

**СОДРУЖЕСТВО НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ
ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**КООРДИНАЦИОННОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СОВЕЩАНИЕ
ГОСУДАРСТВ – УЧАСТНИКОВ СНГ**

Проект

ОТЧЕТ

**о деятельности Совета по автомобильному и городскому
пассажирскому транспорту Координационного транспортного
совещания государств – участников
Содружества Независимых Государств
в 2010–2017 годах**

Оглавление

I. Общие положения	3
II. Информация о заседаниях САТ КТС СНГ	5
III. Информация о вопросах автомобильного транспорта, представленных САТ КТС СНГ на рассмотрение КТС СНГ	19
IV. Информация о документах, подготовленных САТ КТС для последующего рассмотрения высшими органами СНГ	34
V. Заключение	36

I. Общие положения

Совет по автомобильному и городскому пассажирскому транспорту является структурным подразделением **Координационного транспортного совещания государств – участников СНГ** (далее – САТ КТС СНГ) образованного в соответствии с Соглашением о принципах и условиях взаимоотношений в области транспорта от 30 декабря 1991 года, и является органом межгосударственного регулирования деятельности автомобильного и городского пассажирского транспорта на территории государств – участников СНГ.

В своей деятельности САТ КТС СНГ руководствуется Уставом Содружества Независимых Государств, международными договорами, заключенными в рамках Содружества Независимых Государств, решениями высших органов СНГ, КТС СНГ, Положением о Координационном транспортном совещании государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Решением Совета глав правительств СНГ от 18 сентября 2003 года, и Положением о Совете по автомобильному и городскому пассажирскому транспорту Координационного транспортного совещания государств – участников СНГ, утвержденном Решением 35-го заседания КТС СНГ от 3 декабря 2015 года.

САТ КТС СНГ в своей работе взаимодействует с Исполкомом КТС СНГ, отраслевыми советами КТС СНГ, автотранспортными союзами и ассоциациями.

Целью деятельности Совета является содействие в разработке и реализации согласованной системы правовых, экономических, организационных и иных мер, направленных на обеспечение функционирования автомобильного и городского пассажирского транспорта на территории стран СНГ.

Основным направлением деятельности Совета является выработка и вынесение на уровень министров транспорта согласованных позиций по вопросам, касающимся сферы перевозок автомобильным и городским пассажирским транспортом.

Основными направлениями деятельности САТ КТС СНГ определены:

содействие упрощению и безопасности автоперевозок пассажиров и грузов на территориях государств – участников СНГ;

подготовка предложений по устранению барьеров и трудностей, препятствующих прогрессу отрасли;

содействие достижению экономических, социальных и экологических задач развития в секторе автомобильных перевозок;

укрепление сотрудничества между государствами – участниками СНГ в сфере международных автомобильных перевозок в целях гармонизации условий конкуренции;

выработка согласованных позиций государств – участников СНГ для отстаивания их интересов в международных организациях;

контроль разработки стандартных требований к дорожной инфраструктуре и содействие разработке этих требований;
обмен опытом работы в сфере автоперевозок.

Совет в соответствии с возложенными на него задачами:

- осуществляет разработку предложений по выработке общей транспортной политики, гармонизации законодательных и подзаконных актов и механизмов их реализации, стандартов и норм, определяющих порядок функционирования автомобильного и городского пассажирского транспорта на территории стран содружества;

- способствует снятию барьеров на международном автомобильном транспорте;

- участвует в разработке и реализации совместных программ на транспорте, организации взаимного обмена информацией;

- содействует формированию и проведению согласованной научно-технической политики, в том числе в области экологии и безопасности движения, сотрудничеству в сфере обучения и переподготовке специалистов по автомобильному и городскому пассажирскому транспорту.

Членами САТ КТС СНГ являются представители государств-участников СНГ - руководители государственных органов управления автомобильным и городским пассажирским транспортом, руководители ассоциаций международных автомобильных перевозчиков и автотранспортных союзов.

Заседания проводятся не реже одного раза в год.

Руководство САТ КТС СНГ осуществляется Председателем Совета и его двумя заместителями. Председательство осуществляется поочередно каждым государством-участником КТС СНГ в лице его представителя. Председатель избирается из членов Совета - руководителей государственных органов управления автомобильного транспорта. Кандидатура Председателя Совета утверждается КТС СНГ. Председатель и два его заместителя избираются на срок не более трех лет.

Решения Совета принимаются простым большинством голосов его членов, присутствующих на заседании. Решения Совета оформляются протоколом, которые подписываются председателем Совета и в 10-дневный направляются его членам и в Исполком КТС СНГ.

Реализация принятых решений осуществляется путем издания соответствующих распорядительных документов.

Для обеспечения текущей деятельности и подготовки заседаний Совета Председатель Совета формирует рабочий орган - Секретариат, который работает в период срока избрания и по месту пребывания Председателя.

Секретариат:

- координирует ход подготовки предварительной Повестки дня для окончательного ее утверждения на заседании Совета;

- организует предварительное рассмотрение материалов (проектов решений), в том числе на экспертном уровне, и дорабатывает рассматриваемые материалы;

- формирует рабочие материалы предстоящего заседания и обеспечивает их рассылку членам Совета;
- ведет протоколы заседаний Совета и представляет их в Исполком КТС и членам Совета;
- осуществляет учет выполнения принятых Советом решений и рекомендаций по вопросам сотрудничества в области транспорта;
- распространяет материалы, разработанные Советом для использования в практической деятельности членами Совета;
- представляет Совет в текущей деятельности Исполкома КТС СНГ.

Совет ежегодно докладывает КТС СНГ о проделанной работе и намечаемых мероприятиях на предстоящий год.

II. Информация о заседаниях САТ КТС СНГ

За отчетный период (2010–2017 годы) САТ КТС СНГ проведено **семь заседаний**.

В заседании САТ КТС СНГ **21 апреля 2010 года** (г. Ростов-на-Дону, Российская Федерация) участвовали члены Совета – представители министерств транспорта и ассоциаций международных автомобильных перевозчиков Российской Федерации, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Республики Молдова и Украины, а также представители министерства транспорта Азербайджанской Республики и Международного союза автомобильного транспорта. Рассмотрено 9 вопросов, в том числе:

об итогах работы автомобильного транспорта в условиях мирового финансового кризиса в 2009 году;

особенности выполнения автомобильных перевозок на территории государств Таможенного союза Беларуси, России и Казахстана;

о работе, проводимой в странах СНГ по внедрению цифровых тахографов и подготовке к выполнению новых правил труда и отдыха водителей в связи с предстоящим вступлением в силу изменений к Соглашению ЕСТР;

о целесообразности присоединения к Дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), позволяющему использовать электронную CMR-накладную;

об организации и проведении Первого Евразийского автопробега;

о результатах исследования «Индексы открытости рынка международных автомобильных перевозок в евроазиатском регионе 2004-2010»;

презентация нового аналитического доклада «Автомобильный транспорт и интеграционные процессы на постсоветском пространстве: актуальные проблемы и взгляд в будущее»;

применение новых информационных технологий на транспорте;

об избрании председателя САТ КТС СНГ и др.

САТ КТС СНГ, обсудив итоги работы автомобильного транспорта в государствах – участниках СНГ в 2009 году в условиях мирового финансового кризиса, признал целесообразным продолжить с работами с правительствами

стран СНГ по созданию благоприятных условий и экономических стимулов для развития автомобильного транспорта и устранению причин, ухудшающих положение автоперевозчиков в кризисных условиях.

В связи с созданием таможенного союза Беларуси, России и Казахстана, участники заседания САТ КТС обсудили вопросы, связанные с особенностями выполнения автомобильных перевозок по территории таможенного союза и наметили меры по устранению барьеров на пути автомобильных перевозок и переносу таможенного, транспортного и других видов контроля с внутренних на внешние границы таможенного союза.

Члены САТ КТС на заседании обсудили положение дел в государствах СНГ (по информации представителей транспортных ведомств Стран-участниц СНГ) по внедрению цифровых тахографов и подготовке к выполнению новых правил труда и отдыха водителей в связи с предстоящим вступлением в силу изменений к соглашению ЕСТР, поддержали предложение о периоде толерантности в связи с внедрением цифрового тахографа, рекомендовали транспортным министерствам Содружества в кратчайшие сроки завершить подготовительную работу для внедрения цифрового тахографа в кратчайшие сроки.

По итогам рассмотрения информации о результатах исследования «Индексы открытости рынка международных автомобильных перевозок в Евро-Азиатском регионе в 2004-2010гг.», выполненных Постоянным представительством МСАТ в Евразии, было предложено министерствам транспорта СНГ совместно с национальными ассоциациями автомобильных перевозчиков государств СНГ предоставить на очередное заседание САТ КТС информацию о предпринятых мерах и результатах работы по упрощению международных автомобильных перевозок и степени открытости рынка в странах СНГ.

Большое внимание члены САТ КТС на своем заседании уделили применению новых информационных технологий на автомобильном транспорте, включая меры, направленные на нормативное правовое обеспечение электронного документооборота и возможностей использования юридически значимых электронных документов.

Участники заседания САТ КТС одобрили работу по реализации совместного проекта власти и бизнеса стран-участниц СНГ, конкретно России, Беларуси и Казахстана «Обратная связь» и рекомендовали продолжить работу в рамках проекта.

