



НАЗВАНИЕ УЧЕБНОГО ЗАВЕДЕНИЯ

Тема: «Государственное регулирование транспорта в Республике Мали»

Выполнил: _____

Проверил: _____

2023 год



Система управления автомобильным транспортом в Республике



Мали

Министерство оборудования, транспорта и освобождения от ответственности (METD)

Миссия заключается в разработке и реализации национальной политики в области оборудования и транспорта в соответствии с указом № 07-387/P-RM от 15 октября 2007 года, устанавливающий его полномочия.



01



02



03



Национальное Управление автомобильных дорог (ДНР)

Отвечает за все, что связано с
дорожной инфраструктурой.

Национальное управление наземного, морского и речного транспорта (DNTTMF)

Отвечает за все, что связано с
транспортной инфраструктурой

Функции Министерства оборудования, транспорта и освобождения от ответственности (METD) в Республике Мали



Разработка и осуществление мер, направленных на то, чтобы обезвредить внутреннюю и внешнюю политику страны

Проектирование, строительство и техническое обслуживание дорог, объектов искусства, железнодорожных линий, речных аэродромов и портов

Разработка и контроль за соблюдением правил в области топографии и картографии; развитие метеорологии и ее различных применений

01

02

03

04

05

06

07

Развитие метеорологии и ее различных применений

Исследования и эксперименты в области общественных работ

Развитие наземного, морского, речного и воздушного транспорта

Разработка и внедрение правил дорожного движения и безопасности дорожного движения

Задачи и функции органов управления транспортом и дорогами в Республике Мали



Национальное Управление автомобильных дорог (ДНР)

Национальное Управление автомобильных дорог (ДНР), создано законом № 02-057 от 16 декабря 2002 года.

Управление отвечает за все, что связано с дорожной инфраструктурой.

Задача Управления (ДНР) заключается в разработке элементов национальной политики в области дорог и строительных работ, а также в обеспечении координации и контроля за деятельностью государственных и частных служб и учреждений, способствующих осуществлению этой политики.

Национальное управление наземного, морского и речного транспорта (DNTTMF)

Национальное управление наземного, морского и речного транспорта (DNTTMF), создано законом № 02-057 от 16 декабря 2002 года.

Управление отвечает за все, что связано с транспортной инфраструктурой, за исключением дорог.

Управлению поручено разрабатывать элементы национальной политики в области автомобильного, железнодорожного, морского и речного транспорта, а также обеспечивать координацию и контроль за внешними, региональными, прикрепленными службами, а также государственными и частными учреждениями, которые способствуют осуществлению этой политики.



Автомобильные перевозки

Конвенция а/п 2/5/82 о межгосударственном автомобильном транспорте (ТІЕ), подписанная 29 мая 1982 года в Котону.

Конвенция ЭКОВАС о межгосударственном автомобильном транзите (ТІЕ) а/п 4/5/82, подписанная 29 мая 1982 года в Котону дополнена дополнительной Конвенцией А/СП/1/5/90, предусматривающее введение механизма гарантирования операций под контролем, принятого 30 мая 1990 года в Банжуле.

Дополнительная Конвенция а/СП/1/5/90, устанавливающая механизм гарантии операций в соответствии с Трие (ТІЕ), принятая 30 мая 1990 года в Банжуле.

Соглашения от 24 апреля 1998 г. и от 22 марта 2005 г., связывающие национальные поручительства с целью обеспечения операций по сортировке товаров в рамках ЭКОВАС, которые устанавливают сбор в размере 0,50% стоимости САФ импортируемых товаров для пополнения гарантийного фонда и определяют способы распределения сбора для гарантийного фонда.

Протокол а/Р1 /5/82 создает коричневую карту ЭКОВАС для целей страхования ответственности перед третьими лицами, подписанное 29 мая 1982 года в Котону. Транспортное средство должно получить страховку от третьих лиц для покрытия несчастных случаев, вызванных транспортными средствами в государствах-членах.

Нормативно-правовое регулирование транспортным сектором в Республике Мали

Железнодорожные перевозки

Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 года (с изм. от 3 июня 1999 года).

ТІФ. Это двустороннее соглашение о международных железнодорожных перевозках, известное как (ТІФ), в котором определяются условия функционирования сети между заинтересованными странами, правила транзитных процедур на любой территории.

