможенного комитета (ГТК), созданной в 2009 году, таможенные и другие службы торгового контроля интегрированы в единую сеть. В настоящее время ГТК внедряет систему предоставления некоторых электронных услуг, доступных через таможенные и государственные веб-порталы электронных услуг. Электронные системы 13 ведомств, участвующих в трансграничных торговых операциях и отвечающих за выдачу разрешений и лицензий, электронно интегрированы с таможенной системой единого окна. Кроме того, экспертами из Государственного таможенного комитета была разработана автоматизированная система риск-анализа (АСРА), внедрение которой начнется с января 2024 года. АСРА, функционирующая на алгоритмах самообучения, основанных на методах искусственного интеллекта и машинного обучения, позволяет оперативно обеспечивать пересечение границы для грузов и транспортных средств, гибко проводить таможенное оформление и сокращать эксплуатационные расходы субъектов предпринимательства с учетом предварительной обработки данных. Кроме того, Азербайджан участвует в реализации пилотного этапа внедрения таможенной автоматизированной системы транзита (ТАСТ) и системы общего обмена информацией (СООИ) Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС). Кроме того, в Азербайджане начинается разработка Национальной платформы цифровой торговли. Будущая система призвана цифровизировать, централизовать и оптимизировать все операционные и бизнес-процессы в сфере грузоперевозок применительно как к внутренним, так и к внешним операциям.

35. В Грузии внутренним механизмом транспортировки грузов, интегрированным в таможенную систему страны для эффективного управления и учета полномасштабных грузовых операций, служит схема РАФЛ. Кроме того, в Грузии используется новая компьютеризированная транзитная система (НКТС), которая представляет собой региональную транзитную систему, используемую в основном в Европейском союзе для рационализации процедур таможенного транзита через несколько регионов. Наряду с этим Грузия использует таможенную автоматизированную систему транзита (ТАСТ) и систему общего обмена информацией (СООИ) Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС). Эти системы ЦАРЭС, все еще находящиеся в стадии разработки, нацелены на оказание содействия в перемещении грузов через границы внутри региона посредством автоматизации процессов таможенного транзита и расширения обмена информацией между странами-членами, способствуя тем самым эффективной и скоординированной трансграничной торговле. Осуществляются пилотные проекты с участием других стран региона, включая Азербайджан и Узбекистан. В своих портах Грузия также внедряет систему единого окна для морских перевозок. Эта электронная система функционирует в пилотном режиме с января 2024 года, а полностью развернуть ее планируется к концу текущего года.

36. В Турции система единого окна, созданная в 2012 году, позволяет оптимизировать процедуры торговли посредством сокращения объема бумажной работы и усиления контроля за импортом и экспортом. В ней сведены воедино практика комплектования документов и результаты проверок, что позволяет трейдерам подавать заявки через шлюз электронного правительства и получать 23-значный номер электронного документа для таможенного декларирования. Эта система управления в контексте 180 документов от 24 учреждений способствует упрощению таможенных процедур. Еще больше упростить процедуры пересечения границ позволит — начиная с 2024 года — приложение «единое окно» для железнодорожного транспорта. Кроме того, с 2018 года действует система единого окна для портов, интегрирующая уведомления судовых агентств в рамках единой базы данных для эффективного функционирования портов. Через эту систему различные министерства и портовые власти могут получать доступ к необходимой информации и операциям и управлять ими.

37. В Казахстане реализуется ряд инициатив по цифровизации, направленных на усовершенствование таможенных и торговых операций. Национальная система «Астана-1» сосредоточена на таможенном и налоговом администрировании, а система выдачи электронных разрешений, созданная в рамках двусторонней инициативы с Узбекистаном, позволяет управлять механизмом выдачи разрешений для операций с третьими странами. Кроме того, на оптимизацию таможенных процессов на транскаспийском международном транспортном маршруте (ТКМТМ) нацелен региональный проект компании «Глоубл ДТК», озаглавленный «Таможенная платформа Тез». Уже функционирует также национальная система «Кеден ИС», обеспечивающая комплексное таможенное администрирование. Эти инициативы отражают стремление Казахстана использовать цифровые решения для более эффективного и результативного управления процедурами торговли.