В связи с окончанием председательства Беларуси в САТ КТС, председателем САТ КТС на очередной срок избран Заместитель Министра транспорта Российской Федерации.

На заседании САТ КТС СНГ **19 апреля 2011 года** (г. Ростов-на-Дону, российская Федерация) присутствовали члены Совета - представители министерств транспорта и ассоциаций международных автомобильных перевозчиков Российской Федерации, Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Республики Молдова, Кыргызской

Республики и Украины, а также представитель Азербайджанской Республики. Рассмотрено 10 вопросов, в том числе:

о осуществлении международных автомобильных перевозок в условиях создания Таможенного союза России, Беларуси и Казахстана;

о внесении изменений и дополнений в Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств – участников СНГ от 4 июня 1999 года;

о ходе реализации Соглашения о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ;

о внедрении системы цифровых тахографов и контроле режима труда и отдыха водителей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки, в соответствии с требованиями ЕСТР;

о взаимном признании национальных и международных водительских удостоверений, выданных национальными компетентными органами до 29 марта 2011 года и не соответствующих редакции приложений 6 и 7 Конвенции о дорожном движении 1968 года;

о ходе реализации электронной системы оказания государственных услуг в сфере автомобильного транспорта;

о внедрении безналичной системы оплаты проезда в городе Ростов-на-Дону;

об участии в Межгосударственной выставке, посвященной 20-летию СНГ, проведение которой запланировано в июне 2011 года;

об избрании Председателя Совета по автомобильному транспорту КТС СНГ;

о проведении очередного заседания САТ КТС СНГ.

САТ КТС СНГ обсудили и приняли к сведению информацию о ходе проведения мероприятий по переносу согласованных видов контроля на внешнюю границу Таможенного союза и применении Таможенной конвенции МДП на территории Таможенного союза.

По предложению казахстанской стороны принято решение обратиться в Межправительственный совет дорожников с просьбой рассмотреть предлагаемые изменения и дополнения в Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств – участников СНГ от 4 июня 1999 года.

По вопросу реализации положений Соглашения о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ была рассмотрена информация о ходе проведения мероприятий по подготовке к работе методического Совета учебных организаций государств – участников СНГ, осуществляющих дополнительное обучение на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков и водителей по единым программам. Члены САТ КТС СНГ рекомендовали методическому совету рассмотреть вопрос

организации подготовки консультантов по вопросам безопасности перевозок опасных грузов.

Члены САТ КТС СНГ приняли к сведению информацию о ходе работ по внедрению цифровых тахографов, предоставленную представителями органов исполнительной власти в сфере транспорта стран-участниц СНГ и рекомендовали органам исполнительной власти в сфере транспорта стран - участниц СНГ, являющихся договаривающимися сторонами ЕСТР,

не завершившим внедрение цифровых тахографов - выполнить в кратчайшие сроки все необходимые процедуры и обеспечить проведение контроля за режимами труда и отдыха водителей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки в соответствии с требованиями ЕСТР;

обеспечить постоянное участие представителей стран-участниц СНГ в работе КВТ ЕЭК ООН и её рабочих групп в целях создания механизма продвижения единой политики в области транспорта, исключения дискриминации стран - не членов ЕС при реализации международных договоров, реализуемых под эгидой ООН, включая ЕСТР.

Поручено российской стороне довести информацию о решениях, принятых КТС СНГ в области внедрения цифровых тахографов до членов Рабочей группы по автомобильному транспорту КВТ ЕЭК ООН (SC.1) на её очередном заседании.

САТ КТС СНГ поддержал инициативу Российской Федерации по:

- созданию единого объединенного исследовательского, технического центра в области цифровой тахографии, обеспечивающего научное, методическое, техническое и технологическое обеспечение внедрения и применения цифровых тахографов для контроля за режимами труда и отдыха водителей, дальнейшее развитие инновационных технологий в данной сфере, информационную поддержку применения цифровых тахографов и выпуска карт цифровых тахографов и работающего во взаимодействии с аналогичным центром Евросоюза, предусмотрев создание его органов во всех странах СНГ;

- разработке и внедрению единых упрощенных процедур выпуска карт цифровых тахографов для стран СНГ, еще не приступивших к выпуску карт, предусматривающих: создание единого макета карт цифровых тахографов; получению одобрения типа на карты стран СНГ; разработку и одобрение в установленном порядке политики информационной безопасности при выпуске карт цифровых тахографов.

Было принято решение предложить органам исполнительной власти в сфере транспорта стран - участниц СНГ, а также органам, осуществляющим контроль (надзор) в сфере транспорта принять участие в работе Конфедерации организаций по соблюдению законодательства в области автомобильного транспорта (КОРТЕ).

В ходе заседания заслушана информация белорусской стороны о выдаче национальных водительских удостоверений и международных водительских удостоверений нового образца в соответствии с поправкой в приложение 6 и 7 Конвенции о дорожном движении 1968 года и принято решение просить

министерства транспорта государств-участников СНГ обратиться в свои компетентные органы с предложением о признании на своих территориях национальных и международных водительских удостоверений, выданных до 29 марта 2011 года и не соответствующих прежней редакции приложений 6 и 7 Конвенции о дорожном движении 1968 г., до конца срока их действия

САТ КТС СНГ принял к сведению информацию о внедрении электронной системы оказания государственных услуг в сфере автомобильного транспорта.

Заслушав информацию о ходе подготовки Межгосударственной выставки, посвященной 20-летию СНГ, проведение которой запланировано в г. Москва в июне 2011 года, члены САТ КТС решил обратиться к Министерствам транспорта и национальным ассоциациям с предложением принять участие в работе по подготовке к Межгосударственной выставке, посвященной 20-летию СНГ, в части касающейся автомобильного транспорта.

САТ КТС СНГ рассмотрел информацию об опыте внедрения безналичной системы оплаты проезда в городе Ростов-на-Дону.

В работе заседания САТ КТС СНГ **19 апреля 2012 года** (г. Минск, Республика Беларусь) приняли участие члены Совета – представители министерств транспорта и ассоциаций международных автомобильных перевозчиков Российской Федерации, Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Республики Молдова и Украины, а также представитель министерства транспорта Азербайджанской Республики. Рассмотрено 7 вопросов, в том числе:

- о проведении работы, направленной на ликвидацию барьеров, которые возникают во время осуществления международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов;

- о внесении изменений и дополнений в Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств-участников СНГ от 4 июня 1999 года;

- об упрощении и гармонизации процедур открытия и продления международных регулярных автобусных маршрутов;

- о применении Соглашения о введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территориях государств – участников СНГ;

- об ответственности автомобильных перевозчиков за нарушение таможенного законодательства на территории Украины;

- о состоянии внедрения системы цифровых тахографов в международных автомобильных перевозках государств-участников СНГ и др.

Члены САТ КТС СНГ приняли к сведению информацию стран-участниц относительно мер, направленных на ликвидацию барьеров, которые возникают во время осуществления международных автомобильных перевозок и грузов.

В ходе заседания была рассмотрена информация о практических нарушениях российской разрешительной системы белорусскими перевозчиками. Несмотря на неоднократные обращения в нарушение

действующего законодательства белорусские транспортные средства, следующие в Россию при перевозках грузов третьих стран, проходят белорусский участок внешней границы Таможенного союза, не имея соответствующих разрешений на въезд в Российскую Федерацию. Было рекомендовано Министерству транспорта Республики Беларусь принять соответствующий комплекс мер для устранения указанных нарушений.

Рассмотрены и поддержаны предложения казахстанской стороны о внесении изменений и дополнений в Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств-участников СНГ от 4 июня 1999 года. По результатам заседания с учетом высказанных странами-участницами замечаний, казахстанской стороне рекомендовано направить предложения всем сторонам заседания.

Члены САТ КТС СНГ рассмотрели информацию украинской стороны об организации регулярных международных автобусных маршрутов и согласились, что в соответствии с Соглашениями предложения об организации регулярных международных автобусных маршрутов заблаговременно передаются друг другу компетентными органами Договаривающихся Сторон для дальнейшего согласования, установить срок подачи документов перевозчиками в компетентный орган своего государства не менее чем за 3 месяца. Компетентным органам сторон в предварительном порядке осуществлять обмен информацией по электронной почте. Компетентным органам государств-участников СНГ рассмотреть вопрос открытия новых регулярных автобусных маршрутов учитывая численность населения городов и довести данную информацию до стран-участниц СНГ.

САТ КТС СНГ отметил трудности, с которыми сталкиваются перевозчики вследствие неоднократной процедуры взвешивания на территории различных стран. Принято решение выработать рекомендации и предложений по активизации работы по внедрению Международного сертификата взвешивания транспортных средств.

Принята к сведению информация представителя Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Российской Федерации относительно санкций на территории Украины, которые налагаются на перевозчика за предоставление документов, содержащих любые недостоверные сведения и отмечена несоразмерность указанных санкций тяжести наказания.

САТ КТС СНГ решено обратиться в компетентные государственные органы Украины с просьбой о пересмотре упомянутой санкции за предоставления таможенным органам Украины документов, содержащих недостоверные сведения, предусмотренные статьей 352 Таможенного кодекса Украины.

Рассмотрена информация Азербайджанской стороны относительно внедрения системы цифровых тахографов и принято решение странам – участницам предоставить информацию о наилучших практиках внедрения и использования системы цифровых тахографов, а также продолжить работу,

проводимую в странах по оснащению парка автотранспортных средств системами цифровых тахографов.

