

СОДЕРЖАНИЕ

№ п.п	Содержание вопроса	№ стр
1	О Заместителях Председателя КТС СНГ	5
2	Отчёт о работе Исполкома КТС СНГ в 2017	7
3	Гармонизация условий международных транспортных коридоров, как фактор развития операторского бизнеса	49
4	Об инвентаризации нормативной правовой базы СНГ	53
5	О реализации положений документов в области обеспечения транспортной безопасности, принятых на заседаниях Совета глав правительств государств – участников СНГ	56
5.1	О выполнении государствами СНГ внутригосударственных процедур для вступления в силу Соглашения об информационном взаимодействии государств-участников СНГ в области обеспечения транспортной безопасности от 30.05.2014	56
5.2	О выполнении Плана первоочередных мероприятий по реализации Стратегии обеспечения транспортной безопасности на территории государств – участников Содружества Независимых Государств при осуществлении перевозок в международном сообщении на период 2017-2019 годов	57
6	О создании Цифровой платформы транспортного комплекса	67
7	Технологии ГЛОНАСС в целях безопасности на транспорте	71
8	О регулировании деятельности автомобильного и городского пассажирского транспорта	75
8.1	О подготовке предложений и рекомендаций о присоединении государств-участников СНГ к Дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 года, касающемуся электронной накладной (e-CMR)	75
8.2	О решениях Высших органов СНГ	76

8.2.1	О проекте Протокола о внесении изменений в Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ от 24 ноября 2006 года	76
8.2.2	О внесении изменений в Рекомендуемый Порядок проведения экзаменов на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ	77
9	О внесении изменений в Уставные документы КТС СНГ	85
	- Положение о КТС СНГ	93
	- Положение об Исполкоме КТС СНГ	98
	- Положение об ассоциированном члене и наблюдателе КТС СНГ	103
10	Утверждение Положения о Совете по международным транспортным коридорам СНГ при КТС СНГ, кандидатуры Председателя Совета и состава Совета	107
11	О финансировании Исполкома КТС СНГ	111
12	О плане проведения сессий отраслевых Советов КТС СНГ	119
13	О проведении XXXVIII заседания КТС СНГ	121
14	О награждении	123

к вопросу 1 повестки дня

О заместителях Председателя Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ

В соответствии с Положением о КТС СНГ, утвержденным Советом Глав правительств СНГ (3 ноября 2017 г., г. Ташкент, Республика Узбекистан), Координационное транспортное совещание возглавляет Министр транспорта Российской Федерации (на постоянной основе) и три заместителя, избираемые из членов КТС на три года на ротационной основе. При этом одним из заместителей является Председатель Исполкома КТС СНГ (по должности).

На XXXVI заседании КТС СНГ (7 декабря 2016 г., г. Москва) избран заместителем Председателя КТС СНГ Министр транспорта Республики Таджикистан Ганджалзода Шерали Рахмон. В связи со структурными изменениями в органах государственной власти в Республике Таджикистан и кадровыми изменениями в Министерстве транспорта Республики Таджикистан, а также в связи с не замещенными к настоящему времени должностями заместителей Председателя КТС СНГ, следует их избрать.

Исполком КТС СНГ внес предложение об избрании заместителями Председателя КТС СНГ Министра транспорта, связи и информационных технологий Республики Армения Мартиросяна Вагана Вардгесовича и Министра транспорта Республики Таджикистан Худоёрзада Худоёр Завкибека.

К настоящему времени ответа от Республики Таджикистан не получено.

В связи с изложенным предлагается избрать заместителем Председателя КТС СНГ на очередной срок Министра транспорта, связи и информационных технологий Республики Армения Мартиросяна Вагана Вардгесовича. При поступлении предложений по второй кандидатуре заместителя Председателя КТС СНГ, согласовать её с членами КТС СНГ в рабочем порядке.

**Проект протокольного решения
к вопросу 1 повестки дня**

По первому вопросу: О Заместителях Председателя КТС СНГ

1. Избрать заместителем Председателя Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ Министра транспорта, связи и информационных технологий Республики Армения Мартиросяна Вагана Вардгесовича;

2. При поступлении предложений по второй кандидатуре заместителя Председателя КТС СНГ, согласовать её с членами КТС СНГ в рабочем порядке.

к вопросу 2 повестки дня

Отчёт о работе Исполкома КТС СНГ в 2017 г.

В отчетный период деятельность Исполкома КТС СНГ осуществлялась в соответствии с функциями и задачами, возложенными на Координационное транспортное совещание государств-участников СНГ и была направлена на реализацию решений высших органов СНГ, касающихся транспортной сферы, а также выполнение условий международных соглашений и конвенций в формате СНГ, работу над актуализацией нормативной правовой базы, относящейся к компетенции КТС СНГ.

В первую очередь это касается реализации Приоритетных направлений сотрудничества государств-участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года, утвержденных Решением Совета глав правительств Содружества Независимых Государств 14 ноября 2008 года в г. Кишиневе, Концепции дальнейшего развития СНГ, Плана мероприятий по реализации второго этапа (2012-2015 гг.) Стратегии экономического развития СНГ на период до 2020 года, Плана совместных действий государств-участников СНГ по решению актуальных вопросов в финансово-экономической сфере, утверждённого Решением Совета глав правительств СНГ 29 мая 2015 года, других принятых государствами СНГ соглашений и решений в сфере транспорта, среди которых:

Соглашение о взаимодействии государств-участников СНГ в области международных автомобильных перевозок;

Основные направления развития рынка международных автотранспортных услуг;

Соглашение о введении международного сертификата взвешивания автомобильных грузовых транспортных средств на территории государств-участников СНГ;

Соглашение о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств-участников СНГ;

Стратегия обеспечения транспортной безопасности на территории государств-участников СНГ при осуществлении пассажирских и грузовых перевозок в международном сообщении и других.

Отдельно следует отметить, что в текущем году была продолжена работа по актуализации Положения о Координационном транспортном совещании государств-участников СНГ, начатая в 2016 году. В результате совместной работы с Исполкомом СНГ, членами КТС СНГ, эта работа была успешно завершена.

При этом Исполком КТС СНГ представлял проект Положения на Комиссии по экономическим вопросам Экономического совета СНГ, состоявшегося 19 июля 2017 года в г. Москве и Экономическом совете СНГ 15 сентября 2017 года в г. Москве. Экономический Совет СНГ принял решение одобрить и внести на рассмотрение Совета глав правительств СНГ проект Решения о внесении изменений в Положение о Координационном транспортном совещании государств – участников Содружества

Независимых Государств. (Решение Экономического совета СНГ по данному вопросу прилагается).

Соответствующие изменения внесены в Положение о 6 Исполнительном комитете Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ. (Решение прилагается к материалам по вопросу)

Продолжая работу над документами, регламентирующими деятельность КТС СНГ, Исполком КТС СНГ разработал Положение об ассоциированном члене и наблюдателе Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ.

Важная роль в деятельности Исполкома КТС СНГ в 2017 году отводилась работе отраслевых Советов КТС СНГ. Работа Советов осуществлялась в соответствии с принятыми планами и была направлена на выполнение функций и задач, определенных Положениями о Советах в целях реализации утвержденных соглашений и договоров, совершенствования нормативной правовой базы сотрудничества в сфере транспорта на пространстве СНГ. При этом особое значение придавалось актуализации действующих и разработке новых документов, нацеленных на повышение эффективности функционирования, а также безопасности и защищенности транспортного комплекса государств Содружества.

Состав действующих в формате КТС СНГ 5 отраслевых Советов в 2017 году пополнился еще одним, Советом по международным транспортным коридорам СНГ, образованным в связи с Решением Совета глав правительств СНГ от 28 октября 2016 г., г. Минск.

Таким образом в настоящее время в составе Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ действуют: **Совет по автомобильному и городскому пассажирскому транспорту, Совет по безопасности на транспорте, Совет по морскому и внутреннему водному транспорту, Совет по информатизации на транспорте, Совет по международным транспортным коридорам СНГ и Совет по образованию и науке.**

Также в КТС СНГ осуществляют свою деятельность **Исследовательско-инновационный центр и Рабочая группа «Разумный ход».**

В течение последних семи лет Исполкомом КТС СНГ, кроме проведения ежегодного заседания КТС СНГ, проведено 7 ежегодных сессий отраслевых Советов КТС СНГ.

Седьмая сессия отраслевых Советов КТС СНГ проведена 26 мая 2017 года в г. Сочи под председательством Стас-секретаря, Заместителя Министра транспорта Российской Федерации С.А. Аристова.

Организатором мероприятия выступил Исполком КТС СНГ при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации, Правительства Краснодарского края и Администрации г. Сочи.

Число участников сессии превысило 120 человек.

В работе сессии приняли участие представители большинства государств-членов КТС СНГ, ответственные дипломатические работники, представители органов международного сотрудничества в сфере транспорта, научных и учебных заведений транспортной отрасли, ассоциированные члены КТС СНГ, представители бизнес сообщества.

В ходе сессии проведены отдельные заседания шести отраслевых Советов КТС СНГ и итоговое пленарное заседание.

На пленарном заседании были подведены итоги деятельности Советов, представлена информация о принятых на заседаниях решениях, обсуждались направления повышения эффективности и безопасности функционирования транспортных комплексов государств Содружества.

На состоявшихся во время Седьмой сессии Советов КТС СНГ были рассмотрены и обсуждались актуальные для государств-членов КТС СНГ проблемы, меры и инструменты повышения эффективности транспортных процессов, новые достижения в сфере научных, технических и технологических разработок в транспортной сфере, внедрение на транспортных комплексах современных разработок в сфере информатизации.

Ниже приведена информация о работе отраслевых Советов КТС СНГ в 2017 году и о рассмотренных в ходе Седьмой сессии Советов КТС СНГ основных вопросах.

В заседании **Совета по автомобильному и городскому пассажирскому транспорту** приняли участие члены Совета – представители 7 государств-членов СНГ, а также Международного союза автомобильного транспорта; Евразийского союза транспортных, экспедиторских и логистических организаций; бизнес структур; представители общественных организаций и объединений, в том числе профсоюзных.

Рассмотрены вопросы текущего состояния сотрудничества в области международного автомобильного сообщения между странами СНГ. В частности, речь шла об ускорении рассмотрения и согласования изменений в Соглашение между Правительством Российской Федерации и правительством Азербайджанской Республики от 3 июля 1997 года в части, касающейся водителей, осуществляющих международные автомобильные перевозки.

Рассмотрена информация о деятельности Евразийского союза транспортных, экспедиторских и логистических организаций в части развития международных автомобильных перевозок и взаимодействия перевозчиков.

Рассмотрена информация о состоянии регулярных перевозок пассажиров автобусами в международном сообщении на территории государств-участников СНГ и ходе исполнения протокольных решений 2016 года.

Приняты решения об установлении интервала между отправлениями при выполнении перевозок по одному и тому же автобусному маршруту в двумя и более перевозчиками. Рекомендовано компетентным органам заинтересованных государств увеличить срок согласования регулярных международных автобусных маршрутов до 5 лет.

Заслушан отчёт о деятельности Рабочей группы «Разумный ход», принято решение просить компетентные органы государств-участников СНГ Центрально-Азиатского региона оказать поддержку деятельности Рабочей группы «Разумный ход» по мониторингу международных автобусных перевозок в регионе. Также решено продлить полномочия Рабочей группы «Разумный ход» на 2018 год.

Членам Совета предложено рассмотреть возможность разработки единой методологии (технического регламента) по расчёту норм расхода топлива на автомобильном транспорте государств-участников СНГ для обеспечения технической и информационной совместимости нормативной технической документации в области расчётов норм расхода топлива и смазочных материалов.

Принято решение провести следующее заседание Совета в 2018 году во время Восьмой сессии Советов КТС СНГ.

В течение 2017 года Советом по автомобильному и городскому пассажирскому транспорту разработан и совместно с Исполкомом КТС СНГ представлен на рассмотрение Высших органов СНГ ряд документов в части их актуализации, адаптации к современным условиям, а также в целях совершенствования нормативной правовой базы, регламентирующей деятельность автомобильного и городского пассажирского транспорта в формате СНГ:

- О проекте Протокола о внесении изменений в Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ от 21 ноября 2006 года. (Внесён КТС СНГ на рассмотрение Экономического совета СНГ. Ранее проект Протокола одобрен на XXXVI заседании КТС СНГ 7 декабря 2016 года, прошел согласование в государствах-участниках СНГ, рассмотрен на заседании Комиссии по экономическим вопросам при Экономическом Совете СНГ 20 июня 2017 года). Экономический совет СНГ 15 сентября 2017 года принял решение одобрить и внести на рассмотрение Совета глав правительств СНГ проект Протокола... Текст Решения приложен к материалам по данному вопросу Повестки дня заседания КТС СНГ;
- О внесении изменений в Рекомендуемый Порядок проведения экзаменов на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ. (Внесён КТС СНГ на рассмотрение Экономического совета СНГ. Ранее проект Протокола одобрен на XXXVI заседании КТС СНГ 7 декабря 2016 года, прошел согласование в государствах-участниках СНГ, рассмотрен на заседании Комиссии по экономическим вопросам при Экономическом Совете СНГ 20 июня 2017 года). Экономический совет СНГ 15 сентября 2017 года принял решение о внесении изменений в названный выше документ. Текст Решения приложен к материалам по данному вопросу Повестки дня заседания КТС СНГ.

Совет по безопасности на транспорте КТС СНГ в ходе работы Седьмой сессии Советов КТС СНГ провёл своё шестое заседание.

На заседании представлен отчёт о ходе выполнения решений 5-го заседания Совета. Результаты деятельности Совета признаны удовлетворительными.

Обсуждались вопросы совершенствования государствами-участниками СНГ в 2016-2017 годах законодательных и иных нормативных правовых актов в области защиты транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства. В обсуждении приняли участие члены Совета и представители Управлений транспортной безопасности из Российской Федерации, Республики Беларусь, Республики Армения.

Совет утвердил с учётом поступивших в 2016 году замечаний от транспортных ведомств СНГ План работы Совета на 2016-2019 годы. Принято решение актуализировать план с учётом выполненной работы. Рассмотрена информация «О ходе выполнения в государствах СНГ внутригосударственных процедур, необходимых для вступления в силу Соглашения об информационном взаимодействии государств-участников СНГ в области обеспечения транспортной безопасности от 30.05.2014 г.». Рекомендовано членам Совета –представителям транспортных ведомств Республики Казахстан, Киргизской Республики и Республики Таджикистан подготовить и направить в Секретариат Совета информацию о совершенствовании в государствах законодательных и иных нормативных

правовых актов защиты транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства в 2016-2017 гг.

На заседании Совета глав правительств СНГ, состоявшемся 26 мая 2017 г. в г. Казани, принято **Решение о Плане** первоочередных мероприятий по реализации Стратегии обеспечения транспортной безопасности на территориях государств – участников Содружества Независимых Государств при осуществлении перевозок в международном сообщении на период 2017–2019 годов.

Подробная информация о разработанных СБТ документах и принятых по ним высшими органами СНГ решениях, представлена в 5 вопросе повестки дня заседания.

Совет по морскому и внутреннему водному транспорту, переименован из Совета государственных Администраций морского и речного транспорта в соответствии ранее принятыми решениями. В отчётном периоде продолжил работу по международному сотрудничеству в сфере повышения безопасности и эффективности перевозок грузов и пассажиров водным транспортом, совершенствования транспортного законодательства, мониторинга международных инфраструктурных проектов, реализации мер, направленных на развитие международных перевозок грузов и международного и внутреннего туризма, совершенствование торгово-транспортных технологий, устранение ограничений на пути движения грузов и пассажиров.

Регулярно проводился обмен информацией по изменению нормативной базы в области водного транспорта в государствах-участниках Совета.

В соответствии с целями и задачами Совета была сформирована повестка дня заседания Совета на площадке Седьмой сессии Советов КТС СНГ.

В заседании Совета приняли участие члены Совета из Азербайджанской Республики, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Российской Федерации, Туркменистана.

Участники заседания уделили большое внимание вопросам развития портовой инфраструктуры на Каспии, мониторингу международных перевозок грузов на Каспии, перспективах развития туризма на Каспийском море, вопросам возрождению и развитию круизного, в том числе паромного, сообщения на Черном море. Состоялся обмен информацией и обсуждение вопросов, касающихся современного состояния и перспектив развития мощностей морских прикаспийских портов, грузооборота, рынка перевозок грузов между портами прикаспийских государств, портовых сборов и других вопросов.

Принято решение продолжить работу по изучению рынка международных перевозок грузов на Каспии, придавая особое значение номенклатуре перевозимых грузов и направлениям грузопотоков.

Совет по информатизации на транспорте в отчётном периоде осуществлял деятельность совместно с ассоциированными членами КТС СНГ по актуальным вопросам дальнейшего развития информационно-аналитических систем и электронного документооборота в интересах транспортной отрасли.

На заседании Совета, проходившем в соответствии с программой Седьмой сессии Советов КТС СНГ в г. Сочи, в числе основных рассмотрен вопрос О выполнении плана мероприятий (дорожной карты) по внедрению международных стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок, в том числе на воздушном и железнодорожном транспорте.

По итогам рассмотрения и обсуждения представленной информации принято решение о необходимости формирования требуемой нормативной правовой базы для внедрения международных стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок на базе реализации программы по упрощению и модернизации процедур бизнеса «e-flight» в целях устранения бумажного документооборота в области грузовых авиационных перевозок.

Признано целесообразным осуществление, в том числе в государствах-участниках ЕАЭС, внедрения стандарта «e-flight» в полном объеме для участников грузовых перевозок на воздушном транспорте.

Вопросы электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок на иных видах транспорта предлагается решать с учётом отраслевой специфики путём разработки интегрированных компонентов существующих и создаваемых отраслевых систем оформления грузов с «e-flight» в партнёрстве с ПАО «Ростелеком».

Рассмотрена информация Исследовательского инновационного центра при Исполкоме КТС СНГ о создании универсальной коммуникационной платформе УКП- инновационной отечественной разработке, предназначенной для решения широкого спектра задач в области контроля, аналитики и управления транспортными средствами с использованием систем глобального спутникового позиционирования и предоставления услуг связи. Обсуждались возможности и функциональность системы. Рекомендовано Исследовательскому инновационному центру при Исполкоме КТС СНГ продолжить работу в части создания пилотных зон в различных системах, в том числе на базе железнодорожного и автомобильного транспорта.

Во время седьмой сессии Советов КТС СНГ Исполкомом КТС СНГ проведено первое **заседание Совета по международным транспортным коридорам СНГ**.

В заседании приняли участие представители транспортных министерств и ведомств государств СНГ Республик Азербайджан, Армения, Беларусь, Казахстан, Российской Федерации, Туркменистана, Узбекистана ассоциированные члены КТС СНГ, представители общественных и международных организаций, бизнес структур.

В числе организационных вопросов одобрена кандидатура Председателя Совета, заместителя Министра транспорта Российской Федерации А.В. Лушникова, с последующим утверждением на очередном заседании КТС СНГ 7 декабря 2017 года, сформирован состав Совета и Секретариат, Рассмотрено и одобрено Положение о Совете по международным транспортным коридорам СНГ, рассмотрен и одобрен проект «Соглашения об условиях развития транзитных перевозок на направлениях международных транспортных коридоров, проходящих по территориям государств-участников СНГ».

Принято решение откорректировать проект Соглашения с учётом замечаний и предложений и направить доработанный проект в Исполком СНГ в установленном порядке. Также членам Совета поручено подготовить план работы Совета и определить сроки и место проведения очередного заседания Совета.

Советом по образованию и науке (СОиН) в текущем году последовательно выполнялся большой объём работ по дальнейшей интеграции научно-образовательной деятельности учебных заведений и НИИ транспорта в формате СНГ и ЕАЭС, формированию единого научно-образовательного пространства транспортных вузов и НИИ государств-партнёров.

В целях реализации целей, стоящих перед СОиН, Совет разработал (с учётом директивных документов государств Содружества и предложений НИИ транспорта стран СНГ «Программу сотрудничества высших учебных заведений и научных организаций стран Содружества Независимых Государств», как основной механизм дальнейшего развития партнёрства и взаимодействия в формате КТС СНГ и других международных организаций.

Стоит отметить, что научно-образовательное пространство стран СНГ в сфере транспорта представлено 59-ю вузами и 35-ю НИИ транспорта.

Деятельность Совета способствовала эффективной кооперации вузов стран СНГ в областях учебной, учебно-методической работы, подготовки специалистов среднего звена, содействию увеличения масштабов академической и студенческой мобильности, формированию единого информационного поля для вузов-партнёров.

По итогам заседания СОиН 26 мая 2017 г. в г. Сочи принята резолюция.

Итоговая часть резолюции содержит следующие основные положения, определяющие перспективные направления деятельности Совета:

1. Определить приоритетом работы Совета по образованию и науке при КТС СНГ содействие координации деятельности вузов и НИИ транспорта государств Содружества в формате авторитетных международных общетранспортных и экономических организаций (ассоциаций, объединений, союзов и пр.).

2. Утвердить «Программу сотрудничества высших учебных заведений и научных организаций транспорта стран Содружества Независимых Государств».

3. Поручить секретариату СОиН:

3.1. Составить План мероприятий по реализации Программы в соответствии с предложениями и замечаниями вузов и научных организаций государств Содружества.

3.3. Представить Программу и План мероприятий на утверждение Исполнительному комитету при КТС СНГ.

Срок – 15 ноября 2017 года.

3.4. Собрать предложения от вузов транспорта СНГ по:

– организации и проведению Международной Олимпиады по иностранным языкам среди студентов транспортных вузов стран СНГ;

– проведению, начиная с 2018 года, международного Форума студенческих работ «Наследие Бетанкура».

Срок – 1 октября 2017 года.

4. Просить Исполнительный Комитет поддержать инициативу вузов и НИИ транспорта стран СНГ о разработке «Программы научно-технологического развития транспорта стран СНГ до 2030 года.

Рабочая группа при Исполкоме КТС СНГ «Разумный ход»

В 2017 году продолжила свою работу Рабочая группа «Разумный ход» в Евразии, осуществляющая свою деятельность при Совете по автомобильному и городскому пассажирскому транспорту КТС СНГ (САиГПТ КТС СНГ) и совместно с Представительством Международного союза автомобильного транспорта в Евразии, которое является секретариатом Рабочей группы в мае текущего года мандат группы был продлен САиГПТ КТС СНГ на период с 2017 по 2018 год.

Рабочая группа на Экономическом совете СНГ 23 июня 2017 г. предложила проект по мониторингу международных автобусных перевозок в регионе Центральной Азии и получила поддержку этого высокого органа Содружества.

В рамках проекта секретариат Рабочей группы ведет работу по сбору и анализу путевых дневников водителей, осуществляющих международные автобусные перевозки с территории Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана и Азербайджана. Проект ведется совместно с Организацией Экономического Сотрудничества, поэтому Азербайджан также участвует в мониторинге.

Предварительные итоги мониторинга были представлены в рамках Евразийской экономической недели в Астане в августе текущего года.

Мониторинг дает основания утверждать, что автобусные перевозки востребованы, существуют маршруты протяженностью около 4000 км (Бишкек – Москва). Национальные компетентные органы ведут работу по улучшению придорожной инфраструктуры, в особенности автовокзалов. Тем не менее, остаются и проблемы международных автобусных перевозчиков - это устаревший автобусный парк, несоблюдение водителями режима труда и отдыха, недостаточность придорожной инфраструктуры. Решение этих проблем является ключом к обеспечению безопасности и повышению комфорта международных автобусных перевозок.

Итоги мониторинга и рекомендации по дальнейшему развитию отрасли будут рассматриваться на Совете по автомобильному транспорту в 2108 году.

Вторым проектом Рабочей группы является представление предложений по совершенствованию Конвенции о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа 1997 года. Мандат на работу над этой Конвенцией также дан Рабочей группе Экономическим советом СНГ 23 июня с.г.

Основные усилия Исследовательского инновационного центра при Исполкоме КТС СНГ в 2016 году были сосредоточены на изучении отечественного и зарубежного передового опыта применения систем безопасности, систем информатизации и связи на транспорте, поиске идей, их отборе по степени целесообразности с последующей трансформацией в инновационные решения.

Особое внимание уделялось вопросам:

- защиты объектов транспортной инфраструктуры, транспортных средств и мест скопления большого количества граждан от террористических атак беспилотных летательных аппаратов;
- авиационной безопасности;
- участию в проведении опытной эксплуатации Интеллектуальной технической системы на транспорте, а также дальнейшей её модернизации посредством расширения спектра функциональных возможностей входящей в её состав Универсальной коммуникационной платформы.

К результатам работы **Исследовательского инновационного центра** можно отнести предложения:

- по защите объектов от возможных террористических атак беспилотных летательных аппаратов;
- по внедрению Интеллектуальной технической системы на транспорте на основе положительных заключений опытной эксплуатации;

– по внедрению мобильных вертолётных площадок специального назначения, которые необходимы для безаварийной посадки вертолётов, к примеру, в местах разведки и разработки месторождений нефти и газа.

Исследовательский инновационный центр в своей деятельности опирался на большой профессиональный опыт компании «Международный аэропорт Сабетта» Постоянного представительства Международного союза автомобильного транспорта в Евразии и других организаций.

Подготовленные Центром издания представлены в материалах к заседанию

В 2017 году отчетном периоде, как и в предшествующие годы, деятельность Исполкома КТС СНГ осуществлялась во взаимодействии с Международной академией транспорта (МАТ), одним из результатов совместной работы явилась разработка проекта «Соглашения об условиях развития транзитных перевозок на направлениях международных транспортных коридоров, проходящих по территориям государств-участников СНГ», подготовленного в развитие действующего в настоящее время «Соглашения о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств-участников СНГ».

Участие в транспортных мероприятиях в соответствии с направлениями деятельности Исполкома КТС СНГ:

В 2017 г. Исполком КТС СНГ участвовал и/или содействовал подготовке и проведению ряда мероприятий международного уровня в странах ближнего и дальнего зарубежья.

Информация приведена ниже.