38. В Казахстане реализуется ряд инициатив по цифровизации, направленных на усовершенствование таможенных и торговых операций. Единая автоматизированная информационная система Государственной таможенной службы представляет собой национальную систему, облегчающую таможенную очистку, обработку таможенных документов и обеспечивающую обмен данными с государствами — членами ЕАЭС и государственными органами Кыргызстана. Портал для подачи предварительной информации — это региональная система, ускоряющая таможенную очистку и позволяющая подавать предварительную информацию о грузах и транспортных средствах, ввозимых на территорию ЕАЭС. Автоматизированное рабочее место «Брокер» — это отечественное программное обеспечение, предназначенное для формирования прототипов документов для передачи в единую автоматизированную информационную систему и содействующее заполнению таможенной декларации. Кроме того, информационная система единого окна, управляемая центром единого окна при Министерстве экономики и торговли, поддерживает процедуры электронного обмена данными и выдачи разрешений регулирующими органами. Наряду с этим Государственная таможенная служба разрабатывает информационную систему «Смарт Баджи» («Smart Bazhi»). Речь идет о современной цифровой платформе на базе веб-технологий, предназначенной для оптимизации и модернизации таможенных операций. Она управляет различными подсистемами и объединяет участников таможенных операций в рамках единой системы. Реализация «Смарт Баджи» направлена на ускорение таможенных операций, повышение эффективности и стандартизацию форматов данных для беспрепятственного обмена информацией с учетом таможенных гарантий. Данная инициатива знаменует важный шаг на пути к созданию более эффективной и прозрачной таможенной службы в Кыргызской Республике. Эта платформа поддерживает три ключевых типа взаимодействия, а именно: Таможня-Бизнес (С2В) (нацелено на повышение эффективности взаимодействия бизнеса с таможенной службой); Таможня-Правительство (С2G) (нацелено на улучшение взаимодействия между таможенными и государственными органами); и Таможня-Таможня» (С2С) (нацелено на стимулирование координации между таможенными службами). К числу ключевых особенностей и преимуществ относятся: высококачественное обслуживание, позволяющее ускорить и повысить надежность таможенных процессов для всех пользователей; усовершенствованное управление рисками благодаря современным механизмам более эффективного управления рисками и их снижения; электронные декларации, позволяющие заполнять таможенные декларации полностью в электронном виде; транспарентность, обеспечивающая четкое и ответственное отслеживание и контроль товаров; и международное сотрудничество на основе обеспечения бесперебойного электронного обмена информацией с различными партнерами. В настоящее время полностью разработан компонент системы «Смарт Баджи», касающийся регистрации грузов и транспортных средств на границе, и реализуются пилотные проекты в пунктах пересечения границы «Торугарт», «Иркештам», «Достук» и «Кызыл-Кия». Все вышеперечисленные инициативы подтверждают стремление Кыргызской Республики использовать цифровые решения для более эффективного управления процедурами торговли.

39. Вывод: Инициативы в области цифровизации реализуются почти во всех странах, расположенных вдоль указанных коридоров, однако эти усилия носят разрозненный и фрагментарный характер. Многие системы функционируют исключительно на национальном уровне и зачастую не предполагают участия других внутренних или двусторонних учреждений. Кроме того, ни одна из этих систем не функционирует в рамках всего коридора, что свидетельствует о значительном пробеле в том, что касается трансграничной функциональной совместимости. Признав эти проблемы, страны решили обратиться в Центр Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН) с просьбой о проведении специализированной подготовки, которую можно было бы обеспечить в связи со следующей сессии Координационного комитета. Эта подготовка должна быть нацелена на усиление интеграции и повышение эффективности цифровых таможенных и торговых систем этих стран, стимулируя улучшение координации и взаимодействия между ними.

5. Выявление общих черт и различий и предложения относительно дальнейшей деятельности

а) Общие черты

- Сокращение числа представляемых документов:

Азербайджан, Грузия, Турция, Казахстан, Узбекистан, Кыргызская Республика: все эти страны работают над ограничением необходимости в многократном представлении одних и тех же документов, с тем чтобы их можно было подавать один раз в электронном виде.

- Использование электронных документов:

Азербайджан, Грузия, Турция, Узбекистан, Кыргызская Республика: в этих странах используется электронная подача и повторное использование данных для таможенных процедур, причем имеются системы для обработки отсканированных документов.

- Системы единого окна:

Азербайджан, Турция, Казахстан, Узбекистан, Кыргызская Республика: эти страны внедряют или уже внедрили системы единого окна для рационализации процессов подачи и проверки различных документов и разрешений.

- Упрощенная документация для транзита:

Азербайджан, Грузия, Турция, Казахстан, Узбекистан, Кыргызская Республика: в этих странах очевидны усилия по такому упрощению требований к документации, как объединение счетов-фактур и упаковочных листов или сокращение числа необходимых подтверждающих документов.