Принята к сведению информация представителя Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Российской Федерации по вопросу совершенствования правового регулирования перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов в рамках стран - участниц СНГ.

В работе заседания САТ КТС СНГ **19 апреля 2013 года** (г. Кишинев, Республика Молдова) приняли участие представители Российской Федерации, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Республики Молдова, Украины, а также представители министерства транспорта Азербайджанской Республики и Международного союза автомобильного транспорта. Рассмотрено 7 вопросов, в том числе:

информация о деятельности Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Молдовы;

о внесении изменений в Положение о Совете по автомобильному транспорту КТС СНГ;

применение правовых норм ЕС в отношении режима труда и отдыха водителей к перевозчикам стран, не входящих в ЕС. Пересмотр содержание статьи 22-бис Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки (ЕСТР);

экологические требования к подвижному составу автомобильного транспорта, участвующему в международных перевозках, и условия обеспечения их соблюдения в Российской Федерации;

определение срока согласования регулярных международных автобусных маршрутов, а также определение минимально возможного интервала движения автобусов по указанным маршрутам;

реализации программы TRANSPark;

о внесении изменений в соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств-участников СНГ и др.

Участники заседания приняли к сведению информацию молдавской стороны о развитии и деятельности Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Молдовы.

Члены САТ КТС СНГ рассмотрели вопрос применения правовых норм ЕС в отношении режима труда и отдыха водителей к перевозчикам стран, не входящих в ЕС, а также пересмотра содержания статьи 22-бис Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки (ЕСТР). Была доложена позиция России и позиция ЕС, озвученные неоднократно на совещаниях Рабочей группы по автомобильному транспорту при КВТ ЕЭК ООН. Было показано, что с позиции России требование ЕС о применении норм Постановления ЕС 561/2006 (пункт 2 статьи 2) ко всем перевозкам, осуществляемым исключительно в рамках территории Сообщества (или между

Сообществом, Швейцарией и государствами - участниками Соглашения о Европейском экономическом пространстве) неправомерно. Международные перевозки на территории всех стран-участниц соглашения, включая и вышеперечисленные страны, должны осуществляться по нормам ЕСТР (пункт 1 статьи 2, статьи 3 и 4 ЕСТР), за исключением перевозок между странами (Франция, Германия, Люксембург, Нидерланды, Дания, Бельгия, Ирландия, Великобритания, Мальта), сделавшими оговорку при подписании данного соглашения, осуществляемых перевозчиками, зарегистрированными в этих странах. Последнее утверждается на основании международного права (пункт 1 статьи 41 Венской Конвенции о праве международных договоров 1969 года).

Предложено: выработать консолидированную позицию стран СНГ по данному вопросу и совместно добиваться его решения в рамках КВТ ЕЭК ООН, а также подготовить соответствующие обращения Председателя САТ КТС СНГ на имя директора отдела транспорта ЕЭК ООН и заместителя Председателя Европейской комиссии.

Были доложены результаты работы 4-й сессии Группы экспертов по ЕСТР, которая состоялась в феврале 2013 года. Зачитан текст последней редакции статьи 22-бис. Акцентировано внимание на содержании пунктов, которые подлежат рассмотрению на очередной 5-ой сессии Группы экспертов, которая состоится в июне 2013 года. Показаны разночтения с позицией ЕС, а именно: нельзя допустить ЕС в соглашение ЕСТР в качестве регионального объединения с правом голоса за все 27 стран ЕС (количество стран участниц ЕСТР всего - 51 страна) без обязательности присутствия последних на процедурах принятия решений по вопросам редактирования приложения 1В к ЕСТР, которое содержит технические требования к цифровым тахографам.

Предложено: внести изменения в статью 22-бис, предусмотрев возможность внесения изменений в Приложение 1В к ЕСТР только при непосредственном участии в голосовании стран-участниц Соглашения, в т.ч. стран-членов ЕС (понятие региональных интеграционных организаций с правом голосования тем количеством голосов, которое принадлежит их государствам-членам без необходимости присутствия этих государств на голосовании - исключить). Кворумом при принятии решений считать наличие 50% стран участниц Соглашения плюс одна. Принятие решения допустить при числе голосов свыше 75% от числа присутствующих при голосовании. Полномочия административного комитета ограничить выработкой редакции только по тексту приложения 1В.

Участники заседания рассмотрели и в целом одобрили уточненный проект Положения о САТ КТС СНГ. Решено доработать проект Положения с учетом поправок «городской электрический транспорт» на «городской пассажирский транспорт».

Члены САТ КТС СНГ приняли к сведению информацию ФБУ «Росавтотранс» (Российская Федерация) об упрощении и гармонизации процедур открытия и продления срока действия регулярных международных автобусных маршрутов и согласились, что с целью обеспечения перевозчикам возможности долгосрочного планирования своей деятельности срок

согласования регулярных международных автобусных маршрутов должен составлять не менее 5 лет. Принято решение просить компетентные органы государств-членов СНГ подготовить и направить в Исполнительный комитет КТС СНГ предложения по гармонизации требований, предъявляемых при согласовании регулярных международных автобусных маршрутов.

Участники заседания рассмотрели и приняли к сведению программу TRANSPark, представленную представителем МСАТ, а также предложения казахстанской стороны о внесении изменений и дополнений в Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств-участников СНГ (Минск, 4 июня 1999 г.).

В заседании САТ КТС СНГ **29 мая 2014 года** (г. Мурманск) приняли участие представители Российской Федерации, Азербайджанской Республики, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Республики Молдова и Международного союза автомобильного транспорта. Рассмотрено 5 вопросов, в том числе:

о выполнении решений заседания САТ КТС СНГ от 19 апреля 2013, г. Кишинев, Республика Молдова

совершенствование порядка организации регулярных перевозок пассажиров автобусами в международном сообщении.

о создании при САТ КТС СНГ Рабочей группы "Разумный ход" по развитию пассажирских автобусных и таксомоторных перевозок в государствах – участниках СНГ

о внесении изменений в Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств-участников Содружества Независимых Государств от 4 июня 1999 года и др.

Члены САТ КТС СНГ рассмотрели информацию Агентства автомобильного транспорта РФ и в целях совершенствования порядка организации регулярных перевозок пассажиров автобусами в международном сообщении договорились о следующем:

с целью предотвращения недобросовестной конкуренции в случае выполнения перевозок по одному и тому же регулярному автобусному маршруту двумя и более перевозчиками интервал между отправлениями должен составлять не менее часа;

с целью обеспечения перевозчиками возможности долгосрочного планирования деятельности срок согласования компетентными органами регулярных междугородных автобусных маршрутов должен устанавливаться до 5 лет;

с целью обеспечения взаимных интересов государств, между которыми функционирует регулярный международный автобусный маршрут, любая из сторон имеет право принимать меры по обеспечению выполнения не менее 50% рейсов национальными перевозчиками (паритетное обслуживание маршрутов);
беспаритетное или преимущественное обслуживание маршрута

перевозчиками одной из сторон допускается в случае отсутствия заинтересованности у перевозчиков другой стороны.

На заседании заслушана информация о деятельности Международного Союза автомобильного транспорта, в том числе результаты круглого стола по пассажирскому транспорту, проведенного 23 мая 2014 года. Участники заседания решили поддержать инициативу Постоянного Представительства Международного Союза автомобильного транспорта в Евразии о создании при САТ КТС СНГ Рабочей группы «Разумный ход» по развитию пассажирских автобусных и таксомоторных перевозок в государствах-участниках СНГ и возложить функции Технического секретариата Рабочей группы на Постоянное Представительство.

Члены САТ КТС СНГ поручили Секретариату обратиться в Межправительственный Совет дорожников с целью ускорения процесса подготовки заключения по вопросу внесения изменений и дополнений в Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств – участников СНГ от 4 июня 1999 года

В течение 2015 года САТ КТС СНГ подготовил новую редакцию Положения о САТ КТС СНГ, утвержденную на 35 заседании КТС СНГ.

Совместно с национальными ассоциациями автомобильных перевозчиков, проводилась работа по наиболее актуальным направлениям автотранспортной деятельности на пространстве СНГ. При этом большое внимание было уделено расширению географии и объемов автомобильных перевозок на евроазиатском континенте, преодолению барьеров и ограничений при осуществлении международных перевозок, в том числе, в рамках Таможенного Союза.

Важное значение придавалось проработке вопросов развития пассажирского транспорта в государствах Содружества, как внутригородских, включая общественный транспорт, так и в сфере междугородних и международных пассажирских перевозок, включая туристические автобусные перевозки, таксомоторные перевозки.

Целью исследований и проработок, а также разработки проектов регламентирующих документов служило создание эффективной системы коллективного транспорта для предоставления населению широкого спектра транспортных услуг высокого качества.

В части работы в этом направлении САТ обобщал опыт коллег из государств СНГ, наметил пути взаимодействия в сфере обмена информацией и решения организационных вопросов.

В частности, следует отметить заседание экспертов государств - членов САТ КТС СНГ, с участием представителей транспортных ведомств и администраций, проведенное во время круглых столов на тему «Интегрированная городская мобильность – ключ к повышению качества жизни и привлекательности общественного транспорта» конференции «Мир автобусов», проходившей в мае 2015 года в г. Коломне Московской области. На

обсуждение экспертов в рамках заседаний круглых столов Рабочей группой «Разумный ход» были представлены Рекомендации по развитию пассажирских автоперевозок. Документ содержит новые подходы к разработке законодательства в области пассажирских перевозок в странах СНГ, основные рекомендации по решению проблем таксомоторных перевозок, в частности, пути легализации использования Интернет-приложений по вызову такси, а также устанавливают первоочередные задачи, связанные с международными автобусными перевозками, например, снижение высоких таможенных пошлин на ввоз новых туристических автобусов, и предложения по совершенствованию городских пассажирских перевозок.

