

Приложение 2
Проект



**СТРАТЕГИЯ
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА
ПО РАЗВИТИЮ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО
КОРИДОРА ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ
НА ПЕРИОД 2027-2036 ГГ.**

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---|----|
| Общие положения | 3 |
| Введение | 4 |
| Реализация Стратегии МПК на 2016-2026 гг. | 5 |
| Международные исследования | 9 |
| Стратегические приоритетные направления | 20 |
| Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры | 21 |
| Усиление гармонизации политики между Сторонами ОМС | 25 |
| Улучшение цифровизации и внедрение умных логистических решений | 27 |
| Развитие устойчивого транспорта и экологически чистых технологий | 30 |
| Упрощение торговли и модернизация таможенных процедур | 33 |
| Усиление участия частного сектора в инвестициях, функционировании коридоров и консультативных механизмах | 34 |
| Реализация стратегических целей | 42 |
| Аналитический инструмент | 43 |
| Заключение | 43 |
| Использованная литература | 44 |

Добавлено примечание ((P51)): Предложение Турции

Общие положения

Стратегия Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА по развитию международного транспортного коридора «Европа-Кавказ-Азия» на период 2027-2036 гг. (далее - Стратегия) принята «_____» _____ года в ходе _____ заседания МПК ТРАСЕКА, г. «_____», _____.

На основании информации об имплементации Стратегии на 2016-2026 гг., разработанной на основе Мастер-Плана ТРАСЕКА и предложений Сторон, Постоянным Секретариатом подготовлена настоящая Стратегия при содействии и на основе предложений Сторон Основного многостороннего соглашения по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия (далее - ОМС).

Настоящий документ представляет приоритетные направления действий Сторон ОМС и призван обеспечить скоординированное развитие на территории ТРАСЕКА.

Настоящая Стратегия определяет стратегическое направление, приоритеты и инструменты Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА на период 2027–2036 годов. Она закрепляет за ТРАСЕКА роль механизма координации, содействия и управления показателями на уровне коридора, ответственного за поддержку Сторон ОМС в целях согласованного развития международного транспортного коридора «Европа–Кавказ–Азия».

Стратегия определяет как действия на уровне коридора, которые ТРАСЕКА как международная межправительственная комиссия должна возглавлять и координировать, так и меры по национальной реализации, которые Стороны ОМС должны осуществлять в рамках своих соответствующих компетенций.

Основная цель Стратегии – обеспечить реализацию целей и задач, определенных ОМС, и, как следствие, усилить связанность в регионе и повысить конкурентоспособность перевозок.

Предстоящий период охватывает стратегические цели, обусловленные положительными итогами работы Сторон ОМС по модернизации инфраструктуры и принятию мер по совершенствованию перевозочного процесса, включая вопросы пересечения границ и цифровизации.

Добавлено примечание ((PS2)): Комментарий Румынии: Данное предложение определяет Стратегию как перечень задач для государств, а не как мандат ТРАСЕКА. Стратегия международной межправительственной комиссии должна прежде всего определять, что делает сам институт. Предлагается добавить новый параграф.

Добавлено примечание ((PS3)): Предложено Румынией
Настоящая Стратегия определяет стратегическое направление, приоритеты и инструменты Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА на период 2027–2036 гг.
Она закрепляет за ТРАСЕКА роль механизма координации, содействия и управления показателями на уровне коридора, ответственного за поддержку Сторон ОМС в целях согласованного развития международного транспортного коридора «Европа–Кавказ–Азия».
Стратегия определяет как действия на уровне коридора, которые ТРАСЕКА как международная межправительственная комиссия должна возглавлять и координировать, так и меры по национальной реализации, которые Стороны ОМС должны осуществлять в рамках своих соответствующих компетенций.

Введение

Межправительственная Комиссия ТРАСЕКА (далее - МПК) создана согласно положениям ОМС и наделена полномочиями по принятию решений, способствующих укреплению регионального торгового диалога и транспортных связей, содействующих активному развитию Сторон ОМС.

Коридор ТРАСЕКА более 30 лет предоставляет возможность перевозки грузов и углубления торговых отношений стран Европы и Азии, что подтверждается ежегодно растущим грузооборотом. Поэтому Стороны ОМС активно развивают инфраструктуру и процессы осуществления перевозок и пересечения границ.

В целях обеспечения координации и гармонизации усилий Сторон ОМС ранее была реализована Стратегия МПК до 2015 года при содействии проектов технического содействия Европейского Союза (далее - ЕС).

Позже Проект технического содействия ЕС ЛОГМОС, в тесном сотрудничестве со странами ТРАСЕКА разработал Мастер-план, который стал основой Стратегии МПК 2016-2026 гг., утвержденной 1 июня 2016 г., в г. Одесса, Украина, в рамках Двенадцатого ежегодного Заседания МПК. Для обеспечения реализации данной Стратегии были утверждены решением МПК Планы действий на 2016-2021 и 2022-2024 гг.

Меняющийся геополитический, экономический и технологический контекст требует от ТРАСЕКА выйти за рамки преимущественно координационной роли и взять на себя более проактивную функцию в качестве механизма управления коридором

В данном контексте роль ТРАСЕКА состоит в том, чтобы возглавлять реформы в области мягкой инфраструктуры на уровне коридора, обеспечивать интероперабельность цифровых и процедурных систем, осуществлять мониторинг и повышение показателей эффективности коридора, а также выступать в роли авторитетного институционального партнера для международных финансовых институтов, партнёров по развитию и частного сектора.

Настоящая Стратегия определяет стратегическое направление, приоритеты и инструменты Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА на период 2027–2036 гг. Она закрепляет за ПС МПК ТРАСЕКА роль механизма координации, содействия и управления показателями на уровне коридора, ответственного за поддержку Сторон ОМС в целях согласованного развития международного транспортного коридора «Европа–Кавказ–Азия».

Стратегия определяет как действия на уровне коридора, которые ПС МПК ТРАСЕКА как международная межправительственная комиссия должна возглавлять и координировать, так и меры по национальной реализации, которые Стороны ОМС должны осуществлять в рамках своих соответствующих компетенций.

Стратегия Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА по развитию международного транспортного коридора «Европа-Кавказ-Азия» на период 2027-2036 гг.

Добавлено примечание (PS4): Комментарий Румынии: В тексте объясняется, как была создана ТРАСЕКА, что делали страны и что поддерживал ЕС, однако нигде не объясняется, чем должна стать ТРАСЕКА. Предлагается добавить текст для уточнения данного вопроса.

Добавлено примечание (PS5): Мария Магдалена Григоре
Предложение Румынии о добавлении текста для уточнения миссии настоящей Стратегии.

(далее - Стратегия) принята «_____» ____ года в ходе _____ заседания МПК, г. _____, _____, и направлена на усиление связности и конкурентоспособности. При подготовке Стратегии были учтены ранее принятые долгосрочные документы (Концепция развития контейнерных перевозок до 2030 года и Цифровая концепция (2021)).

Данная Стратегия охватывает стратегические цели, которые разделены на 6 сегментов. Достижение стратегических целей осуществляется согласно 7 направлениям, ранее предусмотренным в планах действий. При этом, учитывая долгосрочность стратегии, предлагается ее реализовывать посредством трех-четырёхлетних планов действий, утверждаемых МПК заблаговременно, до начала соответствующего периода (2027-2030 гг., 2031-2033 гг. и 2034-2036 гг.).

Мониторинг реализации Стратегии осуществляется Постоянным Секретариатом (далее - ПС) МПК на основе предоставляемой информации от Сторон ОМС об исполнении соответствующего плана действий за соответствующий период для последующего рассмотрения и принятия на заседаниях МПК.

Реализация Стратегии МПК на 2016-2026 гг.

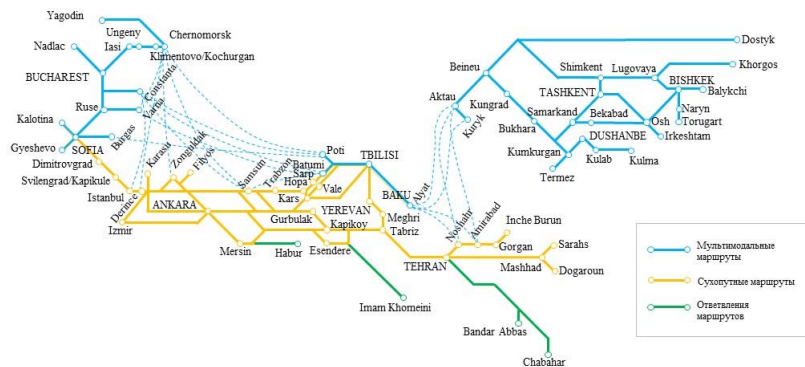
В период до 2027 года Стороны ОМС принимали меры по реализации положений Стратегии МПК на 2016-2026 гг. наравне с иными документами, принятыми по решениям МПК (Региональная стратегия действий ТРАСЕКА по обеспечению безопасности мореплавания и охране окружающей среды на период до 2021 года, Региональный план действий по безопасности дорожного движения, Концепция развития контейнерных перевозок до 2030 года, Цифровая концепция международного транспортного коридора ТРАСЕКА и др.).

Мониторинг реализации Стратегии осуществлялся ПС ежегодно на основе информации, в том числе, предоставляемой Сторонами ОМС, и одобряемой на заседаниях МПК. Стороны ОМС провели значимую работу по развитию инфраструктуры (строительство автомобильных и железных дорог, наращивание мощностей морских портов, ввод в эксплуатацию нового подвижного состава и судов, строительство новых терминалов аэропортов и др.), гармонизации правовых норм посредством присоединения к международным договорам (конвенциям), а также совершенствованию процедур пересечения границ в целях повышения привлекательности коридора. В результате до 2026 года сформировалась хорошая связанность между Сторонами ОМС и приграничными странами. Следовательно, **на Пятнадцатом ежегодном заседании МПК ТРАСЕКА (21 октября 2021 г., София, Республика Болгария)**, Стороны ОМС приняли сеть маршрутов ТРАСЕКА, которые формируют основные транспортные артерии коридора (см. рис. ниже)¹. При этом, следует отметить, что некоторые Стороны ОМС также ведут активную работу по формированию инфраструктуры новых маршрутов, которые будут включены в коридор ТРАСЕКА согласно процедуре, предусмотренной соответствующей Методикой идентификации маршрутов ТРАСЕКА.

Добавлено примечание (PS6): Комментарий Румынии: это один из наиболее сильных разделов, который непреднамеренно доказывает, почему прежняя модель Стратегии потерпела неудачу.

Добавлено примечание (PS7): Дополнение ПС в соответствии с комментарием Украины: В проекте Стратегии также предлагается указать документ или решение, которым были утверждены схемы маршрутов ТРАСЕКА.

¹ Туркменистан присоединился к ОМС после утверждения Методики, поэтому внесение изменений будет осуществлено на основании заявки туркменской стороны.



Некоторые Стороны ОМС приняли активные меры по обновлению судов и запуску новых морских сообщений. Несмотря на меры, принятые Сторонами ОМС и ПС, привлекательность коридора ТРАСЕКА все еще остаётся недостаточной для переориентации грузопотоков от альтернативных маршрутов, в том числе из-за ограниченности мощностей морских портов и недостаточной их связанности между собой. Морские перевозки все еще характеризуются как работающие по «догоняющему» принципу, когда необходимые меры принимаются исходя из сложившейся обстановки или безысходности, тогда как меры, предусмотренные Стратегией и Планом действий, предполагали принятие действий для совершенствования данного сектора.

Морские перевозки на Черном море развивались поступательно, связывая морские порты Болгарии и Грузии, а позже Румынии и Грузии для обеспечения перевозки грузовых автотранспортных средств, в то время как контейнерные перевозки осуществлялись исключительно между портами Грузии и Румынии.