- Принятие международных стандартов;

Азербайджан, Грузия, Турция, Узбекистан, Казахстан: большая часть стран согласовали свои форматы электронного декларирования грузов с международными стандартами, в частности с теми из них, которые рекомендованы такими органами, как ЕЭК, Всемирная таможенная организация (ВТамО) или Евразийская экономическая комиссия (ЕАЭК).

- Предварительная декларация:

Азербайджан, Грузия, Турция, Казахстан: эти страны разрешают заблаговременно подавать декларации на грузы до их прибытия, что позволяет ускорить процесс таможенного оформления.

б) Различия

- Уровни реализации:

Казахстан: использует систему «Кеден ИС» и занимается внедрением систем единого окна в портах.

Турция: продвинулась вперед благодаря использованию комплексной системы единого окна и разработке планов создания механизма единого окна для железных дорог.

Грузия: использует такие системы, как РАФЛ и НКТС, и осуществляет интеграцию систем ЦАРЭС.

Узбекистан: полагается на собственную автоматизированную информационную систему для заполнения и обработки транзитных деклараций.

Кыргызская Республика: использует единую автоматизированную информационную систему и запустила проект «Санарип Тамга», а также другие инициативы по цифровизации.

- Обработка документов:

Казахстан: в некоторых случаях предпочитает использовать оригиналы/бумажные документы, между тем как такие другие страны, как Азербайджан и Грузия, допускают подачу документов в отсканированном или электронном виде.

- Интеграция и функциональная совместимость

Грузия: использует системы ЦАРЭС для расширения трансграничной торговли, между тем как другие страны полагаются на другие системы.

Турция: с 2017 года в сотрудничестве с национальными заинтересованными сторонами использует полностью интегрированную систему, которая всесторонне интегрирована также с международными системами, в рамках которых страна является Договаривающейся стороной.

- Конкретная законодательная база:

Узбекистан: вопросы, связанные с электронными декларациями, регулируются Таможенным кодексом, законами об электронном документообороте и цифровой подписи, формирующими необходимую правовую базу.

Азербайджан и Грузия: обычного перевода документов на международные языки не требуется, если в этом нет необходимости.

с) Предварительные рекомендации по упрощению и гармонизации

40. Страны КК договорились о принятии следующих конкретных мер:

- Стандартизация форматов электронных документов:

Следует приложить усилия для принятия международных стандартов в отношении форматов электронных документов и обеспечения совместимости различных национальных систем, с тем чтобы облегчить трансграничный обмен.

- Расширение систем единого окна:

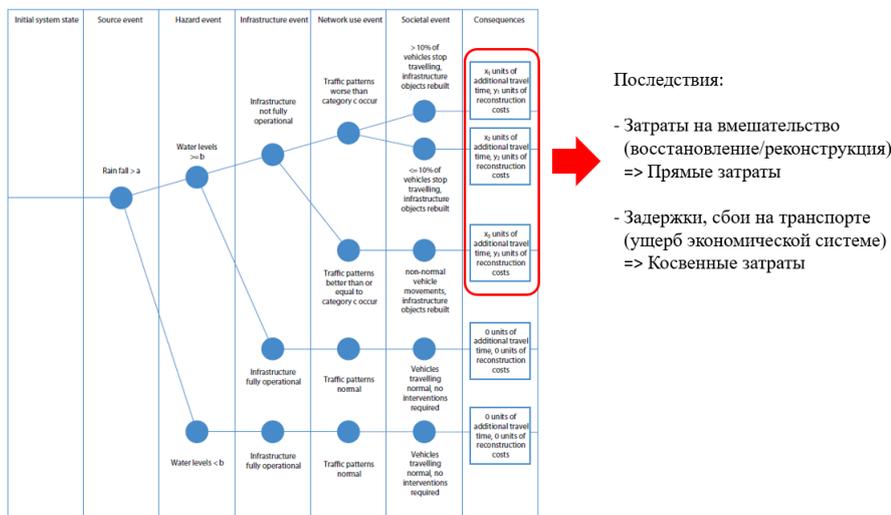
Внедрить или усовершенствовать системы единого окна для охвата всех соответствующих учреждений и учета как национальных, так и региональных требований. Обеспечить функциональную совместимость этих систем с системами соседних стран.