Международный экономический Форум государств-участников СНГ «СНГ-ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ» (17 марта 2017 г., г. Москва, Конгресс-центр),
73 заседание Экономического совета СНГ;

25 лет Межпарламентской Ассамблее государств – участников СНГ - Торжественное заседание (27 марта 2017 г., г. Санкт-Петербург, Таврический дворец);

Итоговое расширенное заседание Коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта и Общественного совета при Росморречфлоте (31 марта 2017 г., г. Москва, МГАВТ);

Организационное совещание по подготовке VII сессии отраслевых Советов КТС СНГ в г. Сочи, Российская Федерация 26 апреля 2017 г., г. Москва, Минтранс России;

Выставка транспортно-логистических услуг TransRussia/TransLogistica (18-20 апреля 2017 г., г. Москва, МВЦ «Крокус Экспо»);

Международная Конференция по транспорту и логистике (4-5 мая 2017 г., г. Туркменбаши, Туркменистан);

Международная конференция «Транспорт и логистика в Арктике - 2017» (14 июня 2017 г., г. Москва);

VII сессия отраслевых советов КТС СНГ (25-26 мая 2017 г., г. Сочи);

Международный транспортный форум (31 мая-02 июня, г. Лейпциг, Германия);

74 заседание Экономического совета СНГ (16 июня 2017 г., г. Москва);

Ежегодный конкурс «Лучший международный автоперевозчик Евразии» приглашение в жюри конкурса (09 августа 2017 г., г. Москва, Постоянное представительство IRU в Евразии);

Второй ежегодный международный форум «Евразийская неделя» «Конкурентоспособность в меняющемся мире: новые модели, технологии, формы управления» «Драйверы развития транспорта: цифровая железная дорога, электронная паспортизация транспортных коридоров, внедрение безбумажных технологий, источники финансирования инфраструктурных проектов, новый шелковый путь и реализация транзитного потенциала, перспективы развития мультимодальных перевозок, развитие евразийских транспортных коридоров и маршрутов от Европы до Китая за 5 дней, интеллектуальные транспортные системы». «Автомобильный транспорт: новые возможности для укрепления евразийской интеграции» (24-26 августа 2017 г., г. Астана, Казахстан);

75 заседание Экономического совета СНГ (15 сентября 2017 г., г. Москва);

VI съезд Международной Конфедерации профсоюзов работников водного транспорта (МКПРВТ) (20 сентября 2017 г., г. Баку, Азербайджан);

X Международный форум «Транспортный потенциал» (5-6 октября 2017 г., г. Санкт-Петербург);

V Международная научно-практическая конференция по вопросам инвестиций и ценообразования на железнодорожном транспорте: «Развитие международных транспортных коридоров на основе цифровой логистики и сквозных тарифов», (13 октября 2017 г., г. Москва, Азимут Олимпик Отель);

IV Съезд дорожников СНГ, XXXIX заседание Межправительственного совета дорожников, Международная научно-практическая конференция (9-11 ноября 2017 г., г. Душанбе, Таджикистан).



СОДРУЖЕСТВО НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СОВЕТ

ПРОТОКОЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ

от 23 июня 2017 года

город Москва

о ходе реализации Конвенции о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа от 9 октября 1997 года

Рассмотрев Информацию о ходе реализации *Конвенции* о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа от 9 октября 1997 года (прилагается), Экономический совет Содружества Независимых Государств

решил:

1. Рекомендовать Координационному транспортному совещанию государств – участников СНГ проработать вопрос о подготовке документов в развитие Конвенции, регламентирующих нерегулярные автомобильные перевозки, требования к подвижному составу и обеспечение безопасности с учетом современных тенденций развития автомобильного транспорта.

2. Просить правительства государств-участников СНГ оказать содействие Рабочей группе по пассажирским перевозкам Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ в организации мониторинга барьеров в международном автомобильном пассажирском сообщении.

**Председатель
Экономического совета
Содружества Независимых Государств**

И. Шувалов

ИНФОРМАЦИЯ

о ходе реализации Конвенции о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа от 9 октября 1997 года

Введение

С каждым годом пассажирский транспорт играет все более важную роль в жизни граждан государств-участников СНГ. В 2015 году в регионе СНГ в международном сообщении было перевезено более 6 млн человек, средняя дальность международной автобусной перевозки пассажира составила около 320 км.

Международные автобусные перевозки в регионе СНГ являются в настоящее время наиболее доступным и демократичным видом передвижений. Превалирование общественного автомобильного транспорта над другими видами перевозок обусловлено его высокой мобильностью, относительно малыми капитальными затратами, возможностью прокладывания маршрутов, безальтернативных по сравнению с другими видами транспорта, относительно низкими тарифами на перевозки. Развитие автобусного транспорта позволяет решать также целый ряд общественных и социальных задач, таких как обеспечение доступности, снижение возросшей вследствие автомобилизации населения нагрузки на транспортные сети и экологию.

Развитие безопасных и доступных международных автобусных перевозок пассажиров в регионе СНГ невозможно без совершенствования и гармонизации национальной законодательной и нормативно-правовой базы. Использование многосторонних норм и приведение в соответствие с ними национального транспортного законодательства признаны наиболее эффективным инструментом развития международных автобусных сообщений в государствах-участниках СНГ, поскольку двусторонние соглашения не регулируют ряд важных аспектов деятельности автобусного транспорта (например, формы договора на осуществление перевозки, правила перевозок, пределы ответственности автобусных перевозчиков, страхование пассажиров и багажа, претензии и т.п.)

В этой связи Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа от 9 октября 1997 года (далее – Конвенция) является востребованной и играет важную роль в формировании современного рынка международных пассажирских сообщений в регионе СНГ.

Участниками *Конвенции* являются 10 государств-участников СНГ: Азербайджанская Республика, Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Молдова, Российская Федерация, Республика Таджикистан, Республика Узбекистан и Украина. При этом все государства-участники уведомили Исполнительный комитет СНГ о проведении внутригосударственных процедур по вступлению Конвенции в силу.

Конвенция создает региональные многосторонние рамки регулирования международных автобусных перевозок, определяя порядок организации и контроля международных автомобильных перевозок пассажиров и багажа, требования к перевозчику и его ответственность. Правила перевозок пассажиров, являющиеся приложением к Конвенции, регламентируют порядок открытия маршрутов регулярных перевозок пассажиров в международном пассажирском сообщении, содержат указания об информа-

ции, которая должна предоставляться на автовокзалах и автобусных станциях, устанавливают требования к перевозочным документам, права и обязанности пассажиров и перевозчиков.

Конвенция играет не только важное значения для создания правовых рамок, регламентирующих развитие международных автобусных сообщений в государствах-участниках СНГ, но и служит основой для гармонизации национальных транспортных законодательств в области общественного пассажирского транспорта.

Ниже приведена информация о реализации ее положений в государствах-участниках СНГ.

Республика Армения

Согласно данным органов статистики Армении автотранспорт занимает ведущее положение в пассажирских перевозках: им перевозится 84 % пассажиров, и на него приходится 91 % пассажирооборота транспортной системы.

Объем перевозок пассажиров автотранспортом в 2015 году составил 175 млн человек, пассажирооборот – 2 307,6 млн пасс.-км. Среднее расстояние перевозки автобусами увеличилось с 11,4 до 13,2 км.

В Армении пассажирские автотранспортные предприятия и подвижной состав находятся в частной собственности.

Основным законодательным документом в области автомобильного транспорта Армении является Закон Республики Армения «Об автомобильном транспорте». Он регулирует правовые и экономические отношения по организации и осуществлению автотранспортной деятельности в Республике Армения, отношения, связанные с эксплуатацией автотранспортных средств, перевозкой пассажиров, багажа и грузов, услугами по обслуживанию и безопасностью перевозок юридическими и физическими лицами, участвующими в этом процессе, а также их права и обязанности.

В соответствии с Законом «Об автомобильном транспорте» регулярные автобусные перевозки осуществляются только выбранными по конкурсу организациями или индивидуальными предпринимателями, за исключением случаев, когда регулярные автобусные перевозки осуществляются оператором.

В Армении предъявляются довольно жесткие требования к организации междугородних и межгосударственных регулярных перевозок. Они предполагают наличие автовокзала с соответствующей инфраструктурой, откуда рейсы отправляются строго по графику, водители перед отправлением проходят медобследование, а весь процесс находится под контролем. С целью повышения качества, доступности и безопасности транспорта, осуществляющего регулярные пассажирские перевозки на межрегиональном, внутрирегиональном уровнях, а также внутри города Еревана, в 2016 году Национальным Собранием Республики Армения были одобрены проекты законов Республики Армения «О внесении изменений и дополнений в Закон Республики Армения «Об Автомобильном транспорте» и «О внесении изменений и дополнений в Кодекс Республики Армения «Об административных правонарушениях».

Основной объем международных автомобильных пассажирских перевозок осуществляется через Иран, Грузию, а также через территорию Грузии в Россию. Грузинская дорога, которая соединяет Тбилиси и Владикавказ и на которой расположен КПП «Верх-

ний Ларс», – самый популярный транзитный маршрут. К сожалению, пропускная способность Военно-Грузинской дороги зависит от погодных условий.

В Республике Армения обслуживание пассажиров осуществляет ЗАО «Армавтовокзал», в состав которого входят размещенные на всей территории страны 39 автовокзалов и автостанций, 11 диспетчерских пунктов, откуда осуществляются международные и межрегиональные регулярные перевозки. Часть из них требует перестройки и ремонта для повышения качества обслуживания пассажиров.

Республика Беларусь

Автомобильный транспорт в Беларуси занимает лидирующее положение среди других видов общественного транспорта как по объему перевезенных пассажиров, так и по пассажирообороту. При этом в последние годы наблюдается снижение объемов пассажирских автомобильных перевозок, которое эксперты объясняют главным образом увеличением темпов автомобилизации в Республике Беларусь и ростом количества личных автомобилей.

За последние 20 лет среднее расстояние перевозок существенно не изменилось. Так, среднее расстояние перевозки одного пассажира автобусом составляет: в международном сообщении – 238,2 км, в междугородном – 69,8 км, в пригородном – 14,9 км, в городском – 4,2 км.

Перевозки пассажиров в международном сообщении в общем объеме автобусных перевозок составляют не более 0,08 %, междугородные перевозки – около 0,7 %. В таблицах приведена структура автобусных перевозок по видам сообщения за ряд лет.

Отрасль транспорта является одним из крупнейших работодателей как в стране в целом, так и в ее отдельных регионах. Здесь занято в 2015 году 222,3 тыс. человек, в том числе 23,4 тыс. человек в сфере автобусных перевозок.

Автобусные перевозки в Беларуси в 2015 году осуществляли 538 организаций. В основном это специализированные на перевозках пассажиров предприятия автомобильного транспорта. Наряду с ними автобусные перевозки осуществляют и индивидуальные предприниматели.

Объем перевозок пассажиров автобусами по видам сообщения в Республике Беларусь в 2005–2015 годах, млн человек

Объем перевозок	2005 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Общий объем перевозок пассажиров автобусами	1 509,9	1 257	1 410	1 440,3	1 435,8	1 415,5	1 304,4	1 216,4
из них по видам сообщения:								
международное	0,7	0,7	0,8	0,8	1	1	0,9	1
междугородное	14,2	11,1	11,7	11,7	10	9,4	8,2	8,1
пригородное	193	91	89	87,9	80,6	80	75,1	73,5
городское	1 287	1 144	1 205,8	1 255,5	1 269,8	1 241,6	1 137,5	1 051,2

**Пассажирооборот автобусного транспорта по видам сообщения
в Республике Беларусь в 2005–2015 годах, млн пасс.-км**

Пассажирооборот	2005 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Общий пассажирооборот автобусами	9 231	7 247	10 194	9 923	10 016	10 546	9 946	9 490
из них по видам сообщения:								
международное	135	119	149	184	227	239	220	249
междугородное	1 021	812	871	902	786	748	624	564
пригородное	2 587	1 343	1 310	1 338	1 232	1 247	1 144	1 097
городское	4 889	4 333	4 585	4 783	4 958	4 940	4 706	4 435

В Беларуси после принятия Закона «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» был начат процесс перехода от монополизированного государственного рынка услуг общественного транспорта к рынку конкурентному, при этом в большинстве случаев функции оператора были переданы государственным транспортным предприятиям. Одновременно неуклонно росло количество небольших автобусных предприятий (только за последние 5 лет их число увеличилось в 2,3 раза). Сегодня более 90 % перевозок пассажиров в регулярном сообщении обеспечивается организациями автомобильного транспорта общего пользования коммунальной собственности.

В 2015 году организациям принадлежало 34 980 автобусов.

Автобусы со сроком эксплуатации до 3 лет составляют 15 % парка, от 3 до 10 лет – 70 %, более 10 лет – 15 %. Парк автобусов ежегодно обновлялся на уровне 10 %. В стране реализована Государственная программа развития автомобильного транспорта на 2011–2015 годы, в рамках которой было приобретено более 1,5 тыс. автобусов. Республика Беларусь обладает развитой дорожной сетью и вследствие этого широкой маршрутной сетью автобусных перевозок. Общая длина автобусных линий в 2015 году достигла 240,6 тыс. км, число автобусных маршрутов – 5 188, число выполненных рейсов – 23 409,9 тыс. Количество автобусных международных маршрутов ежегодно увеличивается (за 10 лет практически на 39 %), одновременно растет и количество выполняемых рейсов (на 74 %). Участники рынка считают, что необходимо развивать перевозки автобусами большого и особо большого класса в междугородном и международном сообщении. Это повысит эффективность использования трудовых ресурсов и автомобильного топлива, а также уровень безопасности перевозок. Также отмечается острая необходимость в обновлении туристических автобусов большого класса. В апреле 2016 года была принята Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 годы. Ею запланировано повышение окупаемости автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, которое предполагается достигнуть не только за счет поэтапного увеличения тарифов на перевозки пассажиров на городских и пригородных маршрутах в регулярном сообщении, но и за счет:

постоянной оптимизации маршрутной сети на основе рациональной организации перевозок пассажиров и снижения затрат на эти цели;

внедрения современных систем и технических средств диспетчерского управления движением автобусов с использованием возможностей спутниковой навигации;

корректировки графиков движения транспортных средств по часам и дням недели, а также координации расписания движения автобусов с иными видами транспорта; обновления парка транспортных средств и совершенствования его структуры.

Законодательство Республики Беларусь в области автомобильных перевозок пассажиров и багажа в основном соответствует положениям Конвенции. Необходимо отметить, что в Республике Беларусь коммерческие автомобильные перевозки пассажиров во всех видах сообщений лицензируются и для допуска к определенному виду перевозки оператору требуется подтвердить свою компетенцию.

Республика Казахстан

Автомобильный транспорт играет в Казахстане намного более весомую роль в пассажирских перевозках, чем в других государствах-участниках СНГ. Это обусловлено такими объективными факторами, как наличие значительной территории и низкой плотностью населения, относительно небольшой плотностью сети железных дорог – 5,4 км/1 000 кв. км территории (по плотности сети Казахстан в 5 раз уступает Беларуси, в 4 раза европейской части России, в десятки раз странам Западной Европы), высокими тарифами на железнодорожные и авиаперевозки, более низким уровнем автомобилизации населения, большой рассредоточенностью сырьевых и промышленных центров, значительной удаленностью от морских путей сообщения и др.

На протяжении последних лет наблюдается поступательное развитие экономики Казахстана. Соответственно, прослеживается и тенденция роста объемов пассажирских перевозок и транспортной работы. В 2015 году в Казахстане по предприятиям, отчитывающимся перед статистическими органами, объем автобусных перевозок в международном сообщении составил 1,64 млн пассажиров, в междугородном сообщении – 20,2 млн пассажиров. По информации Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан, в стране действуют 137 международных и 254 межобластных регулярных пассажирских маршрутов.

За последние 10 лет среднее расстояние перевозок отдельными видами транспорта существенно не изменилось. Для автобусного транспорта оно составляет около 10 км, для железнодорожного – 750 км, воздушного – 1 900 км.

Численность автотранспортных средств до 2014 года в Казахстане постоянно росла. Это связано с развитием экономики Казахстана, повышением транспортной подвижности населения. Рост потребности в перевозках напрямую отражался в росте численности грузовых автомобилей, автобусов и легковых автомобилей.

В общем количестве автотранспортных средств доля легковых автомобилей составляет 87–88 %, грузовых автомобилей – 10 % и автобусов – 2–3 %. Численность автобусов в стране, по данным Министерства внутренних дел Республики Казахстан, в 2015 году составляла 97,7 тыс. ед. При этом более половины (56,9 тыс. ед., или 58,2 %) приходилось на автобусы индивидуальных владельцев. В составе парка автобусов лишь 15 % имеют возраст менее 5 лет, 18 % – 6–10 лет. Практически две трети автобусов имеют малую вместимость до 20 мест, чуть более трети – вместимость 20–60 мест и менее 1 % автобусов имеет вместимость более 60 мест.

Подвижной состав пассажирского автотранспорта представлен автобусами производства ближнего и дальнего зарубежья (57,5 % производства России и других государств-участников СНГ, 42,5 % – иностранного производства).

При перевозках пассажиров в международном и междугородном регулярном сообщении, нерегулярных перевозках (в том числе туристических) величина тарифов устанавливается перевозчиками и является договорной.

Особенностью перевозок пассажиров в Казахстане является наличие конкурсного предоставления права на эксплуатацию регулярных маршрутов перевозчиками. В Правилах перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом (утвержденных приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 349) подробно расписан порядок выбора перевозчиков по критериям обеспечения безопасности, эффективности и комфортабельности перевозок. При этом для перевозок в международном сообщении в том числе применяется механизм согласования маршрутов между уполномоченными органами сторон – министерствами транспорта Казахстана и сопредельного государства.

В 2013 году на 2 370 регулярных маршрутах пассажирских перевозок было занято 619 перевозчиков и эксплуатировалось 18 тыс. автобусов. На регулярных перевозках, как правило, задействованы автотранспортные предприятия с численностью автобусов от десятка до нескольких сотен единиц. Некоторые из них перевозки в междугородном сообщении совмещают и с перевозками в городском и пригородном сообщении.

На нерегулярных перевозках задействована основная часть автобусов, принадлежащих индивидуальным владельцам. В южных регионах страны ими осуществляется до 70 % объема перевозок в междугородном, межобластном и внутриобластном сообщении. Налоговые льготы для индивидуальных предпринимателей позволяет им устанавливать более низкие тарифы и успешно конкурировать с перевозками в регулярном сообщении.

Национальное законодательство в этой области аналогично российскому. В 2003 году принят Закон Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте», регулирующий отношения между перевозчиками, пассажирами, другими физическими и юридическими лицами в сфере автомобильного транспорта, устанавливающий их права и обязанности, требования к подвижному составу, порядок государственного регулирования и контроля, компетенцию уполномоченного органа, местных органов власти и пр. В Правилах перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом раскрыт порядок реализации установленных законом норм, в том числе организации регулярных и нерегулярных перевозок в различных видах сообщения, оплаты проезда, требования к автовокзалам, автостанциям, пунктам обслуживания пассажиров и порядок их функционирования и пр.

В соответствии с Законом Республики Казахстан «О разрешениях и уведомлениях» лицензированию подлежат занятия деятельностью по нерегулярной перевозке пассажиров автобусами, микроавтобусами в междугородном, межобластном, межрайонном (междугородном внутриобластном) и международном сообщениях, а также регулярной перевозке пассажиров автобусами, микроавтобусами в международном сообщении. Основной причиной введения лицензирования послужила сложившаяся на рынке пассажирских перевозок сложная ситуация, выразившаяся в высоком уровне ДТП с автобусами, нарушении режима труда и отдыха водителей, отсутствии предрейсового медицинского осмотра водителей и технического осмотра транспортных средств. В соответствии с Законом «О разграничении полномочий между государственными органами» с 24 июня 2013 года функции лицензирования пассажирских перевозок были переданы от Министерства транспорта и коммуникаций местным исполнительным органам. Контроль за деятельно-

стью лицензиатов осуществляют ведомства МВД Республики Казахстан. Тем не менее количество перевозчиков, работающих без лицензий, в ряде регионов в несколько раз превышает количество работающих легально.

Хотя данное положение дает возможность повысить уровень развития малого бизнеса и занятость населения, перехват объемов перевозок индивидуальными предпринимателями в рамках нерегулярных перевозок сдерживает развитие средних и крупных автотранспортных предприятий и не способствует обеспечению безопасности и комфортабельности перевозок.

Вопросам автомобильного транспорта в Казахстане на государственном уровне уделяется очень серьезное внимание. Достаточно сказать, что Стратегия развития «Казахстан-2030» в качестве одной из семи приоритетных целей называет развитие транспорта и связи. В Казахстане разработана и принята Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года (утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 13 января 2014 года № 725).

Подготовлен План мероприятий по реализации Государственной программы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года (утвержден постановлением Правительства Республики Казахстан от 12 февраля 2014 года № 81), в котором содержатся следующие целевые индикаторы:

уровень удовлетворенности населения качеством пассажирских перевозок автомобильным транспортом в 2020 году – 85 %;

доля автовокзалов и автостанций, соответствующих установленным стандартам, в 2020 году – 100 %;

обеспеченность охвата населенных пунктов с численностью более 100 человек регулярными автобусными маршрутами в 2020 году 100 %.

Показатели результатов:

количество автовокзалов 34 и автостанций 138 к концу 2020 года;

увеличение количества регулярных международных, межобластных и внутриобластных автобусных маршрутов на 10 % к концу 2020 года;

доля изношенных автобусов на регулярных пассажирских маршрутах – 45 %;

доли продажи билетов на автобусные перевозки электронным способом 40 % к концу 2020 года;

ежегодное сокращение времени доставки пассажиров на регулярных автобусных маршрутах – на 2 %.

В Республике Казахстан международные автобусные сообщения организовываются с учетом норм Конвенции о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа от 9 октября 1997 года, а также двусторонних межправительственных соглашений с иностранными государствами.

В настоящее время между Республикой Казахстан и Российской Федерацией функционирует 89 регулярных автобусных маршрутов, а с Кыргызской Республикой 11 маршрутов.

Вместе с тем наряду с регулярными маршрутами между приграничными регионами осуществляются нерегулярные перевозки микроавтобусами, где зачастую не соблюдаются требования транспортных законодательств Сторон.

В этой связи предлагается разработать совместный план действий по исключению нелегальных международных пассажирских перевозок.

Кыргызская Республика

В Кыргызской Республике ведущая роль в перевозках пассажиров и грузов принадлежит автотранспорту общего пользования. На него приходится 92 % общего количества перевозимых пассажиров и 76 % пассажирооборота. Около 84–85 % пассажиров перевозится во внутригородском, 9 % – в междугородном, 5–6 % – в пригородном, менее 1 % – в международном сообщении. Среднее расстояние перевозок автобусами в междугородном и международном сообщении составляет соответственно 31 и 65 км.

Значение автотранспорта в социально-экономической жизни страны можно объяснить несколькими факторами. Прежде всего это отсутствие конкуренции со стороны других видов транспорта. Сеть железных дорог Кыргызской Республики представлена разрозненными, несвязанными линиями, географически разделенными на два участка – северный (323,4 км) и южный (101,2 км). Воздушные перелеты относительно дороги для жителей страны. Примерно 94 % территории страны занимают горы, средняя высота – 2 750 м над уровнем моря. Населенные пункты расположены в труднодоступных местах в горной местности. Таким образом, автотранспорт является практически единственно доступным средством передвижения во всех видах сообщения.

В 2015 году автомобильный парк Кыргызской Республики составлял около 675,6 тыс. автомобилей, из них более 580,8 тыс. легковых, 67,6 тыс. грузовых автомобилей и более 25,6 тыс. автобусов и микроавтобусов. В основном при перевозке пассажиров используются машины Mercedes-Benz Sprinter, Mercedes-Benz Rex, Volkswagen Crafter, Setra и т.д. Большую долю в парке занимают микроавтобусы, более дешевые и экономичные в эксплуатации. Парк автобусов и микроавтобусов неуклонно рос начиная с 2000 года.

Согласно маршрутной сети Кыргызской Республики, утвержденной на 2015 год, в республике действовало 943 автобусных маршрута, из которых: 30 международных, 131 междугородный, 517 внутриобластных, 265 городских.

Сведения о регулярно функционирующих автобусных маршрутах в Кыргызской Республике

Наименование показателя	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Количество населенных пунктов, охваченных автобусными сообщениями	1 577	1 583	1 598
Количество автобусных маршрутов	886	956	943

Законодательство Кыргызской Республики в области автомобильных перевозок пассажиров и багажа в основном соответствует положениям Конвенции о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа. Согласно Конвенции в настоящее время на территории Кыргызской Республики функционируют 24 международных автобусных маршрутов с государствами – участниками СНГ, из которых 6 маршрутов являются сезонными (летний период).

Информация о маршрутах следования и юридических лицах, оказывающих услуги перевозки пассажиров и багажа, приведена в приложении 1.

Республика Молдова

В соответствии с маршрутной сетью в настоящее время в Республике Молдова действуют 872 международных рейса, обслуживаемые 480 молдавскими перевозчиками.

В Агентстве автомобильного транспорта на 25 октября 2016 зарегистрировано 696 автотранспортных перевозчиков, осуществляющих регулярные и нерегулярные пассажирские перевозки, которые имеют в собственности или арендуют 6 179 автобусов. Характеристика парка подвижного состава приведена ниже.

Анализ подвижного состава по году выпуска и количеству мест

Годы выпуска	Количество транспортных средств	Количество мест	Количество транспортных средств
До 1995	1 321	До 9	45
1996–2000	1 558	9–20	2 333
2001–2010	3 210	21 –40	2 964
2011–2016	89	41 и более	837
Всего	6 179		8 179

Правовые основы организации и осуществления автотранспортных перевозок грузов и пассажиров, а также сопутствующей автотранспортным перевозкам деятельности на территории Республики Молдова с соблюдением условий безопасности и качества, принципов свободной конкуренции и мер по охране окружающей среды, прав и законных интересов физических и юридических лиц регламентируются Кодексом автомобильного транспорта, принятым Парламентом Республики Молдова и вступившим в силу с 15 сентября 2014 года.

Данный Кодекс определяет права, обязанности и ответственность публичных органов, ответственных за организацию автотранспортных перевозок, а также физических и юридических лиц, осуществляющих такую деятельность.

Разрешения на автотранспортные перевозки пассажиров по регулярным маршрутам в международном сообщении выдаются автотранспортному оператору, обладающему лицензией на автотранспортные перевозки, национальным Агентством автомобильного транспорта для рейсов, включенных в международную программу автотранспортных перевозок вместе с графиком движения для соответствующего рейса.

Международная программа автотранспортных перевозок разрабатывается, утверждается и изменяется центральным отраслевым органом.