Железнодорожной Украины проводится работа по принятию мер по восстановлению морского и железнодорожного маршрута между Украиной и странами Южного Кавказа и Центральной Азии.

Разработаны проекты двусторонних рамочных соглашений о сотрудничестве в организации и осуществлении международных грузовых перевозок между железнодорожными администрациями Украины и Грузии, Украины и Азербайджана. Процесс заключения двустороннего соглашения между железнодорожными администрациями Украины и Грузии находится на завершающем этапе. Также разработан типовый проект Договора о сотрудничестве по организации и осуществлению перевозок грузов и вагонов в прямом международном железнодорожно-паромном сообщении с морскими перевозчиками по Черному морю.

Добавлено примечание (PS8): Комментарий Румынии: ?? Текст описывает, каким образом предыдущая Стратегия потерпела неудачу, однако не извлекает никаких институциональных уроков => предложение Румынии добавить заключительный параграф в конце раздела.

Следующим этапом является подписание таких Договоров. На сегодня с судоходными компаниями проводятся обсуждения по вопросам отработки условий и положений проекта Договора.

Одновременно проводятся консультации по условиям и положениям будущего двустороннего соглашения между железнодорожными администрациями Украины и Республики Казахстан.

Вместе с тем период реализации был существенно затронут вооружённой агрессией Российской Федерации против Украины, которая непосредственно повлияла на безопасность перевозок по транспортному коридору Европа-Кавказ-Азия. В условиях продолжающихся боевых действий бассейн Чёрного моря остаётся зоной повышенного риска. Военные угрозы создают значительные препятствия для судоходства и, как следствие, для стабильного и предсказуемого движения грузов. Данные факторы должны приниматься во внимание в качестве ключевых рисков, влияющих на функционирование транспортной системы и логистических коридоров.

На Каспийском море периодически наблюдается скопление грузовых автотранспортных средств, что обусловлено неблагоприятными погодными условиями и отличающимися мощностями терминалов морских портов, что негативно сказывается на конкурентоспособности маршрутов ТРАСЕКА, особенно когда сроки доставки превышают одного месяца.

В области осуществления контейнерных перевозок по территориям Сторон ОМС наблюдается рост объемов перевезенного груза. Некоторыми Сторонами ОМС приняты отдельные многосторонние и двусторонние документы по развитию инфраструктуры и исключению «узких» мест, а также по созданию совместных предприятий по организации перевозок по некоторым маршрутам ТРАСЕКА. При этом, несмотря на принятие Концепции развития контейнерных перевозок до 2030 года в 2021 году, рекомендации, предусмотренные ею, остаются все еще актуальными.

В области таможенного администрирования проведена большая работа, в рамках ТРАСЕКА регулярно проводятся семинары в целях повышения информированности Сторон ОМС о принимаемых мерах как на международном уровне, так и на национальном уровне. ПС также подготовил Рекомендации по минимальным требованиям к оборудованию пунктов пропуска, а также аналитическую записку по совместным пунктам пропуска. При этом, Азербайджан и Грузия, Армения и Грузия реализуют на практике проект по строительству совместного пункта пропуска. На молдавско-украинской границе осуществляется совместный скоординированный контроль на четырёх пунктах пропуска для автомобильного сообщения и двух пунктах пропуска для железнодорожного сообщения. Начиная с 2023 года аналогичный формат совместного скоординированного контроля действует и на въезде в Румынию.

В 2021 году в рамках ТРАСЕКА утверждена Цифровая концепция международного транспортного коридора ТРАСЕКА в целях гармонизации усилий по цифровизации международных перевозок. Сторонами ОМС проведена активная работа в данном направлении, особенно отмечается работа, проведенная по переходу на электронные

Добавлено примечание ((GY9)): Предложение Украины

Добавлено примечание ((PS10)): Предложение Украины

Добавлено примечание ((GY11)): Предложение Армении

Добавлено примечание ((GY12)): Предложение Украины

Добавлено примечание ((PS13)): Предложение Молдовы

бланки разрешений для осуществления международных автомобильных перевозок, начатая Турцией и Узбекистаном, включая активное участие Азербайджана в проекте E-Permit, в рамках которого разрешения на перевозки преимущественно обмениваются через цифровую систему, что существенно сокращает административные сроки. Успешная реализация данного проекта служит ориентиром для перехода всего коридора на безбумажную транспортную документацию. В области таможи применяются электронное информирование и декларирование, увеличилось количество пунктов пропуска, где применяются электронные очереди.

Добавлено примечание ((PS14)): Предложение Азербайджана

При содействии партнеров ТРАСЕКА ПС совместно с железными дорогами Азербайджана, Грузии, Казахстана, Турции, Украины, а также Молдовы провел работу по переходу на электронную накладную ЦИМ/СМГС. Железные дороги провели значимую работу по электронному обмену данными накладной ЦИМ/СМГС в рамках пилотного проекта посредством проведения тестирований, успешно была достигнута интеграция национальных информационных систем между Азербайджаном и Грузией, а также между Грузией и Турцией. Параллельно ПС подготовил проект многостороннего соглашения между заинтересованными железными дорогами по официальному регулированию использования электронной накладной ЦИМ/СМГС для создания правовых норм на международном уровне и урегулирования вопросов, связанных с применением электронного документа. В области автомобильных перевозок также было оказано содействие и приняты следующие меры по внедрению и тестированию e-TIR и eCMR.

Украина провела активную работу для присоединения с 01.10.2022 к Конвенции о процедуре совместного транзита (далее – Конвенция), что является ключевым инструментом для упрощения международного транзита товаров, а также интеграции Украины в международную таможенную систему с использованием совместной электронной системы NCTS (обмен информацией на всех этапах таможенного оформления в режиме реального времени, повышение эффективности анализа рисков). Конвенция устанавливает единые правила перевозок товаров между странами ЕС и другими участниками, упрощая таможенные формальности с использованием NCTS. Присоединение других стран ТРАСЕКА к этой Конвенции позволит упростить таможенные процедуры и уменьшить административные нагрузки, внедрить единую систему контроля и декларирования для всех участников, повысит прозрачность и безопасность перевозок благодаря электронному обмену данными.

Добавлено примечание ((GY15)): Предложение Украины

Азербайджан существенно ускорил переход на безбумажный транспорт благодаря активному участию в проекте ЕЭК ООН по e-КДПГ. После успешного создания законодательной базы и проведения начальных пилотных этапов в 2024 году в 2025 году объём обрабатываемых цифровых транспортных данных по коридору увеличился на 100% в годовом исчислении. Удвоение усилий по цифровой интеграции привело к сокращению времени административной обработки на 75% по сравнению с предыдущим годом. Благодаря институционализации системы электронной накладной страна достигла ускорения оборота на пунктах пересечения границы на 50%, что повысило как отслеживаемость грузов, так и операционную эффективность. Данные достижения задают окончательный ориентир для модернизации международных автомобильных перевозок в регионе ТРАСЕКА.

Добавлено примечание ((PS16)): Предложение Азербайджана

В институционально-правовом направлении также достигнуты положительные результаты. Так, Стороны ОМС провели активную работу по присоединению к международным договорам. К примеру, к Дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), касающегося электронной накладной, присоединились Армения (2024 г.), Азербайджан (2022 г.), Иран (2017 г.), Кыргызстан (2022 г.), Молдова (2018 г.), Румыния (2019 г.), Туркменистан (2022 г.), Турция (2018 г.), Узбекистан (2020 г.) и Украина (2020 г.). Аналогичная работа была проведена и по другим видам транспорта, в том числе посредством Региональной стратегии действий ТРАСЕКА по обеспечению безопасности мореплавания и охране окружающей среды на период до 2021 года. При этом, мероприятия, неисполненные в рамках Региональной стратегии были включены в План действий на 2022-2026 гг. Несмотря на принятые меры, требуется гармонизация усилий в обеспечении единого правового поля на территории всех Сторон ОМС (к примеру, применение Конвенции МДП при осуществлении перевозок грузов полуприцепами и тягачами, зарегистрированными в странах, отличных от страны регистрации самого полуприцепа).

Обзоры, подготовленные ПС на основании общедоступной и предоставленной Сторонами ОМС информации, показывают, что имеет место фрагментированное развитие. Например, Обзор бондовых складов/зон (Международный опыт и практика стран ТРАСЕКА) показывает, что бондовые склады/зоны имеют свои различия в зависимости от страны. В данном Обзоре также предусмотрен перечень международных логистических центров в Сторонах ОМС, которые также по своей функциональности и правовым особенностям отличаются друг от друга. Более того, Обзор о стратегических и программных документах также показывает, что национальные документы сфокусированы на практически идентичных аспектах развития транспорта, однако данная работа требует гармонизации пропускной способности и принимаемых мер по упрощению процедур осуществления международных перевозок.

Опыт реализации Стратегии на 2016–2026 годы свидетельствует о том, что фрагментированные национальные действия, даже при принципиальном согласовании, недостаточны для обеспечения конкурентоспособности коридора без надлежащего управления на уровне коридора, мониторинга показателей эффективности и скоординированного последовательного проведения реформ.

Поэтому новая Стратегия на 2027–2036 годы делает особый акцент на роли ТРАСЕКА как институционального механизма, ответственного за интеграцию национальных усилий в единую, предсказуемую и ориентированную на рынок систему управления коридором.

Международные исследования

Добавлено примечание ([PS17]): Мария Магдалена Григоре 12 февраля 2026 г.
Предложение Румынии добавить заключительный абзац в качестве институционального опыта.

Добавлено примечание ([PS18]): Комментарий Румынии: Отличная подборка исследований, однако, к сожалению, содержание исследований используется в тексте Стратегии ненадлежащим образом. Необходим вывод. Иначе зачем перечислять исследования, если мы не извлекаем из них никаких уроков? Все цитируемые исследования указывают на то, что коридорам необходимы наднациональные механизмы, мониторинг показателей эффективности, единые цифровые платформы, однако ТРАСЕКА никоим образом не позиционируется как механизм, призванный взять на себя выполнение этих требований. Предложение добавить один абзац в конце главы.

Анализ рекомендаций мировых исследований, проведенный ПС, свидетельствует о следующем:

Отчет «Средний торгово-транспортный коридор: политика и инвестиции для увеличения объёма грузоперевозок в три раза и сокращения времени в пути вдвое к 2030 году» (Всемирный банк, 2023 г.) демонстрирует, что при сочетании инвестиционных и институциональных мер ТМТМ может утроить объемы грузоперевозок и сократить время доставки вдвое к 2030 году. По росту торговли внутри региона ожидается увеличение на 37% между Азербайджаном, Грузией и Казахстаном, по росту торговли с ЕС – прирост к 2030 году составит 28%. Согласно отчету Всемирного банка, выделены важные действия, которые следует реализовать для достижения целей в рамках Среднего коридора:

- 1) Коридорно-ориентированные логистические решения – обеспечение непрерывности операций по всей длине маршрута;
- 2) Реформирование процедур на границах – упрощение и ускорение обмена данными и транспортных операций;
- 3) Цифровизация процессов – создание единой, совместимой цифровой системы отслеживания для сокращения задержек;
- 4) Устранение «узких» мест в портах – повышение эффективности портовых и паромных операций на Каспии и Черном море;
- 5) Инвестиции в инфраструктуру – модернизация железных дорог, мультимодальных станций, портов и улучшение перевозочного состава.