Международная Конвенция по безопасным контейнерам (КБК). От имени Правительства СССР Конвенция подписана в Лондоне 23 августа 1973г. Ратификационная грамота СССР сдана на хранение Генеральному Секретарю Межправительственной морской консультативной организации 24августа 1976. Конвенция вступила в силу 6 сентября 1977 г. Настоящая Конвенция распространяется на новые и существующие контейнеры, используемые в международных перевозках, исключая контейнеры, специально предназначенные для воздушных перевозок.

Международная конвенция об упрощении и согласовании таможенных режимов (Киотская конвенция) была заключена в Киото 1973 г.

Международная конвенция о транзитной торговле для стран, не имеющих выхода к морю (Нью-Йорк, 1965 год). Согласно данной Конвенции, государства, не имеющие морского берега, для того чтобы пользоваться свободой морей на равных правах с прибрежными государствами, должны иметь свободный доступ к морю.



Система транспортно-логистической деятельности Республики Мали



Рисунок 1-Схема трансфриканских автомобильных дорог

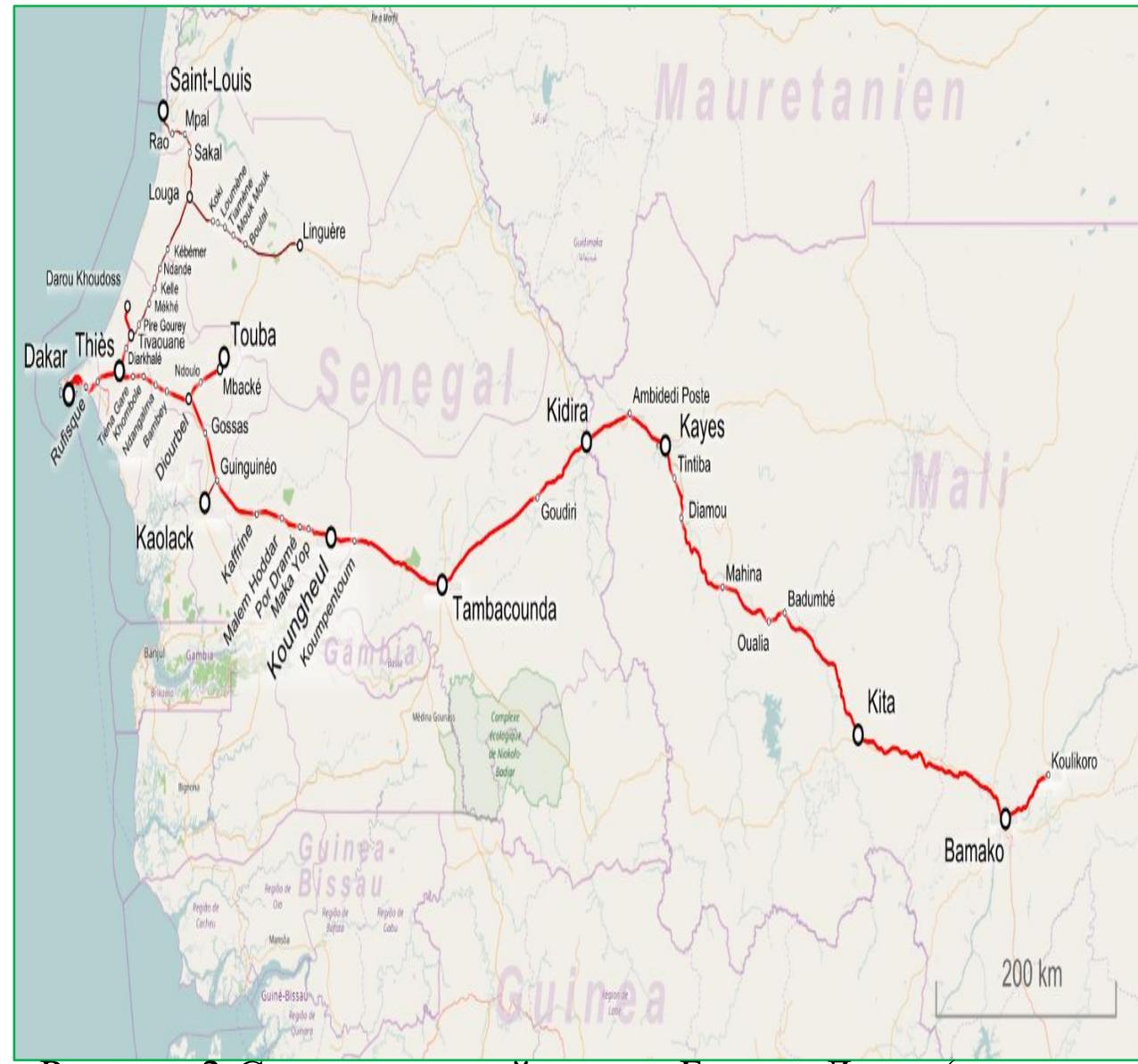


Рисунок 2-Схема железной дороги Бамако-Дакар (страны Мали и Сенегал)