В соответствии с Кодексом автомобильного транспорта операторы пассажирских перевозок несут ответственность за вред, причиненный здоровью пассажира или ущерб багажу во время перевозки, и обязаны страховать пассажиров.

Информация о действующем законодательстве Республики Молдова в сфере автомобильных пассажирских перевозок представлена в приложении 2.

Безвизовый режим со странами – членами Евросоюза и государствами – участниками СНГ придал качественно новый импульс для развития мобильности населения в международном сообщении.

Часть рынка автомобильных пассажирских перевозок находится в «теневом» секторе экономики, что приводит к существенным бюджетным потерям и нелояльной конкуренции, а также проблемам с безопасностью дорожного движения.

В этой связи следует отметить, что основными причинами ДТП продолжают оставаться грубые нарушения правил дорожного движения водителями автобусов. Наиболее распространенные нарушения правил перевозки пассажиров:

перевозка большего количества пассажиров автобусом, чем установленная техническая характеристика автотранспортного средства;

нарушение скоростного режима;

несоблюдение очередности проезда и дистанции;

выезд на полосу, предназначенную для встречного движения;

движение по обочине;

отсутствие адекватного понимания причин возникновения ДТП;

нарушения правил проезда пешеходных переходов и маневрирования;

погодные условия;

плохое содержание автомобильных дорог;

отсутствие освещенности.

Первоочередной задачей является создание единой комплексной системы управления дорожно-транспортной безопасностью в рыночных условиях хозяйствования с формированием действенного механизма координации деятельности в данной сфере исполнительной власти на национальном и международном уровнях. Для реализации программ по обеспечению дорожно-транспортной безопасности необходимо в первую очередь обеспечить финансовую поддержку, в том числе привлечь средства страховых организаций и общественных фондов.

Руководители фирм и предприятий, занимающиеся пассажирскими перевозками, должны улучшить ежедневный технический осмотр автотранспорта, систематически проводить мероприятия по повышению дисциплины водителей и добиваться безаварийной работы.

В соответствии с постановлением Правительства Республики Молдова от 8 ноября 1999 года № 1047 все транспортные средства, предназначенные для пассажирских перевозок, обязаны проходить два раза в год тестирование на специализированных станциях. Для обеспечения прохождения тестирования автомобильного парка на территории Республики Молдова Агентство автомобильного транспорта выдало разрешения для проведения технического осмотра в 2014 году 77 станциям, в 2015 году – 80 станциям и за первые 9 месяцев 2016 года – 75 станциям.

Имеющаяся инфраструктура связи позволяет операторам мобильных телефонов предоставлять услуги 3G–4G по всей территории Республики Молдова, в том числе и транспортным операторам. В связи с этим, все водители автобусов имеют мобильную связь с транспортными компаниями, в том числе с диспетчерскими службами.

Некоторые транспортные операторы оснастили автобусы GPS и датчиками расхода топлива – это позволяет вести мониторинг подвижного состава в реальном времени.

Другие операторы установили в салоне автобусов видеорегистраторы и видеокамеры – для обеспечения безопасности дорожного движения и зачета пассажиропотока.

Транспортные операторы в партнерстве с операторами мобильной связи создали и внедрили платформу Wi-Fi в салонах автобусов – это способствует повышению комфорту предоставляемых услуг.

Все транспортные операторы имеют доступ к Интернету. Большинство из них создали свои web-страницы, что способствует созданию коммерческих брендов, продвижению пассажирских услуг и продаже билетов. Пассажиры имеют доступ в реальном времени к информации о маршрутной сети, графиках движения и тарифах.

В Республике Молдова существует объединение автовокзалов ГП «Автовокзалы и автостанции», которое включает 28 филиалов и 4 кассовых пункта, а также 7 частных автовокзалов, которые не входят в данное объединение.

ГП «Автовокзалы и автостанции» также внедрило IT-технологии, в том числе по продаже и бронированию билетов.

Российская Федерация

Автобусные перевозки в Российской Федерации составляют основу работы пассажирского транспорта. На них приходится 60 % общего количества перевозимых пассажиров всеми видами транспорта и до четверти пассажирооборота.

Современное состояние автомобильного транспорта в России характеризуется высокими темпами роста автомобилизации. За 2004–2015 годы парк автотранспортных средств в стране увеличился примерно на 61 % и в 2015 году составил 56,6 млн единиц. Структура автопарка: 78,2 % – легковые автомобили, 11 % – грузовые автомобили, 1,5 % – автобусы, 4 % – мототранспортные средства, 5,3 % – прицепы и полуприцепы. Число эксплуатируемых автобусов общего пользования на 100 тыс. человек населения в 2015 году составляло 60. По состоянию на 1 июля 2016 года в Российской Федерации было зарегистрировано 390,1 тыс. автобусов. 58 % зарегистрированного пассажирского транспорта приходится на категорию М2 (транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более 8 мест для сидения, максимальная масса которых не превышает 5 тонн), и 42 % на категорию М3 (транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более 8 мест для сидения, максимальная масса которых превышает 5 тонн). По типу регистрации 62 % транспортных средств категории М2 зарегистрировано на физических лиц, в то время как большая часть транспортных средств категории М3, напротив, принадлежат юридическим компаниям – 67 %.

Доминирующее положение в сфере автотранспорта занял негосударственный сектор. Предприятиями негосударственных форм собственности на автомобильном транспорте выполнялось около 96 % перевозок грузов и 21 % перевозок пассажиров. Произошло существенное разукрупнение автотранспортных предприятий. Средний размер парка снизился почти в 15 раз.

Эксплуатируемый подвижной состав соответствует требованиям по безопасности перевозок, предъявляемым к автотранспортным средствам. В рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) принят технический регламент о колесных транспортных средствах, положения которого ориентированы на европейские нормы безопасности.

В структуре перевозок пассажиров всеми видами транспорта по видам сообщений автобусный транспорт занимает около 1,7 % в международном, 40 % – во внутригородском, 47 % – в пригородном и 31 % – в междугородном сообщении.

Автобусные перевозки в международном сообщении выполняются в основном по двум направлениям:

- 1) Россия – европейские страны, обеспечивающее в основном туристические поездки;
- 2) поездки в рамках приграничного сотрудничества с сопредельными государствами – Азербайджаном, Казахстаном, Украиной и странами Балтии.

Население предпочитает автобусные перевозки на малые и средние расстояния (до 150–200 км), а также на дальние расстояния на территориях со слабо развитой железнодорожной сетью.

В настоящее время Российская Федерация уделяет особое внимание формированию и совершенствованию законодательства как в области безопасной и качественной организации перевозок пассажиров и багажа, так и в части обеспечения транспортной безопасности.

Со всеми государствами-участниками СНГ сотрудничество в области международных пассажирских перевозок осуществляется на основании действующих межправительственных соглашений о международном автомобильном сообщении. Регулярные международные автобусные маршруты с государствами-участниками СНГ согласовываются, открываются и функционируют на основании соответствующих разрешительных документов и выдаются на срок от одного года до пяти лет при условии принципа паритетности по установленному маршруту.

Следует отметить, что в указанных соглашениях предусмотрена норма, в соответствии с которой иностранные перевозчики обязаны соблюдать законодательство государства, на территории которого находятся их автотранспортные средства.

При организации и осуществлении перевозок пассажиров и багажа применяются нормы российского законодательства, в том числе:

- 1) положения Федерального закона от 8 ноября 2007 года № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (далее – Устав), которыми регулируются отношения, возникающие при оказании услуг автомобильным транспортом.

Уставом определены общие условия перевозок пассажиров и багажа, в том числе автобусами и легковыми такси, а также общие условия предоставления услуг пассажирам, фрахтователям, перевозчикам, фрахтовщикам на объектах транспортной инфраструктуры;

- 2) положения Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 года № 112, которыми установлен порядок организации различных видов перевозок пассажиров и багажа, предусмотренных Уставом, в том числе требования к перевозчикам, фрахтовщикам и владельцам объектов транспортной инфраструктуры, условия таких перевозок, а также условия предоставления транспортных средств для таких перевозок;

- 3) положения Федерального закона от 24 июля 1998 года № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения», которыми определяются правовые основы мер по усилению государственного контроля за соблюдением порядка осуществления международных автомобильных перевозок по территории Российской Федерации грузовыми транспортными средствами или автобусами, принадлежащими как российским, так и иностранным перевозчикам, ответственность за нарушение установленно-

го настоящим Федеральным законом порядка, а также права и ответственность органов и их должностных лиц, уполномоченных проводить контроль за соблюдением порядка осуществления международных автомобильных перевозок;

4) положения Федерального закона от 14 июня 2012 года № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» (далее – Федеральный закон № 67-ФЗ), которыми регулируются отношения, возникающие в связи с осуществлением обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров, определяются правовые, экономические и организационные основы этого вида обязательного страхования.

Федеральным законом № 67-ФЗ установлено обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров при перевозках любыми видами транспорта, в отношении которых действуют транспортные уставы или кодексы, а также установлен порядок возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном;

5) Минимальные требования к оборудованию автовокзалов и автостанций, утвержденные приказом Минтранса России от 29 декабря 2015 года № 387 (зарегистрирован в Минюсте России 10 марта 2010 года, регистрационный № 41368), которые были разработаны в соответствии с требованиями к оборудованию автовокзалов и автостанций, установленными Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в международном сообщении государств – участников Содружества Независимых Государств, являющимся неотъемлемой частью Конвенции.

В целях обеспечения транспортной безопасности применяются нормы Федерального закона от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (Федеральный закон № 16-ФЗ).

Во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 31 марта 2010 года № 407 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте» и статьи 11 Федерального закона № 16-ФЗ Минтрансом России создана Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ).

Распоряжением Президента Российской Федерации от 30 ноября 2011 года № 777-рд полномочия по ЕГИС ОТБ переданы ФГУП «ЗащитаИнфоТранс».

Составной частью ЕГИС ОТБ являются автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах (АЦБПДП).

Согласно Порядку формирования и ведения АЦБПДП, а также предоставления содержащихся в них данных, утвержденному приказом Минтранса России от 19 июля 2012 года № 243 (зарегистрирован в Минюсте России 13 сентября 2012 года, регистрационный № 25456), субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики обеспечивают передачу сведений о пассажирских перевозках при совершении регистрируемых операций в ходе оформления проездных документов (билетов). К типам регистрируемых операций относятся: бронирование проездного документа (билета), его приобретение, возврат, посадка пассажира на транспортное средство, прибытие пассажира в пункт назначения, изменение или прекращение перевозки.

Субъекты транспортной инфраструктуры или перевозчики иностранных государств, являющиеся собственниками транспортных средств, которые выполняют международные перевозки пассажиров в Российскую Федерацию, из Российской Федерации и (или) через территорию Российской Федерации либо использующие их на иных законных основаниях, обеспечивают предоставление данных, содержащихся в проездных документах (билетах), в АЦБПДП.

Порядок установления количества категорий и критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности, утвержден приказом Минтранса России от 21 февраля 2011 года № 62 (зарегистрирован в Минюсте России 16 марта 2011 года, регистрационный № 20150).

Приказом Минтранса России от 13 февраля 2013 года № 36 (зарегистрирован в Минюсте России 7 марта 2013 года, регистрационный № 27574) утверждены требования к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категории и виды транспортных средств, оснащаемых тахографами, правила использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства.

Принимая во внимание актуальность вопросов контроля международных перевозок пассажиров в контексте обеспечения безопасности на транспорте, Минтрансом России прорабатывается комплекс мер, направленных на исполнение иностранными перевозчиками требований законодательства Российской Федерации в сфере транспортной безопасности.

Республика Таджикистан

Всеми видами пассажирского транспорта в 2015 году в стране перевезено 568 988,3 тыс. пассажиров, что на 2,1 % больше уровня 2014 года. Спрос на услуги транспорта растет начиная с 1999 года. Автомобильным транспортом (включая транспорт министерств и ведомств, частных предпринимателей) было перевезено 557 533,5 тыс. пассажиров.

Как и в других государствах – участниках СНГ, не имеющих выхода к морю, автобусный транспорт играет ведущую роль в обеспечении массовых перевозок. На его долю пришлось 97 % общего объема пассажирских перевозок и 77 % пассажирооборота транспорта общего пользования. Важное значение автобусного транспорта можно объяснить географическими условиями (93 % территории страны составляют горы), наличием большого числа мелких поселений, а также низким уровнем автомобилизации населения (43 легковых автомобиля на 100 жителей в 2014 году).

В Таджикистане автобусный транспорт представлен в двух формах: транспорт общего пользования и транспорт, находящийся в подчинении различных нетранспортных министерств и ведомств, так называемый автомобильный транспорт ведомственного назначения. Большая часть ведомственных автобусов сосредоточена на предприятиях с размером парка от 1 до 10 автобусов, в то время как средний размер пассажирского автопарка общего пользования составляет 150–200 автобусов. Значительная часть автопредприятий общего пользования представляет собой акционерные общества.

Парк автомобильного транспорта в 2014 году состоял из 5 697 автобусов и 20 436 легковых автомобилей. Основную часть парка составляют автобусы малого и среднего

класса (66 %), доля автобусов большого класса не превышает 19 %. Довольно много в республике маршрутных такси – 15 % парка. Немногим более половины парка автобусов (55,9 %) работают на дизельном топливе, треть – на сжиженном нефтяном газе и лишь 14 % на бензине.

В последние годы парк пассажирских автопредприятий практически не обновлялся. В эксплуатации находятся машины следующих моделей: ЛиАЗ, ПАЗ, MAN, Temsa, «Газель», Mercedes Sprinter и Hyundai Starex, а также автобусы и микроавтобусы китайских производителей. Следует отметить, что в августе 2013 году в г. Душанбе был введен в эксплуатацию завод по сборке троллейбусов российского производства. Наряду со сборкой троллейбусов здесь производится сборка автобусов модели ПАЗ-3202-04-05. С момента ввода в эксплуатацию было собрано 25 автобусов.

Частный автопарк в Республике Таджикистан в 2014 году насчитывал 341 037 легковых автомобилей и 11 562 автобуса. Это в основном приватизированные автотранспортные средства государственных автотранспортных предприятий. За 1999–2014 годы частный автобусный парк увеличился в 4 раза, а легковых автомобилей – в 2,4 раза.

Динамика численности автобусов и частных автомобилей в Республике Таджикистан, тыс. ед.

Виды автотранспортных средств	1999 г.	2001 г.	2003 г.	2005 г.	2007 г.	2009 г.	2011 г.	2014 г.	Прирост 2014 года к 1999 г., %
Легковые автомобили	141,7	147,1	169	191,5	246,6	274,6	301	341	140,7
Автобусы	2,8	4	4,6	6,7	9,4	10,4	11	11,6	318,8

В настоящее время в Таджикистане функционируют 56 пассажирских терминалов. Около 98 % функционирующих автовокзалов и пассажирских терминалов было построено в XX веке и существенно не перестраивалось. Только в 2013 году за счет собственных средств ЗАО «Холдинг Контгрупп Таджикистан» был полностью реконструирован и приведен в соответствие с требованиями мировых стандартов центральный автовокзал г. Душанбе.

Автобусы автопредприятий общего пользования выполняют перевозки на более длительные расстояния, чем ведомственные и частные машины (29,5 и 12 км соответственно), т.е. больше задействованы в пригородных и междугородных перевозках.

Международные автомобильные перевозки пассажиров и багажа осуществляются лишь с Кыргызской Республикой.

В настоящее время на основе положений Конвенции Республикой Таджикистан и Республикой Кыргызстан проводятся подготовительные работы с целью открытия международных пассажирских маршрутов по следующим направлениям:

Худжанд (Республика Таджикистан) – Ош (Республика Кыргызстан);

Худжанд (Республика Таджикистан) – Баткент (Республика Кыргызстан).

Республика Узбекистан

Ведущая роль в пассажирских перевозках традиционно принадлежит автомобильному транспорту: на него приходится 99 % пассажирских перевозок и 90 % пассажирооборота. При этом количество пассажиров, перевезенных автомобильным транспортом, увеличилось с 2000 года в 2,3 раза, а пассажирооборот в 4 раза. Среднее расстояние перевозки увеличилось с 7 до 13 км. За последние годы рост числа пассажиров был стабильным.

Автомобильный транспорт доминирует в пассажирских перевозках вследствие роста конкурентоспособности по сравнению с железными дорогами, недостаточной развитости внутренних авиалиний.

На 1 января 2016 года количество действующих регулярных маршрутов в Узбекистане достигло 4 346, из которых 997 – городские, 2 732 – пригородные, 617 – междугородные и межобластные маршруты.

В целях формирования конкурентной среды на рынке услуг автомобильного транспорта и создания равных условий для всех пассажирские маршруты размещаются путем открытых тендеров. Одним из основных условий тендерного договора является обеспечение мер по обеспечению безопасности пассажиров и перевозок. В течение 2015 года по республике было проведено 133 открытых тендера, на которых размещено 1 116 пассажирских маршрутов. Из них 33 тендера по размещению 205 городских маршрутов, 92 тендера по размещению 799 пригородных и 47 междугородных внутриобластных маршрутов, 8 тендеров по размещению 65 междугородных межобластных маршрутов.

Эксплуатируются в основном автотранспортные средства, выпущенные в Республике Узбекистан (заводы СП «Джи Эм Узбекистан», «Самавто»), а также в России, Беларуси и в дальнем зарубежье (Германия, Южная Корея, Китай).

В последнее время перевозчики Узбекистана стараются пополнить свои автотранспортные парки новыми и современными автобусами. В частности, перевозчики предпочитают автобусы, выпускаемые на Самаркандском автомобильном заводе. В целях создания удобств перевозчикам в обновлении автомобилей в республике организованы лизинговые компании. За счет средств лизинговых компании, банковских кредитов, а также собственных средств перевозчиками в общей сложности в 2015 году было приобретено 413 новых автобусов. По состоянию на 1 января 2016 года количество лицензированных автобусов составило 90 024.

До 2006 года число юридических лиц – предпринимателей в сфере пассажирских перевозок (действующих, включая физические лица) составляло 314, по состоянию на 1 января года их число составило 2 889, т.е. возросло в 9,2 раза.

В соответствии с постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан «О программе развития сферы услуг на 2016–2020 годы» к 2020 году объем пассажирских автоперевозок должен возрасти в 1,5 раза вследствие:

введения дополнительно 196 автобусных маршрутов по перевозке пассажиров, в том числе в 2016 году – 46, 2017 году – 48, 2018 году – 50, в 2019 году – 52 маршрута;

поэтапной установки газового оборудования на автобусах «Исузу» в количестве 1 100 ед., в том числе в 2016 году – 200, 2017 году – 250, 2018 году – 300, в 2019 году – 350 ед.;

упрощения порядка лицензирования деятельности по оказанию услуг в области перевозки пассажиров и грузов, предусматривающего выдачу краткосрочных разрешительных документов физическим лицам.

Украина

Автобусные перевозки в Украине играют довольно важную роль в удовлетворении потребности населения в перевозках. Автомобильным транспортом перевозится 43,7 % общего объема перевозок пассажиров всеми видами транспорта. Доля в пассажирообороте данного вида транспорта составляет 35,7 %. В Украине автомобильный транспорт конкурирует с железнодорожным транспортом. При этом автобусы являются единственным общественным транспортом для 90 % городов Украины и более 96 % сельских населенных пунктов. Среднее расстояние перевозки составляет на железнодорожном транспорте 90,9 км, автобусном – 15,4 км.

Основной объем автобусных перевозок (77 %) выполняется во внутригородском сообщении. На долю междугородных перевозок приходится около 4 %. В международном сообщении в 2014 году было перевезено 1 067,4 тыс. человек, что составило 0,04 % общего объема автобусных перевозок.

Среднее расстояние автобусных перевозок по видам сообщения составляет во внутригородском сообщении 8,9 км, в пригородном – 19,1 км, междугородном – 84,3, международном – 546,8 км.

В Украине действуют более 200 предприятий, которые выполняют международные перевозки пассажиров. На обслуживании международных маршрутов задействовано более 1,5 тыс. автобусов. По состоянию на конец августа 2016 года открыто следующее количество регулярных международных автобусных маршрутов, соединяющих Украину с 21 государством: с Польшей – 244 маршрута, Россией – 236, Молдовой – 168, Чехией – 57, Беларусью – 55, Германией – 43, Италией – 29, Болгарией – 26, Испанией – 14, Словакией – 12, Латвией – 11, Литвой – 9, Венгрией – 8, Румынией – 5, Эстонией – 5, Австрией – 3, Великобританией, Арменией, Грузией, Грецией, Турцией – по 1 маршруту. Международные автобусы из Украины чаще отправляются из Киева и Львова.

В настоящее время международные автобусные перевозки в Украине осуществляются через 44 автомобильных пункта пропуска (АПП), из которых на 5 АПП приходится наибольший пассажиропоток.

При выполнении международных регулярных перевозок пассажиров резиденты Украины должны иметь разрешения иностранных государств, по территориям которых осуществляется перевозка, свидетельство о регистрации транспортного средства, список пассажиров, билетно-учетную документацию, схему маршрута. Нерезиденты должны предъявить контролирующим органам разрешение Украины, свидетельство о регистрации транспортного средства, список пассажиров, билетно-учетную документацию. При выполнении международных нерегулярных перевозок пассажиров резиденты Украины должны иметь: разрешения иностранных государств, по территориям которых будет осуществляться перевозка, свидетельство о регистрации транспортного средства, список пассажиров, схему маршрута, договор страхования ответственности перевозчика. Нерезиденты должны предъявить украинским контролирующим органам разрешение Украины, свидетельство о регистрации транспортного средства, список пассажиров, договор страхования ответственности перевозчика.

В настоящее время в Украине зарегистрировано 9,2 млн транспортных средств, в том числе: 6,9 млн легковых автомобилей; около 250 тыс. автобусов; около 1,3 млн грузовых автомобилей; более 840 тыс. ед. мототранспорта. Уполномоченным органом выдано

около 45,4 тыс. лицензий, в том числе 13 295 на перевозку пассажиров автобусами. Лицензиатами используются 74 527 автобусов. На регулярных автобусных перевозках перевозчик должен иметь лицензию, договор с органами исполнительной власти и органами местного самоуправления или их разрешение, паспорт маршрута, документы на автобус. При нерегулярных перевозках – лицензию и документы на автобус.

По оценкам экспертов, в стране широко развит рынок нелегальных перевозок, например, когда на регулярных маршрутах работают перевозчики, не имеющие соответствующего разрешения.

По состоянию на 4 декабря 2014 году в Украине насчитывалось 739 аттестованных автостанций. Из них 39 первого класса, 30 второго класса, 388 третьего класса, 195 четвертого класса и 87 пятого класса.

Подвижной состав пассажирского автомобильного транспорта характеризуется значительным износом. По информации Министерства инфраструктуры Украины, в настоящее время 80 % парка составляют автобусы старше 10 лет. Преобладают автобусы производства государств – участников СНГ. В 2013 году на них приходилось около 63 % парка. Большую часть составляют автобусы малой и средней вместимости.

В 2015 году в Украине утвержден Стратегический план развития автомобильного транспорта и дорожного хозяйства на период до 2020 года, предполагающий решение следующих задач:

в сфере управления отраслью – реформирование системы государственного контроля и регулирования деятельности автомобильного транспорта;

сфере международных автомобильных перевозок – либерализация процедур грузовых и пассажирских международных автомобильных перевозок.

Выводы и предложения

Автомобильный транспорт занимает значительное место в общем объеме перевозок пассажиров и багажа.

В государствах – участниках СНГ, за исключением Российской Федерации и Республики Беларусь, автобусами стабильно перевозится более 80 % пассажиров. Общественный автотранспорт останется незаменимым средством передвижения в условиях труднодоступных территорий и низкой плотности населения.

В государствах – участниках СНГ в сфере международных пассажирских автомобильных перевозок сформировались рыночные отношения, созданы негосударственные хозяйственные предприятия – перевозчики, появились индивидуальные предприниматели, определены принципы конкуренции между ними. В настоящее время основными субъектами перевозочного процесса в данной сфере являются частные перевозчики, имеющие разномарочный подвижной состав численностью от нескольких единиц до сотен автобусов. Государственное управление выражается в форме распределения маршрутов среди перевозчиков на конкурсной основе и выдачи разрешений на право осуществления перевозок по определенным маршрутам. Допуск к перевозкам осуществляется на основании требований, предъявляемых к субъектам перевозочного процесса и транспортным средствам, отраженных в законодательных и нормативных правовых актах государств – участников СНГ. В состав требований к перевозчикам входят наличие соответствующего подвижного состава, наличие квалифицированных кадров и опыта их работы в данной

сфере, наличие системы безопасности перевозок пассажиров. Как правило, в международных автоперевозках участвуют частные компании со значительным опытом работы в данной сфере.

Взаимные автомобильные перевозки пассажиров между государствами-участниками СНГ регулируются двух- и многосторонними соглашениями, в том числе в значительной степени Конвенцией. В государствах – участниках СНГ проведены мероприятия, направленные на ее реализацию. При этом использование многосторонних норм признано наиболее эффективным инструментом развития международного автобусного сообщения в государствах-участниках СНГ.

Регулярные перевозки осуществляются на взаимно согласованных сторонами условиях, включая наименование перевозчиков, маршруты следования, остановочные пункты, расписания, тарифы, периоды выполнения перевозок.

Однако отдельные статьи Конвенции государствами-участниками СНГ реализованы не в полной мере. Компетентными органами государств-участников СНГ следует продолжить работу по согласованию единых формы билета, багажной квитанции и формуляра, а также порядку взаимного признания лицензий.

С даты подписания Конвенции произошли существенные изменения на рынке международных автобусных перевозок, а также в сфере регулирования работы общественного пассажирского транспорта в государствах-участниках СНГ, в том числе:

изменились требования к подвижному составу с точки зрения его экологических классов, оборудования его устройствами спутниковой навигации и позиционирования, цифровыми тахографами;

обострилась проблема обеспечения безопасности дорожного движения и предотвращения дорожно-транспортных происшествий с участием автобусов, что потребовало ужесточения требований к техническому состоянию автобусов, допускаемых к рынку международных перевозок, условиям труда и отдыха водителей, их профессиональной компетентности и навыкам вождения;

во многих государствах-участниках СНГ внесены изменения в систему обеспечения транспортной безопасности, что, в свою очередь, требует дополнительной регламентации условий контроля и досмотра пассажиров и их багажа, передачи и хранения персональных данных пассажиров и др.,

обострилась проблема нелегальных перевозок пассажиров, не подпадающих под регулирование Конвенции, а также во многом и национального законодательства.