Также в отчете приведены ключевые меры политики и инвестиций, необходимые для удовлетворения спроса на грузоперевозки и поддержки экономического развития в Азербайджане, Грузии, и Казахстане:

- Развитие экономического коридора имеет несколько требований, главным из которых является принятие институционального механизма, выходящего за пределы границ страны;
- Для максимального повышения эффективности работы Среднего коридора, страны должны договориться о единой системе определения приоритетных инвестиций, как в материальные, так и в не материальные активы, основанной на одной единой методологии;
- Для решения проблемы медленной обработки контейнерных потоков в портах необходимо рассмотреть возможность установления прочного партнерства с международным контейнерным оператором;
- Улучшение координации между железными дорогами трех стран (Азербайджан, Грузия, Казахстан), имеет важное значение, поскольку они составляют основу транспортной системы коридора;
- Использование потоков данных для обеспечения четкой видимости движения грузов, проходящих по коридору;
- Разработка дорожной карты для внедрения единой функционально совместимой структуры цифровой трансформации процессов и деятельности на Среднем коридоре;

- Погодные условия и падение уровня Каспийского моря требуют корректировки инфраструктуры и операций;
- Развитие инфраструктуры для консолидации грузов и использования Среднего коридора не только для транзита, но и для повышения устойчивости путём диверсификации торговых маршрутов стран Среднего коридора. ©

Краткое описание операционных действий, требующих немедленного внимания – «быстрые победы» ©

| | Казахстан | Азербайджан | Грузия |
|----------------------------------|---|--|---|
| По всей транспортной цепи | <p>Обеспечить прозрачность и предсказуемость окончательных цен на перевозку грузов.</p> <p>Обеспечить отслеживание движения груза.</p> <p>Обеспечить осуществимый переход на электронные документы, подходящие как для железнодорожных перевозок, так и для перевозок по Каспийскому морю.</p> <p>Содействовать консолидации грузов, переходу на железнодорожный транспорт и улучшению баланса перевозок с востока на запад за счёт создания логистических узлов.</p> | | |
| Порты и морские перевозки | <p>Сократить время простоя, рассмотреть параметры закрытия портов.</p> <p>Увеличить пропускную способность контейнерных перевозок по маршруту Актау-Баку.</p> <p>Снизить стоимость перевозки и портовые тарифы на контейнеры.</p> <p>Обеспечить недискриминационный доступ к портовым услугам для всех участников рынка.</p> | <p>Сократить время простоя, улучшить операции по перегрузке с судов на берег.</p> <p>Увеличить пропускную способность контейнерных перевозок по маршруту Баку-Актау.</p> <p>Снизить стоимость перевозки и портовые тарифы на контейнеры.</p> | <p>Улучшить портово-железнодорожные/автомобильные операции, улучшить навигационный канал.</p> <p>Снизить портовые тарифы на контейнеры (на данный момент самые высокие тарифы на всём Черном море).</p> |
| Железные дороги и ППГ | <p>Обеспечить наличие подвижного состава, улучшить маневровую работу.</p> | <p>Обеспечить наличие подвижного состава, в частности на ППГ Грузия/Азербайджан, улучшить перевалку грузов с автомобильного транспорта на корабль.</p> | |

Кроме того, имеется отдельный бриф **«10 первоочередных мер, благодаря которым к 2030 году объем торговли по Среднему коридору может утроиться»** (Всемирный банк, 2024 г.).

1. Строительство объездной железнодорожной линии для разгрузки алматинского узла. В Алматы, крупнейшем городе Казахстана, все грузовые составы проходят через центр города, где поезда меняют свои дизельные локомотивы на электрические. Железная дорога в обход города могла бы улучшить транспортное сообщение на этом участке;
2. Пересечение границы между Казахстаном и Узбекистаном занимает длительное время. Вместо этого некоторые компании отправляют грузы по длинным обходным

маршрутам из-за ограничений пропускной способности. Строительство новой линии железнодорожного сообщения между Узбекистаном и Казахстаном позволит владельцам грузов воспользоваться преимуществами прямых маршрутов;

3. Уровень Каспийского моря падает из-за изменения климата, что влияет на работу портов. Порт Актау нуждается в оборудовании, соответствующем целевому назначению, а также в расширении пропускной способности причалов для повышения эффективности портовых операций. Например, проблему медленной перевалки грузов с судов на берег можно решить путем использования наиболее эффективных кранов для каждого типа груза и приобретения оборудования на рельсовом ходу;
4. Нехватка подвижного состава, особенно локомотивов в Грузии, приводит к увеличению сроков доставки и ограничивает потенциал Среднего коридора как транзитного маршрута для перевозки грузов. Увеличение количества подвижного состава повысит пропускную способность и эффективность коридора;
5. Модернизация железнодорожного участка Ахалкалаки-граница Турции и расширение железнодорожной станции Ахалкалаки. Поскольку станция Ахалкалаки – это пункт смены ширины колеи, она может стать «узким местом» при строительстве новой линии от нее до Сиваса в Турции. Если сделать железнодорожную линию Ахалкалаки-граница Турция линией совмещенной колеи, то перестановка составов может осуществляться и в Грузии, и в Турции, что повысит операционную гибкость. Процесс изменения ширины колесных пар поездов на станции Ахалкалаки можно ускорить за счет строительства мультимодального контейнерного терминала или сортировочной станции;
6. Порт Потти в Грузии достиг предела пропускной способности в 2023 году. Расширение мощностей порта Потти по обработке грузов и улучшение железнодорожного сообщения между ним и внутренними районами позволит принимать больше контейнеровозов и сократить время их обработки;
7. Железнодорожная линия Сивас-Карс-граница Грузии требует скорейшей модернизации. Это самый критичный сегмент железнодорожной инфраструктуры, который определен в качестве приоритета развития в рамках Среднего коридора из-за ограниченности пропускной способности и физического износа;
8. Строительство нового железнодорожного соединения с более высокой пропускной способностью, проходящего по третьему мосту через пролив Босфор в Стамбуле, позволит значительно повысить конкурентоспособность турецкого участка Среднего коридора;
9. Существует потребность в инвестициях для улучшения сообщения с портами и железнодорожными станциями в Румынии и Болгарии. Это могло бы способствовать укреплению внутренних и трансграничных связей этих двух стран, особенно между ними и Центральной Европой;
10. На всем протяжении Среднего коридора требуется упрощение процедур торговли, совершенствование пограничного контроля и повышение качества предоставления услуг. В настоящее время недостаточная цифровизация таможенного и пограничного контроля ограничивает эффективный обмен информацией. Также отсутствует опыт

Добавлено примечание (PS19): Предложение Турции

оказания скоординированных и регулярных услуг с соблюдением согласованных сроков.

В 2023 году, Европейский банк реконструкции и развития опубликовал отчет «Устойчивые транспортные связи между Европой и Центральной Азией» (ЕБРР, ЕС).

Исследование по устойчивым транспортным связям между Европой и Центральной Азией, проведенное ЕБРР под руководством и при финансовой поддержке ЕС, преследовало две цели:

- (1) определить наиболее устойчивые транспортные соединения между пятью странами Центральной Азии (Казахстаном, Кыргызской Республикой, Таджикистаном, Туркменистаном и Узбекистаном) и расширенной Трансъевропейской транспортной сетью ЕС (TEN-T) после оценки коридора, основанной на строгих критериях устойчивости, где учитывалась экологическая, социальная, экономическая и фискальная устойчивость, а также политическая жизнеспособность;
- (2) предложить ключевые действия по развитию выявленных соединений с точки зрения как мягкой инфраструктуры, так и физической инфраструктуры (жесткая инфраструктура), включая определение их приоритетов на основе согласованного и устойчивого подхода к развитию транспортных коридоров.

Основное внимание было уделено наземному транспорту (железнодорожному и автомобильному) и морскому сообщению в том, что касается видов транспорта, но также были полностью проанализированы эксплуатационная совместимость с другими видами транспорта, правовые и регулятивные условия, таможенные процедуры, существующие двусторонние соглашения и возможные точки мультимодального сообщения вдоль этих коридоров.

Понимая и продвигая дополнительные преимущества региональных связей, исследование выявило региональную сеть соединений, охватывающую основные населенные пункты и производственные центры в пяти странах Центральной Азии, в соответствии с системой многокритериальной оценки, которая описана в главе 2 «Наиболее устойчивые транспортные соединения между Европой и Центральной Азией». На основе этого анализа Центральная Транскаспийская сеть (СТСН), проходящая через Южный Казахстан, была определена как наиболее устойчивый вариант, позволяющий развивать транспортную сеть и региональное развитие за счет применения двухуровневого подхода, который охватывает территорию всех пяти стран Центральной Азии.

Выявленная сеть соединений потенциально может принести устойчивые экономические выгоды всему региону и открывает возможности для всех пяти стран Центральной Азии по оптимизации своего экономического развития за счет улучшенных связей друг с другом и с Европой. В главе 2 также объясняется, как развитие устойчивых транспортных сообщений может быть полезным Центральной Азии. В числе выгод – усиление региональной координации, расширение связей между региональными

экономическими центрами, совершенствование практики пересечения границ, усовершенствованное долгосрочное планирование и большие экологические выгоды.

На протяжении всего периода подготовки исследования и в результате консультаций с заинтересованными сторонами выяснилось, что во многих случаях ключевые проблемы транспортного сообщения в регионе связаны не с финансированием или отсутствием (или плохим состоянием) существующей инфраструктуры, а с проблемами обеспечения мягкой инфраструктуры. Таким образом, в исследовании были определены специфичные для конкретной страны меры по обеспечению мягкой инфраструктуры, направленные на снижение транзакционных издержек, повышение операционной эффективности и расширение участия частного сектора для повышения эффективности предоставления услуг.

Эти меры касаются оцифровки транспортных документов, улучшения функциональной совместимости, улучшения условий государственно-частного партнерства (ГЧП), упрощения процедур торговли, либерализации рынка, совершенствования механизмов установления тарифов и увеличения финансовых ассигнований на обслуживание активов.

Важно отметить, что во многих случаях реализация этих мягких мер открыла бы пространство для большей активности частного сектора. Стоимость реализации мер по обеспечению бесперебойного подключения зависит от масштаба каждой программы и может значительно варьироваться.

Исследование также выявило ключевые приоритетные потребности в инвестициях в инфраструктуру во всех пяти странах Центральной Азии на общую сумму в 18,5 млрд евро. Эти инвестиционные потребности связаны с восстановлением и модернизацией железнодорожной и автодорожной сети, расширением подвижного состава, увеличением пропускной способности портов, улучшением пунктов пересечения границ, а также мультимодальных логистических центров и вспомогательных сетевых соединений во всех пяти участвующих странах.

При обычном сценарии число транзитных контейнеров на СТСН может увеличиться с 18 000 единиц в 20-футовом эквиваленте (ДФЭ) в 2022 году до 130 000 ДФЭ в 2040 году. Если будут реализованы инвестиционные проекты и меры по обеспечению мягкой инфраструктуры для достижения транзитного времени в 13 дней, объем транзитных контейнеров на СТСН может вырасти до 865 000 ДФЭ к 2040 году. Предполагая, что контейнерная торговля также вырастет в Центральной Азии, в дополнение к вышеупомянутому прогрессу, к 2040 году объем контейнерных перевозок в регионе может составить 470 000 ДФЭ.

Азиатский банк развития (АБР) в своих отчетах (по ЦАРЭС) указывает на необходимость учёта климатических рисков при проектировании и модернизации маршрутов. Например, в регионах с частыми наводнениями (восточный Казахстан, южный Кыргызстан) необходимо строить возвышенные железнодорожные насыпи и мосты.

Инвестиции в цифровую инфраструктуру включают создание устойчивой оптоволоконной сети вдоль всего маршрута, особенно на участках, где нет покрытия мобильной связи. Это критично для внедрения IoT-решений, таких как интеллектуальные датчики на подвижных составах.