Также была продолжена работа по поэтапной либерализации выполнения перевозчиками автомобильных перевозок грузов между.

Одним из важных событий для автомобилистов СНГ в 2015 году стал 13 ежегодный Международный конкурс Лучший международный автоперевозчик Евразии – 2015», организаторами которого выступили Представительство Международного союза автомобильного транспорта в Евразии (IRU), Российский автотранспортный союз (РАС), Исполком КТС СНГ.

Победителями конкурса стали:

ООО «МИЛайнТранс», Беларусь – в подгруппе с парком до 10 единиц автотранспортных средств;

«ARNITRANS» SRL, Молдова, и ООО Фирма «Биплан», Россия в подгруппе с парком от 11 до 50 единиц автотранспортных средств;

ОО «ИнтерАвтоТранс», Казахстан в подгруппе с парком свыше 50 единиц автотранспортных средств.

ООО «ЗакарпатЕвроТранс», Украина, отмечено специальным дипломом.

В работе заседания САТ КТС СНГ **21 мая 2016 года** (г. Анапа, Российская Федерация) приняли участие члены Совета – представители министерств транспорта и ассоциаций международных автомобильных перевозчиков Российской Федерации, Республики Беларусь, Республики Казахстан, а также представители министерства транспорта Азербайджанской Республики и Международного союза автомобильного транспорта. Рассмотрено 7 вопросов, в том числе:

об обмене информацией по вопросам текущего состояния сотрудничества в области международного автомобильного сообщения между странами СНГ;

порядок организации и пути развития международных автомобильных перевозок, об изменениях законодательства стран СНГ в области контроля за выполнением международных перевозок грузов автомобильным транспортом;

о реализации Решения Совета глав правительств СНГ 14 ноября 2008 года (г. Кишинев) «Об основных направлениях развития рынка международных автотранспортных услуг»;

о результатах деятельности Рабочей группы по пассажирскому транспорту «Разумный ход», созданной по инициативе КТС СНГ и МСАТ.

Представление Рекомендации и план дальнейшей работы Рабочей группы.
Решение о продлении полномочий Рабочей группы на очередной срок;

о ходе реализации Соглашения о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ.

о состоянии регулярных перевозок пассажиров автобусами в международном сообщении. Выработка согласованных решений по порядку открытия/закрытия регулярных автобусных маршрутов, либо приостановлению их действия и др.

На заседании САТ КТС СНГ рассмотрены вопросы сотрудничества в области международного сообщения между странами СНГ, совершенствования законодательства Российской Федерации по контролю за выполнением международных автомобильных перевозок, реализации основных направлений развития рынка международных автотранспортных услуг, принятых 14 ноября 2008 года в г. Кишиневе, отчёт о результатах деятельности Рабочей группы по пассажирскому транспорту «Разумный ход» и плане дальнейшей работы группы, а также другие вопросы.

Следует отметить, что Рабочей группой «Разумный ход», в состав которой входят представители транспортных ведомств и организаций СНГ разработаны Рекомендации, которые были вынесенные на обсуждение экспертов во время заседаний круглых столов, где получили одобрение.

Рекомендации содержат новые подходы к разработке законодательства в области пассажирских перевозок в странах СНГ, основные рекомендации по решению проблем таксомоторных перевозок, в частности, пути легализации использования Интернет-приложений по вызову такси, а также устанавливают первоочередные задачи, связанные с международными автобусными перевозками, например, снижение высоких таможенных пошлин на ввоз новых туристических автобусов, и предложения по совершенствованию городских пассажирских перевозок.

Важным событием для автомобилистов СНГ в 2016 году стал 14 ежегодный Международный конкурс Лучший международный автоперевозчик Евразии – 2016», организаторами которого выступили Представительство Международного союза автомобильного транспорта в Евразии (IRU), Российский автотранспортный союз (РАС), Исполком КТС СНГ. Победителями конкурса стали:

в первой подгруппе (от 1 до 10 единиц автотранспортных средств): ООО «Регион-Транс», Россия;

во второй подгруппе (от 11 до 50 единиц автотранспортных средств): ТОО «LGS GLOBAL SERVIS», Казахстан;

в третьей подгруппе (свыше 50 единиц автотранспортных средств): ПАО «Киевская производственная компания «РАПИД», Украина, и ООО «Белсотра», Беларусь.

Отмечено специальным дипломом жюри конкурса ООО «БИГ-ТРЭЙЛ», Беларусь, за высокую экологическую структуру парка автотранспортных средств.

В работе заседания САТ КТС СНГ 26 мая 2017 года (г. Сочи, Российская Федерация) приняли участие члены Совета – представители министерств транспорта Российской Федерации, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Республики Молдова, а также представители министерств транспорта Азербайджанской Республики и Туркменистана, Международного союза автомобильного транспорта и Евразийского союза транспортных, экспедиторских и логистических организаций. Рассмотрено 7 вопросов, в том числе:

об обмене информацией по вопросам текущего состояния сотрудничества в области международного автомобильного сообщения;

о состоянии и перспективах осуществления международных перевозок Азербайджанскими перевозчиками на пространстве СНГ;

о состоянии регулярных перевозок пассажиров автобусами в международном сообщении на территории государств - участников СНГ (в части исполнения протокольных решений заседания Совета 21 мая 2016).

об использовании автобусов европейского производства по стандартам заводского изготовления, длина которых превышает 12 метров, при осуществлении международных автобусных перевозок в странах-участниках СНГ;

о реализации Решения Совета глав правительств СНГ от 14 ноября 2008 года «Об основных направлениях развития рынка международных автотранспортных услуг»;

о ходе реализации Соглашения о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ;

Об интеграции и адаптации требований Хартии качества международных грузовых автомобильных перевозок в системе многосторонней квоты ЕКМТ к действующим соглашениям и нормативно-правовым актам государств - участников СНГ и др.

В заседании САТ КТС СНГ 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 взаимодействии 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 с 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, в том числе:

проект 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.

проект Решения Экономического совета СНГ о внесении изменений в Рекомендуемый Порядок проведения экзаменов на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ.

За отчетный период САТ КТС СНГ или при его участии был **проведен ряд форумов и конференций**, посвященных актуальным вопросам развития автотранспортных комплексов государств – участников СНГ.

III. Информация о вопросах сферы автомобильного транспорта, представленных на рассмотрение КТС СНГ

В отчетный период по представлению САТ КТС СНГ подготовлен к рассмотрению на заседаниях КТС СНГ ряд вопросов, касающийся сферы автомобильного транспорта.

На **30 заседании КТС СНГ 17 ноября 2010 года** (г. Москва, Российская Федерация) рассмотрена информация об итогах реализации проекта NELTI, представленная Постоянным представительством Международного союза автомобильного транспорта (IRU) в Евразии.

Проект NELTI (Новая Евро-Азиатская автотранспортная инициатива) был разработан в течение 2006-2008 годов Международным союзом автомобильного транспорта (IRU) с целью развития регулярных коммерческих автомобильных перевозок грузов между Китаем, Центральной Азией и Европой. Официальный старт проекта состоялся 16 сентября 2008 года в г. Ташкенте (Узбекистан). Проект NELTI осуществлялась в тесном взаимодействии IRU с Азиатским Банком Развития (ADB) в рамках реализуемой им программы развития Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС). NELTI охватил обширный географический регион, включающий 18 государств Европы и Азии. Ее особенностью стало включение в анализ данных о перевозках по Китаю, предоставленных ADB. В евроазиатские перевозки были вовлечены 37 автотранспортных компаний из 13 государств Европы и Азии (Азербайджана, Беларуси, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Молдовы, России, Таджикистана, Туркменистана, Турции, Узбекистана, Украины). Мониторинг перевозок осуществлялся на базе усовершенствованной методики ЭСКАТО ООН. Общее расстояние, которое преодолели перевозчики, составило свыше 1845 тыс. км. Среднее расстояние, которое преодолело одно среднестатистическое транспортное средство за один кругорейс, составляет порядка 4019 км. Общий объем перевезенных грузов за время реализации NELTI составил 9.2 тыс. тонн 13,4 тыс. тонн. Номенклатура перевозимых в рамках проекта грузов широка - от продовольственных товаров (кондитерские изделия, овощи, фрукты, сухофрукты и др.) и полуфабрикатов (шерсть, пряжа, резина, запасные части и др.) до медикаментов, оборудования, дипломатических и гуманитарных грузов, бытовой техники и электроники. Средняя загрузка одного автомобиля, участвующего в проекте, в зависимости от маршрута различалась: 16,8 тонн - на Северном, 18,1 тонн - на Центральном и 25,8 тонн - на Южном. Средняя скорость перемещения грузов по евроазиатским магистралям составила 18,4 км/час, что эквивалентно примерно 450 км в сутки. Причинами столь низкой скорости доставки груза явились многочисленные объективные (заправки, обеды, остановки, связанные с отдыхом водителей и регулированием дорожного движения) и непроизводительные (простои при пересечении границ, задержки, связанные с проверками, оформлением документов и др.) остановки в пути. Расчеты показали, что средняя скорость перемещения груза без учета простоев на границах, но с учетом ночного отдыха водителей возрастает до 30,4

км/час (730 км в сутки). Таким образом, простои при пересечении границ ведут к потере динамике движения, эквивалентном расстоянию в 280 км в сутки. За период осуществления перевозок водители заплатили около 573 тыс. долл. США официальных сборов. Неофициальные поборы составили более 187 тыс. долл. США. Удельный вес неофициальных поборов составил 32,6%. Также расчеты показывают, что средняя сумма, которую тратят перевозчики в виде официальных и неофициальных платежей за 1 кругорейс (за исключением затрат на ночлег, питание и топливо) составляет 1,6 тыс. долларов США.