Развитие безопасных и доступных международных автомобильных перевозок пассажиров невозможно без дальнейшего совершенствования и гармонизации нормативно-правовой базы. Необходимы разработка и принятие на многостороннем уровне новых нормативных актов, которые позволили бы учитывать новые тенденции и требования при осуществлении регулирования рынка международных автобусных перевозок. Ключевыми областями, в которых предстоит создавать современное многостороннее правовое регулирование в области автобусного транспорта являются:

развитие нерегулярных автобусных перевозок на принципах прозрачности, эффективности и здоровой конкуренции, включая вывод нерегулярных перевозок из «теневого сектора»;

разработка и внедрение требований (технических, экологических, эксплуатационных, качественных) к подвижному составу, используемому для перевозок пассажиров, и его оборудованию;

актуализация механизмов страхования пассажиров и багажа в международном сообщении.

При работе по подготовке соответствующих документов следует учитывать опыт Европейской экономической комиссии ООН.

Возможны следующие сценарии совершенствования многосторонней правовой базы, регулирующей развитие международных автобусных перевозок в рамках СНГ:

разработка дополнительных протоколов к Конвенции, каждый из которых мог бы регламентировать специфические вопросы (например, требования к подвижному составу и его оборудованию, требования к квалификации и навыкам водителей, страхование пассажиров и их багажа);

разработка новых самостоятельных соглашений и конвенций, направленных, например, на развитие нерегулярных автобусных перевозок.

Одновременно Рабочей группой по пассажирским перевозкам Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ, созданной совместно с Международным союзом автомобильного транспорта, в 2017 году в целях изучения практических аспектов осуществления пассажирских перевозок в регионе СНГ запланирован проект по мониторингу международных и туристических перевозок пассажиров. Поддержка этого проекта позволила бы привлечь внимание национальных компетентных органов к проблемам развития международных автобусных перевозок, в том числе с использованием положений Конвенции. Результаты мониторинга предполагается в конце 2017 года представить КТС СНГ с последующим внесением на рассмотрение высших органов СНГ в установленном порядке.

ИНФОРМАЦИЯ

о маршрутах следования и юридических лицах, оказывающих услуги перевозки пассажиров и багажа в Кыргызской Республике с городами

Российской Федерации

1. Бишкек – Москва, ежедневно, автобусы большой вместимости, обслуживают ОсОО «Танаис», Кыргызская Республика; ООО «Лотос», Российская Федерация.

2. Бишкек – Красноярск, ежедневно, автобусы большой вместимости, обслуживают ОсОО «БЖС Транс», ОАО «Транс-Союз-Азия», Кыргызская Республика; ООО «Лотос», ООО «Маршрут», Российская Федерация.

3. Бишкек – Тюмень, ежедневно, автобусы большой вместимости, обслуживают ОсОО «РОСС Транс Азия», Кыргызская Республика; ООО «Урал Транс-Азия», Российская Федерация.

4. Бишкек – Екатеринбург, ежедневно, автобусы большой вместимости, обслуживают ОсОО «РОСС Транс Азия», Кыргызская Республика; ООО «Урал Транс-Азия», Российская Федерация.

5. Бишкек – Кемерово, ежедневно, автобусы большой вместимости, обслуживают ОсОО «РОСС Транс Азия», Кыргызская Республика; ИП «Савенков О.И.», Российская Федерация.

6. Бишкек – Омск, ежедневно, автобусы большой вместимости, обслуживают ОсОО «РОСС Транс Азия», ОАО «Транс-Союз-Азия», Кыргызская Республика; ОАО «Омскоблавтотранс», ИП «Титов», Российская Федерация.

7. Бишкек – Новокузнецк, ежедневно, автобусы большой вместимости, обслуживают ОсОО «Лирус», Кыргызская Республика; ООО «Транспортное экспедиционное предприятие», Российская Федерация.

8. Чолпон-Ата – Омск (сезонный), на летний период, ежедневно, автобусы большой вместимости, обслуживают ОАО «Транс-Союз-Азия», Кыргызская Республика; ИП «Титов», Российская Федерация.

9. Бишкек – Новосибирск, ежедневно, автобусы большой вместимости, обслуживают ОсОО «РОСС Транс Азия», Кыргызская Республика; МКП «ПАТП-4», Российская Федерация.

10. Бишкек – Томск, ежедневно, автобусы большой вместимости, обслуживают ОсОО «РОСС Транс Азия», Кыргызская Республика и ООО «АП Межобластное», Российская Федерация.

Республики Казахстан

1. Бишкек – Алматы, ежедневно, автобусы малой и средней вместимости, обслуживают ОсОО «Бат», ОсОО «Кут-Жол», Кыргызская Республика; ТОО «Сайран», Республика Казахстан.

2. Бишкек – Тараз, через день, автобусы малой и средней вместимости, обслуживают ОсОО «Бат», Кыргызская Республика; ТОО «Жаныбек 1», Республика Казахстан.

3. Бишкек – Жибек-Жолы, ежедневно, автобусы большой вместимости, обслуживают ОАО «Транс-Союз-Азия», Кыргызская Республика; ИП «Кулиева», Республика Казахстан.

4. Бишкек – Шымкент, через день, автобусы большой вместимости, обслуживают ОсОО «ЮКТ Транс», Кыргызская Республика; ТОО «Касиет Транзит Сервис», Республика Казахстан.

5. Чолпон-Ата – Караганда (сезонный), на летний период, ежедневно, автобусы большой вместимости, обслуживают ОсОО «ЮКТ Транс», Кыргызская Республика; ТОО «Автобусный парк № 3», Республика Казахстан.

6. Чолпон-Ата – Шымкент (сезонный), на летний период, через день, автобусы большой вместимости, обслуживают ОсОО «ЮКТ Транс», Кыргызская Республика; ТОО «Касиет Транзит Сервис», Республика Казахстан.

7. Каракол – Алматы (сезонный), на летний период, ежедневно, автобусы большой вместимости, обслуживают ОсОО «Автомобилист», Кыргызская Республика; ТОО «Сайран», Республика Казахстан.

8. Чолпон-Ата – Алматы (сезонный), на летний период, ежедневно, автобусы большой вместимости, обслуживают ОсОО «Сулуу Тоо», Чолпон-Ата ПАТП, ОсОО «Автомобилист», Кыргызская Республика; ТОО «Сайран», Республика Казахстан.

9. Ананьеве – Шымкент (сезонный), на летний период, через день, автобусы большой вместимости, обслуживают «Чолпон-Ата ПАТП», Кыргызская Республика; ТОО «Авто-транс», Республика Казахстан.

10. Бишкек – Каракемир, ежедневно, автобусы малой и средней вместимости, обслуживают ОсОО «Булар и ОС», Кыргызская Республика; ТОО «Жети Нур», Республика Казахстан.

Республики Таджикистан

1. Баткен – Исфара, ежедневно, автобусы малой и средней вместимости, обслуживает АО «Баткен», Кыргызская Республика.

2. Исфана – Ж.Расулов, ежедневно, автобусы малой и средней вместимости, обслуживает АО «Жибек-Жолу», Кыргызская Республика.

3. Сулюкта – Ж.Расулов, ежедневно, автобусы малой и средней вместимости, обслуживает ОсОО «Тулпар», Кыргызская Республика.

4. Достук – Ходжент, ежедневно, автобусы малой и средней вместимости, обслуживает АО «Жибек-Жолу», Кыргызская Республика.

**Действующее национальное законодательство Республики Молдова
в сфере автомобильных пассажирских перевозок**

1. Конституция Республики Молдова от 29 июля 1994 года (Monitorul Oficial от 29 марта 2016 года № 78, статья 140).
2. Закон от 21 мая 1997 года № 1194 «О транспорте» (Monitorul Oficial от 16 октября 1997 года № 67, статья 553).
3. Кодекс автомобильного транспорта от 17 июля 2014 года № 150 (Monitorul Oficial от 15 августа 2014 года № 247-248, статья 568).
4. Кодекс о правонарушениях от 24 октября 2008 года № 218 (Monitorul Oficial от 16 января 2009 года № 3-6, статья 15).
5. Налоговый кодекс от 24 апреля 1997 года № 1163 (Monitorul Oficial от 25 марта 2005 года, специальное издание).
6. Трудовой кодекс от 28 марта 2003 года № 154 (Monitorul Oficial от 29 июля 2003 года № 159-162, статья 648).
7. Гражданский кодекс от 6 июня 2003 года № 1107 (Monitorul Oficial от 22 июня 2002 года № 82-86, статья 661).
8. Кодекс об образовании от 17 июля 2014 года № 152 (Monitorul Oficial от 24 октября 2014 года № 319-324, статья 634).
9. Уголовный кодекс от 18 апреля 2002 года № 985 (Monitorul Oficial от 13 сентября 2002 года № 128-129, статья 1012).
10. Закон от 30 июля 2001 года № 451 «О лицензировании отдельных видов деятельности» (Monitorul Oficial от 6 сентября 2001 года № 108, статья 836).
11. Закон от 7 июня 2007 года № 131 «О безопасности дорожного движения» (Monitorul Oficial от 20 июля 2007 года № 103-106, статья 443).
12. Закон от 13 марта 2003 года № 105 «О защите прав потребителей» (Monitorul Oficial от 21 октября 2011 года № 176-181, статья 513).
13. Закон от 11 июля 2012 года № 183 «О конкуренции» (Monitorul Oficial от 14 сентября 2012 года № 193-197, статья 667).
14. Закон от 22 декабря 2006 года № 414 «Об обязательном страховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами» (Monitorul Oficial от 9 марта 2007 года № 32-35, статья 112).
15. Закон от 22 июня 1995 года № 509 «Об автомобильных дорогах» (Monitorul Oficial от 31 декабря 2012 года № 280, статья 878).
16. Постановление Правительства Республики Молдова от 28 июля 2006 года № 854 «О Правилах перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом» (Monitorul Oficial от 8 августа 2006 года № 124-125, статья 910).
17. Постановление Правительства Республики Молдова от 6 февраля 2014 года № 88 «О введении в обращение регистрационных номерных знаков, предназначенных для общественных пассажирских перевозок» (Monitorul Oficial от 14 февраля 2014 года № 35-41, статья 105).

18. Постановление Правительства Республики Молдова от 8 ноября 1999 года № 1047 «О преобразовании автоматизированной информационно-поисковой системы “Автомобиль” в Государственный регистр транспорта и введении тестирования автомобилей и прицепов к ним» (Monitorul Oficial от 8 ноября 1999 года № 126-127, статья 113).

19. Постановление Правительства Республики Молдова от 23 апреля 2008 года № 539 «О создании Национального агентства автомобильного транспорта» (Monitorul Oficial от 29 апреля 2008 года № 82, статья 521).

20. Постановление Правительства Республики Молдова от 13 мая 2009 года № 357 «Об утверждении Правил дорожного движения» (Monitorul Oficial от 15 мая 2009 года № 92-93, статья 409).

21. Постановление Правительства Республики Молдова от 27 декабря 2010 года № 1214 «Об утверждении Национальной стратегии безопасности дорожного движения» (Monitorul Oficial от 25 марта 2011 года № 43-45, статья 186).

22. Постановление Правительства Республики Молдова от 28 октября 2013 года № 827 «Об утверждении Стратегии транспорта и логистики на 2013–2022 годы» (Monitorul Oficial от 1 ноября 2013 года № 243-247, статья 933).

23. Постановление Правительства Республики Молдова от 29 октября 2007 года № 1167 «Об утверждении Методологии расчета тарифов на услуги по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом» (Monitorul Oficial от 2 ноября 2007 года № 171-174, статья 1208).

24. Постановление Правительства Республики Молдова от 12 апреля 2016 года № 437 «Об утверждении Правил выдачи, обмена, замены и обновления тахографических карточек, загрузки и хранения данных с тахографов и тахографических карточек» (Monitorul Oficial от 22 апреля 2016 года № 106 113, статья 504).

25. Приказ МТДИ от 20 февраля 2012 года № 43 «Об утверждении Временной инструкции о порядке выдачи и использования книжек с путевыми листами (INTERBUS)» (Monitorul Oficial от 7 марта 2012 года № 46-47, статья 247).

26. Приказ МТДИ от 10 февраля 2015 года № 9 «О разработке программ непрерывного профессионального обучения» (Monitorul Oficial от 6 марта 2015 года № 52-57, статья 417).

27. Положение МТС от 9 декабря 1999 года № 9/12 «Об автовокзале (автостанции)» (Monitorul Oficial от 27 апреля 2000 года № 46).



СОДРУЖЕСТВО НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СОВЕТ

РЕШЕНИЕ

от 15 сентября 2017 года

город Москва

о внесении изменений в Рекомендуемый Порядок проведения экзаменов на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ

Экономический совет Содружества Независимых Государств

решил:

внести изменения в Рекомендуемый Порядок проведения экзаменов на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ, являющийся приложением

к Единым требованиям к дополнительному обучению на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ, утвержденным Решением Экономического совета Содружества Независимых Государств от 12 декабря 2008 года, изложив пункт 3.9 в следующей редакции:

«Обучение специалистов юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, водителей, осуществляющих международных автомобильные перевозки, на подтверждение профессиональной компетентности проводится с периодичностью один раз в пять лет. Свидетельство профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика выдается на срок не более пяти лет».

От Азербайджанской Республики

От Российской Федерации

Первый заместитель
Председателя Правительства

И. Шувалов

От Республики Армения

Вице-премьер-министр,
Министр международной
экономической интеграции
и реформ **В. Габриелян**

От Республики Таджикистан

Чрезвычайный и Полномочный Посол
Республики Таджикистан в Российской Федерации,
полномочный представитель Республики
Таджикистан в Комиссии по экономическим вопро-
сам при Экономическом совете СНГ **И. Сатторов**

От Республики Беларусь

Чрезвычайный и Полномочный Посол
Республики Беларусь в Российской Федерации,
специальный представитель Республики
Беларусь по вопросам интеграционного
сотрудничества в рамках Союзного государства,
Евразийского экономического союза, Содружества
Независимых Государств, Организации Договора
о коллективной безопасности по совместительству,
Полномочный представитель Республики Беларусь
при Экономическом совете СНГ

И. Петришенко

От Туркменистана

От Республики Казахстан

Полномочный представитель Республики
Казахстан в Комиссии по экономическим
вопросам при Экономическом совете СНГ

О. Песков

От Республики Узбекистан

От Кыргызской Республики

Первый вице-премьер-министр

Т. Абдыгулов

От Украины

От Республики Молдова



СОДРУЖЕСТВО НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СОВЕТ

РЕШЕНИЕ

от 15 сентября 2017 года

город Москва

**о проекте Протокола о внесении изменений в Соглашение
о гармонизации требований к дополнительному обучению
и профессиональной компетентности международных автомобильных
перевозчиков государств-участников СНГ от 24 ноября 2006 года**

Экономический совет Содружества Независимых Государств

решил:

одобрить и внести на рассмотрение Совета глав правительств СНГ проект Протокола о внесении изменений в Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ от 24 ноября 2006 года (прилагается*).

От Азербайджанской Республики

От Российской Федерации

Первый заместитель

Председателя Правительства

И. Шувалов

От Республики Армения

Вице-премьер-министр, Министр
международной экономической
интеграции и реформ

В. Габриелян

От Республики Таджикистан

Чрезвычайный и Полномочный Посол
Республики Таджикистан в Российской
Федерации, полномочный представитель
Республики Таджикистан в Комиссии
по экономическим вопросам
при Экономическом совете СНГ

И. Сатторов

От Республики Беларусь

Чрезвычайный и Полномочный Посол Республики Беларусь в Российской Федерации, специальный представитель Республики Беларусь по вопросам интеграционного сотрудничества в рамках Союзного государства, Евразийского экономического союза, Содружества Независимых Государств, Организации Договора о коллективной безопасности по совместительству, Полномочный представитель Республики Беларусь при Экономическом совете СНГ

И. Петришенко

От Туркменистана

От Республики Казахстан

Полномочный представитель Республики Казахстан в Комиссии по экономическим вопросам при Экономическом совете СНГ

О. Песков

От Республики Узбекистан

От Кыргызской Республики

Первый вице-премьер-министр

Т. Абдыгулов

От Украины

От Республики Молдова



СОДРУЖЕСТВО НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СОВЕТ

РЕШЕНИЕ

от 15 сентября 2017 года

город Москва

о внесении изменений в Положение о Координационном транспортном совещании государств-участников Содружества Независимых Государств

Экономический совет Содружества Независимых Государств

решил:

одобрить и внести на рассмотрение Совета глав правительств СНГ проект Решения о внесении изменений в Положение о Координационном транспортном совещании государств-участников Содружества Независимых Государств (прилагается*).

От Азербайджанской Республики

От Российской Федерации
Первый заместитель
Председателя Правительства
И. Шувалов

От Республики Армения
Вице-премьер-министр, Министр
международной экономической
интеграции и реформ
В. Габриелян

От Республики Таджикистан
Чрезвычайный и Полномочный Посол
Республики Таджикистан в Российской
Федерации, полномочный представитель
Республики Таджикистан в Комиссии
по экономическим вопросам
при Экономическом совете СНГ
И. Сагторов

От Республики Беларусь

Чрезвычайный и Полномочный Посол
Республики Беларусь в Российской Федера-
ции, специальный представитель Республи-
ки Беларусь по вопросам интеграционного
сотрудничества в рамках Союзного государ-
ства, Евразийского экономического союза,
Содружества Независимых Государств,
Организации Договора о коллективной
безопасности по совместительству,
Полномочный представитель Республики
Беларусь при Экономическом совете СНГ
И. Петришенко

От Туркменистана

От Республики Казахстан

Полномочный представитель Республики
Казахстан в Комиссии по экономическим
вопросам при Экономическом совете СНГ
О. Песков

От Республики Узбекистан

От Кыргызской Республики

Первый вице-премьер-министр
Т. Абдыгулов

От Украины

От Республики Молдова

Чрезвычайный и Полномочный Посол
Республики Молдова в Российской Федерации
А. Негуца

**Проект протокольного решения
к вопросу 2 повестки дня**

По второму вопросу: Отчёт о работе Исполкома КТС СНГ в 2017 г.

1. Принять к сведению информацию Исполкома КТС СНГ.
2. Одобрительно отнестись к деятельности Исполкома КТС СНГ в 2017 г.
3. Отметить роль отраслевых Советов КТС СНГ в разработке новых и актуализации действующих документов, регламентирующих деятельность транспорта на пространстве СНГ.
4. Исполкому КТС СНГ продолжить работу по реализации положений базовых документов, принятых высшими органами СНГ.

к вопросу 3 повестки дня

**Гармонизация условий международных транспортных коридоров,
как фактор развития операторского бизнеса.**

Краткая информация по вопросу

1. Целеполагание гармонизации условий международных транспортных коридоров:

- 1.1. Формирование единого рыночного пространства.
- 1.2. Создание общих универсальных стандартов ведения операторского бизнеса.
- 1.3. Использование в общих интересах вагонного потенциала операторских компаний.

2. Ключевой фактор гармонизации условий международных транспортных коридоров – повышение производительности подвижного состава.

3. Представляется, что фактор повышения производительности вагонов, является объединительным, консолидирующим интересы всех участников перевозочного процесса.

3.1. Интересы железнодорожных администраций состоят в сокращении затрат на функционирование инфраструктуры, локомотивов, численности персонала:

- повышение производительности вагонов способствует решению всех названных факторов.

3.2. Грузовладельцы, как главные участники рынка грузовых перевозок, оплачивающие работу перевозчиков, операторов, экспедиторских компаний, заинтересованы в сокращении транспортных затрат:

- производительность вагонов обеспечивает достижение целей, в которых заинтересованы грузовладельцы.

3.3. Операторские компании за счет повышения производительности вагонов сокращают объемы инвестиций.

4. Подводя итог, формулируем вывод:

4.1 Повышение производительности вагонов - направление, в консолидации усилий которого, заинтересованы администрации железных дорог, грузовладельцы, операторские компании.

4.2. За счет роста производительности можно будет меньшим числом вагонов, инфраструктуры, локомотивов, персонала, перевозить больше груза, сокращать затраты, повышать эффективность грузовых железнодорожных перевозок.

4.3. Еще одно важное обстоятельство, с которым связан рост производительности вагонов – на его реализацию не требуется привлечение инвестиций:

- необходимо консолидированное согласие всех участников перевозочного процесса.
- потребуются организационные усилия и организаторская работа.

5. Расчеты показывают, что вагон работает с грузом или выполняет полезную производительную работу только 30 % своего времени:

5.1. Остальные 70 % вагон находится в движении в порожнем состоянии, проходит операции погрузки и выгрузки, ожидает отправления с путей общего или необщего пользования, ремонтируется и т.д.

5.2. Приведенные данные свидетельствуют о значительных резервах, которыми располагает железнодорожный транспорт:

- сокращение на 1 сутки оборота полувагонов эквивалентно высвобождению около 57 тысяч полувагонов.

5.3. Таким образом, повышение производительности вагонов имеет под собой реальные возможности, которые могут быть использованы участниками перевозочного процесса, в том числе в рамках международных транспортных коридоров.

6. Железнодорожные перевозки, включая международные транспортные коридоры, неразрывно связаны с экономикой, развитием производства:

6.1. В последние годы предприятия перешли от экономики «накопительной» к экономике «оборотной»:

- при «оборотной» экономике запасы сырья, материалов, сокращены до минимальных объемов, предприятия работают с колес
- значение транспорта в условиях «оборотной экономики», включая международные транспортные коридоры, существенно изменилось.

6.2. Гармонизация международных транспортных коридоров в условиях «оборотной» экономики, оказывает прямое влияние:

- на стабильность промышленного производства
- поставки сырья и материалов
- скорость поступления готовой продукции на рынки сбыта
- усиливает конкурентоспособность экономик стран - участниц международных транспортных коридоров.

7. Гармонизация международных транспортных коридоров требует создания единого информационного пространства, в котором операторские компании должны быть полноценными участниками процесса:

7.1. В этих целях требуется переход на прямые отношения операторов и администраций железных дорог и вычислительных центров.

8. Железнодорожный транспорт – это технологии:

8.1. Технология первична, она определяет экономику, затраты, эффективность.

8.2. Международные транспортные коридоры – один из важнейших элементов технологии.

8.3. Гармонизация международных транспортных коридоров связывается с гармоничным встраиванием операторских компаний в технологические процессы.

**Проект протокольного решения
к вопросу 3 повестки дня**

По третьему вопросу: Гармонизация условий международных транспортных коридоров, как фактор развития операторского бизнеса.

1. Принять представленную информацию к сведению
2. Согласиться, что создание единого информационного пространства служит важным условием гармонизации и эффективности использования международных транспортных коридоров в целях повышения производительности подвижного состава.
3. Рекомендовать участникам перевозочного процесса государств-участников СНГ консолидировать усилия по гармонизации условий МТК.

Об инвентаризации нормативной правовой базы СНГ.

Вопрос подготовлен и вносится в соответствии с обращением Исполнительного комитета СНГ (прилагается).

Решением внеочередного заседания Совета постоянных полномочных представителей государств – участников Содружества при уставных и других органах Содружества, состоявшегося 15 марта 2016 года в г. Минске, органам СНГ (в том числе и Координационному транспортному совещанию государств-участников СНГ, являющему органом отраслевого сотрудничества СНГ) поручено продолжить с учетом существующих реалий работу по инвентаризации правовых актов Содружества, касающихся их деятельности. При этом было предложено рассмотреть данный вопрос на ближайших заседаниях.

КТС СНГ уделяет постоянное внимание вопросам инвентаризации международных договоров и решений, принятых в рамках СНГ, касающихся его деятельности.

Системно осуществляется мониторинг реализации Приоритетных направлений сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года. При этом результаты мониторинга, подготовленные совместно с Исполнительным комитетом СНГ, были представлены высшим органам Содружества.

В рамках своей компетенции КТС СНГ принимал непосредственное участие в разработке и согласовании Плана мероприятий по реализации третьего этапа экономического развития СНГ на период до 2020 года, принятого Решением Совета глав правительств СНГ от 30 октября 2015 года.

На заседаниях КТС СНГ системно рассматривается ход реализации положений документов в области обеспечения транспортной безопасности, принятых Советом глав правительств государств – участников СНГ:

Соглашения об информационном взаимодействии государств-участников СНГ в области обеспечения транспортной безопасности от 30.05.2014;

Стратегии обеспечения транспортной безопасности на территории государств – участников Содружества Независимых Государств при осуществлении перевозок в международном сообщении

Плана первоочередных мероприятий по реализации Стратегии обеспечения транспортной безопасности на территории государств-участников Содружества Независимых Государств при осуществлении перевозок в международном сообщении на период 2017-2019 годов.

КТС СНГ отслеживает вопросы реализации международных договоров и решений в сфере автомобильного транспорта и в целях сохранения их актуальности вносит необходимые изменения. Так в частности, Советом по автомобильному транспорту были инициированы внесения изменений в Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных

перевозчиков государств-участников СНГ от 24 ноября 2006 года и Рекомендуемый Порядок проведения экзаменов на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ. Данные документы приняты в этом году Советом глав правительств и Экономическим советом СНГ.

Предметом обсуждения на заседаниях КТС СНГ были вопросы актуализации Соглашения о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств-участников СНГ от 4 июня 1999 года. При этом на протяжении нескольких лет совместно с Межправительственным советом дорожников проводятся консультации по выработке согласованной позиции по подготовке изменений и дополнений к данному Соглашению.

Во взаимодействии с МСД реализуется комплекс работ по практической реализации положений Соглашения о введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территориях государств-участников СНГ от 16 апреля 2004 года, в первую очередь в части предусмотренного Соглашением информирования о перечне станций взвешивания государств-участников Соглашения.

Отдельным направлением деятельности КТС СНГ явилась подготовка и согласование изменений в уставные документы КТС СНГ. Изменения в Положение о Координационном транспортном совещании государств – участников Содружества Независимых Государств (далее – Положение), утвержденное Решением Совета глав правительств СНГ от 18 сентября 2003 года, подготовлены во исполнение пункта 2 Решения Совета глав правительств СНГ от 28 октября 2016 года об упразднении Координационного комитета транспортных коридоров СНГ, предусматривающего внесение необходимых изменений в документы, касающиеся расширения функций КТС СНГ. Данные изменения утверждены на заседании Совета глав правительств СНГ 3 ноября 2017 года в г. Ташкенте.