Транспортная стратегия ЦАРЭС 2030 подчеркивает необходимость в выстраивании бесшовных мультимодальных коридоров, включая порты и логистические центры, в повышении сотрудничества стран для снижения нефраструктурных барьеров, таких как таможня и логистика, в развитии доверия и координации для повышения эффективности транспорта. Вместо усредненных данных стратегия предполагает disaggregated отчетность по стране и по коридору, что позволит улучшить национальное планирование, межстрановой обмен и выстраивание мер на основе четких данных.

Среднесрочный обзор Транспортной Стратегии ЦАРЭС 2030 (июнь 2025 года)

Спустя два года после утверждения Транспортной стратегии, ЦАРЭС подготовил среднесрочный обзор, исходя из анализа которого, выявлены изменения в курсе стратегии АБР, в частности, подчеркивается, что будущая поддержка транспорта в регионе ЦАРЭС должна уделять больше внимания как противодействию рискам, связанным с изменением климатических тенденций, путем повышения устойчивости транспортной инфраструктуры и услуг, так и поддержке перехода к низкоуглеродному транспортному сценарию путем поощрения соответствующей политики и планов, а также инвестиций в низкоуглеродные технологии и виды транспорта.

Использование усовершенствованных интегрированных логистических систем будет играть все более важную роль в повышении производительности железнодорожных маршрутов. Поддержка транспорта должна выходить за рамки улучшения инфраструктуры, и необходим подход к созданию экономических коридоров, включающий услуги и сопутствующие компоненты, которые повысят ценность услуг, таких как создание логистических центров, холодильных установок, интермодальных узлов, транспортных развязок и подъездных путей. Кроме того, для обеспечения эффективной и действенной работы экономических коридоров через границы и континенты необходимы вспомогательные услуги, которые охватывают жизненно важные компоненты содействия торговле. Так называемые «умные» решения в области мобильности, такие как интеллектуальные транспортные системы, цифровизация, автомобили с низким уровнем выбросов, общественный транспорт и совместное использование транспортных средств, велосипедные и пешие прогулки, управление спросом на транспорт и интегрированное городское планирование могут принести пользу транспорту вдоль коридоров ЦАРЭС, особенно в городских узлах, где растущие заторы негативно влияют на грузоперевозки на большие расстояния. Кроме того, необходимо оценить переход к созданию зеленых грузовых коридоров и роль городских узлов, а также принять меры для преобразования устойчивости коридоров ЦАРЭС.

Появляющиеся технологии, такие как искусственный интеллект (ИИ), аналитика больших данных и интеллектуальные транспортные системы, станут мощными

помощниками в обеспечении эффективности и интеграции всех видов транспорта в регионе ЦАРЭС.

ЦАРЭС приходит к выводу, что общая эффективность коридоров может быть улучшена за счет сочетания действий, которые укрепят трансграничные перевозки и повысят эффективность коридоров, будут способствовать модальной диверсификации вместе с интеграцией логистических систем и более широким использованием интеллектуальных систем мобильности, будут масштабировать цифровизацию и расширять устойчивый, безопасный и чистый транспорт, а также углублять институциональное сотрудничество и системы планирования.

Организация экономического сотрудничества и развития в своем отчете «Enhancing Connectivity and Resilience in Eurasia» (ОЭСР и МТФ, 2025 г.) рекомендует унифицировать и упростить таможенные процедуры на основе лучших практик ЕС, в том числе через электронное декларирование и риск-менеджмент.

Для привлечения инвестиций предлагается создать трансграничные зоны с особым юридическим статусом, в которых будет снижено налоговое и регуляторное давление.

Одним из долгосрочных направлений является формирование «пояса свободной торговли», что усилит экономическую связанность стран.

Особое внимание уделяется вопросам устойчивости: транспортные проекты должны быть экологически оправданными и учитывать адаптацию к климатическим рискам. ОЭСР предлагает разрабатывать транспортную политику с учётом сценариев климатических изменений, особенно для водно-зависимых маршрутов и территорий с высокими температурами.

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) в своем Углубленном докладе о внутреннем транспорте и изменении климата, часть 2: обязательства, проблемы и возможности в рамках политики декарбонизации утверждает: «устойчивая, низкоуглеродная мобильность является мощной движущей силой для проведения позитивных, системных преобразований в нашем обществе. Эти преобразования изложены в Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и ее 17 целях в области устойчивого развития (ЦУР), представляющих собой глобальный «план достижения лучшего и более устойчивого будущего для всех к 2030 году». Повестка дня на период до 2030 года была задумана как сквозная и взаимосвязанная программа, в которой достижение одной цели в области устойчивого развития зачастую зависит от достижения ряда других целей. Хотя устойчивый низкоуглеродный транспорт и мобильность не представлены отдельной целью в области устойчивого развития, их успешное внедрение способствует достижению практически всех целей в области устойчивого развития.» ©

ЕЭК ООН отмечает, что ключевым направлением деятельности в модернизации транспорта является электрификация всех его видов. Стандарты экономии топлива и выбросов парниковых газов для транспортных средств большой грузоподъемности

являются важным инструментом декарбонизации сектора грузоперевозок, особенно с учетом проблем, связанных с поиском альтернативных видов топлива и силовых установок для междугородных грузовых автомобильных перевозок. Меры по борьбе с изменением климата в транспортном секторе все еще остаются крайне недостаточными, а объявленная или осуществляемая в настоящее время политика, как ожидается, внесет вклад в повышение к 2100 году средней глобальной температуры на 2,8 °С.

Евразийский банк развития (ЕАБР) в своем докладе «Евразийский транспортный каркас», 2024 г., отмечает 10 системных элементов Евразийского транспортного каркаса (ЕТК), основу которого составляют международные транспортные коридоры на направлениях Восток-Запад и Север-Юг, соединяющие Азию, Европу и Ближний Восток:

- 1) Синергия транспортных коридоров и маршрутов достигается за счет их сопряжения и взаимодополнения;
- 2) Развитие Евразийского транспортного каркаса ведет к формированию транспортного перекрестка в Центральной Азии;
- 3) Приоритет внутрирегиональной экономической связанности включает снижение издержек при перевозках между странами вдоль коридора, а также к морским портам;
- 4) Развитая транспортно-логистическая инфраструктура создает импульс для реализации агропромышленного потенциала;
- 5) Наземные евразийские маршруты являются страховкой для глобальных торгово-логистических цепочек в период сбоев морского судоходства;
- 6) Евразийский транспортный каркас позволяет сократить дисбалансы в географии торговли на пространстве Евразии;
- 7) Развитие комплексных логистических сервисов позволяет перейти от конкуренции коридоров и видов транспорта к их взаимодействию;
- 8) Особое внимание должно уделяться «нервным» узлам — пунктам стыковки коридоров и маршрутов, транспортным узлам, погранпереходам и ключевым морским портам;
- 9) Рост контейнеризации достигается за счет развития операторского бизнеса, терминалов и технологий и позволяет значительно ускорить товародвижение в Евразии;
- 10) Эффективному развитию транспортной инфраструктуры способствует совершенствование мягкой инфраструктуры.

В основу понятия Евразийского транспортного каркаса заложена идея о важности стыковки и взаимодополнения евразийских транспортных коридоров, благодаря которой повышается транспортная связанность, снижаются торговые издержки и упрощается доступ на международные рынки — особенно для внутриконтинентальных государств, не имеющих выхода к морю.

Согласно докладу **Европейской экономической комиссии, 2024 г.**, «Практическая реализация усилий в рамках Координационного комитета Европейской

экономической комиссии/Организации экономического сотрудничества по Транскаспийскому коридору и коридору Алматы- Тегеран-Стамбул» определены 5 кластеров работы для совершенствования работы коридоров ТМТМ и Алматы-Тегеран-Стамбул:

- 1) Оценка транспортной инфраструктуры, ее обновление, выявление недостающих участков;
- 2) Цифровизация, гармонизация и стандартизация транспортных документов на коридорах;
- 3) Повышение эффективности пересечения границ, упрощение процедур;
- 4) Наличие надежных расписаний и тарифов коридора, регулярности перевозок, особенно по железной дороге;
- 5) Укрепление экономической жизнеспособности коридоров, их устойчивости и экологической эффективности.

Выводы международных исследований неизменно подчёркивают необходимость институциональных механизмов на уровне коридора, способных выходить за рамки национальных границ, координировать инвестиции и реформы и управлять показателями работы. Исследования последовательно демонстрируют, что конкурентоспособность коридора не может быть достигнута исключительно за счёт национального инфраструктурного развития или разрозненных мер по содействию.

Эффективные коридоры требуют структурированных механизмов управления на уровне коридора, способных координировать инвестиции, гармонизировать процедуры, обеспечивать цифровую совместимость и осуществлять мониторинг показателей в различных юрисдикциях.

Из вышеупомянутых исследований следует извлечь ряд повторяющихся институциональных уроков, актуальных для ТРАСЕКА: необходимость интегрированных структур управления коридором вместо фрагментированных национальных инициатив, важность измеримых показателей результативности и прозрачного бенчмаркинга, ключевая роль цифровой совместимости и взаимного признания электронных документов, необходимость согласования инфраструктурных инвестиций с анализом операционных узких мест, ценность структурированного государственно-частного диалога для обеспечения рыночной релевантности, а также возрастающее значение устойчивости и жизнестойкости как факторов конкурентоспособности коридора.

С учётом данных исследований развитие коридора ТРАСЕКА требует не только продолжения национальных реформ, но и укрепления ТРАСЕКА как механизма координации и содействия на уровне коридора, способного интегрировать национальные усилия в единую рыночно-ориентированную систему управления коридором.

ТРАСЕКА как институциональное воплощение сотрудничества на уровне коридора в рамках ОМС является надлежащей платформой для практического применения данных уроков посредством скоординированных инструментов, мониторинга на основе

показателей результативности и структурированного взаимодействия с заинтересованными сторонами.

Добавлено примечание ([PS20]): Мария Магдалена Григоре... 12 февраля 2026 г.
Предложение Румынии о добавлении одного параграфа в конце раздела в качестве выводов по исследованиям, перечисленным в данном разделе.

Стратегические приоритетные направления

Текущая ситуация указывает, что основными стратегическими приоритетными направлениями, требующими принятия мер, являются: гармонизация пропускной способности и мощностей приграничной инфраструктуры, задержки и скопление очередей в пунктах пропуска, отсутствие стабильности в движении морских судов, относительно высокая стоимость перевозки грузов, непредсказуемость сроков доставки грузов, разрозненность национальных требований и норма законодательства, фрагментированная цифровизация перевозочного процесса и транспортных документов, внедрение экологически чистых источников топлива, а также отсутствие прямого взаимодействия с представителями бизнеса.

Необходимо сконцентрировать внимание на внедрении более благоприятных для бизнеса процедур и правил, основываясь на уже достигнутых результатах и сфокусировавшись на поэтапной и полной цифровизации перевозочного процесса, а также на устранении причин относительно высокой стоимости и длительного времени при осуществлении международных перевозок.

Сторонам ОМС предстоит предпринять усилия. В рамках данных стратегических приоритетных направлений Стороны ОМС осуществляют скоординированные действия при поддержке ТРАСЕКА как механизма координации на уровне коридора для обеспечения предоставления конкурентоспособных услуг перевозок по коридору ТРАСЕКА с учетом развития торговли между странами Европы и Азии, включая маршруты, проходящие по территориям Туркменистана и Ирана, а также Кыргызстана, Узбекистана и Туркменистана. Это позволит повысить конкурентоспособность маршрутов коридора ТРАСЕКА. Поэтому дальнейшие усилия ТРАСЕКА должны быть направлены на осуществление мер по устранению препятствий для торговли и транспорта.