Общее состояние транспортной инфраструктуры Республики Мали



Сеть транспортной инфраструктуры Мали развита слабо. По Индексу развития инфраструктуры Африки (AIDI) в 2020 году Мали заняла 36-е место из 54 стран.

Из-за ухудшения состояния дорог с твердым покрытием протяженность дорог хорошего качества сократилась вдвое - с 6079 км в 2015 году до 2667 км в 2018 году.

2,99% классифицированной дорожной сети имеет твердое покрытие и находится в хорошем состоянии. Это свидетельствует о существующем огромном дефиците дорожной инфраструктуры.

Для улучшения ситуации на дорогах Западной Африки, в том числе и в Республике Мали требуется финансирование. Одним из крупных инвесторов по ситуациям на дорогах является- Африканский Банк развития, который продолжает финансировать данный сектор экономики.

Результатами финансирования Африканского банка развития является: сокращение времени нахождения на границе, сокращается среднее время в пути, увеличиваются объемы внешней торговли между странами.



Система управления железными дорогами в Республике Мали



После 60-х годов Управление железных дорог Западной Африки было разделено на две совершенно разные компании: Управление железных дорог Сенегала (Rcfs) и Управление железных дорог Мали (Rcfm). Раскол, который был недолгим, поскольку через два года оба государства согласовали соглашение о совместном использовании железнодорожного коридора.

Это соглашение в области управления коридором действовало более четырех десятилетий. И это несмотря на трудности, связанные с высокой конкуренцией со стороны автомобильного транспорта, а также, что особенно важно, с отсутствием технического обслуживания и инвестиций в железнодорожные пути и подвижной состав. Ситуация, к которой добавилась хроническая задолженность двух государств Мали и Сенегала, которые больше не могли получить доступ к кредитам, снизили возможность сохранения монополии на железнодорожные перевозки. Международные финансовые учреждения, такие как Всемирный банк и французское агентство по развитию, возражали против требования приватизации сектора в отношении кредита в размере 61,6 миллиона евро, который они запрашивали. Идея, которую отстаивали эти два финансовых учреждения, тогда основывалась на государственном и частном управлении этой двухнациональной железнодорожной линией.

Прекращение действия концессионного соглашения, подписанного между государствами Мали и Сенегала, касающегося управления и эксплуатации железнодорожной магистрали Дакар-Бамако, вступило в силу. Железнодорожная компания Transrail уступила место «железной дороге Дакар-Бамако», новому предприятию, созданному обоими Штатами для управления переходным этапом. Новой компанией управляет команда, состоящая из двух руководителей из Сенегала и столько же руководителей из Мали. Общее руководство возложено на Джозефа Габриэля Самбу из Сенегала, из Мали - Джибриль Нама Кейта, который отвечает за общее управление и оборудование, его согражданину Сори Самбу Диаките доверено управление транспортом, и, наконец, Сенегалец Амаду Сире Салл назначен ответственным за управление инфраструктурой. Задача этой созданной руководящей команды состоит в том, чтобы обеспечить строгое совместное управление для своевременного достижения целей. В связи с тем, что железнодорожное полотно Дакар-Бамако находится в состоянии глубокой деградации, правительства Мали и Сенегала планируют объединить свои усилия по восстановлению железной дороги Дакар-Бамако.

Основные проблемы железной дороги Дакар-Бамако



Существующая инфраструктура линии находится в очень плохом состоянии и не позволяет железнодорожному транспорту по-настоящему конкурировать с дорогой.



Средняя скорость составляет менее 20 км / ч, а скорость схода с рельсов велика.



Правительства Сенегала и Мали не имеют опыта ведения переговоров и управления.



Правительства Сенегала и Мали взяли на себя финансовые обязательства, которые им трудно выполнить.