Помимо инвентаризации договорно-правовой базы СНГ Исполком КТС осуществляет инвентаризацию и мониторинг реализации документов, принятых на отраслевом уровне – руководителями транспортных министерств государств-участников СНГ. В рамках Сессии отраслевых советов КТС СНГ с участием ассоциированных членов системно обсуждаются вопросы и предложения, связанные с практической реализацией и актуализацией принятых решений КТС СНГ.

**Проект протокольного решения
к вопросу 4 повестки дня**

По четвертому вопросу: Об инвентаризации нормативной правовой базы СНГ.

1. Принять к сведению информацию о деятельности КТС СНГ по инвентаризации международных договоров и решений, относящихся к его компетенции.

2. Одобрить работу по реализации и поддержанию в актуальном состоянии международных договоров и решений в сфере транспорта, принятых высшими органами СНГ.

3. Считать целесообразным продолжить мониторинг реализации положений международных договоров и решений в сфере транспорта, принятых в рамках СНГ, и в случае необходимости содействовать подготовке необходимых изменений и дополнений.

к вопросу 5 повестки дня

5. О реализации положений документов в области обеспечения транспортной безопасности, принятых на заседаниях Совета глав правительств государств – участников СНГ:

5.1. О выполнении государствами СНГ внутригосударственных процедур для вступления в силу Соглашения об информационном взаимодействии государств-участников СНГ в области обеспечения транспортной безопасности от 30.05.2014;

Проект Соглашения об информационном взаимодействии государств-участников СНГ в области обеспечения транспортной безопасности разработан в целях организации информационного взаимодействия между государствами-участниками СНГ, направленного на гармонизацию подходов к выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области обеспечения транспортной безопасности, а также на создание межгосударственного механизма информирования об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах при осуществлении международных перевозок.

Проект Соглашения разработан во исполнение решения 2-го заседания Совета по безопасности на транспорте при КТС СНГ, состоявшегося 25 апреля 2012 года в Минске. Кроме того, мероприятия по разработке и согласованию проекта Соглашения были также включены в План работы Совета на 2012-2015 годы.

В этой связи Секретариатом Совета, совместно с Исполкомом КТС СНГ и Исполкомом СНГ в 2012 году планомерно реализовывались мероприятия по межгосударственному согласованию данного документа. Проект Соглашения был рассмотрен и одобрен на XXXII заседании КТС СНГ 6 декабря 2012 года.

В дальнейшем проект Соглашения был рассмотрен на заседании Комиссии по экономическим вопросам при Экономическом совете СНГ, одобрен на заседании Экономического совета Содружества Независимых Государств и 30 мая 2014 года подписан на заседании Совета глав правительств СНГ в Минске (Соглашение подписали Республика Армения, Республика Беларусь, Республики Казахстан, Киргизская Республика, Российская Федерация и Республика Таджикистан).

Уважаемые коллеги, как показали результаты межгосударственного согласования документа, соответствующие органы власти государств-участников СНГ испытывают острую потребность в организации информационного взаимодействия по вопросам, являющимся предметом проекта Соглашения.

Вместе с тем, к настоящему времени внутригосударственные процедуры, необходимые для вступления Соглашения в силу, выполнили только Российская Федерация (2014 г.), Республика Беларусь (2015 г.) и Республика Армения (2017 г.).

К настоящему времени **Республика Казахстан, Киргизская Республика и Республика Таджикистан не выполнили внутригосударственные процедуры**, необходимые для вступления Соглашения в силу, и не уведомили депозитария (исполком СНГ) об их выполнении и об определении компетентных органов.

Кроме того, Планом первоочередных мероприятий по реализации Стратегии обеспечения транспортной безопасности на территориях государств-участников СНГ при выполнении перевозок в международном сообщении на период 2017–2019 годов предусмотрено государствам СНГ определить компетентные органы, уполномоченные осуществлять информирование об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств в рамках Соглашения об информационном взаимодействии государств-участников СНГ в области обеспечения транспортной безопасности со сроком исполнения годы.

В этой связи, государствам, не выполнившим необходимые процедуры для вступления Соглашения в силу, рекомендуется в сжатые сроки прийти к консенсусу по поводу ратификации Соглашения, поскольку его вступление в силу предоставит возможность перейти к планомерному решению на пространстве Содружества первоочередных задач информационного обеспечения в сфере защиты транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства.

5.2. О выполнении Плана первоочередных мероприятий по реализации Стратегии обеспечения транспортной безопасности на территории государств-участников Содружества Независимых Государств при осуществлении перевозок в международном сообщении на период 2017-2019 годов.

Решением Совета глав правительств государств-участников СНГ от 26 мая 2017 года утвержден План первоочередных мероприятий по реализации Стратегии обеспечения транспортной безопасности на территориях государств-участников Содружества Независимых Государств при осуществлении перевозок в международном сообщении на период 2017–2019 годов (Решение подписали Республика Армения, Республика Беларусь, Республики Казахстан, Киргизская Республика, Российская Федерация, Республика Таджикистан и Республика Узбекистан).

(Стратегия обеспечения транспортной безопасности была утверждена Решением Совета глав правительств государств-участников СНГ от 29 мая 2015 года).

В соответствии с Решением рекомендуется заинтересованным министерствам и ведомствам государств-участников СНГ принять меры по реализации указанного Плана и учитывать положения Плана при осуществлении государственного регулирования и подготовке национальных нормативных правовых актов в области транспортной безопасности.

Координационному транспортному совещанию государств-участников СНГ поручается совместно с Антитеррористическим центром государств-участников СНГ, Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества, Межправительственным советам дорожников, Советом по авиации и использованию воздушного пространства, Межгосударственным авиационным комитетом ежегодно обеспечивать планирование практических мероприятий, направленных на реализацию Плана, и анализ их выполнения.

Пунктом 1 Плана мероприятий предусматривается Организация взаимодействия, направленного на гармонизацию подходов государств-участников СНГ к выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области обеспечения транспортной безопасности.

В рамках реализации этой задачи предусматривается:

пунктом 1.1 Плана мероприятий **определение государствами-участниками СНГ компетентных органов**, уполномоченных осуществлять взаимодействие по вопросам гармонизации подходов к выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области обеспечения транспортной безопасности;

пунктом 1.2 Плана мероприятий **формирование рабочей группы**, осуществляющей разработку предложений по выполнению основных задач, определенных в Стратегии обеспечения транспортной безопасности на территориях государств-участников СНГ при осуществлении перевозок в международном сообщении.

Исполнителями являются заинтересованные государства-участники СНГ, Координационное транспортное совещание государств-участников СНГ и органы отраслевого сотрудничества СНГ.

При этом определение компетентных органов необходимо завершить в 2017 году, а рабочую группу сформировать в 2017-2018.

Позвольте коротко проинформировать Вас о состоянии дел с выполнением Плана мероприятий.

В целях координации выполнения названных мероприятий план секретариатом Совета по безопасности на транспорте при КТС СНГ было инициировано направление соответствующих обращений в правительства государств СНГ за подписью Председателя Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ М.Ю. Соколова, а также за подписью заместителя Председателя Исполнительного комитета – Исполнительного секретаря СНГ С.И. Иванова.

По состоянию на 8 декабря 2017 года информация об определении компетентных органов и кандидатурах в состав рабочей группы поступила только от Республики Армения (Министерство транспорта, связи и информационных технологий РА), Республики Беларусь (Министерство транспорта и коммуникаций РБ и МВД), Российской Федерации (Минтранс России) и Республики Узбекистан (МВД).

Республика Казахстан, Киргизская Республика и Республика Таджикистан сведений в Исполком СНГ и в КТС СНГ по данным вопросам *не представили*.

Срок исполнения ряда пунктов Плана предусмотрен в 2017 году.

Секретариатом Совета по безопасности на транспорте при КТС СНГ в настоящее время вырабатываются предложения по реализации пунктов Плана.

Вместе с тем для принятия консолидированного решения данные предложения необходимо обсуждать на заседаниях с участием представителей всех заинтересованных государств-участников СНГ.

Уважаемые коллеги, не определив компетентные органы и не создав рабочую группу из представителей этих органов, мы не сможем приступить к выполнению Плана первоочередных мероприятий по реализации Стратегии.

Необходимо отметить, что перед подписанием Решения главами правительств государств-участников СНГ План первоочередных мероприятий прошел процедуру межгосударственного согласования.

В этой связи, полагается необходимым руководителям транспортных ведомств названных государств в сжатые сроки активизировать в своих государствах процесс определения компетентных органов, уполномоченных осуществлять взаимодействие по вопросам гармонизации подходов к выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области обеспечения транспортной безопасности, а также направления информации о кандидатурах в состав рабочей группы, осуществляющей разработку предложений по выполнению основных задач, определенных в Стратегии обеспечения транспортной безопасности на территориях государств-участников СНГ при осуществлении перевозок в международном сообщении.

Оперативное решение данной задачи предоставит возможность перейти к выполнению Плана первоочередных мероприятий по реализации Стратегии в соответствии с установленными сроками.



СОДРУЖЕСТВО НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ

СОВЕТ ГЛАВ ПРАВИТЕЛЬСТВ

РЕШЕНИЕ

от 26 мая 2017 года

город Казань

о Плане первоочередных мероприятий по реализации Стратегии обеспечения транспортной безопасности на территориях государств-участников Содружества Независимых Государств при осуществлении перевозок в международном сообщении на период 2017–2019 годов

Совет глав правительств Содружества Независимых Государств

решил:

1. Утвердить План первоочередных мероприятий по реализации Стратегии обеспечения транспортной безопасности на территориях государств-участников Содружества Независимых Государств при осуществлении перевозок в международном сообщении на период 2017–2019 годов (прилагается).

2. Рекомендовать заинтересованным министерствам и ведомствам государств-участников СНГ:

принять меры по реализации указанного Плана;
учитывать положения Плана при осуществлении государственного регулирования и подготовке национальных нормативных правовых актов в области транспортной безопасности.

3. Координационному транспортному совещанию государств-участников СНГ совместно с Антитеррористическим центром государств-участников СНГ, Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества, Межправительственным советом дорожников, Советом по авиации и использованию воздушного пространства, Межгосударственным авиационным комитетом ежегодно обеспечивать планирование практических мероприятий, направленных на реализацию Плана, и анализ их выполнения.

От Азербайджанской Республики

—

От Российской Федерации

Д. Медведев

От Республики Армения

К. Карапетян

От Республики Таджикистан

К. Расулзода

От Республики Беларусь

А. Кобяков

От Туркменистана

—

От Республики Казахстан

Б. Сагинтаев

—

От Республики Узбекистан

А. Арипов

с оговоркой

От Кыргызской Республики

С.Жээнбеков

От Украины

—

От Республики Молдова

—

УТВЕРЖДЕН

**Решением Совета глав правительств
СНГ о Плане первоочередных мероприятий
по реализации Стратегии обеспечения
транспортной безопасности на территориях
государств-участников Содружества
Независимых Государств при осуществлении
перевозок в международном сообщении
на период 2017–2019 годов**

от 26 мая 2017 года

**ПЛАН
первоочередных мероприятий
по реализации Стратегии обеспечения транспортной
безопасности на территориях государств-участников
Содружества Независимых Государств при осуществлении
перевозок в международном сообщении на период 2017–2019 годов**

	Мероприятия	Срок выполнения	Ответственные исполнители
1.	Организация взаимодействия, направленного на гармонизацию подходов государств – участников СНГ к выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области обеспечения транспортной безопасности		к выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области обеспечения транспортной безопасности
1.1.	Определение государствами – участниками СНГ компетентных органов, уполномоченных осуществлять взаимодействие по вопросам гармонизации подходов к выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области обеспечения транспортной безопасности	2017 год	Заинтересованные государства – участники СНГ, Координационное транспортное совещание государств – участников СНГ
1.2.	Формирование рабочей группы, осуществляющей разработку предложений по выполнению основных задач, определенных в Стратегии обеспечения транспортной безопасности на территориях государств – участников СНГ при осуществлении перевозок в международном сообщении	2017–2018 годы	Координационное транспортное совещание государств – участников СНГ, компетентные органы государств – участников СНГ, заинтересованные органы отраслевого сотрудничества СНГ
1.3.	Обобщение и анализ законодательства государств – участников СНГ в сфере обеспечения состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, разработка предложений по его гармонизации в части осуществления перевозок в международном сообщении	Ежегодно	Координационное транспортное совещание государств – участников СНГ, компетентные органы государств – участников СНГ, заинтересованные органы отраслевого сотрудничества СНГ
2.	Формирование организационно-правового механизма, позволяющего государствам – участникам СНГ реализовывать согласованные меры по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, используемых для осуществления международных перевозок на/с или через территории государств – участников СНГ		
2.1.	Разработка предложений по системе организационных и технических мер по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, используемых для осуществления международных перевозок на/с или через территории государств – участников СНГ (по видам транспорта)	2017–2018 годы	Координационное транспортное совещание государств – участников СНГ, компетентные органы государств – участников СНГ, заинтересованные органы отраслевого сотрудничества СНГ
3.	Формирование государствами – участниками СНГ организационно-правового механизма, позволяющего обеспечить незамедлительное информирование об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства в деятельность объектов перевозок транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств, используемых для осуществления международных перевозок на/с или через территории государств – участников СНГ, в порядке, согласованном компетентными органами государств – участников СНГ		

Мероприятия	Срок выполнения	Ответственные исполнители
3.1. Разработка предложений по составу информации об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств, подлежащей обмену в рамках Соглашения об информационном взаимодействии государств – участников СНГ в области обеспечения транспортной безопасности, а также порядку информирования	2017 год	Координационное транспортное совещание государств – участников СНГ, компетентные органы государств – участников СНГ, заинтересованные органы отраслевого сотрудничества СНГ
3.2. Определение компетентных органов (организаций), уполномоченных осуществлять информирование об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств в рамках Соглашения об информационном взаимодействии государств – участников СНГ в области обеспечения транспортной безопасности	2017–2018 годы	Заинтересованные государства – участники СНГ, Координационное транспортное совещание государств – участников СНГ
3.3. Организация и проведение учений и тренировок в целях проверки эффективности системы информирования об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств	2018–2019 годы	Координационное транспортное совещание государств – участников СНГ, компетентные органы (организации) государств – участников СНГ, заинтересованные органы отраслевого сотрудничества СНГ
4. Формирование правовых и организационных основ для обеспечения содействия компетентным органам государств – участников СНГ в выявлении, предупреждении и пресечении актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры, расположенных на территориях государств – участников СНГ, и (или) транспортных средств, осуществляющих перевозки по территориям государств – участников СНГ, вне зависимости от государства их принадлежности, а также в ликвидации последствий, установлении причин и условий совершения актов незаконного вмешательства		
4.1. Разработка предложений по правам, обязанностям и порядку действий субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков в целях содействия компетентным органам государств – участников СНГ в выявлении, предупреждении и пресечении актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры, в ликвидации последствий, установлении причин и условий их совершения	2017 год	Координационное транспортное совещание государств – участников СНГ, компетентные органы государств – участников СНГ, заинтересованные органы отраслевого сотрудничества СНГ
5. Формирование механизма, обеспечивающего своевременную передачу сведений, содержащихся в проездных документах (билетах) пассажиров, следующих в международных сообщениях, в формируемые государствами – участниками СНГ национальные автоматизированные базы персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств		

	Мероприятия	Срок выполнения	Ответственные исполнители
5.1.	Разработка предложений по составу сведений, содержащихся в проездных документах (билетах) пассажиров, следующих в международном сообщении, подлежащих передаче в национальные автоматизированные базы персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств, а также порядку передачи таких сведений с учетом законодательства государств – участников СНГ и международного опыта	2017 год	Координационное транспортное совещание государств – участников СНГ, компетентные органы государств – участников СНГ, заинтересованные органы отраслевого сотрудничества СНГ
5.2.	Определение органов (организаций), уполномоченных выполнять функции операторов формируемых государствами – участниками СНГ национальных автоматизированных баз персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств	2018 год	Заинтересованные государства – участники СНГ, Координационное транспортное совещание государств – участников СНГ
5.3.	Разработка типовых требований к аппаратно-программным комплексам, позволяющим обеспечить передачу сведений в национальные автоматизированные базы персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств	2019 год	Координационное транспортное совещание государств – участников СНГ, компетентные органы государств – участников СНГ, заинтересованные органы отраслевого сотрудничества СНГ

ОГОВОРКА
Республики Узбекистан

Республика Узбекистан будет принимать участие в реализации только тех пунктов Плана первоочередных мероприятий, которые представляют для нее практический интерес.

Премьер-министр
Республики Узбекистан

А. Арипов

Проект протокольного решения
к вопросу 5 повестки дня

По пятому вопросу: О реализации положений документов в области обеспечения транспортной безопасности, принятых на заседаниях Совета глав правительств государств-участников СНГ:

По пункту пять один:

О выполнении государствами СНГ внутригосударственных процедур для вступления в силу Соглашения об информационном взаимодействии государств-участников СНГ в области обеспечения транспортной безопасности от 30.05.2014;

1. Принять информацию к сведению.
2. Рекомендовать представителям транспортных ведомств Республики Казахстан, Киргизской Республики и Республики Таджикистан активизировать работу, направленную на выполнение в государствах СНГ внутригосударственных процедур, необходимых для вступления в силу Соглашения об информационном взаимодействии государств-участников СНГ в области обеспечения транспортной безопасности от 30.05.2014.

По пункту пять два:

О выполнении Плана первоочередных мероприятий по реализации Стратегии обеспечения транспортной безопасности на территории государств-участников Содружества Независимых Государств при осуществлении перевозок в международном сообщении на период 2017-2019 годов.

1. Принять информацию к сведению.
2. Рекомендовать руководителям транспортных ведомств Республики Казахстан, Киргизской Республики и Республики Таджикистан в целях выполнения Решения Совета глав правительств государств-участников СНГ от 26 мая 2017 года активизировать работу, направленную на определение в своих государствах компетентных органов, уполномоченных осуществлять взаимодействие по вопросам гармонизации подходов к выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области обеспечения транспортной безопасности.
3. Информацию о кандидатурах в состав рабочей группы, осуществляющей разработку предложений по выполнению основных задач, определенных в Стратегии обеспечения транспортной безопасности на территориях государств-участников СНГ при осуществлении перевозок в международном сообщении, направить в Исполком КТС СНГ и Исполком СНГ.

к вопросу 6 повестки дня

О создании цифровой платформы транспортного комплекса

28 июля 2017 г. распоряжением Правительства Российской Федерации № 1632-р утверждена программа «Цифровая экономика Российской Федерации» (далее – Программа).

Основными целями Программы являются создание экосистемы цифровой экономики, а также нормативных и инфраструктурных условий ее становления и развития.

Несмотря на то, что транспортно-логистические процессы не указаны в составе основных сквозных технологий, которые входят в программу, считаем, что транспортная отрасль является одной из приоритетных сфер деятельности для внедрения принципов цифровой экономики. Транспорт входит в число высокочемких отраслей для применения цифровых технологий.

Вместе с тем вопросы непосредственного создания отраслевых цифровых платформ и сквозных технологий в сферах деятельности в соответствии с положениями Программы должны обеспечиваться при тесном взаимодействии отраслевых органов государственной власти, представителей общества, бизнеса, научных и образовательных организаций.

Согласно Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р, стратегической целью развития транспортной системы является удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в конкурентоспособных качественных транспортных услугах.

Инновационный характер Транспортной стратегии определяет необходимость включения в состав организационной модели управления ее реализацией специальных механизмов и средств управления инновационным развитием, базирующихся на современных информационно-коммуникационных технологиях.

В целях эффективной реализации Программы в сфере транспорта, повышения уровня навигационно-связного и информационного обеспечения транспортного комплекса Российской Федерации, поддержания надлежащего уровня транспортной безопасности Минтранс России разрабатывает предложения по корректировке Программы для включения в нее направления «Транспорт и логистика», предусматривающего создание Цифровой платформы транспортного комплекса с использованием сквозных технологий.

Цифровая платформа транспортного комплекса

Внедрение Цифровой платформы транспортного комплекса (далее – ЦПТК) направлено на ускорение перехода управления транспортной отрасли Российской Федерации на инновационные технологии цифровой экономики, реализации сквозных цифровых процессов на транспорте, формирования цифровых активов транспортного комплекса Российской Федерации.

Создание ЦПТК предусмотрено в структуре Государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», которая будет содержать, в том числе, следующие созданные и создающиеся компоненты платформы:

- система оформления сквозных мультимодальных перевозок с подсистемами по видам транспорта (Инновационная мобильность);
- система взимания платы «Платон»;
- Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ);
- система сбора результатов технического мониторинга и контроля объектов транспортной инфраструктуры (СС ТМК);
- автоматизированная система «Мониторинг интенсивности и состава транспортного потока в части транспортных средств, осуществляющих перевозки крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов на стационарных пунктах весового контроля, расположенных на автомобильных дорогах федерального значения Российской Федерации» (АС Мониторинга);
- государственная система экстренного реагирования при авариях «ЭРА-ГЛОНАСС»;
- интеллектуальные транспортные системы (ИТС) транспортных узлов и агломераций;
- система автоматического зависимого наблюдения (АЗН), многопозиционная система наблюдения (МПСН);
- система по контролю перемещения транспортных средств и грузов по территории стран-участников Таможенного союза;
- система высокоточной навигации;
- национальная автоматизированная система бронирования и оформления воздушных перевозок;
- информационно-аналитическая система регулирования на транспорте (АСУ ТК);
- комплексная информационно-аналитическая система контроля транспортных средств (КИАСК – ТС).

В настоящее время Минтранс России ведется активное взаимодействие с соответствующими центрами компетенции по направлениям Программы «Информационная инфраструктура» и «Нормативное регулирование» в части доработки планов мероприятий по указанным направлениям с учетом создания и обеспечения функционирования ЦПТК с использованием сквозных технологий:

1. По направлению «Информационная инфраструктура» в согласованном плане мероприятий учтена позиция Минтранса России по внедрению сквозных технологий по работе с данными в транспортной отрасли и ЦПТК, в том числе распределенного ведения реестров и удостоверения прав, обработки биометрических данных, видео-аналитики, высокоточного позиционирования, цифрового моделирования и проектирования.

Предусмотрена реализация не менее 3-х пилотных проектов по внедрению сквозных технологий с последующей подготовкой предложений по их тиражированию.

2. По направлению «Нормативное регулирование» Минтранс России даны предложения по дополнению плана мероприятий в части принятия нормативных правовых актов в целях стимулирования развития цифровой экономики, ключая:

- Внесение изменений в законодательные и нормативные правовые акты в части внедрения технологий информационного моделирования на всех этапах «жизненного цикла» объекта капитального строительства.
- Внесение изменений в законодательные и нормативные правовые акты в части создания и функционирования автоматизированной информационной системы оформления и сопровождения грузовых перевозок (АИС ОГП).
- Принятие федеральных законов и иных нормативных правовых актов, внесение изменений в существующие законы и иные нормативные акты в части прямых смешанных (комбинированных) перевозок.

В настоящее время работы по реализации внедрения ЦПТК в рамках мероприятий программы «Цифровая экономика Российской Федерации» находятся на начальном этапе – этапе корректировки и согласования планов мероприятий направлений Программы и подготовки предложений по включению в Программу направления «Транспорт и логистика», и в ускоренном темпе набирают обороты. Тем не менее, большой объем работы заложен и уже проделан Минтрансом России в рамках реализации Государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы».

Предлагается на следующем XXXVIII заседании Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ (КТС СНГ) вернуться к этой теме и рассмотреть информацию о ходе выполнения мероприятий по созданию цифровой платформы транспортного комплекса в рамках программы «Цифровая экономика Российской Федерации».

**Проект протокольного решения
к вопросу 6 повестки дня**

По шестому вопросу: О создании цифровой платформы транспортного комплекса

1. Принять к сведению информацию «О создании Цифровой платформы транспортного комплекса».

2. Предложить Совету по информатизации на транспорте КТС СНГ на следующем XXXVIII заседании Координационного транспортного совещания государств участников СНГ представить информацию о ходе выполнения мероприятий по созданию цифровой платформы транспортного комплекса в рамках программы «Цифровая экономика Российской Федерации»

Технологии ГЛОНАСС в целях безопасности на транспорте.

Тезисы к презентации: «Решения АО ГЛОНАСС для безопасности на транспорте».

1. ЭРА – ГЛОНАСС.
2. Мониторинг психофизиологического состояния человека.
3. Дорожная метеорологическая обстановка.
4. Эффект от внедрения.

Вступление. Автомобильный транспорт в наши дни уже давно не роскошь, он стал самым удобным и универсальным средством передвижения в городской черте и за ее пределами. К сожалению, назвать его самым безопасным видом транспорта не получается из-за весьма печальных данных статистики.

Сегодня общая статистика дорожно-транспортных происшествий по различным регионам в целом не утешительна. Некоторые водители попросту не желают соблюдать правила дорожного движения. Обычно именно в силу такого обстоятельства возникают всевозможные аварии, иные неприятные ситуации с участием автомобилистов.

1. **Как работает ЭРА-ГЛОНАСС** (<http://aoglonass.ru/gais-ehra-glonass/>). Разработка системы осуществлялась в рамках проекта, одобренного Комиссией при Президенте Российской Федерации по модернизации и технологическому развитию экономики России. Отношения, связанные с использованием ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС», урегулированы Федеральным законом от 28 декабря 2013 г. № 395-ФЗ «О Государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС». Оператором системы является АО «ГЛОНАСС», в задачи которого входит обеспечение эксплуатации системы, а также реализация дополнительных услуг и сервисов на базе ее инфраструктуры.

В соответствии с техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» осуществляется поэтапное оснащение транспортных средств устройствами/системами вызова экстренных оперативных служб (УВЭОС). Действующей редакцией регламента предусмотрено, что оснащению УВЭОС с 2017 года подлежат все новые транспортные средства категорий М и N.

Обеспечение надежности доставки экстренного вызова, передаваемого по сетям мобильной связи, было основным критерием выбора технических решений при создании системы. Сеть связи «ЭРА-ГЛОНАСС» построена по модели виртуального оператора, позволяющей использовать возможности всех операторов мобильной связи, что обеспечивает максимальную зону радиопокрытия.