Добавлено примечание (PS21): Мария Магдалена Григоре... 12 февраля 2026 г.
Используемая формулировка превращает текст преимущественно в декларацию благих намерений, а не в стратегию. В связи с этим вносится новое предложение по тексту ниже.

Добавлено примечание (PS22): Мария Магдалена Григоре... 17 февраля 2026 г.
Предложение Румынии: отказаться от «пожелательного» тона текста и усилить институциональную роль.



Стороны ОМС признают, что основными целями по дальнейшему развитию коридора ТРАСЕКА на следующий десятилетний период будут:

1. Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры
2. Усиление гармонизации политики между Сторонами ОМС
3. **Достижение цифровой интероперабельности и внедрение умных логистических решений**
4. Развитие устойчивого транспорта и экологически чистых технологий
5. Упрощение торговли и модернизация таможенных процедур
6. **Усиление участия частного сектора в инвестициях, функционировании коридоров и консультативных механизмах**

Данные приоритетные направления реализуются не как обособленные области национальной политики, а как интегрированные компоненты единой системы коридора, при этом ТРАСЕКА несёт ответственность за обеспечение согласованности, интероперабельности и измеримости результатов на уровне коридора.

Следующие стратегические приоритетные направления определяют основные области скоординированных действий по развитию коридора ТРАСЕКА на период 2027–2036 годов. Данные приоритетные направления обозначают тематические сферы, в которых Стороны ОМС и ТРАСЕКА должны сосредоточить свои усилия в целях повышения эффективности работы коридора, обеспечения функциональной совместимости и укрепления институционального сотрудничества.

Достижение измеримых целей коридора в рамках данных направлений обеспечивается специализированными инструментами, механизмами мониторинга и скоординированными планами действий. Достижение этих целей требует скоординированной национальной реализации со стороны Сторон ОМС и активной координации на уровне коридора со стороны ТРАСЕКА посредством общих платформ, гармонизированных подходов и координации на основе показателей эффективности.

Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры

Значимым аспектом в развитии коридора являются инвестиции в инфраструктуру и технологии с учетом стоимостных и экологических преимуществ железнодорожного и морского транспорта.

В то время как решения об инвестициях в инфраструктуру остаются исключительной суверенной прерогативой Сторон ОМС, ТРАСЕКА служит платформой для добровольной координации и обмена информацией относительно развития инфраструктуры на уровне коридора в целях обеспечения согласованности, устранения «узких мест» и повышения общей эффективности функционирования коридора.

Добавлено примечание ((PS23)): Предложение Турции

Добавлено примечание ((PS24)): Мария Григоре 17 февраля 2026 г.

Комментарий Румынии: данные положения представляют собой скорее политические устремления, нежели институционально измеримые стратегические цели. По существу, это направления деятельности. Кроме того, данные цели ориентированы на СТРАНЫ, а не на ТРАСЕКА. В связи с этим Румыния предлагает следующие альтернативы:
переименовать раздел в «**Стратегические приоритетные направления**» сохранить пункты 1–6 в редакции ПС без изменений, однако добавить новые реально измеримые цели, либо мы полностью переформулируем цели.

Добавлено примечание ((PS25)): Мария Магдалена Григоре... 12 февраля 2026 г.

Предложение Румынии в соответствии с вышеизложенными комментариями.

Добавлено примечание ((PS26)): Мария Магдалена Григоре... 18 февраля 2026 г.

Предложение Румынии в соответствии с новым названием раздела.

Добавлено примечание ((GY27)): Принято в рамках заседания ПС МПК ТРАСЕКА 14 мая 2026 г. (предложение Румынии)

При этом, Стороны ОМС продолжают реализацию положений Концепции развития контейнерных перевозок до 2030 года в целях обеспечения бесперебойных перевозок грузов. После рекордного роста в 2025 году, когда контейнерооборот порта Баку превысил 107 000 ДФЭ - что составило почти 40-процентное увеличение по сравнению с 76 775 ДФЭ, зафиксированными в 2024 году, акцент сместился от использования незадействованных мощностей к их незамедлительному наращиванию. В связи с этим Стороны определяют в качестве приоритета комплексные планы расширения мощностей, включая запуск второй очереди порта Баку с целью достижения годовой пропускной способности в 25 миллионов тонн и 500 000 ДФЭ, а также одновременную модернизацию инфраструктуры портов Актау и Курык для обеспечения прогнозируемого роста транскаспийского транзита.

Добавлено примечание ((PS28)): Предложение
Азербайджана

Кроме того, данное стратегическое приоритетное направление предусматривает продолжение реализации мер по строительству, реконструкции и электрификации железнодорожных линий; дальнейшее развитие железнодорожной инфраструктуры в направлении морских портов и припортовых железнодорожных станций; развитие инфраструктуры на пунктах пересечения границы и станциях, а также восстановление критически важной транспортной инфраструктуры в целях обеспечения полного восстановления транзитного потенциала коридора.

Добавлено примечание ((PS29)): Предложение
Украины

В этой связи особое значение приобретает реализация проекта строительства железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан, которая позволит значительно сократить сроки доставки грузов из Китая в Узбекистан и далее в Европу.

Добавлено примечание ((PS30)): Предложение
Кыргызстана

Стратегическим транспортно-логистическим проектом является разработанный Правительством Республики Армения проект «Перекресток мира», целью которого является разблокировка и развитие транспортных коммуникаций в регионе, превращение Южного Кавказа в ключевой транзитный узел между Востоком и Западом, Севером и Югом, на основе равноправного и взаимовыгодного сотрудничества между странами, суверенитета и юрисдикции стран. Реализация проекта «Перекресток мира» существенно изменит транспортно-логистическую инфраструктуру региона, увеличит пропускную способность коридора ТРАСЕКА за счет формирования дополнительных веток маршрутов, что положительно отразится на увеличении скорости и объёмов грузов и сокращении времени и затрат на их перевозку.

Добавлено примечание ((GY31)): Предложение
Армении

Параллельно продолжится работа по развитию мощностей стратегических морских портов на Каспийском и Черном морях, с особым акцентом на расширение второй фазы порта Баку (Алат) и развитие узлов Актау и Курык в целях обеспечения как минимум четырёхкратного увеличения контейнерного грузооборота к 2037 году. Данный рост будет обеспечен строительством новых специализированных причалов, созданием выделенных контейнерных терминалов и терминалов для удобрений, а также значительным расширением коммерческого флота. Ключевым приоритетом является ввод в эксплуатацию современных судов типа Ро-Пакс и более крупных фидерных судов в целях оптимизации использования слотов, снижения удельных транспортных расходов и сокращения времени оборота судов в морских портах.

Добавлено примечание ((PS32)): Предложение
Азербайджана

Страны-участницы ТРАСЕКА подчеркивают критическую роль транспортной инфраструктуры для устойчивости цепочек поставок, и в этой связи, будут сотрудничать в реконструкции и восстановлении транспортной инфраструктуры, которая была повреждена вследствие форс-мажорных обстоятельств, в том числе актов агрессии.

Добавлено примечание ((GY33)): Принято в рамках заседания ПС МПК ТРАСЕКА 14 мая 2026 г. (предложение Ирана)

Помимо этого, необходимо принять во внимание, что значительная часть портовой инфраструктуры Украины понесла и продолжает нести существенный ущерб в результате обстрелов со стороны Российской Федерации. Разрушение портовых терминалов, складских объектов, зерновых элеваторов, причальных сооружений и вспомогательной инфраструктуры приводит к значительному ограничению возможностей морской логистики. В долгосрочной перспективе это потребует не только восстановления повреждённых объектов, но и комплексной модернизации вышеуказанных возможностей.

Реализация данного приоритетного направления потребует модернизации и послевоенного восстановления портовой и железнодорожной инфраструктуры Украины, а также увеличения количества паромных судов в целях обеспечения морского сообщения между Украиной и Грузией для восстановления транзитного потенциала северной ветви коридора.

Добавлено примечание ((PS34)): Предложение Украины

Добавлено примечание ((PS35)): Предложение Украины

Немаловажным направлением также станет обновление судов, а также внедрение судов с большими габаритами в целях снижения стоимости перевозки и сокращения времени ожидания судна в морских портах.

Важно продолжить работу по модернизации пунктов пересечения границы, развитию логистики и интермодальных объектов. Основной акцент должен быть сделан на сокращение времени пересечения границ путем внедрения практики реализации совместных пунктов пропуска и проверок на основе одной остановки по примеру реализуемого проекта между Азербайджаном и Грузией, Арменией и Грузией, а также Молдовой и Румынией, Молдовой и Украиной. Данная работа в первую очередь должна быть завершена для автомобильных пунктов пропуска. Наряду с этим, Стороны ОМС продолжают строительство автомобильных дорог, особенно на территории Южного Кавказа и Центральной Азии, для сокращения протяженности маршрутов и запуска новых автомобильных маршрутов, снижая нагрузку на существующую инфраструктуру.

Добавлено примечание ((GY36)): Предложение Армении

Добавлено примечание ((PS37)): Предложение Молдовы

В этой связи, Республика Армения продолжает масштабные работы в рамках реализации инвестиционной программы автомагистрали «Север–Юг», которая проходит от границы с Исламской Республикой Иран до границы с Грузией с проектируемой длиной в 556 км, с привлечением многотраншевого финансирования при поддержке Евразийского фонда стабилизации и развития, Азиатского банка развития, Европейского банка реконструкции и развития и Европейского инвестиционного банка.

Добавлено примечание ((GY38)): Предложения Армении

Для укрепления интеграции между государствами-членами ТРАСЕКА предусматривается расширение сотрудничества между всеми соответствующими заинтересованными сторонами, направленного на поддержку и развитие потенциальных маршрутов, проходящих через регион Южного Кавказа с целью выхода на Турцию и далее в Европу.

Добавлено примечание ((GY39)): Принято в рамках заседания ПС МПК ТРАСЕКА 14 мая 2026 г. (предложение Азербайджана)

В области воздушных перевозок Стороны ОМС продолжают развитие пассажирских и грузовых терминалов в зависимости от имеющихся потоков, прилагая усилия по открытию прямых авиарейсов между Сторонами ОМС.

Наряду с этим, при развитии инфраструктуры и привлечении финансовых средств Стороны ОМС, в первую очередь, будут уделять приоритетное внимание согласованному развитию приграничной инфраструктуры, включая пункты пропуска, железнодорожные и портовые мощности, с целью синхронного увеличения пропускной способности смежных участков коридора и предотвращения образования новых «узких мест».

Добавлено примечание ((PS40)): Предложение Казахстана

Для повышения прозрачности и планирования создаётся матрица узких мест коридора ТРАСЕКА. Таблица включает: узел, текущую пропускную способность, идентифицированные проблемы, план модернизации, сроки реализации и ответственных исполнителей. Матрица обновляется ежегодно.

Добавлено примечание ((PS41)): Предложение Таджикистана

Кроме того, Стороны ОМС продолжают скоординированную работу с международными финансовыми институтами и партнерами по развитию. ПС сыграл координационную роль в развитии инфраструктуры и привлечении финансовых средств.

В целях операционализации данных инфраструктурных целей приоритет отдается следующим мерам:

Модернизация инфраструктурных мощностей с включением логистических центров и объектов холодильной цепи, что позволит преобразовать базовые транзитные маршруты в диверсифицированный экономический коридор;

Наращивание морского потенциала посредством специализированной программы развития морских портов ТРАСЕКА (включая стратегические узлы: Алат, Ховсан, Актау, Курык, Туркменбаши, Бургас, Варна, Констанца, Мерсин, Стамбул, Поти и Батуми) в целях их преобразования в высокоэффективные интермодальные хабы.