Основные цели восстановления железной дороги Дакар-Бамако в Республике Мали



Создание эффективной и эффективной операционной системы, включающей, насколько это возможно, частную инициативу как с экономической, экологической, так и с финансовой точки зрения



Увеличение пропускной способности линии и ее эксплуатационного свойства



Повышение роли железнодорожного транспорта в удовлетворении спроса на пассажирские и грузовые перевозки



Снижение зависимости системы снабжения Мали от автомобильного транспорта



Уменьшить нагрузку на транспортный сектор за счет сокращения заторов и выбросов парниковых газов

Таблица 1-Движущие силы потенциала железных дорог в Африке

№ п/п	Движущие силы	Характеристика
1	Увеличение спроса на транспорт в связи с экономическим ростом в Африке	Повышение конкурентоспособности глобальных цепочек поставок
		Увеличение числа и размеров крупных мегаполисов Африки
		Существование стран, не имеющих выхода к морю
		Новые разработки в горнодобывающей промышленности, производящие большие объемы
2	Основные возможности для развития железных дорог в Африке	Сокращение внешних транспортных расходов в Африке
		Увеличение межрегиональной торговли в Африке
		Развитие железнодорожной отрасли
		Улучшение контроля за городским развитием
		Улучшение правоприменения и соблюдения правил дорожного транспорта и безопасности дорожного движения

Необходимые меры для совершенствования государственного управления железнодорожными перевозками в Республике Мали



Государствам Мали и Сенегала следует ускорить осуществление текущих реформ, особенно на институциональном уровне, с тем чтобы создать основу для максимального использования значительных инвестиций, необходимых для строительства инфраструктуры.



Техническим и финансовым партнерам необходимо поддерживать любое решение, позволяющее финансировать внешнюю инфраструктуру;

В рамках программ железнодорожных соединений реализовывать различные инициативы, в частности: Мали– Гвинея(Бамако-Бугуни-Канкан); Мали-Кот-д'Ивуар (Бугуни-Сикассо-Уанголодугу) и другие.

Развитие речного и воздушного транспорта в Республике Мали



Речной транспорт в Мали также развит слабо (12553 пассажира в 2018 году) и работает с перерывами (5-7 месяцев в году);



Сеть воздушного транспорта насчитывает 7 аэропортов (один международный и 6 местных) с небольшим трафиком.



Тем не менее, внутренние услуги новой авиакомпании Sky Mali, которая запустила свой первый рейс в Кайес 29 сентября 2020 года, должны способствовать открытию страны с 12 еженедельными рейсами.



SWOT-анализ Республики Мали



Strengths -Сильные стороны

Молодое население;
Высокое сельскохозяйственное производство (первая страна-производитель хлопка в Африке, второе по величине поголовье скота в Западной Африке, продовольственная самообеспеченность зерновыми культурами);
Высокий потенциал для развития агропродовольственной промышленности;
Потенциал природных ресурсов (третья страна-производитель золота в Африке).

Opportunities -Возможности

Высокий потенциал для развития цепочек создания добавленной стоимости в сельском хозяйстве, животноводстве и горнодобывающей промышленности;
Высокий неиспользованный потенциал сельскохозяйственного сектора (наличие неиспользованных пахотных земель и водных ресурсов);
Наличие горнодобывающих и энергетических ресурсов;
Неиспользованный рыночный потенциал для усиления региональной (Соглашение о свободной торговле ЭКОВАС) и африканской (AfCFTA) интеграции и содействия внешней торговле;
Культурные ценности Мали, которые могут быть использованы для развития динамичного туристического сектора в стране.

Weaknesses -Слабые стороны

Слабое развитие производственно-сбытовой цепочки для поддержки местного продукта
переработка и создание рабочих мест с высокой добавленной стоимостью;
Недостаточная транспортная и энергетическая инфраструктура;
Неблагоприятная деловая среда и низкий уровень развития ГЧП(государственно-частное партнерство);
Низкий уровень квалификации кадров;
Социально-политическая нестабильность и ослабление социальной сплоченности;
Низкая способность адаптироваться к изменению климата;
Природа страны, не имеющей выхода к морю.

Threats, Défis - Угрозы, Вызовы

Сохраняющийся кризис в области безопасности и политическая нестабильность;
Ухудшение управления и коррупция;
Плохая диверсификация экономики;
Высокая уязвимость к изменению климата и внешним потрясениям;
Высокая концентрация внутренних долговых обязательств со сроком погашения 60,0% в период 2021-2023 годов;
Низкая мобилизация внутренних ресурсов.