По итогам проекта NELTI были сформулированы рекомендации по развитию международных автомобильных перевозок между Азией и Европой, в том числе по устранению барьеров, проведению институциональных реформ в области транспорта и пересечения границ и созданию благоприятных условий для международных автомобильных перевозок. Это позволит в будущем значительно увеличить объемы перевозок грузов по евроазиатским маршрутам.

Перечень действий и мер, которые должны быть предприняты на многостороннем, двустороннем и национальном уровнях для содействия развитию международных автомобильных перевозок между Европой и Азией, был представлен в форме Дорожной карты, сфокусированной на тех проблемах, которые являются наиболее актуальными. Текст Дорожной карты был представлен на Шестой Евро-Азиатской конференции IRU по автомобильному транспорту (17-18 июня 2011 г., г. Тбилиси, Грузия) и включал следующие разделы:

1. Системные меры
2. Интеграция в европейскую, азиатскую и мировую транспортную системы
3. Упрощение процедур пересечения границ и создание благоприятных условий для международных автоперевозчиков
4. Развитие интермодальных автомобильно-морских перевозок
5. Развитие инфраструктуры автомобильных дорог
6. Развитие вспомогательной инфраструктуры
7. Упрощение процедур выдачи виз профессиональным водителям
8. Обновление парка подвижного состава
9. Допуск к профессии и повышение качества профессиональной подготовки

Было отмечено, что реализация Дорожной карты по развитию международных автомобильных перевозок на направлении Европа - Азия может быть осуществлена только в тесном сотрудничестве между правительствами и бизнесом, т.е. на основе государственно-частного партнерства, позволяющего рационально сочетать приоритеты национальной транспортной политики с интересами деловых кругов.

На **31 заседании КТС СНГ 10 ноября 2011 года** (г. Астана, Республика Казахстан) рассмотрен ход реализации Международного проекта «Обратная связь», инициированного Министерством транспорта Российской Федерации с целью выявить реальные проблемы, препятствующие развитию международных

автоперевозок, и обобщить предложения участников проекта по их устранению.

Проект реализован во исполнение Приоритетных направлений сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта до 2020 года, утвержденных Решением Совета глав правительств СНГ от 14 ноября 2008 года, которыми устранение негативного влияния фискально-административных барьеров при осуществлении международных автомобильных грузовых перевозок определено в качестве одного из приоритетов сотрудничества государств – участников СНГ. При этом в качестве первоочередного мероприятия для реализации указанного приоритета обозначен мониторинг барьеров при осуществлении международных автомобильных перевозок по территориям государств – участников СНГ. При этом Согласование усилий по недопущению создания барьеров в международном автомобильном сообщении, отрицательно влияющих на развитие хозяйственно-экономических связей между государствами, является также одной из базовых задач Основных направлений развития рынка международных автотранспортных услуг, принятых Решением Совета глав правительств СНГ от 14 ноября 2008 года.

Существование барьеров является результатом действующей конкуренции на рынке международных автотранспортных услуг, протекционистской политики различных государств в отношении национальных перевозчиков, определяющей ограничение допуска на этот рынок перевозчиков из других государств. Ликвидация барьеров, осложняющих развитие международного автомобильного сообщения в государствах – участниках СНГ, позволит сформировать условия для добросовестной конкуренции, свободного и беспрепятственного доступа на рынок международных автотранспортных услуг.

Реализация Проекта предусматривала несколько этапов:

анонимное анкетирование участников проекта (государственные служащие, осуществляющие контрольные операции, и перевозчики);

анализ и обобщение полученной информации, в том числе в части предложений по устранению выявленных проблем;

представление результатов министерствам транспорта и таможенным органам государств – участников СНГ, участвующим в Проекте;

информирование Координационного транспортного совещания государств – участников СНГ и Экономического совета СНГ о ходе реализации Проекта.

На стратегическом уровне результаты Проекта могут быть использованы в целях:

ранжирования проблем для разработки плана первоочередных мероприятий по их устранению в условиях кризиса (оптимизация и концентрация ресурсов);

разработки предложений по гармонизации нормативно-правовой базы государств – участников СНГ в области международных автомобильных перевозок;

отработки моделей взаимодействия бизнеса и власти в рамках СНГ;

формирования положительного имиджа транспортного сектора государств – участников СНГ.

В Проекте принимали участие международные автомобильные перевозчики (на уровне руководителей предприятий), водители и сотрудники государственных контрольных органов государств – участников СНГ, осуществляющих транспортный контроль, должностные лица таможенных служб, а также сотрудники ассоциаций международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ.

По результатам анкетирования (обработано 2 700 анкет) получена и обобщена информация (по состоянию на 1 августа 2009 года) по трем государствам – участникам СНГ (Беларусь, Казахстан и Россия). Результаты анкетирования позволили выявить основные проблемы, связанные с организацией работы автотранспортных пунктов пропуска на границах (АПП), и выработать предложения по совершенствованию контроля за осуществлением международных автоперевозок.

По итогам рассмотрения хода реализации проекта КТС СНГ принял решение информировать о проекте Экономический совет СНГ.

На 32 заседании КТС СНГ 6 декабря 2012 года (г. Москва, Российская Федерация) рассмотрены вопросы внесения изменений в Положение о САТ КТС СНГ и организации автокаравана «Западный Китай-Западная Европа».

В соответствии с решением САТ КТС СНГ от 19 апреля 2012 года о расширении функций Совета и дополнении его компетенций вопросами функционирования городского пассажирского транспорта государств – участников СНГ был представлен проект Положения о Совете по автомобильному и городскому пассажирскому транспорту КТС СНГ. КТС СНГ в соответствии с действующим Положением о КТС СНГ, поручил организовать обсуждение Проекта Положения и с учётом поступивших замечаний утвердить его на заседании Совета с последующим утверждением на очередной заседании.

Проект создания трансконтинентального автодорожного коридора «Западная Европа – Западный Китай» был инициирован Президентом Казахстана Н. Назарбаевым. Проект был поддержан Россией, Китаем и Европейским Союзом, с которыми были подписаны соответствующие Меморандумы.

Несмотря на мировой финансовый кризис, достигнута договоренность о предоставлении займов ведущих мировых финансовых институтов. Всемирный банк (МБРР) выделяет средства на сумму 2 млрд. 125 млн. долл. Это крупнейший займ в истории банка, выданный какой-либо стране мира. С учетом займов Азиатского, Европейского и Исламского банков развития, общая сумма заемных средств по проекту составит 3,5 млрд. долл. Выделение значительных средств на выгодных условиях сроком до 25 лет свидетельствует о высочайшем уровне доверия мировых финансовых институтов к этому проекту.

Общая протяженность коридора по маршруту Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород – Казань – Оренбург – Актобе – Кызылорда – Шымкент – Тараз – Кордай – Алматы – Хоргос – Урумчи – Ланьчжоу – Чжэнчжоу – Ляньюньган составляет 8 445 км. Из них 2 233 км по территории Российской Федерации, 2 787 км – Республики Казахстан, 3 425 км – Китайской Народной Республики. По Казахстану реконструкции подлежат 2452 км дороги.

Автокараван, организован в целях мониторинга транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай» на наличие административных барьеров в международных автоперевозках, состояние дорожной и придорожной инфраструктуры, степень согласованности таможенных процедур и пр. При этом общественный резонанс, возникающий по итогам прохождения караванов, позволяет привлечь внимание национальных правительств, международных организаций, финансовых институтов и бизнес-сообщества к проблемам автомобильных перевозок и пересечения государственных границ и предложить пути их решения.

Было предложено осуществить демонстрационный пробег (автокараван) нескольких грузовиков, принадлежащих транспортным компаниям из Казахстана, Китая, России и Латвии и продемонстрировать преимущества автомобильного транспорта для перевозки грузов в межгосударственном и межрегиональном сообщении в транспортном коридоре «Западный Китай – Западная Европа».

Задачи автокаравана:

- изучить дорожные условия, барьеры и узкие места в коридоре «Западная Европа – Западный Китай», а также состояние вспомогательной инфраструктуры, включая автомобильные пограничные пункты пропуска;

- провести встречи с руководством транспортных ведомств Казахстана, России, Латвии по пути следования автокаравана с целью обсуждения проблем международных автоперевозок;

- использовать информацию, собранную в ходе автокаравана для последующих действий в рамках СНГ, ЕврАзЭС, ШОС, ЕЭП и других международных организаций для решения проблем международных автомобильных перевозок.