Добавлено примечание ((GY42)): Предложение Азербайджана

В этой связи ПС МПК ТРАСЕКА совместно со Сторонами ОМС, на основе предложений стран-участниц, подготавливает и представляет на рассмотрение перечень приоритетных проектов на периоды 2027–2030 гг., 2031–2033 гг. и 2034–2036 гг., направленных на устранение узких мест и развитие ключевых элементов инфраструктуры международного транспортного коридора Европа–Кавказ–Азия, включая развитие пограничных переходов, модернизацию портовой инфраструктуры, развитие железнодорожных участков, создание цифровых логистических хабов и пилотных «зелёных» коридоров.

При определении проектов учитываются предложения стран-участниц, положения национальных транспортных стратегий и инвестиционных программ, анализ узких мест коридора, а также результаты аналитической оценки факторов, влияющих на устойчивость и эффективность функционирования коридора, и рекомендации международных исследований.

Для каждого проекта определяются ориентировочные сроки реализации, предварительная стоимость и потенциальные партнёры по финансированию (ВБ, ЕБРР, АБР, ЕАБР).

Перечень приоритетных проектов оформляется в виде приложения к Плану действий на соответствующий период и представляется Сторонам ОМС для рассмотрения на заседаниях ПС и МПК ТРАСЕКА.

ТРАСЕКА ведёт и ежегодно обновляет матрицу узких мест и пропускной способности на уровне коридора, объединяющую информацию об инфраструктуре, пунктах пересечения границы, портах и логистических узлах, в целях поддержки скоординированного инвестиционного планирования совместно со Сторонами ОМС и международными партнёрами.

В целях обеспечения согласованного развития коридора и предотвращения возникновения новых структурных узких мест ТРАСЕКА создаёт, ведёт и ежегодно обновляет Матрицу узких мест и пропускной способности коридора ТРАСЕКА (МУПС).

Матрица узких мест и пропускной способности коридора функционирует в качестве структурированного аналитического инструмента, консолидирующего информацию на уровне коридора о пропускной способности инфраструктуры, операционной эффективности и мультимодальной связанности в рамках коридора ТРАСЕКА.

Матрица узких мест и пропускной способности коридора ТРАСЕКА интегрирует данные о пропускной способности инфраструктуры автомобильного, железнодорожного, морского и внутреннего водного транспорта, показателях работы пунктов пересечения границы, мощностях по обработке грузов в портах и терминалах, мультимодальных пересадочных узлах (сухие порты, логистические центры, железнодорожные терминалы), сезонных и структурных ограничениях, затрагивающих отдельные участки коридора, реализуемых и запланированных инфраструктурных проектах, влияющих на эффективность работы коридора, и т.д.

Целью Матрицы узких мест и пропускной способности коридора ТРАСЕКА является выявление существующих и возникающих узких мест, влияющих на эффективность коридора, обнаружение дисбалансов между пропускной способностью на входе и выходе коридора, поддержка расстановки приоритетов и определения последовательности инвестиций в инфраструктуру и содействие торговле, обеспечение доказательной базы для взаимодействия с международными финансовыми институтами и партнёрами по развитию, а также - не в последнюю очередь - повышение прозрачности и предсказуемости для пользователей коридора и инвесторов.

Матрица узких мест и пропускной способности коридора не подменяет национальные инструменты планирования и служит координационной и аналитической основой на уровне коридора, поддерживающей согласованное принятие решений Сторонами ОМС.

Усиление гармонизации политики между Сторонами ОМС

Учитывая развитие инфраструктуры и перевозочных мощностей на территории Сторон ОМС, в рамках ТРАСЕКА продолжится работа по максимальной гармонизации

Добавлено примечание ((GY43)): Предложение Таджикистана

Добавлено примечание ((PS44)): Мария Магдалена Григоре... 12 февраля 2026 г.
Предложение Румынии: заменить приведённый выше перечень проектов в тексте и увязать его с вышеизложенным предложением по матрице. В случае включения матрицы (предложенной выше Таджикистаном) в Стратегию она будет органично взаимодействовать с Системой мониторинга показателей эффективности коридора ТРАСЕКА, предложенной в румынском проекте Стратегии. Добавлены новые параграфы с пояснением двух механизмов.

Добавлено примечание ((PS45)): Мария Магдалена Григоре... 12 февраля 2026 г.
Предложение Румынии о добавлении параграфа с пояснением Матрицы узких мест и пропускной способности коридора ТРАСЕКА (МУПС)

правовых аспектов перевозок, несмотря на отличия в существующих правовых режимах (ЕС, ЕАЭС, ВТО и прочие).

Поэтому, в первую очередь Стороны ОМС продолжают работу по присоединению к международным договорам (конвенциям), принятым в рамках ООН в отношении перевозок на различных видах транспорта и упрощения пересечения границ, так как на момент принятия настоящей Стратегии имеются Стороны ОМС, которые не присоединились к ним либо не ратифицировали дополнительные протоколы. Аналогичная работа будет проведена и в области реализации международных таможенных транзитных систем (e-TIR, NCTS, CATS-ICE, др.).

Вместе с тем, Стороны ОМС, не присоединившиеся к договорам, принятым в рамках ТРАСЕКА (к примеру, Соглашение о развитии мультимодальных перевозок ТРАСЕКА или Соглашение о совместном финансировании ПС), продолжают данную работу в целях обеспечения гармонизации в рамках ТРАСЕКА. Данная работа позволит повысить единообразие правовых норм на территории 14 Сторон ОМС.

Особое внимание будет уделено не только принятию, но и практической имплементации международных и национальных правовых норм, включая их единообразное применение в пунктах пропуска и транспортных узлах, что является ключевым фактором повышения доверия со стороны участников рынка.

В целях обеспечения беспрепятственного осуществления транзитных перевозок на всём протяжении коридора первостепенное значение имеет создание единой и юридически обязательной базы. Принятие единых положений в подзаконных актах послужит необходимой основой для данного процесса, непосредственно обеспечивая успешный переход к концепции «Единого окна». Посредством первоочередной гармонизации данных нормативных актов Стороны ОМС устранят расхождения в их толковании, тем самым обеспечив функционирование «Единого окна» в качестве единого и эффективного цифрового шлюза во всех государствах-членах.

Учитывая, что введение во всех странах ТРАСЕКА предварительного электронного декларирования потребовало значительных ресурсов, в целях дальнейшего содействия значительному сокращению времени пересечения пунктов пропуска целесообразно продолжить работу и к 2037 году сформировать правовую базу по вопросам перехода на электронные таможенные и транспортные документы. В данном контексте Стороны ОМС создадут правовые нормы на национальном уровне по легитимности электронных транспортных документов, тогда как ПС обеспечит подготовку соглашения по вопросам цифровизации, включая вопросы трансграничного признания электронных подписей, единых методов аутентификации и передачи данных.

В рамках предыдущей Стратегии Стороны ОМС проделали большую работу по подготовке соответствующей нормативной базы и внедрению концепции уполномоченных экономических операторов (УЭО), применяя лучшую мировую практику и рекомендации ВТамО. Учитывая начатую работу ПС по формированию правовой основы для УЭО, Стороны ОМС продолжают работу в данном направлении в целях содействия взаимному

Добавлено примечание ((PS46)): Предложение Казахстана

Добавлено примечание ((GY47)): Предложение Армении

Добавлено примечание ((PS48)): Предложение Азербайджана

признанию статуса УЭО посредством переговоров и заключения двусторонних соглашений. Данный подход соответствует международным стандартам, обеспечивая реализацию упрощённых таможенных процедур и преимуществ в области безопасности посредством прямого сотрудничества между государствами-партнёрами.

Добавлено примечание ((PS49)): Предложение Азербайджана

Немаловажным вопросом, требующим активных действий со стороны Сторон ОМС, является эффективная имплементация законодательства и правовых норм, принятых как на международном, так и на национальном уровнях. Дополнительные реформы в отношении законов, правил, институтов и процедур, направленных на устранение препятствий на пути бесперебойного прохождения грузопотоков, транспортных средств и пассажиропотоков и развитие взаимовыгодной торговли, будут создавать надлежащую юридическую базу, способствующую развитию перевозок по коридору. Эффективное функционирование коридора ТРАСЕКА в основополагающей мере зависит от внедрения единых норм в области автомобильного транспорта. Несмотря на то, что правовые механизмы, такие как транзитный документ T1, существуют и применяются в Грузии и Турции, по-прежнему ощущается значительный дефицит совместных усилий по обеспечению беспрепятственного транзита грузовых автомобилей из других государств-членов ОМС (Азербайджана, Казахстана, Узбекистана) через данный регион в Европу. В частности, процедурная бюрократия, отсутствие взаимной административной помощи и несопоставимо высокие издержки остаются основными сдерживающими факторами. Поэтому Стратегия должна предусматривать разработку механизмов обеспечения бесшовной таможенной синхронизации, устранения данных нетарифных барьеров и обеспечения беспрепятственного движения товаров в соответствии с основополагающими целями ОМС.

Добавлено примечание ((PS50)): Предложение Азербайджана

ТРАСЕКА выступает в роли центральной платформы для содействия правовой и процедурной конвергенции вдоль коридора, поддержки обмена передовым опытом, продвижения согласования с соответствующими международными конвенциями и стандартами, а также выявления областей, в которых скоординированные действия могут повысить функциональную совместимость и эффективность.

В данном контексте ТРАСЕКА может разрабатывать справочные руководства, аналитические записки и сравнительные обзоры в целях оказания содействия Сторонам ОМС в процессе национальных реформ без ущерба для национальных законодательных компетенций.

Добавлено примечание ((PS51)): Мария Магдалена Григоре... 12 февраля 2026 г. Предложение Румынии о включении нового параграфа, позиционирующего ТРАСЕКА в роли координатора правовой конвергенции и гармонизации.

Эффективное и практическое применение и внедрение положений действующей правовой базы в рамках ОМС даст возможность полноценного использования потенциала коридора в транзитных перевозках, тем самым привлекая грузопотоки в регион. В целях реализации данного потенциала Стороны ОМС берут на себя обязательство включить конкретную цель по созданию упрощённых и гармонизированных визовых режимов для профессиональных водителей грузовых автомобилей в государствах-членах. Снижение административных барьеров для персонала транспортных организаций является важнейшим условием обеспечения бесперебойности коридора и повышения его общей конкурентоспособности на международном рынке логистических услуг.

Добавлено примечание ((PS52)): Мария Магдалена Григоре... 12 февраля 2026 г. Возможно, это проблема перевода? Правовая база, как правило, предполагает обязательное соблюдение, и этот факт не вызывает сомнений. Что именно имеется в виду в данном параграфе?

Добавлено примечание ((PS52R2)): Комментарий ПС: Предлагаемая формулировка призвана подчеркнуть, что эффективность нормативно-правовой базы ТРАСЕКА зависит не только от ее формального существования, но и от последовательной и практической реализации.

Добавлено примечание ((PS53)): Предложение Азербайджана

Улучшение цифровизации и внедрение умных логистических решений

Цифровизация и внедрение умных логистических решений потребуют консолидированных усилий Сторон ОМС в тесном взаимодействии ПС для обеспечения максимально синхронного развития и выравнивания уровня внедрения цифровизации в странах.

Ключевым компонентом данного процесса цифровизации является устранение процедурных узких мест посредством выявления и сокращения ограничений на основе процессного картирования и анализа данных, что позволит обеспечить необходимый уровень производительности в рамках интегрированных логистических систем.

В качестве первоочередных мер необходимо обеспечить полный переход на применение электронных бланков разрешений между Сторонами ОМС в области международных автомобильных перевозок, интеграцию информационных систем железных дорог, морских портов и судоходных компаний. Параллельно будет осуществлен переход на применение электронных многосторонних разрешений ТРАСЕКА и единого транзитного разрешения ТРАСЕКА.