Автомобильное устройство позволяет осуществлять экстренный вызов без участия водителя или пассажира при серьезных повреждениях автомобиля в случае ДТП – по-

мощь придет, даже если люди в автомобиле находятся без сознания. Также у водителя или пассажира (участника или свидетеля ДТП) есть возможность произвести экстренный вызов в ручном режиме – путем нажатия кнопки SOS. В качестве резервного канала передачи данных об аварии используется SMS (при недостаточной мощности радиосигнала мобильной связи).

Между водителем/пассажирами автомобиля и операторами колл-центров «ЭРА-ГЛОНАСС»/Системы-112 устанавливается голосовая связь. При отсутствии радиопокрытия мобильной связи имеется опциональная возможность использования резервного канала персональной спутниковой связи. Элементы инфраструктуры ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС» дублируются и резервируются.

ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС» гармонизирована с аналогичными системами, которые в настоящее время создаются в странах Евразийского экономического союза и Европейского Союза.

2. Особую обеспокоенность вызывает рост тяжести последствий аварийности на автомобильных дорогах России, где, к сожалению, стали чаще происходить крупные и резонансные дорожно-транспортные происшествия, с большим числом погибших и пострадавших, совершенных профессиональными водителями. Деятельность профессионального водителя автотранспортного средства относится к сфере операторских профессий и связана со значительным психическим напряжением, характеризуется сложностью, высокой ответственностью и высокой «ценой» ошибочных действий, наличием угрозы для жизни и здоровью как собственной, так и для окружающих. Одним из направлений деятельности АО ГЛОНАСС – создание решений для обеспечения безопасности дорожного движения на основе мониторинга деятельности профессиональных водителей на рабочем месте.

Совместно с партнерами мы разработали видеосистему оценки психофизиологического состояния водителя за рулем. Мы научились контролировать процесс засыпания водителя за рулем. Утомление – временное снижение работоспособности, вызванное длительной или интенсивной работой. Существует три вида утомления: физическое, умственное и эмоциональное. У водителя они чаще всего возникают одновременно, так он сочетает физический труд с умственной деятельностью и большим эмоциональным напряжением. Степень утомления зависит от продолжительности работы. Чем больше рабочий день водителя, тем более выражено утомление, более вероятны ошибки. Причины утомления - избыточность или недостаточность информационной нагрузки, сложная или слишком однообразная дорожная обстановка. Опасные для водителя состояния, приводящие к утомлению – стресс и монотония. Для предотвращения дремоты (засыпания) водителя необходимо обнаружить функциональное состояние, ему предшествующее – сонливость. Общий алгоритм работы систем контроля бодрствования заключается в получении данных об определенном показателе, их обработке и активации системы тревоги в случае, когда уровень бодрствования падает ниже критического.

Кроме этого мы умеем оценивать «экстремальное» поведение водителя которое включает звонки по телефону, отправка СМС, агрессивное поведение и другие модели поведения влияющие на безопасность движения.

Система натренирована видеть психосоматическое изменение в моторике водителей перед рейсом, что позволяет выявлять факты алкогольного опьянения профессиональных водителей.

3. Проблема осознания потенциала применения новых технологий в дорожном хозяйстве неразрывно связана с пониманием роли и места автоматизации, информатизации и искусственного интеллекта в развитии всех отраслей промышленности, а не только в области транспорта. Мы формируем решения для управления дорожным хозяйством в которой управление, эксплуатация и обслуживание могут шагнуть далеко вперед. Последние достижения в области технологий связи, обработки и распространения информации, опирающиеся на прикладные программы, работающие в режиме реального времени, доказали свою пригодность в качестве важного инструмента для управления, эксплуатации и обслуживания автомагистралей. С развитием современных электронных технологий и ростом их доступности увеличивается и актуальность их массового применения пользователями дорог. Мы создали автоматический противогололедный комплекс снабдив его системой сбора и анализа состояния поверхности дорожного полотна. Комплекс позволяет на расстоянии 70–100 километров. От погодной станции считывать информацию с датчиков и доставлять ее в центр для анализа. Автоматическими противогололедными комплексами оснащаются очаги аварийности, участки дорог, требующие усиленного содержания для предотвращения явлений зимней скользкости. Оснащаемыми объектами, прежде всего, являются мосты, эстакады, путепроводы, транспортные развязки, тоннели, участки дорог, особо подверженные образованию гололеда на проезжей части, расположенные вблизи ТЭЦ, водоемов, а также имеющие значительные продольные уклоны, участки горных дорог; подъездные эстакады к аэровокзальному комплексу и участки рулежных дорожек и ВПП аэропортов.

Специализированное ПО контролирует технологические процессы и управление гидравлическим оборудованием, работой насосов, кранов, электромагнитных клапанов, обеспечивает прием информации от контрольно-измерительной аппаратуры гидравлической системы посредством набора модемов LPWAN разработанных нами. Применение альтернативного радиооборудования экономически неэффективно, а проводные системы технологически неприменимы в связи с рассинхронизацией срабатывания. Применяемое ПО позволяет активировать любую из 32 программ нанесения жидкого противогололедного реагента, а также контролировать работу каждой разбрызгивающей форсунки с получением данных в реальном времени о срабатывании и количестве распределенного реагента через применяемую на объекте высокоплотную сеть LPWAN.

Подсистема диагностики позволяет сформировать отчет по работе каждого этапа противогололедной обработки и фиксации количества распределенного реагента. В графической части подсистемы диагностики отображается информация об изменении давления в гидравлической системе за прошедшие 24 часа и более, что позволяет контролировать герметичность гидравлической системы. На программном уровне реализована трехступенчатая защита от разлива и перерасхода противогололедного реагента при работе программ распределения.

4. Хотим добиться. Снижения количества ДТП на 60 %. Снижение общего ущерба от ДТП на 30 %. Снижения количества ДТП со смертельным исходом на общественном транспорте на 70 %.

**Проект протокольного решения
к вопросу 7 повестки дня**

По седьмому вопросу: Технологии ГЛОНАСС в целях безопасности на транспорте.

1. Принять к сведению информацию АО ГЛОНАСС по созданию систем и решений для безопасности на транспорте.
2. Рекомендовать Совету по безопасности на транспорте КТС СНГ, Совету по городскому автомобильному и пассажирскому транспорту КТС СНГ, Совету по международным транспортным коридорам СНГ рассмотреть возможность использования разработок АО ГЛОНАСС по созданию систем безопасности на транспорте в практической деятельности.
3. Исполкому КТС СНГ направить информацию по созданию систем решений для безопасности, подготовленную АО ГЛОНАСС в Исполком СНГ для рассмотрения в установленном порядке.

8. О регулировании деятельности автомобильного и городского пассажирского транспорта:

8.1. О подготовке предложений и рекомендаций о присоединении государств-участников СНГ к Дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 года, касающемуся электронной накладной (e-CMR);

Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 г. (КДПГ) является одним из основополагающих документов международного автотранспортного частного права. Договаривающимися сторонами КДПГ являются 55 стран, в том числе все государства-участники СНГ.

27 мая 2008 г. подписан Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной (Дополнительный протокол e-CMR), который вступил в силу 5 июня 2011 г.

К настоящему времени 12 государств (Франция, Болгария, Чехия, Дания, Эстония, Латвия, Литва, Нидерланды, Словакия, Словения, Испания и Швейцария) присоединились к Дополнительному протоколу e-CMR и 7 государств (Австрия, Бельгия, Германия, Италия, Люксембург, Норвегия, Швеция) официально подтвердили намерение присоединиться.

Государства-члены СНГ к Дополнительному протоколу e-CMR ещё не присоединились. Вместе с тем, в Российской Федерации начата разработка проекта постановления Правительства Российской Федерации

«О присоединении Российской Федерации к Дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), касающемуся электронной накладной». Проект соответствующего Постановления Парламента согласовывается государственными органами Таджикистана. Вопрос присоединения рассматривается заинтересованными министерствами и ведомствами Беларуси, Туркменистана, Узбекистана, транспортными ведомствами других стран СНГ. Планируется рассмотреть возможность организации пилотных перевозок в государствах-членах СНГ с использованием накладной e-CMR в 2018 году.

Вместе с тем, в Стратегию экономического развития СНГ на период до 2020 г. (далее - Стратегия) входит положение о совершенствовании системы информационного обмена, учета и документооборота на основе использования международных стандартов и нормативов в сфере транспорта, а так же дальнейшая гармонизация законодательства государств-участников СНГ в целях обеспечения интеграции в европейскую и азиатскую транспортные системы и повышения уровня взаимодействия между различными видами транспорта при осуществлении международных перевозок.

Планом мероприятий по реализации третьего этапа (2016–2020 гг.) Стратегии предусматривается развитие системы электронного документооборота в области транспорта.

Дополнительный протокол e-CMR предоставляет правовую возможность сторонам договора международной автомобильной перевозки грузов оформлять накладную в электронном виде. В соответствии с Дополнительным протоколом e-CMR запросы, декларации, инструкции, просьбы, оговорки или другие документы, связанные с выполнением договора перевозки, так же могут оформляться при помощи электронных носителей информации. Электронная накладная содержит те же сведения, что и накладная, предусмотренная в КДПГ.

Преимуществами использования e-CMR для контролирующих органов является точность передаваемых сведений, их прозрачность и возможность отслеживания вносимых изменений, а также постоянный доступ к информации в электронном виде. Выгоды для бизнеса заключаются в упрощении документооборота при организации перевозочного процесса, снижении временных и стоимостных затрат на администрирование. Внедрение e-CMR содействует повышению транзитной привлекательности формирующихся евразийских транспортных коридоров.

В рамках инициированного IRU проекта Центра ООН по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН/UN/CEFACT) реализуется проект по разработке международного стандарта сообщения электронной дорожно-транспортной накладной e-CMR («Electronic Consignment Note UNSM (e-CMR»)). Проводимая в рамках проекта унификация форматов электронных сообщений e-CMR будет способствовать созданию условий для организации взаимодействия между заинтересованными сторонами перевозки (отправитель, получатель, перевозчик), облегчению обмена информации при использовании различных видов транспорта, а также организации взаимодействия с контролирующими (надзорными) органами заинтересованных стран. К настоящему времени завершён публичный обзор опубликованной на официальном веб-сайте СЕФАКТ ООН спецификации бизнес-требований проекта e-CMR;

8.2. О решениях Высших органов СНГ:

8.2.1. О проекте Протокола о внесении изменений в Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств -участников СНГ от 24 ноября 2006 года;

Проект Протокола о внесении изменений в Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ от 24 ноября 2006 г. (далее – проект Протокола) одобрен решением 75-го заседания Экономического совета СНГ от 15 сентября 2017 г.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 1 ноября 2017 г. № 2410-р одобрено подписание указанного Протокола на заседании Совета глав правительств Содружества Независимых Государств. На заседании Совета глав правительств Содруже-

ства Независимых Государств от 3 ноября 2017 г. указанный Протокол был подписан и принят государствами-участниками СНГ.

Протокол направлен на установление единой формы свидетельства подтверждающего профессиональную компетентность водителей, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов в международном сообщении и специалистов, ответственных за организацию международных автомобильных перевозок.

Указанные изменения соответствуют требованиям статьи 2.2 главы III Хартии качества международных автомобильных грузовых перевозок в системе Многосторонней Квоты ЕКМТ, принятой 28 мая 2015 года, согласно которой периодическую переподготовку водителей необходимо проходить каждые 5 лет.

8.2.2. О внесении изменений в Рекомендуемый Порядок проведения экзаменов на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств - участников СНГ;

В соответствии с Решением 75 заседания Экономического совета Содружества независимых государств от 15 сентября 2017 г. внесены изменения в Рекомендуемый Порядок проведения экзаменов на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ, устанавливающие единый срок действия свидетельства, подтверждающего профессиональную компетентность международного автомобильного перевозчика (далее – свидетельство) – 5 лет как для водителей, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов в международном сообщении, так и для специалистов, ответственных за организацию международных автомобильных перевозок. Ранее действовали сроки 3 года в отношении водителей и 5 лет в отношении специалистов



СОДРУЖЕСТВО НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СОВЕТ

РЕШЕНИЕ

от 15 сентября 2017 года

город Москва

**о проекте Протокола о внесении изменений в Соглашение
о гармонизации требований к дополнительному обучению и
профессиональной компетентности международных автомобильных
перевозчиков государств-участников СНГ от 24 ноября 2006 года**

Экономический совет Содружества Независимых Государств

решил:

одобрить и внести на рассмотрение Совета глав правительств СНГ проект Протокола о внесении изменений в Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ от 24 ноября 2006 года (прилагается*).

ПРОТОКОЛ
о внесении изменений в Соглашение о гармонизации требований
к дополнительному обучению и профессиональной компетентности
международных автомобильных перевозчиков
государств – участников СНГ от 24 ноября 2006 года

Правительства государств – участников Соглашения о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ от 24 ноября 2006 года (далее – Соглашение), далее именуемые Сторонами,

согласились о нижеследующем:

Статья 1

Форму 5 в приложении 2 к Соглашению изложить в следующей редакции:

«Форма 5

Сведения
о педагогических кадрах, обеспечивающих учебный процесс

№ п/п	Ф.И.О.	Читаемый курс ¹	Должность ²	Образование (указать специальность)	Ученая степень, звание	Стаж работы ³ , педагогический стаж	Как долго преподает указанный курс

Примечания:

1. Указываются темы (предметы, дисциплины) в соответствии с едиными программами, утвержденными компетентными органами Сторон в области дополнительного обучения международных автомобильных перевозчиков.
2. Указывается по основному месту работы и в учебной организации/образовательной организации.
3. Указывается по основной специальности, связанной с дополнительным обучением на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков».

Статья 2

Приложение 3 к Соглашению изложить в следующей редакции:

«Приложение 3

к Соглашению о гармонизации требований
к дополнительному обучению и
профессиональной компетентности
международных автомобильных
перевозчиков государств – участников СНГ
от 24 ноября 2006 года

Форма свидетельства

Название и отличительный символ соответствующего государства – участника СНГ (1)	Компетентный орган в области подготовки международных автомобильных перевозчиков (2)
---	---

СВИДЕТЕЛЬСТВО ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ КОМПЕТЕНТНОСТИ МЕЖДУНАРОДНОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА

№

выдано (3)
дата рождения....., сдал(а) квалификационный экзамен (год:.....; дата:.....)
на профессиональную компетентность и признан(а) квалифицированным(ой) для
профессиональной работы в качестве (4)

Данное свидетельство является достаточным доказательством профессиональной компетентности в соответствии с Соглашением о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ от 24 ноября 2006 года и предназначено для обеспечения лицам, профессионально работающим в этой области, права свободного участия в международных транспортных операциях

Выдано.....
(место выдачи свидетельства)
(дата выдачи свидетельства)

Председатель аттестационной комиссии _____
(подпись) (инициалы и фамилия)

Секретарь _____
(подпись) (инициалы и фамилия)

- (1) Название, отличительный символ, соответствующий названию государства – участника СНГ.
(2) Наименование компетентного органа государства – участника СНГ в области подготовки международных автомобильных перевозчиков, выдающего свидетельство.
(3) Фамилия, имя, отчество.
(4) Категория специалиста (должностного лица, ответственного за выполнение международных автомобильных перевозок/ водителя, осуществляющего перевозку пассажиров и грузов в международном сообщении).

* Бланки свидетельств должны являться бланками строгой отчетности с элементами (средствами) защиты (защищенная полиграфическая продукция), изготавливаться и реализовываться в соответствии с требованиями, предъявляемыми к уровню защищенности бланков строгой отчетности, и порядком их реализации и учета в соответствии с законодательством государств – участников СНГ».

Статья 3

Настоящий Протокол вступает в силу с даты получения депозитарием третьего уведомления о выполнении подписавшими его Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу.

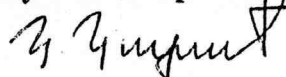
Для Сторон, выполнивших внутригосударственные процедуры позднее, настоящий Протокол вступает в силу с даты получения депозитарием соответствующих документов.

Совершено в городе Ташкенте 3 ноября 2017 года в одном подлинном экземпляре на русском языке. Подлинный экземпляр хранится в Исполнительном комитете Содружества Независимых Государств, который направит каждому государству, подписавшему настоящий Протокол, его заверенную копию.

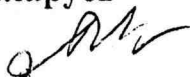
За Правительство
Азербайджанской Республики



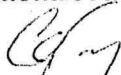
За Правительство
Республики Армения



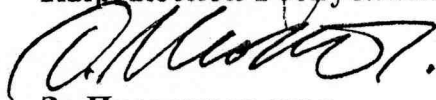
За Правительство
Республики Беларусь



За Правительство
Республики Казахстан

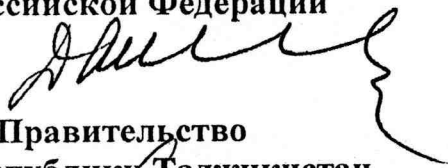


За Правительство
Кыргызской Республики



За Правительство
Республики Молдова

За Правительство
Российской Федерации



За Правительство
Республики Таджикистан



За Правительство
Туркменистана



За Правительство
Республики Узбекистан



За Правительство
Украины



СОДРУЖЕСТВО НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СОВЕТ

РЕШЕНИЕ

от 15 сентября 2017 года

город Москва

о внесении изменений в Рекомендуемый Порядок проведения экзаменов на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ

Экономический совет Содружества Независимых Государств

решил:

внести изменения в Рекомендуемый Порядок проведения экзаменов на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ, являющийся приложением

к Единым требованиям к дополнительному обучению на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ, утвержденным Решением Экономического совета Содружества Независимых Государств от 12 декабря 2008 года, изложив пункт 3.9 в следующей редакции:

«Обучение специалистов юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, водителей, осуществляющих международных автомобильные перевозки, на подтверждение профессиональной компетентности проводится с периодичностью один раз в пять лет. Свидетельство профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика выдается на срок не более пяти лет».

От Азербайджанской Республики

От Российской Федерации

Первый заместитель
Председателя Правительства
И. Шувалов

От Республики Армения

От Республики Таджикистан

Вице-премьер-министр, Министр
международной экономической
интеграции и реформ
В. Габриелян

Чрезвычайный и Полномочный Посол
Республики Таджикистан в Российской
Федерации, полномочный представитель
Республики Таджикистан в Комиссии
по экономическим вопросам
при Экономическом совете СНГ
И. Сатторов

От Республики Беларусь

Чрезвычайный и Полномочный Посол
Республики Беларусь в Российской Федерации,
специальный представитель Республики
Беларусь по вопросам интеграционного
сотрудничества в рамках Союзного государства,
Евразийского экономического союза,
Содружества Независимых Государств,
Организации Договора о коллективной
безопасности по совместительству,
Полномочный представитель Республики
Беларусь при Экономическом совете СНГ
И. Петришенко

От Туркменистана

От Республики Казахстан

Полномочный представитель Республики
Казахстан в Комиссии по экономическим
вопросам при Экономическом совете СНГ
О. Песков

От Республики Узбекистан

От Кыргызской Республики

Первый вице-премьер-министр
Т. Абдыгулов

От Украины

От Республики Молдова

**Проект протокольного решения
к вопросу 8 повестки дня**

По восьмому вопросу: О регулировании деятельности автомобильного и городского пассажирского транспорта:

По пунктам:

8. О регулировании деятельности автомобильного и городского пассажирского транспорта:

8.1. О подготовке предложений и рекомендаций о присоединении государств-участников СНГ к Дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 года, касающемуся электронной накладной (e-CMR):

1. Рекомендовать государствам-участникам СНГ присоединиться к Дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозке грузов (КДПГ), касающемуся электронной накладной (Женева, 27 мая 2008 г.).

8.2. О решениях Высших органов СНГ:

8.2.1. О проекте Протокола о внесении изменений в Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ от 24 ноября 2006 года;

8.2.2. О внесении изменений в Рекомендуемый Порядок проведения экзаменов на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств - участников СНГ;

1. Принять представленную информацию к сведению.

2. Членам Совета по автомобильному и городскому пассажирскому транспорту КТС СНГ продолжить работу по гармонизации требований законодательства государств-участников СНГ в области международных автомобильных перевозок.

к вопросу 9 повестки дня

О внесении изменений в Уставные документы КТС СНГ:

Положение о КТС СНГ;

Положение об Исполкоме КТС СНГ;

Положение об ассоциированном члене и наблюдателе КТС СНГ

На XXXVI заседании КТС СНГ, состоявшемся 7 декабря 2016 года в г. Москве, одобрены изменения, внесенные в Положение о Координационном транспортном совещании государств-участников СНГ, и утверждено Положение об Исполкоме КТС СНГ.

Решением заседания поручено Исполкому КТС СНГ внести проект Положения о Координационном транспортном совещании государств-участников СНГ в Исполком СНГ для рассмотрения Высшими органами СНГ в установленном порядке.

В свою очередь, в соответствии с действующим порядком, Исполком СНГ направил проект Положения государствам-членам КТС СНГ для рассмотрения и согласования.

Исполком КТС СНГ совместно с Исполкомом СНГ в течение 2017 года работал с замечаниями и предложениями государств-членов КТС СНГ и причастных министерств и ведомств. В первую очередь Минтранс России, МИДом России, Министерством Экономического развития России, Минфином России.

Обсуждение, рассмотрение и согласование проекта документа проходило на комиссии по экономическим вопросам Экономического совета СНГ (19 июля 2017 г., г. Москва), 75 заседании Экономического совета СНГ (15 сентября 2017 г., г. Москва);

Окончательное решение по внесению изменений в Положение о Координационном транспортном совещании государств СНГ было принято Советом глав правительств СНГ 3 ноября текущего года в г. Ташкенте, Республика Узбекистан.

Следует отметить, что практически все замечания государств-членов КТС СНГ учтены. В тоже время не удалось преодолеть позицию Минфина России, воспрепятствовавшего принятию положения о порядке уплаты взносов в КТС СНГ его участниками в приемлемой для всех членов КТС СНГ редакции. В результате согласовано компромиссное решение по данной позиции.

Текст Положения о Координационном транспортном совещании государств-участников СНГ с изменениями, рассмотренными Советом глав правительств СНГ, приложен к информации по вопросу.

В этой связи полагается целесообразным в дальнейшей деятельности руководствоваться изменениями, приложенными к Решению Совета глав правительств СНГ от 3 ноября 2017 года.

Соответствующие изменения внесены в Положение об Исполнительном комитете Координационного транспортного совещания в части утверждённых изменений в Положение о КТС СНГ.

Таким образом необходимо утвердить новую редакцию Положения об Исполкоме КТС СНГ.

Текст Положения приложен к материалам по данному вопросу повестки дня заседания.

Одновременно с работой над своими основополагающими документами Положением о КТС СНГ и Положением об Исполкоме КТС СНГ, Исполкомом КТС СНГ разработано Положение об ассоциированном члене и наблюдателе Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ.

Проект документа ранее был рассмотрен и согласован в установленном порядке и его также следует утвердить решением XXXVII заседания КТС СНГ (прилагается к материалам по вопросу).



СОДРУЖЕСТВО НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СОВЕТ

РЕШЕНИЕ

от 15 сентября 2017 года

город Москва

о внесении изменений в Положение о Координационном транспортном совещании государств – участников Содружества Независимых Государств

Экономический совет Содружества Независимых Государств

решил:

одобрить и внести на рассмотрение Совета глав правительств СНГ проект Решения о внесении изменений в Положение о Координационном транспортном совещании государств – участников Содружества Независимых Государств (прилагается*).

От Азербайджанской Республики

—

От Российской Федерации
Первый заместитель
Председателя Правительства
И. Шувалов

От Республики Армения
Вице-премьер-министр, Министр
международной экономической
интеграции и реформ
В. Габриелян

От Республики Таджикистан
Чрезвычайный и Полномочный Посол
Республики Таджикистан в Российской
Федерации, полномочный представитель
Республики Таджикистан в Комиссии
по экономическим вопросам
при Экономическом совете СНГ
И. Сагторов

От Республики Беларусь

Чрезвычайный и Полномочный Посол
Республики Беларусь в Российской Федерации,
специальный представитель Республики
Беларусь по вопросам интеграционного
сотрудничества в рамках Союзного государства,
Евразийского экономического союза,
Содружества Независимых Государств,
Организации Договора о коллективной
безопасности по совместительству,
Полномочный представитель Республики
Беларусь при Экономическом совете СНГ
И. Петришенко

От Туркменистана

От Республики Казахстан

Полномочный представитель Республики
Казахстан в Комиссии по экономическим
вопросам при Экономическом совете СНГ
О. Песков

От Республики Узбекистан

От Кыргызской Республики

Первый вице-премьер-министр
Т. Абдыгулов

От Украины

От Республики Молдова

Чрезвычайный и Полномочный Посол
Республики Молдова в Российской Федерации
А. Негуца



СОДРУЖЕСТВО НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ
СОВЕТ ГЛАВ ПРАВИТЕЛЬСТВ

РЕШЕНИЕ

от 3 ноября 2017 года

город Ташкент

**о внесении изменений в Положение о Координационном
транспортном совещании государств – участников
Содружества Независимых Государств**

Во исполнение пункта 2 Решения Совета глав правительств СНГ от 28 октября 2016 года об упразднении Координационного комитета транспортных коридоров СНГ Совет глав правительств Содружества Независимых Государств

решил:

1. Внести изменения в Положение о Координационном транспортном совещании государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденное Решением Совета глав правительств СНГ от 18 сентября 2003 года, согласно приложению.

2. Поручить Экономическому совету СНГ принимать решения о внесении изменений в Положение о Координационном транспортном совещании государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденное Решением Совета глав правительств СНГ от 18 сентября 2003 года.

3. Настоящее Решение вступает в силу с даты вступления в силу Протокола от 28 октября 2016 года о внесении изменений в Соглашение о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств – участников СНГ, от 20 ноября 2009 года, для государств, подписавших Протокол, а для государств, присоединяющихся к Протоколу после его вступления в силу, – с даты присоединения.

От Азербайджанской Республики

От Российской Федерации

От Республики Армения

От Республики Таджикистан

От Республики Беларусь

От Туркменистана

От Республики Казахстан

От Республики Узбекистан

От Кыргызской Республики

От Украины

От Республики Молдова

**к Решению Совета глав правительств СНГ
о внесении изменений в Положение
о Координационном транспортном совещании
государств-участников
Содружества Независимых Государств
от «03» ноября 2017 г., г. Ташкент**

1. В пункте 1 слова «органом межгосударственного регулирования деятельности» заменить словами «органом отраслевого сотрудничества СНГ в сфере».