- Ограничение избыточных требований к документам:
Сократить до абсолютного минимума число требуемых документов для таможенных и транзитных процессов, по возможности, на основе сведения воедино различных документов и сосредоточения только на основной информации.
- Стимулирование повторного использования данных и их передачи в электронном виде:
Поощрять повторное использование электронных данных и отсканированных копий документов во избежание их повторного представления и рационализировать таможенные процедуры.
- Проводить совместные учебные практикумы и рабочие совещания:
Организовать такие специализированные практикумы, как предлагаемая в рамках СЕФАКТ ООН подготовка, для согласования практики и укрепления сотрудничества между таможенными органами и другими соответствующими ведомствами.
- Пилотные проекты по трансграничной функциональной совместимости:
Запустить пилотные проекты по тестированию и совершенствованию функциональной совместимости таможенных систем в трансграничной перспективе с использованием в качестве тестовых площадок таких коридоров, как железнодорожная линия Баку — Тбилиси — Карс (БТК).

D. Кластер 5: повышение экономической жизнеспособности и устойчивости коридоров, а также их экологических показателей

41. В рамках пятой сессии Координационного комитета, состоявшейся в Астане в июне 2024 года в соответствии с кластером 5 двухгодичной программы работы КК, был проведен специальный круглый стол, посвященный вопросу о важном значении адаптации к изменению климата для транспортной инфраструктуры и ее актуальности для транскаспийского региона. Было отмечено, что такие недавние обстоятельства, как оползни и перебои, связанные с погодными условиями, повлекли за собой значительный ущерб и перерывы в обслуживании, свидетельствующие о прямых и косвенных затратах, обусловленных подобными событиями.

Рис. IX
Последствия соответствующих обстоятельств, прямые и косвенные затраты



Источник: Схема стресс-тестирования для оценки устойчивости транспортных систем.

42. Участники согласились с важным значением оценки уязвимости инфраструктуры, реализации мер по смягчению этих недостатков и планирования будущих условий, особенно в контексте высоких температур, обильных осадков и других экстремальных погодных явлений.

43. Был определен ряд ключевых шагов по повышению устойчивости, включая:

- выявление слабых мест в инфраструктуре;
- понимание воздействия различных климатических сценариев и подготовка подробных тематических исследований с исчерпывающими данными об активах, исторических обстоятельствах и перебоях, связанных с погодными условиями.

44. Члены КК достигли согласия в отношении важного значения проведения рабочих совещаний по наращиванию потенциала для обучения заинтересованных сторон навыкам противостояния неуверенностям в будущем и эффективного реагирования с использованием методов адаптации. В конечном итоге основная цель состоит в обеспечении того, чтобы транспортная инфраструктура могла противостоять климатическим угрозам и оперативно восстанавливаться после опасных климатических явлений, позволяя свести к минимуму экономические потери и обеспечивая эксплуатационную надежность.

45. КК договорился о проведении оценки устойчивости к изменению климата, а также о проверке путей потенциального повышения устойчивости с использованием методов адаптации на конкретном участке железнодорожной линии Баку — Тбилиси — Карс (БТК) в рамках текущего проекта регулярной программы технического сотрудничества, результаты реализации которого, возможно, будут представлены на КС29 в Баку. Азербайджан, Грузия и Турция выразили свою заинтересованность в участии в этом проекте.

46. Для начала подготовительной работы по проведению подробного тематического исследования Азербайджан, Грузия и Турция обязались предоставить:

- a) информацию о схемах путей для соответствующего раздела;
- b) топологическую информацию (план местности и измерения для получения общего представления о площадке и активах);
- c) информацию об активах как на площадке, так и поблизости от нее, например о типе пути, сооружениях, земляном полотне, дренаже, электроснабжении, любом объекте, если он присутствует, и сигнализации (реестр активов с условиями и информацией о деятельности/режиме технического обслуживания);
- d) информацию об исторических обстоятельствах на той же площадке и о проведенных ремонтных работах;
- e) информацию о запланированных действиях в экстремальных погодных условиях и о подготовке площадки (если это уместно);
- f) информацию о введенных ограничениях скорости и закрытии путей (о причинах и продолжительности);
- g) информацию о перебоях в движении составов, например о задержках и отменах; и
- h) данные об обстоятельствах, зафиксированных на других участках БТК.

47. Азербайджан, Грузия и Турция договорились о новой встрече осенью 2024 года в рамках специально организованного рабочего совещания для продолжения работы над данным тематическим исследованием и оценки того, насколько устойчивой к изменению климата является линия БТК. Они также обязались представить КК обновленную информацию на его следующей сессии.

IV. Последующие шаги

48. Председатель и заместитель председателя WP.5, а также все восемь членов Координационного комитета обязались продолжать периодические совещания в течение 2024 и 2025 годов для достижения прогресса в своих согласованных приоритетных областях работы и представить доклад WP.5 на ее тридцать восьмой годовой сессии в сентябре 2025 года.