Показатели страновой стратегии (CSP) Африканского банка развития для Республики Мали до 2025 года по транспортному сектору

№ п/п	показатели	2021год	2025 год
1	Протяженность дорог с твердым покрытием (км)	9926	22463
2	Повысить безопасность дорожного движения и среднее время, затрачиваемое на лечение жертв дорожно-транспортных происшествий (часы)	6	1
3	Время, необходимое грузовому автомобилю для пересечения границы Кот-д'Ивуара-Мали (часы)	24	3
4	Время в пути для легковых транспортных средств, между Буремом и Кидалем (часы)	8,8	2,86
5	Время в пути для тяжелых грузовиков между Буремом и Кидалем (часы)	10,85	3,57

Выводы



В Республике Мали разработаны и действуют нормативно-правовые акты по регулированию международных перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом. Также существует система управления в этих отраслях.



Однако, транспортные сектора Мали, как и в целом, экономика региона, развиты очень слабо. Требуется существенное финансирование для улучшения как железной дороги, так и автомобильных дорог, которые находятся в очень разрушительном положении. Африканский банк развития всеми силами старается финансировать сектора экономики Мали, однако, на сегодняшний день этого не достаточно.



Представленный СВОТ-анализ по региону Мали показал, что республика имеет не только слабые места, но сильные стороны и возможности. В настоящее время, разработана страновая стратегия (CSP) Республики Мали на период 2021-2025 гг., которая направлена на улучшение всех секторов экономики страны, в том числе и транспортную отрасль. Поэтому перспективы развития транспортного сектора экономики радужные, регион имеет возможности и располагает сильными сторонами.



Список литературы

Мали: Африканский банк развития улучшает региональную интеграцию, местную экономику и занятость за счет финансирования дорожного участка (дата публикации 08 сентября 2020г.) [Электронный ресурс]. Режим доступа <https://www.afdb.org/en/news-and-events/mali-labanque-africaine-de-developpement-ameliore-lintegration-regionale-leconomielocale-et-lemploi-par-le-financement-dun-troncon-routier-37775>– Загл. с экрана.

32. Мали - Страновой стратегический документ на 2021-2025 годы (дата публикации 04.06.2021г.) [Электронный ресурс]. Режим доступа <https://www.afdb.org/en/documents/mali-country-strategy-paper-2021-2025>– Загл. с экрана.

Мали: 56 миллионов долларов от африканского банка развития на второй этап строительства транссахарской дороги (дата публикации 13 декабря 2018 года) [Электронный ресурс]. Режим доступа <https://www.afdb.org/en/news-and-events/mali-56-millions-de-dollars-de-la-banque-africainede-developpement-pour-la-deuxieme-phase-damenagement-de-la-routetranssaharienne-18855>– Загл. с экрана.

В Мали реализация документа Африканского банка развития по стратегии стран на 2015-2019 годы дала удовлетворительные результаты (отчет) (дата публикации 14 октября-2021 г.) [Электронный ресурс]. Режим доступа <https://www.afdb.org/en/news-and-events/au-mali-la-mise-en-oeuvre-dudocument-de-strategie-pays-2015-2019-de-la-banque-africaine-de-developpementproduit-des-resultats-satisfaisants-rapport-46161>– Загл. с экрана.

Мали: сальдо торгового баланса (дата публикации 24.12.2021) [Электронный ресурс]. Режим доступа. <https://www.journaldumali.com/2021/12/24/mali-balance-commerciale-excedentaire/>– Загл. с экрана.

Кот-д'Ивуар: Африканский банк развития поддерживает пять преобразующих проектов на сумму 275 миллиардов канадских франков (Дата публикации 01 марта 2019 г.) [Электронный ресурс]. Режим доступа <https://www.afdb.org/en/news-and-events/cote-divoire-la-banque-africainede-developpement-appuie-cinq-projets-transformateurs-pour-un-montant-de-275-milliards-cfa-19047>– Загл. с экрана.

Rail Infrastructure in Africa Financing Policy Options
https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Events/ATFforum/Rail_I_nfrastructure_in_Africa_-_Financing_Policy_Options_-_AfDB.pdf;

MALI – CSP 2021-2025. Directorate General, West Africa Regional Development and Business Delivery Office (RDGW) – Mali Country Office (COML). May 2021г.;



Спасибо за внимание!