Организаторами автокаравана выступили Международный союз автомобильного транспорта, Исполком КТС СНГ, Министерства транспорта Казахстана, Китая, России и Латвии. Участники проекта - Автотранспортные компании Казахстана, Китая, России, Латвии, ассоциации международных автоперевозчиков Казахстана, Китая, России и Латвии.

Маршрут: Урумчи – Хоргос – Алматы – Кордай – Тараз – Шымкент – Кызылорда – Актобе – Оренбург – Казань – Нижний Новгород – Москва – Санкт-Петербург – Рига

Сроки- Лето 2013 года

Страны – участники автокаравана финансируют участие своих представителей (1-2 автомашины).

Международный союз автомобильного транспорта и КТС СНГ финансируют подготовку и печать специального исследования.

Сопутствующие мероприятия:

- координационные встречи с министрами транспорта Казахстана, России и Латвии в столицах в моменты прохождения автокаравана;
- торжественные церемонии встречи/проводов каравана;
- подготовка специального исследования по итогам автокаравана и его распространение в рабочих органах, ответственных за транспорт;
- публикации в отраслевой прессе;

Ожидаемые результаты:

- Подготовка Итогового доклада с анализом основных проблем и узких мест и рекомендациями по облегчению международных автомобильных перевозок и процедур пересечения границ в рамках коридора «Западная Европа – Западный Китай»;

- Продвижение международных автомобильных перевозок в регионе благодаря PR компании;

- Расширение взаимодействия с организациями региональной экономической интеграции.

На **33 заседании КТС СНГ 9 октября 2013 года** (г. Минск, Республика Беларусь) рассмотрены вопросы реализации Приоритетных направлений сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года, внесения изменений и Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств – участников СНГ от 4 июня 1999 года; применении правовых норм ЕС в отношении режима труда и отдыха водителей к перевозчикам стран, не входящих в ЕС, а также меры по обеспечению экологической культуры и охраны окружающей среды при осуществлении автомобильных перевозок по территории государств-участников СНГ.

Одобренную КТС СНГ информацию о реализации Приоритетных направлений сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года было решено направить в Исполком СНГ для дальнейшего представления высшим органам СНГ в установленном порядке.

Была подписана Резолюция КТС СНГ о применении норм ЕС в отношении режима труда и отдыха водителей к перевозчикам стран, не входящих в ЕС, в которой

Учитывая, что вопрос о преимущественном праве применения норм ЕСТР по отношению к нормам соответствующего Постановления ЕС на территории стран ЕС при осуществлении международных перевозок перевозчиками стран, не являющимися членами ЕС, до сих пор не решен;

Принимая во внимание, что, несмотря на проведенную гармонизацию норм обоих законодательных актов, различия по ряду из них в связи с особенностями перевозок, осуществляемых из стран, удаленных от европейской территории, остались;

Понимая, что отсутствие решения данного вопроса ставит в затруднительное положение перевозчиков многих стран участниц соглашения ЕСТР;

Координационное транспортное совещание государств-участников СНГ:

Призывает ЕЭК ООН способствовать скорейшему решению данного вопроса, опираясь на логику международного права, изложенную в пункте 1 статьи 41 Венской Конвенции о праве международных договоров 1969 года.

Просит компетентные органы стран - участниц КТС СНГ показать региональную солидарность в этом направлении в рамках продолжающихся переговоров по данным вопросам на уровне ЕЭК ООН.

Приглашает Европейскую комиссию подойти с пониманием к законным озабоченностям стран участниц ЕСТР, не являющихся членами ЕС.

В рамках обсуждения вопроса о мерах по обеспечению экологической культуры и охраны окружающей среды при осуществлении автомобильных перевозок по территории государств-участников СНГ была заслушана презентация МСАТ «Экологические аспекты в деятельности IRU» с информацией об европейском опыте.

На 34 заседании КТС СНГ 5 декабря 2014 года (г. Москва, Российская Федерация) рассмотрены состояние и перспективы развития автомобильных перевозок.

В период 2013-2014 годов сектор автомобильного транспорта в регионе СНГ продолжал развиваться. По данным Межгосстаткомитета СНГ объем грузов, перевезенных автомобильным транспортом в 2013 году, составил почти 10,9 млрд. тонн, превысив аналогичный показатель 2012 года на 2,6%. Наиболее динамично автомобильные перевозки за рассматриваемый период выросли в Республике Казахстан (на 8,5%) и Республике Молдова (на 9,5%). По официальным оценкам, за первые 9 месяцев 2014 года темп прироста объемов автомобильных перевозок в регионе СНГ замедлился до 1% по сравнению с аналогичным периодом 2013 г., в первую очередь за счет сокращения объемов перевозок на 2,5% в Российской Федерации (по данным Росстата).

Глобализация мировой экономики и интеграционные процессы стран СНГ способствовала росту объемов международной торговли в регионе и повышению роли автомобильного транспорта в ее обеспечении. Однако, рост объемов международных перевозок, имевший место в 2010-2012 гг., замедлился в 2013 года. В первую очередь это произошло вследствие введения ФТС России ограничений в отношении применения Конвенции МДП на территории Российской Федерации. В связи с этим с середины 2013 года имело место переключение грузопотоков направления Азия – Европа с традиционных российских на альтернативные маршруты, связывающие Центральную Азию и Европу через Иран, Южный Кавказ и Турцию. Это подтверждает статистика использования книжек МДП в странах региона. В частности, в Республике Беларусь и Российской Федерации в 2013 году количество выданных книжек МДП сократилось соответственно на 20% и 11%. В странах Центральной Азии, Южного Кавказа и Каспийского региона, наоборот количество перевозок с использованием книжек МДП возросло (в Республике Казахстан на 32%, в Кыргызской Республике на 30%, в Республике Туркменистан на 25%, в Республике Таджикистан на 19%, в Республике Грузия на 28%, в Иране на

23,5%). До 2013 года доставка грузов между Азербайджаном и Европой осуществлялись на 90% транзитом через Россию, на 10% - по коридору ТРАСЕКА. С введением ограничений использования книжек МДП в России 90% всех грузов между Азербайджаном и странами Европы следуют по коридору ТРАСЕКА и лишь 10% через территорию России.

В 2014 году ситуация на рынке международных автомобильных перевозок в отдельных странах СНГ продолжала ухудшаться. В частности, на интенсивном ранее российско-украинском направлении спад объемов перевозок грузов по итогам 9 месяцев 2014 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил более 50%. Значительно сократились объемы перевозок грузов между Россией и странами Европы (по ряду импортных грузов спад оценивается в 25%). В то же время отмечен значительный прирост объемов перевозок на направлениях Украина – страны Южного Кавказа, Европа – Турция – Иран – страны Центральной Азии.

В 2013-2014 годах Международный союз автомобильного транспорта (IRU) продолжал активно содействовать развитию международных автомобильных перевозок в регионе СНГ и облегчению процедур пересечения границ. Укреплялось сотрудничество с международными организациями, в том числе с Координационным транспортным совещанием СНГ. Представительство IRU в регионе Евразии организовало и провело несколько значимых международных мероприятий, в том числе два круглых стола, посвященных проблемам развития грузовых и пассажирских перевозок в Евразии. IRU выступил совместно с Правительством Туркменистана, региональными комиссиями ООН и ОБСЕ, в качестве соорганизатора крупнейшей Международной конференции Высокого уровня «Роль транспорта и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества, стабильности и устойчивого развития», прошедшей 3-4 сентября 2014 г. в Ашхабаде. Развитию международных автомобильных перевозок способствовали подписанный в рамках указанной конференции Меморандум о сотрудничестве IRU с Правительством Туркменистана, а также встречи Президента и Генерального секретаря IRU с Президентом Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедовым, Вице-премьером и Министром иностранных дел Туркменистана Рашидом Мередовым, другими высокопоставленными официальными лицами. Резолюция Ашхабадской конференции была представлена на Генеральной ассамблее ООН, состоявшейся в сентябре-октябре 2014 года в Нью-Йорке. На основании этой Резолюции, а также инициатив Туркменистана и при поддержке IRU, начата разработка новой Резолюции Генеральной ассамблеи ООН о роли транспорта и транзитных коридоров в поддержке экономического сотрудничества и устойчивого развития. Среди других важных инициатив, реализованных в 2014 году, следует отметить начало строительства пилотного участка Модельного шоссе от Ашхабада до порта Туркменбаши.

Автомобильный пассажирский общественный транспорт является самым безопасным, экологичным, доступным и социально интегрированным видом транспорта, обеспечивающим мобильность граждан и их право на свободное

передвижение. В общем объёме перевозок пассажиров доля автомобильного транспорта в России составляет более половины, а в некоторых странах СНГ она достигает 90 и более процентов.

В 2014 году Представительство IRU в регионе Евразии также активно занималось вопросами устойчивого развития пассажирского транспорта. В рамках круглого стола по пассажирским перевозкам, состоявшегося в Москве 23 мая 2014 года, был принято решение о создании Рабочей группы "Разумный ход" по развитию пассажирского транспорта в Евразии. Данное решение было поддержано Советом по автомобильному транспорту КТС СНГ 29 мая 2014 г. Сегодня в состав Рабочей группы входят 30 участников из 9 стран Евразии. Задачами рабочей группы являются участие в разработке законодательства для таксомоторной отрасли на основе передового международного опыта и наилучших практик, поддержка борьбы с нелегальным извозом, работа по совершенствованию законодательства в области регулярных национальных и международных перевозок, разработка рекомендаций по совершенствованию тарифной политики и эффективной организации городского пассажирского транспорта, гармонизация программ профессионального обучения водителей пассажирского транспорта в государствах-участниках СНГ.