2. В абзаце втором пункта 3 слова «Советом по авиации и использованию воздушного пространства, Межгосударственным авиационным комитетом, Межгосударственным советом по космосу, Межгосударственным советом «Радионавигация» заменить словами «и другими органами отраслевого сотрудничества СНГ».

3. Пункт 4 изложить в следующей редакции:

«Основными задачами КТС СНГ являются:

содействие формированию общего транспортного пространства государств – участников СНГ, эффективному и безопасному функционированию автомобильного, городского пассажирского, морского и внутреннего водного транспорта во взаимодействии с другими видами транспорта на основе концепций и программ, направленных на совершенствование их организационной структуры;

установление согласованной тарифной политики, обеспечение условий транзита грузов, реализация программ и осуществление мероприятий, направленных на обеспечение охраны окружающей среды, безопасности перевозок пассажиров и сохранности грузов;

координация и информационное обеспечение деятельности компетентных органов государств-участников Соглашения о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств-участников СНГ от 20 ноября 2009 года и органов отраслевого сотрудничества СНГ по согласованному развитию и совместному использованию международных транспортных коридоров (МТК);

содействие разработке и реализации согласованной системы правовых, экономических, организационных и иных мер, направленных на обеспечение состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств государств – участников КТС СНГ от актов незаконного вмешательства;

содействие формированию общего образовательного пространства учебных заведений транспорта государств-участников СНГ».

4. Пункт 5:

абзац первый изложить в следующей редакции:

«В целях реализации поставленных задач и создания условий для формирования общего транспортного пространства и эффективного функционирования автомобильного, городского пассажирского, морского и внутреннего водного транспорта во взаимодействии с другими видами транспорта, развития инфраструктуры МТК, формирования общего образовательного пространства учебных заведений транспорта КТС СНГ»;

абзац четвертый изложить в следующей редакции:

«содействует разработке и внедрению предложений и проектов по организации маршрутов МТК, проходящих по территориям государств-участников СНГ, развитию и совершенствованию их инфраструктуры, нормативно-правовой основы использования МТК, созданию совместных предприятий, объединений, транснациональных корпораций на видах транспорта, совершенствованию транспортно-технологических схем доставки грузов, в том числе с использованием альтернативных видов транспорта и систем фирменного обслуживания транспортных средств»;

после абзаца четвертого дополнить абзацем следующего содержания:

«участвует в разработке и согласовании плана совместных практических действий по обеспечению гармонизации подсистем обеспечения МТК, способствует реализации комплексных международных транспортных проектов, направленных на системное согласованное развитие и использование МТК, а также в разработке финансово-экономических механизмов их реализации»;

абзац последний изложить в следующей редакции:

«содействует разработке и внедрению современных информационных и телекоммуникационных технологий в транспортном комплексе государств-участников СНГ, гармонизации образовательной и научной системы

в транспортной сфере, проведению согласованной научно-технической политики, в том числе в области экологии и безопасности движения, осуществлению сотрудничества в сфере обучения и переподготовки специалистов в области транспорта, исходя из согласованных профессиональных требований к уровню подготовки».

5. Пункт 6:

в абзаце третьем исключить слова «Совета глав государств»;

абзац четвертый после слов «советов, комиссий» дополнить словами «рабочих групп».

6. Пункт 7:

в абзаце втором слова «три года» заменить словами «пять лет»;

после абзаца десятого дополнить абзацами следующего содержания:

«По решению КТС СНГ в его работе в качестве ассоциированных членов и наблюдателей могут участвовать представители национальных и международных организаций и объединений.

Права и обязанности ассоциированного члена и наблюдателя определяются Положением об ассоциированном члене и наблюдателе Координационного транспортного совещания государств-участников Содружества Независимых Государств, которое утверждается КТС СНГ».

абзацы одиннадцатый и двенадцатый соответственно считать абзацами тринадцатым и четырнадцатым;

после абзаца четырнадцатого дополнить абзацем следующего содержания:

«Расходы, связанные с участием в заседаниях КТС СНГ представителей национальных и международных организаций и объединений, несет направляющая организация или объединение».

7. Пункт 9:

абзацы второй – четвертый изложить в следующей редакции:

«Совет по автомобильному и городскому пассажирскому транспорту;

Совет по морскому и внутреннему водному транспорту;
Совет по безопасности на транспорте;
Совет по информатизации на транспорте;
Совет по образованию и науке;
Совет по международным транспортным коридорам СНГ»;
абзацы пятый, шестой, седьмой и восьмой считать соответственно абзацами восьмым, девятым, десятым и одиннадцатым;
абзац восьмой после слов «в состав отраслевых советов входят» дополнить словами «и возглавляют их»;
абзац девятый после слов «об этих советах» дополнить словами «и утверждаются решением КТС СНГ».

8. Пункт 10:

в абзаце первом слова «три года» заменить словами «пять лет»;
абзац третий изложить в следующей редакции:
«Финансирование расходов на деятельность Исполнительного комитета КТС СНГ и содержание его аппарата осуществляется за счет внебюджетных источников, в том числе добровольных пожертвований граждан и организаций, иных источников, разрешенных законодательством государств-участников СНГ, и взносов ассоциированных членов КТС СНГ. Размер финансирования и распределение ассигнований между государствами-участниками КТС СНГ на содержание и деятельность аппарата Исполнительного комитета КТС СНГ утверждаются на ежегодном заседании КТС СНГ».

**С изменениями, согласно Приложению
к Решению Совета глав правительств
СНГ о внесении изменений
в Положение о Координационном транспортном
совещании государств – участников
Содружества Независимых Государств
от «03» ноября 2017 г.
г. Ташкент**

**ПОЛОЖЕНИЕ
о Координационном транспортном совещании
государств – участников Содружества Независимых Государств**

I. Общие положения

1. Координационное транспортное совещание государств-участников Содружества Независимых Государств (КТС СНГ) образовано в соответствии с Соглашением о принципах и условиях взаимоотношений в области транспорта от 30 декабря 1991 года и является органом отраслевого сотрудничества СНГ в сфере автомобильного, городского пассажирского, морского и внутреннего водного транспорта, а также общетранспортных вопросов на территориях государств-участников СНГ во взаимодействии с другими отраслевыми советами в области транспорта.

2. КТС СНГ состоит из министров транспорта и руководителей других органов государственного управления транспортом государств-участников Содружества Независимых Государств.

3. В своей деятельности КТС СНГ руководствуется общепризнанными принципами и нормами международного права, Уставом Содружества Независимых Государств, международными договорами, заключенными в рамках Содружества Независимых Государств, решениями Совета глав государств и Совета глав правительств СНГ, Экономического совета СНГ, иных органов Содружества и настоящим Положением.

КТС СНГ в своей работе взаимодействует с Исполнительным комитетом СНГ, Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества, Межправительственным советом дорожников и другими органами отраслевого сотрудничества СНГ.

II. Основные задачи и цели КТС СНГ

4. Основными задачами КТС СНГ являются:

содействие формированию общего транспортного пространства государств – участников СНГ, эффективному и безопасному функционированию автомобильного, городского пассажирского, морского и внутреннего водного транспорта во взаимодействии с другими видами транспорта на основе концепций и программ, направленных на совершенствование их организационной структуры;

установление согласованной тарифной политики, обеспечение условий транзита грузов, реализация программ и осуществление мероприятий, направленных на обеспечение охраны окружающей среды, безопасности перевозок пассажиров и сохранности грузов;

координация и информационное обеспечение деятельности компетентных органов государств – участников Соглашения о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств-участников СНГ от 20 ноября 2009 года и органов отраслевого сотрудничества СНГ по согласованному развитию и совместному использованию международных транспортных коридоров (МТК);

содействие разработке и реализации согласованной системы правовых, экономических, организационных и иных мер, направленных на обеспечение состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств государств-участников КТС СНГ от актов незаконного вмешательства;

5. В целях реализации поставленных задач и создания условий для формирования общего транспортного пространства и эффективного функционирования автомобильного, городского пассажирского, морского и внутреннего водного транспорта во взаимодействии с другими видами транспорта, развития инфраструктуры МТК, формирования общего образовательного пространства учебных заведений транспорта КТС СНГ:

участвует в разработке предложений по гармонизации законов и иных нормативных актов, стандартов и норм, определяющих порядок функционирования транспорта, независимо от форм собственности;

участвует в разработке финансово-экономических механизмов для реализации совместных программ на транспорте; проведении согласованной политики в области определения транспортных тарифов в международном сообщении (кроме железнодорожного транспорта) между государствами-участниками СНГ; создании общей системы учебной, научной, технической и технологической информационной базы в области транспорта, правовых, экономических и организационных условий для добросовестной конкуренции и взаимного инвестирования капиталов; разработке и заключении соглашений об оказании на взаимной основе помощи транспортным средствам государств-участников СНГ, членам экипажей этих средств и пассажирам, пострадавшим от аварий или несчастных случаев, в решении проблем страхования пассажиров, перевозимых по территориям государств-участников СНГ;

содействует разработке и внедрению предложений и проектов по организации маршрутов МТК, проходящих по территориям государств-участников СНГ, развитию и совершенствованию их инфраструктуры, нормативно-правовой основы использования МТК, созданию совместных предприятий, объединений, транснациональных корпораций на видах транспорта, совершенствованию транспортно-технологических схем доставки грузов, в том числе с использованием альтернативных видов транспорта и систем фирменного обслуживания транспортных средств;

участвует в разработке и согласовании плана совместных практических действий по обеспечению гармонизации подсистем обеспечения МТК, способствует реализации комплексных международных транспортных проектов, направленных на системное согласованное развитие и использование МТК, а также в разработке финансово-экономических механизмов их реализации;

содействует разработке и внедрению современных информационных и телекоммуникационных технологий в транспортном комплексе государств-участников СНГ, гармонизации образовательной и научной системы в транспортной сфере, проведению согласованной научно-технической политики, в том числе в области экологии и безопасности движения, осуществлению сотрудничества в сфере обучения и переподготовки специалистов в области транспорта, исходя из согласованных профессиональных требований к уровню подготовки.

6. В компетенцию КТС СНГ входят следующие вопросы:

подготовка согласованных предложений по приоритетным направлениям развития транспорта, научным исследованиям, другим разработкам в этих областях, включая вопросы финансирования и дальнейшего развития транспорта;

рассмотрение и решение по поручению Совета глав правительств СНГ, Экономического совета СНГ, Комиссии по экономическим вопросам при Экономическом совете СНГ вопросов в области транспорта, общих для государств-участников СНГ;

создание при КТС СНГ отраслевых советов, комиссий и рабочих групп по направлениям деятельности;

принятие в КТС СНГ в качестве ассоциированных членов и наблюдателей международных (межгосударственных, межправительственных, региональных, общественных и научно-технических) организаций;

предоставление полномочий Исполнительному комитету КТС СНГ на самостоятельное решение текущих вопросов, не относящихся к компетенции заседаний КТС СНГ, а также принятие решений об участии в работе Исполкома КТС СНГ руководителей органов управления транспортом государств, не входящих в Содружество.

III. Порядок работы КТС СНГ

7. КТС СНГ возглавляют Председатель и его три заместителя.

Для осуществления постоянного и эффективного взаимодействия, а также координации работы КТС СНГ с органами Содружества, международными организациями и с целью оптимизации финансовых затрат, связанных с текущей деятельностью, Председателем КТС СНГ на постоянной основе избирается Министр транспорта Российской Федерации. Три заместителя Председателя КТС СНГ избираются на заседании КТС СНГ сроком на пять лет из членов КТС СНГ.

Заседание КТС СНГ проводится не реже одного раза в год и является правомочным, если на нем присутствует не менее двух третей его членов.

Заседание КТС СНГ созывается Председателем КТС СНГ.

Сопредседательствует на заседании КТС СНГ Министр транспорта того государства, в котором проводится заседание.

Предварительная повестка дня, срок и место проведения очередного заседания КТС СНГ определяются на предыдущем заседании КТС СНГ. Окончательная повестка дня утверждается на заседании КТС СНГ.

При необходимости Председателем КТС СНГ могут созываться внеочередные заседания по предложению не менее трех его членов или по собственной инициативе при наличии согласия не менее двух третей членов КТС СНГ. Внеочередное заседание КТС

СНГ проводится, как правило, по месту нахождения Исполнительного комитета Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ.

В случае необходимости принятия безотлагательного решения в промежутках между плановыми заседаниями КТС СНГ допускается по решению Председателя КТС СНГ голосование с использованием подлинника подписи каждого из его членов, должностными лицами, уполномоченными на это соответствующим образом.

Каждый член КТС СНГ имеет один голос. Решения КТС СНГ носят рекомендательный характер и не распространяются на тех его членов, которые выразили несогласие с ними и заявили об этом. Однако последние в случае их заинтересованности могут впоследствии присоединиться к таким решениям. Решения по финансовым вопросам принимаются консенсусом, решения по другим вопросам принимаются простым большинством. Вопросы, касающиеся только некоторых (заинтересованных) его членов, решаются при их согласии.

В случае невозможности члена КТС СНГ по каким-либо причинам лично участвовать в работе заседания он может передать право голоса своему заместителю или другому уполномоченному им лицу с письменным извещением об этом Исполнительного комитета КТС СНГ до начала заседания КТС СНГ.

По решению КТС СНГ в его работе в качестве ассоциированных членов и наблюдателей могут участвовать представители национальных и международных организаций и объединений.

Права и обязанности ассоциированного члена и наблюдателя определяются Положением об ассоциированном члене и наблюдателе Координационного транспортного совещания государств-участников Содружества Независимых Государств, которое утверждается КТС СНГ.

В заседаниях КТС СНГ принимает участие с правом совещательного голоса председатель Исполнительного комитета КТС СНГ.

Расходы, связанные с проведением заседания КТС СНГ, несет орган государственного управления транспортом государства, на территории которого проводится мероприятие. Расходы по командированию членов КТС СНГ или уполномоченных ими лиц, связанные с участием в заседании КТС СНГ, несет направляющий орган управления транспортом соответствующего государства.

Расходы, связанные с участием в заседаниях КТС СНГ представителей национальных и международных организаций и объединений, несет направляющая организация или объединение.

Решения заседания КТС СНГ оформляются протоколом. Рабочим языком является русский язык.

8. Подведение промежуточных итогов выполнения решений заседания КТС СНГ и уточнение проекта повестки дня очередного заседания КТС СНГ осуществляется на совещании заместителей министров транспорта и заместителей руководителей органов государственного управления транспортом государств-участников СНГ. Совещание проводится между заседаниями КТС СНГ и может осуществляться в селекторном режиме.

Совещания заместителей министров транспорта проводятся под председательством председателя Исполнительного комитета КТС СНГ или его заместителя.

Совещание заместителей министров транспорта руководствуется в своей деятельности настоящим Положением о КТС СНГ и решениями КТС СНГ.

Финансирование расходов на проведение совещаний заместителей министров транспорта осуществляется аналогично проведению заседаний КТС СНГ, в соответствии с настоящим Положением.

IV. Отраслевые советы, рабочие органы КТС СНГ

9. В составе КТС СНГ функционируют советы:

Совет по автомобильному и городскому пассажирскому транспорту;

Совет по морскому и внутреннему водному транспорту;

Совет по безопасности на транспорте;

Совет по информатизации на транспорте;

Совет по образованию и науке;

Совет по международным транспортным коридорам СНГ.

В состав отраслевых советов входят и возглавляют их руководители структурных подразделений соответствующих видов транспорта министерств и ведомств и руководители ассоциаций.

Руководители отраслевых советов избираются на их заседаниях в соответствии с положениями об этих советах и утверждаются решением КТС СНГ.

Заседания советов проводятся не реже одного раза в год. В заседаниях участвует председатель Исполнительного комитета КТС СНГ или его заместитель.

Положения о советах и их органах управления утверждаются решением КТС СНГ.

10. Рабочим органом КТС СНГ является Исполнительный комитет КТС СНГ. Исполком КТС СНГ возглавляют на постоянной основе председатель и его заместитель, которые избираются на заседании КТС СНГ сроком на пять лет.

Местом нахождения Исполкома КТС СНГ является г. Москва.

Финансирование расходов на деятельность Исполнительного комитета КТС СНГ и содержание его аппарата осуществляется за счет внебюджетных источников, в том числе добровольных пожертвований граждан и организаций, иных источников, разрешенных законодательством государств-участников СНГ, и взносов ассоциированных членов КТС СНГ. Размер финансирования и распределение ассигнований между государствами-участниками КТС СНГ на содержание и деятельность аппарата Исполнительного комитета КТС СНГ утверждаются на ежегодном заседании КТС СНГ.

Положение об Исполнительном комитете КТС СНГ утверждается решением КТС СНГ.

УТВЕРЖДЕНО
решением XXXVII заседания
Координационного транспортного
совещания государств-участников
Содружества Независимых Государств
(КТС СНГ)

г. Москва, 7 декабря 2017 г.

ПОЛОЖЕНИЕ
об Исполнительном комитете Координационного
транспортного совещания государств-участников
Содружества Независимых Государств

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Исполнительный комитет Координационного транспортного совещания государств-участников Содружества Независимых Государств (далее Исполком КТС СНГ) является постоянно действующим рабочим органом КТС СНГ.

Исполком КТС СНГ образуется и упраздняется решением КТС СНГ. В своей деятельности Исполком КТС СНГ руководствуется общепризнанными принципами и нормами международного права, Уставом Содружества Независимых Государств, другими договорами, заключенными в рамках СНГ, решениями Совета глав правительств, Экономического совета СНГ, иных органов, образуемых государствами-участниками СНГ, Положением о КТС СНГ и его решениями, а также настоящим Положением.

Исполком КТС СНГ осуществляет свою деятельность во взаимодействии со структурными подразделениями Исполнительного комитета СНГ, рабочими органами Советов по железнодорожному и авиационному транспорту, Межправительственного Совета дорожников государств-участников СНГ и другими органами отраслевого сотрудничества государств – участников СНГ.

2. Место нахождения Исполкома: г. Москва

3. Исполком КТС СНГ является юридическим лицом.

4. Исполком КТС СНГ имеет печать со следующим текстом: «Исполнительный комитет. Координационное транспортное совещание государств-участников Содружества Независимых Государств», иные печати, штампы и бланки установленного образца.

5. Исполком КТС СНГ возглавляют Председатель и его заместитель, которые избираются на заседании КТС СНГ сроком на пять лет и назначаются на должность распоряжением Председателя КТС СНГ на контрактной основе.

Председатель Исполкома КТС СНГ имеет статус Министра, заместитель Председателя Исполкома КТС СНГ – статус заместителя Министра. Председатель Исполкома КТС СНГ по должности является заместителем Председателя КТС СНГ.

ЗАДАЧИ И ФУНКЦИИ ИСПОЛКОМА КТС СНГ

6. Основными задачами Исполкома КТС СНГ являются:

контроль за выполнением принятых КТС СНГ решений, а также достигнутых государствами-участниками СНГ договоренностей по вопросам сотрудничества в области транспорта;

обеспечение деятельности КТС СНГ, подготовка и проведение его заседаний;

организация разработки совместно с действующими при КТС СНГ отраслевыми Советами, органами отраслевого сотрудничества, Международной академией транспорта и другими заинтересованными сторонами, в том числе ассоциированными членами КТС СНГ, проектов соглашений, конвенций и других многосторонних нормативно-правовых документов в области транспорта между странами СНГ;

осуществление сотрудничества с рабочими органами международных транспортных организаций.

7. Исполком КТС СНГ в соответствии с возложенными на него задачами:

участвует совместно с компетентными международными организациями и объединениями, структурными подразделениями Исполкома СНГ, другими заинтересованными сторонами, в том числе ассоциированными членами КТС СНГ, в разработке проектов нормативных документов, регламентирующих организацию перевозочного процесса в международном сообщении и транзитом по территории государств – участников СНГ и других стран, совместное использование и развитие сети международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств-участников СНГ, в разработке и реализации согласованной системы правовых, экономических, организационных и иных мер, направленных на обеспечение состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств государств-участников КТС СНГ от актов незаконного вмешательства, углубление интеграционных процессов, направленных на обеспечение устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса;

способствует разработке и внедрению современных информационных и телекоммуникационных технологий в транспортном комплексе государств-участников СНГ, гармонизации образовательной и научной системы в транспортной сфере в целях формирования общего образовательного и научно-технического пространства;

организует работу по подготовке проектов документов по вопросам взаимодействия государств-участников СНГ в области транспорта на многосторонней основе в различных сферах сотрудничества, прежде всего по выработке общей транспортной политики, определению принципов построения тарифов на перевозки пассажиров и грузов, подготовке предложений по гармонизации транспортного законодательства, разработке комплекса мер по оказанию помощи транспортным средствам, членам экипажей и пассажирам, пострадавшим в результате аварий, экологическим вопросам в транспортной сфере, а также по другим направлениям деятельности КТС СНГ;

участвует в экспертизе проектов документов в области транспорта, разрабатываемых в рамках СНГ;

организует подготовку предложений по приоритетным направлениям развития транспортных систем государств-участников СНГ, по разработке и внедрению перспективных технологий, на транспорте, предложений и проектов по модернизации действующей

щих и созданию новых объектов транспортной инфраструктуры государств-участников СНГ, научных, исследовательских и других работ в области транспорта;

координирует подготовку проектов документов по углублению интеграционных процессов на транспорте в рамках СНГ, по сохранению и развитию сложившихся в этой отрасли общих систем и комплексов;

подготавливает, публикует и распространяет материалы, разработанные в формате КТС СНГ, для использования в практической деятельности в государствах-участниках СНГ;

в соответствии с решениями КТС СНГ осуществляет меры по развитию и поддержанию связей с государствами, не являющимися участниками СНГ, а также с международными транспортными организациями;

организует между заседаниями КТС СНГ совещания заместителей руководителей государственных органов управления транспортом для рассмотрения хода выполнения протокольных решений КТС СНГ и подготовки материалов к очередным заседаниям КТС СНГ.

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ИСПОЛКОМА

8. Исполком КТС СНГ для обеспечения деятельности КТС СНГ:

подготавливает проекты планов его работы, повестки дня заседаний, другие необходимые материалы;

обеспечивает своевременную подготовку и рассылку материалов к заседаниям КТС СНГ;

ведет протоколы заседаний КТС СНГ;

осуществляет контроль выполнения решений и рекомендаций КТС СНГ, а также хода реализации многосторонних соглашений и договоров, заключенных в рамках КТС СНГ;

координирует работу отраслевых советов, рабочих групп и других объединений, образованных при КТС СНГ;

представляет на утверждение КТС СНГ проекты штатного расписания, сметы расходов и распределения ассигнований на содержание Исполкома КТС СНГ между государствами – участниками СНГ;

осуществляет финансово-хозяйственные функции, связанные со своей деятельностью и КТС СНГ в целом;

составляет проект бюджета Исполкома КТС СНГ на каждый календарный год и отчет об исполнении бюджета и представляет их на рассмотрение КТС СНГ;

разрабатывает положения о структурных подразделениях Исполкома КТС СНГ и должностные обязанности сотрудников Исполкома КТС СНГ.

Исполком КТС СНГ имеет право запрашивать и получать от органов управления транспортом государств-участников КТС СНГ документы, аналитические разработки, справочные и иные материалы, необходимые для выполнения возложенных на Исполком КТС СНГ функций, а также передавать указанным органам соответствующие документы и информацию, относящиеся к деятельности КТС СНГ

АППАРАТ ИСПОЛКОМА

9. Исполком КТС СНГ осуществляет свою деятельность с соблюдением трудового законодательства Российской Федерации.

10. В состав Исполкома КТС СНГ наряду со штатными работниками, утверждаемыми в установленном порядке, могут входить на общественных началах представители от каждого министерства (ведомства) государства-участника КТС СНГ, других организаций транспортного комплекса.

11. Финансирование расходов на деятельность Исполнительного комитета КТС СНГ и содержание его аппарата осуществляется за счет внебюджетных источников, в том числе добровольных пожертвований граждан и организаций, иных источников, разрешенных законодательством государств-участников СНГ, и взносов ассоциированных членов КТС СНГ. Размер финансирования и распределение ассигнований между государствами – участниками КТС СНГ на содержание и деятельность аппарата Исполнительного комитета КТС СНГ утверждаются на ежегодном заседании КТС СНГ.

Смета расходов на содержание Исполкома КТС СНГ утверждается на ежегодном заседании КТС СНГ.

Размеры взносов ассоциированных членов КТС СНГ определяются соответствующими договорами или соглашениями и могут изменяться в ту или иную сторону, в зависимости от размера отчислений, установленных для государств-участников СНГ, что также определяется договором.

12. Работники Исполкома КТС СНГ принимаются на работу на контрактной основе. Условия и оплата труда устанавливаются контрактом в пределах утвержденных штатного расписания и сметы расходов Исполкома КТС СНГ.

Материальная помощь к отпуску устанавливается в размере от 50% до 100% месячной оплаты труда (при наличии средств).

Председателю Исполкома КТС СНГ и его заместителю при поездках в служебные командировки в страны СНГ и другие зарубежные страны выплачиваются надбавки к командировочным и представительские в размерах, установленных законодательством Российской Федерации.

Индексация заработной платы работникам Исполкома производится ежегодно на величину уровня инфляции, опубликованной Государственным комитетом по статистике Российской Федерации.

При индексации заработной платы в Министерстве транспорта Российской Федерации вносятся соответствующие изменения в штатное расписание Исполкома КТС СНГ в части окладов и надбавок сотрудникам.

Премии и другие виды денежного вознаграждения выплачиваются в соответствии с Положением о премировании. Положение о премировании утверждается Председателем Исполкома КТС СНГ.

Исполком КТС СНГ имеет право приобретать или арендовать легковой автомобильный транспорт для служебного пользования.

13. Рабочим языком Исполкома КТС СНГ является русский язык. Все документы, связанные с деятельностью Исполкома КТС СНГ, составляются на рабочем языке.