Вместе с тем, в качестве более масштабной работы в период 2027-2032 гг. Стороны ОМС обеспечат функционирование единых цифровых хабов на национальном уровне, которые позволят обеспечить электронное взаимодействие между участниками перевозочного процесса и переход на применение электронных транспортных и таможенных документов на национальном уровне. Впоследствии, в 2032-2036 гг. Стороны ОМС перейдут на обеспечение полной связанности и обмена данными между национальными хабами для обеспечения применения электронных документов на международном уровне на протяжении всего коридора ТРАСЕКА. Данная работа позволит сформировать инфраструктуру и архитектуру, необходимые для цифровизации перевозок на различных видах транспорта и их интеграции, что особо важно для автомобильного транспорта, который объединяет множество частных перевозчиков (в том числе путем заключения соглашений о цифровизации, принципах и взаимном признании, а также о трансграничных коммуникациях (таможенные - G2G и B2G), минимальном составе данных и документов в электронной форме). Единая архитектура цифровых хабов включает: (a) минимальный набор данных (UN/CEFACT, eFTI); (b) API-стандарты для обмена; (c) защищенную систему идентификации; (d) требования к кибербезопасности; (e) модель трансграничного обмена. Страны согласуют техническую архитектуру до 2029 года.

ПС совместно с международными партнерами и Сторонами ОМС будет содействовать решению вопросов взаимного признания и унифицированной трансграничной передачи данных, основываясь на международных признанных правовых руководствах, общих стандартах и лучших практиках (UNCITRAL, UN CEFACT, EU eFTI, и др.).

В области гражданской авиации Стороны ОМС в течение десятилетнего периода обеспечат переход на самообслуживание и осуществление электронного пограничного контроля в аэропортах, последний из которых будет основываться на использовании биометрических данных и цифровых документах, удостоверяющих личность пассажира.

Добавлено примечание ((GY54)): Предложение
Азербайджана

Добавлено примечание ((PS55)): Предложение
Таджикистана

Стороны ОМС также будут оказывать содействие широкому внедрению электронных систем отслеживания и мониторинга грузоперевозок, ИИ (AI)-решений для оптимизации логистики, безбумажных транзакций, а также автоматизации пограничного и таможенного контроля.

В данном контексте Сторонам ОМС рекомендуется рассмотреть возможность внедрения автоматизированного анализа рентгеновских изображений с применением ИИ и фильтрации грузов на основе оценки рисков на пунктах пересечения границы, с акцентом на стратегических мультимодальных узлах и ключевых узких местах (например, портах Алат, Актау и Курык).

Также может быть рассмотрена возможность оснащения контейнеров, следующих по всему маршруту ТРАСЕКА, постоянно интегрированными устройствами IoT и взаимозаменяемыми GPS-датчиками, пригодными для повторного использования в последующих отправлениях, что позволит грузовладельцам осуществлять мониторинг состояния своих грузов в режиме реального времени (речь идёт о встроенных устройствах, а не о временных «умных пломбах»).

Создаётся Программа развития компетенций ТРАСЕКА. Включает обучение работе с e-TIR, e-CMR, e-CIM/SMGS, системами управления рисками, NCTS, API-интеграцией. Проводятся совместные тренинги для таможенных и пограничных служб не реже одного раза в год.

В целях обеспечения интероперабельности на уровне всего коридора и предотвращения фрагментации национальных цифровых решений ТРАСЕКА через свой Постоянный Секретариат создаёт, обеспечивает функционирование и обслуживание Цифровой платформы коридора ТРАСЕКА (ЦПКТ).

Цифровая платформа коридора ТРАСЕКА функционирует в качестве уровня цифровой интероперабельности и координации на уровне коридора, обеспечивая связь между существующими и будущими национальными цифровыми системами - такими как единые окна, портовые информационные системы, таможенные платформы, железнодорожные и морские информационные системы - без их замены или дублирования. Платформа не хранит и не контролирует национальные операционные данные, однако обеспечивает безопасный, надёжный и стандартизированный трансграничный обмен данными между участвующими системами.

ЦПКТ обеспечивает видимость на уровне всего коридора в части движения грузов, статуса документов и ключевых транспортных событий по всем видам транспорта, поддерживая сквозную отслеживаемость, предсказуемость и мониторинг показателей эффективности вдоль коридора ТРАСЕКА.

Платформа также поддерживает внедрение и взаимное признание электронных разрешений ТРАСЕКА, e-МДП, e-КДПГ, e-ЦИМ/СМГС, электронных коносаментов и иных международно признанных электронных транспортных и таможенных документов в

Добавлено примечание ((PS56)): Предложение Азербайджана

Добавлено примечание ((PS57)): Предложение Азербайджана

Добавлено примечание ((PS58)): Предложение Таджикистана

Добавлено примечание ((PS59)): Предложение Азербайджана: Хотя в Стратегии полезно определена периодичность проведения совместных учебных мероприятий, указание более конкретных сведений об их постоянном месте проведения придало бы значительную дополнительную ценность данной базе. Можно предложить Азербайджан, в частности Баку или Зангилян, в качестве Регионального учебного и сертификационного центра ТРАСЕКА. Расположенный в центре коридора ТРАСЕКА на пересечении маршрутов Восток–Запад и Север–Юг, Азербайджан обеспечивает оптимальную логистику для стран-членов, существенно сокращая время в пути и расходы. Баку или Зангилян являются наиболее доступными в логистическом отношении пунктами для представителей стран-членов (Центральная Азия, Кавказ и Европа). Зангилян строится с нуля по концепции умного города и зоны зелёной энергетики. Он может служить живой лабораторией для специалистов из стран-членов. Они смогут изучать теорию и на практике видеть работу цифрового шлюза на солнечных батареях. Высокоскоростной интернет, конференц-залы и жилая инфраструктура, необходимые для создания регионального центра (например, новая инфраструктура Зангилана), уже имеются. Кроме того, поскольку Постоянный Секретариат ТРАСЕКА расположен в Баку, создание данного центра в Азербайджане обеспечит бесперебойную координацию и более эффективное административное управление его деятельностью.

соответствии с применимыми стандартами ЕЭК ООН, СЕФАКТ ООН и прочими соответствующими международными стандартами.

В целях обеспечения целостности данных, прозрачности, доверия между участвующими сторонами и защиты от манипуляций Цифровая платформа коридора ТРАСЕКА разрабатывается с применением передовых цифровых технологий. При необходимости могут применяться технологии распределённого реестра, включая решения на основе блокчейна, для поддержки безопасного обмена документами, валидации транзакций, обеспечения аудируемости и интероперабельности при полном соблюдении национального законодательства, требований по защите данных и суверенитета Сторон ОМС.

ТРАСЕКА определяет функциональные требования, механизм управления, правила доступа и технические стандарты ЦПКТ, а также координирует пилотные проекты, поэтапную реализацию и мероприятия по наращиванию потенциала в тесном взаимодействии со Сторонами ОМС, международными организациями и партнёрами по развитию.

Развитие устойчивого транспорта и экологически чистых технологий

В условиях глобальных климатических вызовов устойчивое развитие транспортного сектора становится ключевым приоритетом для Сторон ОМС. Стратегическое развитие экологически чистого транспорта необходимо для обеспечения долгосрочной конкурентоспособности коридора, соответствия международным экологическим стандартам и повышения привлекательности маршрута для участников рынка.

Основное внимание в этом направлении будет уделено стимулированию перехода на альтернативные виды топлива и энергоэффективные транспортные решения. Это включает в себя поддержку внедрения электромобилей, водородного и биотопливного транспорта, а также развитие соответствующей заправочной и зарядной инфраструктуры вдоль коридора.

Важным элементом станет формирование сети «зеленых портов» и экологически чистых логистических центров, использующих возобновляемые источники энергии, технологии утилизации отходов и энергосберегающие решения. Эти объекты будут демонстрировать высокий уровень экологической ответственности и служить эталоном для будущих проектов.

Стратегия также призывает к сокращению выбросов CO₂ за счет модернизации подвижного состава, оптимизации логистических процессов, а также цифровизации транспортного управления, что позволит повысить прозрачность и эффективность перевозок.

Добавлено примечание (PS60): Предложение Румынии - во избежание фрагментации цифровой интероперабельности, даже если национальные узлы, предложенные ПС, остаются на национальном уровне в качестве единственной поддерживаемой цифровой меры, предлагается следующий текст в целях предотвращения фрагментации на уровне коридора.

Добавлено примечание (PS61): Мария Магдалена Григоре... 12 февраля 2026 г.
Кто несёт ответственность за данную инициативу? Благое пожелание или стратегическая цель?

Добавлено примечание (PS61R2): ПС:
Формулировка носит рекомендательный характер. Упоминание развития «зелёных» портов и экологически устойчивых логистических центров отражает перспективный подход к устойчивому развитию коридора, предлагая заинтересованным Сторонам ОМС и соответствующим вовлечённым лицам принимать такие инициативы во внимание в соответствии с их национальными приоритетами.

Добавлено примечание (PS62): Мария Магдалена Григоре... 12 февраля 2026 г.
ТРАСЕКА не может реализовывать политику в рамках национального законодательства Сторон ОМС. Предложение переформулировать текст таким образом, чтобы наделить ТРАСЕКА как минимум статусом координатора или содействующей стороны в реализации такой политики.

Добавлено примечание (PS62R2): ПС понеделник
Формулировка обновлена с учётом комментариев Румынии.

Дополнительно будет разработан комплекс финансовых и регуляторных стимулов для привлечения частных инвестиций в устойчивый транспорт, включая налоговые льготы, государственно-частные партнерства и приоритетное финансирование проектов с низким углеродным следом.

Устанавливаются экологические цели: сокращение CO₂ от перевозок на 15% к 2036 году; внедрение не менее 3 пилотных проектов по зелёным портам и пунктам пропуска; создание инфраструктуры для альтернативного топлива на ключевых маршрутах; ежегодная публикация отчёта о выбросах.

Реализация этих инициатив позволит странам ТРАСЕКА повысить экологическую устойчивость транспортных систем, улучшить качество жизни населения и внести вклад в достижение глобальных целей устойчивого развития.

Добавлено примечание ([PS63]): Предложение Таджикистана

ТРАСЕКА координирует разработку и реализацию комплексной базы зелёного и устойчивого транспорта на уровне коридора, направленной на снижение экологического следа транспортных операций, повышение климатической устойчивости, а также укрепление конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности коридора ТРАСЕКА.

Данная база основывается на общих принципах, показателях и добровольных инструментах, применимых на всём протяжении коридора, при полном соблюдении национальной политики и регуляторных компетенций Сторон ОМС.

ТРАСЕКА через свой Постоянный Секретариат разрабатывает Концепцию зелёного коридора ТРАСЕКА, определяющую гармонизированный набор показателей устойчивого развития для мультимодальных транспортных операций, портов, логистических центров, пунктов пересечения границы и ключевых инфраструктурных узлов вдоль коридора.

Данные показатели могут включать интенсивность выбросов на тонно-километр в разбивке по видам транспорта, энергоэффективность портовых и логистических операций, использование альтернативных видов топлива и топлива с низким содержанием углерода, уровни цифровизации, способствующие сокращению выбросов (безбумажные перевозки, интеллектуальное управление движением), а также климатическую устойчивость инфраструктуры и операций. Показатели служат общим ориентиром для мониторинга прогресса, поддержки добровольного участия и обеспечения сопоставимости данных по отдельным участкам коридора.

В целях практической реализации Концепции зелёного коридора ТРАСЕКА также создаёт добровольную Схему сертификации зелёных портов и зелёных логистических узлов.