Перспективы развития автомобильного транспорта и международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов в СНГ зависят в том числе от координации усилий руководства стран, международных организаций и органов региональной экономической интеграции, направленных на совершенствование законодательства и повышение эффективности разрешительных систем, модернизацию экологической структуры парка автотранспортных средств и применение энергоэффективных технологий, развитие интермодальных перевозок и внедрение эффективных интеллектуальных транспортных систем, продвижение современных программ подготовки и повышения квалификации профессиональных водителей и т.д.

Важную роль в развитии международных автомобильных перевозок должны сыграть согласованные усилия государств-участников СНГ по обеспечению непрерывного применения международных Конвенций по обеспечению транзита и гармонизации процедур контроля грузов на границах.

В условиях массовой автомобилизации транспортные стратегии должны предусматривать меры по развитию общественного пассажирского транспорта, различных видов автобусных перевозок, а также гармонизацию условий функционирования рынка такси.

Ключевым фактором успеха в развитии автомобильного транспорта и евроазиатских транспортных связей, будет являться создание современной транспортной инфраструктуры, модернизация существующих и создание новых международных транспортных коридоров.

На 35 заседании КТС СНГ 3 декабря 2015 года (г. Москва, Российская Федерация) в соответствии с принятым ранее решением о расширении функций Совета и дополнении его компетенций вопросами функционирования

городского пассажирского транспорта КТС СНГ утверждено актуализированное Положение о САТ КТС СНГ.

Также члены КТС СНГ рассмотрели рекомендации Рабочей группы «Разумный ход» по развитию автомобильного пассажирского транспорта. Рекомендации подготовлены одноименной Рабочей группой, созданной при САТ КТС СНГ в 2014 году, в состав которой вошли специалисты в области пассажирских перевозок из 9 стран СНГ. В мае 2015 года Рабочая группа представила Рекомендации на круглом столе по автомобильному пассажирскому транспорту, где они получили полную поддержку экспертов и делового сообщества.

Документом предложено:

В области международных пассажирских перевозок:

Содействовать развитию автобусного транспортного сообщения и туризма между странами ЕЭК, с этой целью допускать заказные перевозки из одной страны ЕЭК в другую без необходимости получения перевозчиком международной лицензии, а также разрешить перевозчикам выполнять перевозки на территории другой страны ЕЭК, при этом не считать такую перевозку каботажной.

Признать все автобусные перевозки, в том числе туристические и заказные, частью системы общественного транспорта. Разрешить автобусам (транспортным средствам категории D) движение по выделенным (для маршрутного пассажирского транспорта) полосам. Для этого следует внести изменения в ПДД по аналогии с тем, как это было сделано для такси.

Обеспечить перевозчикам возможность обновления качественного подвижного состава, для этого отменить таможенные пошлины для туристических и междугородних автобусов, а также отменить «утилизационный сбор» там, где он существует. Разрешить ввоз подержанных междугородних и туристических автобусов большой вместимости, удовлетворяющих третьему экологическому классу с уплатой единой таможенной пошлины на уровне не более 10 тыс. евро за автобус.

Содействовать возникновению и развитию на федеральных трассах пунктов комплексного обслуживания междугородних автобусов с достаточным парковочным пространством, достаточным количеством туалетов для пассажиров (в том числе пассажиров с ограниченными возможностями), с возможностью слива отходов и заправки автобусных туалетов, с пунктами питания, торговыми точками.

В области таксомоторных перевозок:

Национальное законодательство, регулирующее деятельность такси, должно определять такси как вид общественного транспорта и предъявлять требования не только к техническому состоянию и оборудованию транспортных средств, профессиональной подготовке и стажу водителей такси, но и к диспетчерским центрам и мобильным приложениям по вызову такси.

В национальном законодательстве о такси должны быть предусмотрены прямые запреты и серьезные штрафы за организацию систем связи пассажиров и водителей без участия предпринимателей, имеющих специальное разрешение

на оказание услуги по перевозке пассажиров легковым такси, а также создание на местном уровне государственных реестров участников рынка такси в электронном виде и доверенных интернет-сервисов на их базе, причем такие сервисы должны создаваться на условиях государственно-частного партнерства, позволяющих потребителям удостовериться в безопасности и качестве оказываемых услуг.

Национальное законодательство в сфере такси должно давать возможность местному законодательству определять особенности организации рынка такси.

Национальное законодательство должно предусматривать финансовые гарантии в качестве критериев допуска к рынку таксомоторных услуг для диспетчерских центров и мобильных приложений по вызову такси в виде системы страхования жизни и здоровья пассажиров либо страхования профессиональной ответственности.

На **36 заседании КТС СНГ 7 декабря 2016 года** (г. Москва, Российская Федерация) рассмотрен вопрос 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.

Гармонизация требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ определена в качестве одного из первоочередных мероприятий Приоритетных направлений сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года, утвержденных Решением Совета глав правительств СНГ от 14 ноября 2008 года.

Координация деятельности государств – участников СНГ в сфере дополнительного обучения на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ направлена на смягчение действия барьера, связанного с допуском национальных автомобильных перевозчиков на рынки международных автотранспортных услуг СНГ и европейских стран, и позволит поддержать их конкурентоспособность.

Основополагающим документом, регулирующим взаимоотношения государств – участников СНГ в названной области является межправительственное Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ от 24 ноября 2006 года.

Во исполнение Соглашения разработаны Единые требования к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ, утвержденные Экономическим советом СНГ 12 декабря 2008 года. Документ определил минимум содержания программ дополнительного обучения на

профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков, представляющую собой владение совокупностью знаний, навыков и опыта, необходимых для организации международных автомобильных перевозок, в полной мере соответствует Приложению 1 к Соглашению, и включает:

программу квалификационной подготовки специалистов по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении,
программу дополнительного обучения водителей,
а также порядок проведения квалификационных экзаменов.

Базовым разработчиком принятых документов являлся член САТ КТС СНГ – Ассоциация международных автомобильных перевозчиков России (АСМАП), которая в настоящее время координирует методическую деятельность учебных центров государств – участников СНГ по обеспечению реализации Соглашения от 24 ноября 2006 года.

По мере реализации принятых высшими органами Содружества Соглашения о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ от 24 ноября 2006 года и Единых требования к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ возникла необходимость уточнения ряда их положений.

КТС СНГ одобрил и принял решение о внесении на рассмотрение высших органов СНГ:

- 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;

- проект Решения Экономического совета СНГ о внесении изменений в Рекомендуемый Порядок проведения экзаменов на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ.

На заседании КТС СНГ была заслушана информация о новом издании Рабочей группы при КТС СНГ «Разумный ход»

В 2016 году Рабочая группа «Разумный ход» осуществляла свою деятельность в соответствии с поручением 35 заседания КТС СНГ от 3 декабря 2015 года об исследовании рынка международных перевозок пассажиров автобусами в регулярном и нерегулярном сообщении в рамках государств-членов СНГ с целью разработки предложений по повышению эффективности и качества выполняемых перевозок, что нашло своё отражение в новом издании, представленном на заседании.

В области автобусных перевозок РГ "Разумный ход" в Евразии сосредоточилась на работе по снижению (отмене) импортных пошлин на ввозимые в Евразийский союз туристические автобусы Евро - 5. Совместно с Российским автотранспортным союзом этот вопрос был поднят на заседании Подкомитета по автомобильному транспорту Евразийской экономической

комиссии, и получил поддержку всех представителей государств-участников ЕАЭС. Однако, несмотря на то, что в протоколе заседания была отмечена поддержка сторон, было рекомендовано внести данное предложение в национальные министерства, уполномоченные представлять государство в Евразийской экономической комиссии.

Для решения этого вопроса была создана временная рабочая группа, в которую вошли представители российского автотранспортного союза, Комитета по детскому туризму при Правительстве РФ, Подкомитета по туризму Московской торгово-промышленной палаты. В планах рабочей группы встреча с производителями автобусов и представителем Евразийского банка, на которой планируется обсудить альтернативные пути обновления подвижного состава.

Рабочая группа "Разумный ход" активно участвовала в подготовке деловой программы в рамках первой международной выставки Busworld Moscow, которая успешно прошла 25-27 октября 2016 года в Москве. Участники Рабочей группы выступили в рамках деловой программы с докладами по развитию законодательства в области автобусных перевозок, развитию автобусного туризма.

К этому важному международному мероприятию была подготовлена публикация "Автобусные перевозки в Евразии сегодня и завтра". В подготовке публикации участвовали эксперты НИИ Казахстана, Центра "Россия без ДТП" и другие. В публикации приводится статистика состояния автобусных перевозок и законодательства в области международных автобусных перевозок в странах Евразии, анализируются причины ДТП с автобусами на примере Российской Федерации, а также описываются инновационные направления развития автобусных перевозок.

Рабочая группа "Разумный ход" совместно со страховой компанией "Ингосстрах" продолжает работу над концепцией добровольного страхования международных автобусных перевозок.

Рабочая группа IRU приняла активное участие в организации Форума по такси в рамках недели «Транспорт Сибири» и в 4-м Международном Евразийском форуме «Такси», который прошел в Москве 4-5 августа 2016 года. Предложения Рабочей группы «Разумный ход» в Евразии по введению в правовые рамки деятельности компаний – агрегаторов в области таксомоторных перевозок, внесению профессии «водитель такси» в классификатор профессий, а также разработка и применение критериев доступа компаний на рынок таксомоторных перевозок и допуска к профессии были внесены в Рекомендации Форума, направленные правительствам государств.