14. Председатель Исполкома КТС СНГ:

организует работу Исполкома КТС СНГ и несет персональную ответственность перед КТС СНГ за его деятельность;

утверждает внутренние положения Исполкома КТС СНГ, касающиеся организации работы Исполкома КТС СНГ, положения о структурных подразделениях и финансовой дисциплине;

назначает и освобождает от должности работников Исполкома КТС СНГ, за исключением заместителя Председателя Исполкома КТС СНГ, назначаемого и освобождаемого распоряжением Председателя КТС СНГ;

назначает внештатных советников и представителей Председателя Исполкома КТС СНГ (на общественных началах);

утверждает, должностные обязанности сотрудников КТС СНГ, а также наделяет их соответствующими полномочиями;

в пределах своей компетенции издает приказы и указания;

осуществляет поощрение работников Исполкома КТС СНГ, налагает на виновных дисциплинарные взыскания;

представляет Исполком КТС СНГ по вопросам его деятельности во всех органах и учреждениях, как на территориях государств-участников СНГ, так и за его пределами. Ведет от имени Исполкома КТС СНГ переговоры и переписку;

открывает в учреждениях банков расчетный, валютный и другие счета, в установленном порядке распоряжается финансовыми ресурсами и денежными средствами, заключает договора и выдает доверенности, в пределах сметы расходов на содержание Исполкома КТС перераспределяет денежные средства по статьям расходов, за исключением статьи «Оплата труда служащих»;

ежегодно представляет КТС СНГ отчет о деятельности Исполкома КТС СНГ.

решением XXXVII заседания
Координационного транспортного
совещания государств-участников СНГ

г. Москва, 7 декабря 2017 г.

ПОЛОЖЕНИЕ
об ассоциированном члене и наблюдателе
Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ

Статья 1

Статус ассоциированного члена или наблюдателя Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ

может предоставляться международным и региональным организациям транспортной сферы, ассоциациям, предприятиям организациям, в том числе общественным, научно-исследовательским и учебным заведениям, другим представителям транспортной и иных отраслей, в том числе из государств, не являющихся участниками Содружества Независимых Государств.

Статья 2

Заявление о приеме в КТС СНГ в качестве ассоциированного члена или наблюдателя составляется на имя Председателя КТС СНГ за подписью руководителя организации и передается в Исполком КТС СНГ.

Решение о принятии в качестве ассоциированного члена или наблюдателя принимается Председателем КТС СНГ по представлению Исполкома КТС СНГ.

На очередном заседании КТС СНГ, либо на сессии Советов КТС СНГ, ассоциированному члену вручается свидетельство ассоциированного члена КТС СНГ, наблюдателю – свидетельство наблюдателя КТС СНГ.

Права и обязанности ассоциированного члена или наблюдателя, а также сфера взаимодействия определяются настоящим Положением и договором, заключаемым Исполкомом КТС СНГ с ассоциированным членом или наблюдателем.

Статья 3

Ассоциированный член и наблюдатель в своей деятельности в формате КТС СНГ руководствуются Положением о Координационном транспортном совещании государств-участников СНГ, Положением об Исполнительном комитете КТС СНГ, настоящим Положением, а также принимаемыми КТС СНГ нормативными документами и другими обязательными для членов КТС СНГ, ассоциированных членов и наблюдателей решениями.

Статья 4

Ассоциированный член имеет право:

участвовать в заседаниях КТС СНГ и в создаваемых в соответствии с его решениями советов, комиссий и рабочих групп с правом совещательного голоса, принимать участие в совещаниях экспертов;

участвовать в разработке документов КТС СНГ;

вносить предложения о включении вопросов в повестку дня и участвовать в обсуждении любых вопросов, рассматриваемых КТС СНГ;

участвовать в подготовке и разработке материалов;

вносить предложения для включения в протоколы заседаний, отражать свою позицию и предоставлять экспертное заключение по рассматриваемым вопросам;

получать от Исполкома КТС СНГ и пользоваться всеми информационными материалами КТС СНГ и Исполкома КТС СНГ;

распространять свои документы и материалы;

участвовать в совместных научно-исследовательских работах, семинарах, сессиях и конференциях, проводимых КТС СНГ;

участвовать в совместной работе с другими ассоциированными членами КТС СНГ и наблюдателями.

Статья 5

Наблюдатель имеет право:

присутствовать на заседаниях КТС СНГ и в создаваемых в соответствии с его решениями советов, комиссий и рабочих групп;

выступать на заседаниях КТС СНГ и советов, комиссий, рабочих групп с согласия председательствующего;

получать по запросу открытые документы и решения, принимаемые в рамках КТС СНГ;

участвовать по решению Исполкома КТС СНГ в совместных научно-исследовательских работах, семинарах, сессиях и конференциях, проводимых КТС СНГ;

Статус наблюдателя не дает права голоса при принятии решений на заседаниях КТС СНГ и действующих в рамках КТС СНГ советов, комиссий и рабочих групп.

Статья 6

Участие ассоциированного члена и наблюдателя в мероприятии, требующем кворума не засчитывается при определении кворума.

Решения КТС СНГ обязательны для ассоциированного члена и наблюдателя, за исключением тех случаев, когда они выразил свое несогласие с ними и официально заявили об этом.

Впоследствии ассоциированный член или наблюдатель в случае необходимости может изменить свое мнение и присоединиться к принятым решениям. На решения, принятые до вступления в силу договора между Исполкомом КТС СНГ и ассоциированным членом или наблюдателем право выразить несогласие не распространяется.

Статья 7

Ассоциированный член ежегодно уплачивает взнос на финансирование расходов, связанных с деятельностью Исполкома КТС СНГ.

*Размеры взносов ассоциированных членов КТС СНГ определяются соответствующими договорами или соглашениями с Исполкомом КТС СНГ и могут изменяться в ту или иную сторону, в зависимости от размера отчислений, установленных для государств-участников СНГ.

Статья 8

Ассоциированный член и наблюдатель по запросу Исполкома КТС СНГ предоставляют материалы, относящиеся к уставным функциям КТС СНГ, а также сведения, находящиеся в свободном доступе, необходимые для решения конкретных задач, входящих в сферу деятельности КТС СНГ.

* Формулировка соответствует Положению об Исполкоме КТС СНГ

**Проект протокольного решения
к вопросу 9 повестки дня**

**По девятому вопросу: О внесении изменений в Уставные документы КТС СНГ:
Положение о КТС СНГ;
Положение об Исполкоме КТС СНГ;
Положение об ассоциированном члене и наблюдателе КТС СНГ.**

1. Принять к сведению информацию о Решении Совета глав правительств СНГ от 3 ноября 2017 года о внесении изменений в Положение о Координационном транспортном совещании государств-участников СНГ

2. Признать целесообразным в дальнейшей деятельности КТС СНГ руководствоваться изменениями, согласно Приложению к Решению Совета глав правительств СНГ от 3 ноября 2017 г., г. Ташкент.

3. Утвердить Положение об Исполкоме Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ.

4. Утвердить Положение об ассоциированном члене и наблюдателе Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ.

к вопросу 10 повестки дня

Утверждение Положения о Совете по международным транспортным коридорам СНГ при КТС СНГ, кандидатуры Председателя Совета и состава Совета.

26 мая 2017 г. в Сочи (Российская Федерация) в рамках Сессии отраслевых советов КТС СНГ проведено Первое заседание Совета по международным транспортным коридорам при КТС СНГ. Избраны Председатель Совета, заместители Председателя Совета и ответственный секретарь. Рассмотрены проект Положения о Совете и проект Соглашения об условиях развития транзитных перевозок на направлениях международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств-участников СНГ.

Секретариатом Совета сформирован состав Совета, доработано положение о Совете, разработан План работы Совета на 2018-2020 годы.

Проведено рабочее совещание членов Совета, и проведено 2-е заседание Совета (путем заочного голосования).

Одобрен и вынесен на утверждение КТС СНГ состав Совета.

Поручено в сроки до 31 декабря 2017 года доработать проект Положения о Совете и План работы Совета, утвердить на заседании Совета во время Восьмой сессии Советов КТС СНГ в мае 2018 года.

На 2018 год запланировано активизировать работу Совета, доработать и расширить План работы Совета, проработать инициативы по новым механизмам и инструментам развития международных транспортных коридоров, такие как формат «цифровой логистики», создание «сквозного транспортного продукта» и развитие сетевого взаимодействия и кооперации в организации логистического бизнеса на маршрутах коридоров СНГ.

УТВЕРЖДЕН:
Решением XXXVII заседания КТС СНГ
7 декабря 2017 г.

**Состав СОВЕТА ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ
КОРИДОРАМ СНГ**
при Координационном транспортном совещании
государств-участников СНГ (СМТК СНГ)

№	Страна	Фамилия, имя отчество	Должность
1	Российская Федерация	Лушников Алан Валерьевич	Председатель Совета по транспортным коридорам СНГ, Заместитель Министра транспорта Российской Федерации
2	Республика Беларусь	Маханьков Николай Викторович	Заместитель Председателя Совета, заместитель начальника Главного управления автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь
3	Республика Казахстан	Рамазанов Дастан Жамбулович	Заместитель Председателя Совета, Руководитель Управления развития транзита Департамента развития транзита и транспортной логистики Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан
4	Российская Федерация	Кириллова Алевтина Григорьевна	Ответственный секретарь Совета, Эксперт Исполкома КТС СНГ
5	Республика Армения	Карапетян Арман Андраникович	Заместитель начальника Управления транспорта Министерство транспорта, связи и информационных технологий
6	Республика Казахстан	Сабитов Даурен Куанбекович	Директор Департамента развития транзита и транспортной логистики Министерство по инвестициям и развитию
7	Кыргызская Республика	Мусабеков Нурмат Болотович	Заведующий отделом автомобильного транспорта Управления автомобильного и железнодорожного транспорта Министерства транспорта и дорог
8	Республика Молдова	Раду Роговей	Заместитель начальника Управления дорог и мостов Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры
9	Российская Федерация	Шило Алексей Николаевич	Директор ОАО «РЖД» по коммерческой деятельности – генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания
10	Российская Федерация	Баскаков Петр Васильевич	Генеральный директор ПАО «Трансконтейнер»

№	Страна	Фамилия, имя отчество	Должность
11	Российская Федерация	Кандидатура уточняется	АО «РЖД Логистика»
12	Российская Федерация	Мелихов Александр Николаевич	Заместитель руководителя Департамента научно-технического сотрудничества и правового обеспечения Дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества
13	Российская Федерация	Гром Алексей Николаевич	Президент АО «ОТЛК»
14	Российская Федерация	Иванов Михаил Юрьевич	Управляющий директор ЗАО «Евросиб СПб - Транспортные системы»
15	Российская Федерация	Вакуленко Сергей Петрович	Директор Института управления и информационных технологий Российского Университета транспорта, кандидат технических наук
16	Российская Федерация	Резер Семен Моисеевич	Генеральный директор ЗАО «Институт проблем транспорта и логистики», доктор технических наук
16	Российская Федерация	Чекин Дмитрий Олегович	Президент Международной Ассоциации логистического бизнеса (МАЛБИ)
17	Российская Федерация	Попова Екатерина Вита- льевна	Заместитель генерального директора АО «ИЭРТ»
18	Республика Таджикистан	Кандидатура уточняется	
19	Туркменистан	Кандидатура уточняется	

**Проект протокольного решения
к вопросу 10 повестки дня**

По десятому вопросу: Утверждение Положения о Совете по международным транспортным коридорам СНГ при КТС СНГ, кандидатуры Председателя Совета и состава Совета

1. Утвердить Заместителя Министра транспорта Российской Федерации А.В. Лушникова Председателем Совета по международным транспортным коридорам СНГ.

2. Утвердить состав Совета по международным транспортным коридорам СНГ по предложенному списку.

3. Поручить Секретариату Совета совместно с членами Совета доработать проект Положения о Совете по международным транспортным коридорам СНГ, согласовать с заинтересованными сторонами и вынести на обсуждение на заседание Совета в рамках Восьмой сессии отраслевых Советов КТС СНГ в 2018 году.

к вопросу 11 повестки дня

О финансировании Исполкома КТС СНГ.

Финансирование расходов, связанных с деятельностью КТС СНГ, включая расходы на содержание аппарата Исполкома КТС СНГ, осуществляется государствами-участниками СНГ в соответствии с Распределением ассигнований между государствами-участниками СНГ на основании Положения о Координационном транспортном совещании государств-участников Содружества Независимых Государств, утвержденного Советом глав Правительств Содружества Независимых Государств 18 сентября 2003г. в г. Ялта и Положения об Исполнительном комитете КТС СНГ, утвержденного решением XXIII заседания КТС СНГ 3 ноября 2003г. в г. Душанбе.

Распределение ассигнований между государствами-участниками СНГ на 2017 год утверждено Протоколом XXXVI заседания КТС СНГ от 7 декабря 2016 г. и приведено ниже в таблице.

Распределение ассигнований между государствами-участниками КТС СНГ на содержание аппарата Исполкома КТС СНГ на 2017 год

Государство	Ассигнования (рубли)	Доля государства, %
Республика Армения	534200	4,2
Республика Беларусь	877620	6,9
Республика Казахстан	877620	6,9
Кыргызская Республика	534200	4,2
Республика Молдова	534200	4,2
*Российская Федерация	8828088	69,4
Республика Таджикистан	534200	4,2
Украина	Финансирование временно приостановлено, доля распределена между государствами-участниками КТС СНГ	
ИТОГО:	12719128*	100
* С учётом взносов ассоциир. членов КТС СНГ		

Ниже приведены данные по итогам финансирования Исполкома КТС СНГ государствами-участниками за 2016 – 2017 гг.

Исполнение государствами-участниками СНГ обязательств по финансированию содержания аппарата Исполкома КТС СНГ в 2016-2017 гг.

Государства	Ассигнования, руб.					
	2016 г.			2017 г.		
	План	Факт	% исп.	План	Факт	% исп.
Республика Армения	534200	534200	100	534200	534200	100

Государства	Ассигнования, руб.					
	2016 г.			2017 г.		
	План	Факт	% исп.	План	Факт	% исп.
Республика Беларусь	877620	0	0	877620	0	0
Республика Казахстан	877620	877620	100	877620	877620	100
Кыргызская Республика	534200	320294	60,0	534200	534200	100
Республика Молдова	534200	534200	100	534200	534200	100
Российская Федерация	8828088	7730817	87,6	8828088	5390000	61,1
Республика Таджикистан	534200	250000	46,8	534200	534200	100
ИТОГО :	12720128	10247131	80,6	12720128	8404420	66,1

В 2016 г. финансирование Исполкома КТС СНГ осуществлено в размере 80,6 % от установленных взносов, за 11 месяцев 2017 года 66,1%.

Снижение величины уплаты взносов Российской Федерацией обусловлено выбытием из состава ассоциированных членов КТС СНГ АО «АМУРАССО» в связи с реорганизацией предприятия.

По-прежнему нет ясности с графиком платежей членов КТС СНГ, ввиду не предоставления информации.

В связи с внесением изменений в Положение о КТС СНГ полагается расширение возможностей для уплаты членами КТС СНГ взносов в соответствии с принятыми решениями.

В связи с изложенным, предлагается членам КТС СНГ и ассоциированным членам подготовить и направить в Исполком КТС СНГ информацию об удобных для них сроках платежей для составления графика очередности платежей, осуществить в полном объеме платежи за 2017 год и погасить до конца 2017 года задолженность за 2016 года.

XXXVI заседанием КТС СНГ так же была утверждена Смета расходов Исполкома КТС СНГ на 2017 год, которая представлена ниже.

СМЕТА

расходов на содержание Исполнительного Комитета Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ на 2017 год

Статьи расходов	Сумма, руб
1. Оплата труда служащих (ФОТ)	6803820
2. Начисления на заработную плату (30,02%)	2042507
3. Командировки и служебные разъезды	1382801
4. Аренда помещений (в т.ч. оплата коммунальных услуг)	1300000
5. Оплата услуг связи	240000
6. Содержание автотранспорта	600000
7. Приобретение канцелярских принадлежностей, материалов и предметов для текущих хозяйственных целей	50000
8. Прочие текущие расходы (обслуживание средств вычислительной техники и оргтехники, представительские расходы, прочие хозяйственные расходы)	150000
9. Приобретение оргтехники	150000
ИТОГО расходов:	12719128

Исполнение Сметы расходов на содержание Исполнительного Комитета Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ в 2016 г. приведено ниже.

Исполнение СМЕТЫ расходов на содержание Исполнительного Комитета Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ в 2017 г.

№	Расходы, статьи расходов	План, руб.	Факт, руб	%
1	Оплата труда служащих (ФОТ)	7 656 198	5 428 064	70,9
2	Начисления на заработную плату (30,4%)	2 327 484	1 353 031	58,1
3	Командировки и служебные разъезды	1 383 801	565 459	40,9
4	Аренда помещений (в т.ч. оплата коммунальных услуг)	200 000	0	0,0
5	Оплата услуг связи	240 000	124 208	51,8
6	Содержание автотранспорта	363 000	0	0,0
7	Приобретение канцелярских принадлежностей, материалов и предметов для текущих хозяйственных целей	60 000	52 631	87,7
8	Прочие текущие расходы (обслуживание средств вычислительной техники и оргтехники, представительские расходы, прочие хозяйственные расходы)	200 000	184 597	92,3
9	Приобретение оргтехники	289 645	162 230	56,0
ИТОГО расходов:		12 720 128	7 870 220	61,9
* С учётом взносов ассоциир. членов КТС СНГ				

Ввиду неполного финансирования счета расходов исполнена на 61,9%.

По этим же причинам аппарат Исполкома КТС СНГ работал с неполным штатом.

Далее приведены плановые финансовые показатели по Исполкому КТС СНГ на 2018 год.

На 2018 год предлагается Распределение ассигнований между государствами-участниками КТС СНГ на содержание аппарата Исполкома КТС СНГ утвердить на уровне 2017 года.

Проект
Утверждаю:

Председатель КТС СНГ,
Министр транспорта
Российской Федерации

_____ М. Ю. Соколов

«7» декабря 2017 г.

**Распределение ассигнований между государствами-участниками КТС СНГ
на содержание аппарата Исполкома КТС СНГ на 2018 год**

Государство	Ассигнования, рубли	Доля государства, %
Республика Армения	534200	4,2
Республика Беларусь	877620	6,9
Республика Казахстан	877620	6,9
Кыргызская Республика	534200	4,2
Республика Молдова	534200	4,2
*Российская Федерация	8828088	69,4
Республика Таджикистан	534200	4,2
Украина	Финансирование временно приостановлено, государствами-участниками КТС СНГ	
ИТОГО:	12719128*	100

Штатное расписание на 2018 год, должностные оклады сотрудников и фонд оплаты труда запланированы по уровню 2017 года. При наличии финансовых возможностей заработная плата будет проиндексирована с учётом действующего законодательства.

Проект
Утверждаю:

Председатель КТС СНГ,
Министр транспорта
Российской Федерации
_____ М. Ю. Соколов

«7» декабря 2018 г.

ШТАТНОЕ РАСПИСАНИЕ

аппарата Исполнительного Комитета Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ на 2018 год (план)

№ пп.	Наименование структурных подразделений и должностей	Кол-во штатн. единиц	Должностной оклад, руб.
1.	Председатель Исполнительного Комитета	1	9 110
2.	Заместитель Председателя Исполкома КТС СНГ	1	8 162
3.	Советник	1	5600
4.	Советник на общ. началах	1	--
5.	Помощник руководителя	1	5 400
6.	Бухгалтер	1	6 350
Итого:		6	40222
Департамент межгосударственного сотрудничества			
1.	Директор	1	6 900
3.	Эксперт	2	4 563
	Итого:	3	16 026
Департамент экономического анализа и информации			
1.	Директор	1	6 900
3.	Эксперт	2	4 563
Итого:		3	16026
ВСЕГО по Исполкому КТС СНГ		12	72 274

Смета расходов на содержание Исполнительного Комитета Координационного транспортного совещания государств-участников КТС СНГ на 2017 год рассчитана в соответствии с действующими нормативными документами, исходя из объема финансирования на 2018 год и штатного расписания.

Проект

Утверждаю:

Председатель КТС СНГ, Министр транспорта
Российской Федерации
_____ М. Ю. Соколов

«7» декабря 2017 г.

СМЕТА РАСХОДОВ

на содержание Исполнительного Комитета Координационного
транспортного совещания государств-участников СНГ на 2018 г.

№	Расходы, статьи расходов	План, руб.
1	Оплата труда служащих (ФОТ)	7 656 198
2	Страховые взносы, налоги	2 327 484
3	Командировки и служебные разъезды	963 446
4	Аренда помещений (в т.ч. оплата коммунальных услуг)	200 000
5	Услуги связи	150 000
6	Программное обеспечение, сопровождение	60 000
7	Содержание автотранспорта	363 000
8	Приобретение канцелярских принадлежностей, материалов и предметов для текущих хозяйственных целей	300 000
9	Прочие текущие расходы (обслуживание средств вычислительной техники и оргтехники, представительские расходы, прочие хозяйственные расходы)	500 000
10	Приобретение оргтехники	150 000
11	Прочие операционные расходы (услуги банка)	50 000
ИТОГО расходов:		12 720 128

**Проект протокольного решения
к вопросу 11 повестки дня**

По одиннадцатому вопросу: О финансировании Исполкома КТС СНГ.

1. Принять информацию к сведению
2. Утвердить Распределение ассигнований между государствами-участниками КТС СНГ на содержание аппарата Исполкома КТС СНГ, Смету расходов и Штатное расписание Исполкома КТС СНГ на 2018 год.
3. Просить членов КТС СНГ и ассоциированных членов КТС СНГ представить в Исполком КТС СНГ графики уплаты взносов на 2018 год.

к вопросу 12 повестки дня

О плане проведения сессий отраслевых Советов КТС СНГ.

Как известно Координационное транспортное совещание государств-участников СНГ кроме своего ежегодного заседания проводит сессии Советов КТС СНГ.

В 2017 году в г. Сочи (Российская Федерация) проведена Седьмая сессия Советов КТС СНГ. Предыдущая шестая сессия Советов КТС СНГ проведена в 2016 году в г. Анапе.

В целях сокращения сроков организационно-подготовительных работ и расширения возможностей оптимизации рабочих графиков участников сессий отраслевых Советов КТС СНГ, а также повышения качества подготовки и проведения сессий, Исполком КТС СНГ внёс предложение о планировании места и сроков проведения сессий на трёхлетний период.

При этом предлагается следующая очередность:

на 2018-2020 годы:

Республика Беларусь – третья декада мая 2018 года;

Республика Армения – третья декада мая 2019 года;

Республика Казахстан – третья декада мая 2020 года.

XXXVII заседание КТС СНГ
г. Москва
7 декабря 2017 г.
Проект протокольного решения
к вопросу 12 повестки дня

По двенадцатому вопросу: О плане проведения сессий отраслевых Советов КТС СНГ

1. Принять информацию к сведению.
2. Поддержать предложение Исполкома КТС СНГ о целесообразности планирования проведения сессий отраслевых Советов КТС СНГ и утвердить план на 2018-2020 годы:
Республика Беларусь – третья декада мая 2018 года;
Республика Армения – третья декада мая 2019 года;
Республика Казахстан – третья декада мая 2020 года.
3. Поручить Исполкому КТС СНГ в рабочем порядке согласовывать с членами КТС СНГ конкретные место и сроки проведения сессий и извещать о них членов КТС СНГ, ассоциированных членов КТС СНГ, других заинтересованных участников мероприятий.

О проведении XXXVIII заседания КТС СНГ

Внесено предложение провести XXXVIII заседание КТС СНГ традиционно в г. Москве в 2018 году во время ежегодного Международного форума «Транспортная неделя».

После утверждения плана-графика мероприятий Транспортной недели 2018 года направить членам КТС СНГ, ассоциированным членам и заинтересованным лицам Информацию о месте и времени проведения заседания.

XXXVII заседание КТС СНГ
г. Москва
7 декабря 2017 г.
Проект протокольного решения
к вопросу 13 повестки дня

По тринадцатому вопросу: О проведении XXXVIII заседания КТС СНГ

1. Согласиться с предложением провести XXXVIII заседание КТС СНГ в г. Москве в 2018 году во время ежегодного Международного форума «Транспортная неделя».

2. Поручить Исполкому КТС СНГ после утверждения плана-графика мероприятий Транспортной недели 2018 года направить членам КТС СНГ, ассоциированным членам и заинтересованным лицам информацию о месте и времени проведения заседания.

к вопросу 14 повестки дня

О награждении

Ежегодно, начиная с 2005 года, на очередном заседании Координационного транспортного совещания государств -участников СНГ, Председатель КТС СНГ, Министр транспорта Российской Федерации вручает награды наиболее отличившимся представителям транспортных комплексов СНГ.

В 2017 году Исполком КТС СНГ внес предложение, в ходе XXXVII заседания КТС СНГ, наградить медалью «Почетный транспортник Содружества Независимых Государств» за значительный вклад в укрепление и развитие сотрудничества в транспортной отрасли стран СНГ, способствующий повышению эффективности работы транспортных комплексов государств Содружества, за активное участие в деятельности КТС СНГ :

медалью «Почетный транспортник Содружества Независимых Государств»:

ОЛЕРСКОГО Виктора Александровича –	Председателя Совета по морскому и внутреннему водному транспорту КТС СНГ, Заместителя Министра транспорта Российской Федерации – Руководителя Федерального агентства морского и речного флота
МАРТИРОСЯНА Вагана Вардгесовича –	Министра транспорта, связи и информационных технологий Республики Армения
КАЛИЛОВА Жамшитбека Калиловича –	Министра транспорта и дорог Кыргызской Республики
ПАШАЕВА Джамалдина Эмирмагомедовича –	Президента АО «Морской торговый порт ОЛЯ»
ЕРЫГИНА Владимира Владимировича –	Руководителя ФГБУ «Администрация морских портов Чёрного моря»
ПАРИНОВА Петра Петровича –	Руководителя ФГБУ «АМП Балтийского моря»
ЛАВРИЩЕВА Андрея Васильевича –	Генерального директора ФГУП «РОСМОРПОРТ»
АЛЕКСАНДРОВА Романа Владимировича –	Директора Департамента международного Сотрудничества Минтранса России

Благодарностью Председателя КТС СНГ:

ГАСАНОВА Габиба Намиг оглы –	Начальника Государственной Службы Автомобильного Транспорта Азербайджанской Республики
ПОТЁМСКОГО Валерия Михайловича –	Руководителя Исследовательского инновационного центра при КТС СНГ
ОРЕШКИНУ Анастасию Вячеславовну –	Советника Исполкома СНГ
ТАРАСОВУ Наталью Олеговну –	Помощника руководителя ФГБУ «АМП Чёрного моря»
ФРОЛОВА Алексея Анатольевича –	Директора ООО «АДВ КОНСАЛТИНГ»