На **37 заседании КТС СНГ 6 декабря 2017 года** (г. Москва, Российская Федерация) были рассмотрены вопросы регулирования деятельности автомобильного и городского пассажирского транспорта:

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 года. 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 пока 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, Стратегия экономического развития СНГ на период до 2020 г. (далее - Стратегия) содержит 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 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 спецификации бизнес-требований проекта e-CMR.

КТС СНГ рассмотрел информацию о решениях высших органов СНГ в сфере автомобильного транспорта, принятых в 2017 году:

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 (далее – проект Протокола) подписан главами правительств – участников Соглашения на заседании СГП СНГ 3 ноября 2017 года.

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.

Решением 75 заседания Экономического совета Содружества независимых государств от 15 сентября 2017 года 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.

IV. Информация о документах, подготовленных САТ КТС для последующего рассмотрения высшими органами СНГ

За отчетный период в рамках и с участием экспертов САТ КТС СНГ подготовлены следующие вопросы, рассмотренные высшими органами СНГ:

Экономический совет СНГ 15 апреля 2011 года рассмотрел вопрос о ходе реализации международного проекта в области автомобильного транспорта «Обратная связь». Решение по данному вопросу поддержали Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Молдова, Российская Федерация, Республика Таджикистан и Украина. Принятым Решением рекомендовано КТС СНГ продолжить реализацию проекта, предложено правительствам государств рассмотреть вопрос расширения состава участников проекта и высказана просьба правительствам Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации принять возможные меры по снижению влияния барьеров в международном автомобильном сообщении, выявленных в ходе реализации проекта.

Экономический совет СНГ 17 июня 2015 года рассмотрел вопрос о безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах СНГ. Решение по данному вопросу поддержали Азербайджанская Республика, Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Молдова, Российская Федерация и Республика Таджикистан. В соответствии с принятым решением информация по данному вопросу направлена в правительства государств – участников СНГ для использования заинтересованными министерствами и ведомствами.

Экономический совет СНГ 27 мая 2016 года рассмотрел вопрос о ходе реализации Приоритетных направлений сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года. Решение по данному вопросу поддержали Азербайджанская Республика, Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Молдова, Российская Федерация и Республика Таджикистан. В принятом Решении отмечена активная работа государств по выполнению Приоритетных направлений и поручено заинтересованным министерствам и ведомствам государств – участников СНГ, Координационному транспортному совещанию государств – участников СНГ продолжить работу по реализации Приоритетных направлений и активизировать работу, направленную на развитие конкурентной среды на рынке транспортных услуг СНГ, оптимальное взаимодействие видов транспорта и развитие системы транспортно-логистических центров.

Экономический совет СНГ 23 июня 2017 года рассмотрел вопрос о ходе реализации Конвенции о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа от 9 октября 1997 года. Соответствующим Протокольным решением рекомендовано КТС СНГ проработать вопрос о подготовке документов в развитие Конвенции, регламентирующие нерегулярные автомобильные перевозки, требования к подвижному составу и обеспечению безопасности с учетом современных тенденций развития автомобильного транспорта, а также высказана просьба правительствам государств – участников СНГ оказать содействие Рабочей группе, созданной САТ КТС СНГ в организации мониторинга барьеров в международном автомобильном пассажирском сообщении.

Экономический совет СНГ 15 сентября 2017 года рассмотрел вопрос о внесении изменений 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. Решение по данному вопросу подписали Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Российская Федерация и Республика Таджикистан. Внесенные изменения позволили гармонизировать документ с соответствующими международными требованиями допуска к профессии, изложенными в Хартии качества международных автомобильных перевозок, принятой 28 мая 2015 года министрами транспорта европейских стран-членов Международного транспортного Форума (ранее – Европейская комиссия министров транспорта).

Совет глав правительств СНГ 3 ноября 2017 года подписал 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. Участниками документа явились Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Российская Федерация, Республика Таджикистан. Практическая реализация Соглашения выявила необходимость уточнения ряда его положений. Проект Протокола о внесении изменений в Соглашение предусматривает введение единой формы свидетельства для водителей и ответственных специалистов, а также уточняет требования к представляемым учебными организациями сведениям о педагогических кадрах.

По согласованию с членами САТ КТС СНГ был подготовлен ряд документов, принятых **Советом глав правительств СНГ** в сфере транспортной безопасности, в том числе:

Соглашение об информационном взаимодействии государств - участников СНГ в области обеспечения транспортной безопасности (далее -

Соглашение), которое было подписано на заседании **Совета глав правительств СНГ 30 мая 2014 года**;

Стратегия обеспечения транспортной безопасности на территориях государств – участников Содружества Независимых Государств при осуществлении перевозок в международном сообщении, утверждена **Решением Совета глав правительств СНГ от 29 мая 2015 года**;

План первоочередных мероприятий по реализации Стратегии обеспечения транспортной безопасности на территории государств – участников Содружества Независимых Государств при осуществлении перевозок в международном сообщении на 2017-2019 годы, утвержден **Решением Совета глав правительств СНГ от 26 мая 2017 года**.

IV. Заключение

В 2010–2017 годах деятельность САТ КТС СНГ была направлена на выработку согласованных предложений по приоритетным направлениям развития автомобильного транспорта, консолидированной позиции стран СНГ по вопросам, связанным с допуском автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ на мировой рынок автотранспортных услуг и устранением причин, ухудшающих положение автоперевозчиков, создание благоприятных условий и экономических стимулов для развития автомобильного транспорта и новых информационных технологий на автотранспорте (включая использование юридически значимых электронных документов), упрощение и гармонизацию процедур открытия и продления международных регулярных автобусных маршрутов, содействие реализации ряда транспортных проектов в государствах – участниках СНГ, проведению тематических конференций и форумов, посвященных актуальным вопросам развития автотранспортных комплексов государств – участников СНГ. Сфера деятельности САТ КТС была дополнена вопросами регулирования городского пассажирского транспорта.

САТ КТС СНГ активизировал свою деятельность в области сотрудничества с международными организациями, в первую очередь Международным союзом автомобильного транспорта. Совместно с иными структурными подразделениями КТС СНГ осуществлялось взаимодействие с Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, Международным транспортным Форумом (ранее – Европейская комиссия министров транспорта)

Разработан ряд документов, утвержденных на уровне Экономического совета и Совета глав правительств СНГ.

Деятельность САТ КТС СНГ в полной мере была ориентирована на реализацию положений документов, принятых высшими органами СНГ (см. Приложение). В первую очередь Приоритетных направлений сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года и Основных направлений развития рынка международных автотранспортных услуг, утвержденных соответствующими Решениями Совета глав правительств СНГ от 14 ноября 2008 года – в части согласования основных направлений

развития рынка международных автотранспортных услуг государств – участников СНГ; мониторинга барьеров (приграничные, технические, фискальные и бюрократические) при осуществлении международных автомобильных перевозок по территории государств – участников СНГ; содействия интеграции автотранспорта государств – участников СНГ в европейскую транспортную систему; согласованного развития и внедрения современных информационных технологий на транспорте. формирования согласованной политики в области транспортной безопасности и защиты окружающей среды; гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ; разработки согласованных предложений по улучшению состояния транспортной инфраструктуры автомобильных дорог СНГ; содействие развитию сети международных автомобильных дорог СНГ (совместно с Межправительственным советом дорожников).

В соответствии с решениями, принятыми на заседаниях САТ КТС СНГ и КТС СНГ основными направлениями их деятельности в сфере автомобильного транспорта на период 2018–2019 годы определены:

дальнейший мониторинг барьеров в международном автомобильном сообщении и подготовка предложений по их устранению;

укрепление сотрудничества между государствами – участниками СНГ в сфере международных автомобильных перевозок в целях гармонизации условий конкуренции;

разработка предложений по созданию и внедрению в рамках СНГ системы электронного документооборота (технологии обмена между участниками транспортного рынка электронными сопроводительными документами к грузам), способствующей существенному ускорению процесса подготовки грузов к отправке;

содействие унификации образования в отраслях автомобильно-дорожного комплекса, в том разработке и внедрению согласованных программ подготовки специалистов;

укрепление сотрудничества с профильными международными организациями и выработка согласованных позиций государств – участников СНГ для отстаивания интересов их международных автомобильных перевозчиков.

Перечень документов, регулирующих взаимодействие государств – участников СНГ в сфере автомобильного транспорта

1. Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа от 9 октября 1997 года;
2. Протокол о международных автомобильных дорогах СНГ, утвержден Президиумом Межгосударственного экономического комитета Экономического союза 11 сентября 1998 года по поручению глав правительств СНГ;
3. Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам СНГ от 4 июня 1999 года;
4. Соглашение о взаимодействии государств – участников СНГ в области международных автомобильных грузовых перевозок от 18 сентября 2003 года;
5. Соглашение о введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территориях государств – участников СНГ от 16 апреля 2004 года;
6. Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ от 24 ноября 2006 года;
7. Основные направления развития рынка международных автотранспортных услуг (утверждены Решением СГП СНГ 14 ноября 2008 года).
8. Приоритетные направления сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года (утверждены Решением СГП СНГ 14 ноября 2008 года).