Данная Схема сертификации определяет специфические для коридора критерии устойчивого развития, согласованные с международными передовыми практиками. Схема применяется на добровольной и стимулирующей основе в отношении морских портов, внутренних портов, сухих портов, логистических центров и интермодальных терминалов в

целях измерения и признания поступательного повышения уровня экологической результативности.

ТРАСЕКА через Постоянный Секретариат разрабатывает методологию сертификации, координирует пилотные сертификации и ведёт публичный реестр сертифицированных объектов вдоль коридора.

ТРАСЕКА приступает к реализации скоординированных пилотных проектов и демонстрационных инициатив по апробации и масштабированию решений в области зелёного транспорта на отдельных участках коридора.

Данные инициативы могут включать береговое электроснабжение и решения по повышению энергоэффективности в портах, коридоры зелёного судоходства в бассейнах Чёрного и Каспийского морей, внедрение альтернативных видов топлива и транспортных средств с низким уровнем выбросов в логистических цепочках, интеллектуальные системы управления движением и терминалами для сокращения заторов и выбросов, а также интеграцию цифровых инструментов для оптимизации маршрутизации и переключения на другие виды транспорта.

Пилотные проекты реализуются в сотрудничестве с заинтересованными Сторонами ОМС, портовыми властями, операторами логистических услуг и международными партнёрами.

Признавая возрастающие климатические риски, ТРАСЕКА поддерживает проведение оценок климатической уязвимости и устойчивости на уровне всего коридора, уделяя особое внимание критической инфраструктуре, морским маршрутам и мультимодальным узлам. На основе данных оценок ТРАСЕКА содействует обмену передовым опытом и скоординированным адаптационным мерам, направленным на сокращение операционных сбоях и повышение надёжности коридора.

ТРАСЕКА выступает в роли координационной платформы для содействия доступу к международному климатическому финансированию и инструментам зелёных инвестиций, актуальным для развития коридора.

Концепция зелёного коридора и схемы сертификации служат инструментами, повышающими инвестиционную привлекательность и видимость проектов.

ТРАСЕКА поддерживает мероприятия по наращиванию потенциала в области устойчивого транспорта, включая обучение, семинары и обмен знаниями для Национальных секретариатов, соответствующих органов власти и участников коридора. Кроме того, поощряется сотрудничество с международными организациями, партнёрами по развитию и научно-исследовательскими учреждениями в целях обеспечения согласованности с развивающимися глобальными стандартами и инновациями.

Добавлено примечание ([PS64]): Мария Магдалена Григоре...12 февраля 2026 г.
Предложение Румынии о включении данного текста в настоящую главу как наименее проработанную часть Стратегии. Данный раздел позволяет ТРАСЕКА возглавить зелёный переход коридора посредством создания общих инструментов и стимулов, тогда как реализация остаётся полностью добровольной и определяется на национальном уровне.

Упрощение торговли и модернизация таможенных процедур

Упрощение процедур торговли и модернизация таможенного администрирования являются неотъемлемыми элементами эффективного функционирования транспортного коридора ТРАСЕКА. Эти меры направлены на снижение времени и издержек при перемещении товаров, повышение прозрачности процессов и обеспечение устойчивого роста региональной торговли.

Одним из ключевых направлений станет внедрение системы «единого окна» для трансграничной торговли. Это позволит участникам внешнеэкономической деятельности подавать все необходимые документы через одну цифровую платформу, синхронизированную с национальными и региональными системами, основываясь на взаимном признании данных и итогов контроля. Такая интеграция значительно ускорит прохождение процедур и снизит административную нагрузку.

Важным компонентом Стратегии является упрощение и гармонизация таможенных процедур между Сторонами ОМС. Будет продолжена работа по стандартизации документов, унификации классификаций товаров, а также согласованию технических и санитарных требований, что позволит создать более предсказуемую и стабильную торговую среду.

В данном контексте Стороны ОМС сосредоточат усилия на разработке единых ориентиров и стандартов таможенного декларирования и оформления на контрольно-пропускных пунктах (КПП) в целях обеспечения предсказуемости, скорости и цифровой интеграции, а также устранения расхождений в толковании в рамках сети ТРАСЕКА.

Развитие современных систем управления рисками станет приоритетом для повышения как эффективности, так и безопасности. Внедрение автоматизированных алгоритмов оценки рисков, предварительного информирования и постаудитных проверок позволит фокусировать контрольные мероприятия на высокорисковых грузах, снижая барьеры для добросовестных участников торговли, что в сочетании с усилиями по цифровизации может позволить сократить взаимодействие (подготовку документов) и контроль на пограничных переходах, а также переместить процедуры оформления внутрь страны (отправление/назначение), предпочтительно с упрощениями, предусмотренными для большого числа уполномоченных экономических операторов.

ПС будет работать над совершенствованием механизма мониторинга эффективности перевозок (время, затраты, надежность, качество обслуживания). Существующая оценка пунктов пропуска требует большего взаимодействия с перевозчиками в целях обеспечения более реалистичных результатов на основе международного опыта и лучших практик.

В целях повышения прозрачности, предсказуемости и конкурентоспособности коридора ТРАСЕКА ПС создаёт и обеспечивает функционирование Системы мониторинга показателей эффективности коридора ТРАСЕКА (СМПЭ). Система мониторинга показателей эффективности коридора ТРАСЕКА (СМПЭ) функционирует в качестве структурированного аналитического механизма на уровне всего коридора для измерения,

Добавлено примечание ((GY65)): Предложение
Азербайджана

оценки и подготовки отчетности по операционной эффективности ключевых участков коридора, пунктов пересечения границы, портов и мультимодальных узлов.

Целью СМПЭ является измерение реальных показателей транспортных операций на приоритетных маршрутах ТРАСЕКА, выявление операционных узких мест и системных неэффективностей, поддержка скоординированной политики на основе фактических данных между Сторонами ОМС, укрепление авторитета ТРАСЕКА как платформы управления коридором, а также обеспечение прозрачной агрегированной информации о показателях эффективности для взаимодействия с пользователями коридора и международными партнерами.

Система мониторинга показателей эффективности коридора ТРАСЕКА (СМПЭ) и Матрица пропускной способности взаимосвязаны: Матрица пропускной способности предоставляет ТРАСЕКА информацию о структурных ограничениях, тогда как СМПЭ отражает операционную эффективность.

СМПЭ служит инструментом обеспечения прозрачности и координации и не создаёт обязывающих обязательств или процедур соответствия для Сторон ОМС. Участие Сторон ОМС в предоставлении соответствующих данных осуществляется в соответствии с национальным законодательством и не требует раскрытия коммерчески чувствительной информации.

Особое внимание будет уделено расширению сотрудничества с международными организациями. Это позволит странам ТРАСЕКА интегрироваться в глобальные торговые цепочки, использовать лучшие мировые практики и получать техническую помощь в области цифровизации и реформирования таможенных служб.

Реализация данных инициатив создаст условия для устойчивого роста товарооборота, улучшения инвестиционного климата и укрепления позиций ТРАСЕКА как одного из ключевых логистических маршрутов Евразии.

Усиление участия частного сектора в инвестициях, функционировании коридоров и консультативных механизмах

Формирование устойчивого и конкурентоспособного транспортного коридора невозможно без активного участия частного сектора и привлечения долгосрочных инвестиций. В этом контексте ключевым направлением становится развитие современных механизмов государственно-частного партнерства и создание условий для вовлечения бизнеса в реализацию инфраструктурных и логистических проектов.

Особое внимание уделяется деятельности Фонда ТРАСЕКА, который будет функционировать как региональный инструмент для консолидации ресурсов и привлечения финансовых средств от международных доноров, финансовых институтов и частных инвесторов.

Основными задачами Фонда станут финансирование приоритетных трансграничных проектов, предоставление грантов и софинансирование, а также поддержка инициатив, направленных на развитие устойчивого и инновационного транспорта и восстановление

Добавлено примечание ([PS66]): Мария Магдалена Григоре... 12 февраля 2026 г.
Предложение Румынии по данному тексту в увязке с механизмом Матрицы пропускной способности, поскольку Система мониторинга показателей эффективности коридора ТРАСЕКА (СМПЭ) и Матрица узких мест и пропускной способности коридора ТРАСЕКА (МУПС) взаимосвязаны между собой.

Добавлено примечание ([PS67]): Предложение Турции

критически важной транспортной инфраструктуры для полного восстановления транзитного потенциала коридора. Это позволит использовать существующие финансовые инструменты, повысить эффективность распределения средств и обеспечить устойчивую реализацию инвестиционных программ.

Добавлено примечание ((PS68)): Предложение Украины

Для усиления взаимодействия с частным сектором и повышения практической значимости принимаемых решений предлагается использовать платформу Делового совета ТРАСЕКА, в который войдут представители компаний транспортной и логистической отрасли из всех 14 стран-участниц. Деловой совет станет консультативной и совещательной площадкой для обсуждения приоритетов, обмена опытом, выявления барьеров и выработки рекомендаций по улучшению процедур и процессов вдоль коридора. Он будет регулярно взаимодействовать с ПС, но не будет оказывать обязательного влияния на процесс принятия решений.

Добавлено примечание ((PS70)): Предложение Турции

Стороны ОМС могут, в соответствии со своим национальным законодательством, рассмотреть возможность создания благоприятных условий для поддержки участия частного сектора. В приоритете окажется поддержка проектов с высокой добавленной стоимостью, ориентированных на устойчивое развитие, цифровизацию и модернизацию логистической инфраструктуры. При этом, особое внимание будет уделено повышению качества услуг конечным потребителям, включая, но не ограничиваясь, доступностью информации о правовых нормах и процедурах, обеспечением стабильных графиков движения (в том числе контейнерных поездов), открытостью тарифов и процедур тарифообразования, отслеживанием грузов, а также временем осуществления перевозок. Кроме того, может быть рассмотрена возможность создания единой цифровой торговой площадки В2В для обеспечения видимости порожних контейнеров и транспортных средств на всём протяжении коридора, включая железнодорожный, морской и автомобильный транспорт.

Добавлено примечание ((PS71)): Предложение Турции

В целях обеспечения свободного движения данных активов Стороны ОМС будут работать над устранением системных ограничений на перемещение материальных активов транспортного сектора и подвижного состава (порожних вагонов, платформ и контейнеров), что является необходимым условием для повышения железнодорожной пропускной способности и сокращения операционных задержек.

Добавлено примечание ((PS72)): Предложение Азербайджана

ТРАСЕКА обеспечивает систематическое отражение вклада частного сектора в анализ показателей эффективности коридора и стратегические обсуждения, укрепляя рыночную актуальность решений ТРАСЕКА.

Признавая, что конкурентоспособность и привлекательность коридора ТРАСЕКА в конечном счёте определяются рыночными показателями, ТРАСЕКА институционализирует структурированное и непрерывное взаимодействие с частным сектором, включая операторов логистических услуг, перевозчиков, экспедиторов, портовых и терминальных операторов, железнодорожные предприятия и инвесторов. Деловой совет ТРАСЕКА функционирует в качестве официального консультативного органа, представляющего интересы участников частного сектора в рамках ТРАСЕКА.

В целях обеспечения эффективного вклада частного сектора в развитие коридора ТРАСЕКА создаёт официальный процедурный механизм, увязывающий рекомендации

Добавлено примечание ((GY73)): Предложение Азербайджана

Делового совета с процессами принятия решений ТРАСЕКА. Данный механизм формирует структурированную цепочку обратной связи в системе управления ТРАСЕКА, повышая прозрачность, предсказуемость и оперативность реагирования на потребности рынка.

Данные частного сектора и операционный опыт интегрируются на добровольной и агрегированной основе в Систему мониторинга показателей эффективности коридора ТРАСЕКА и Матрицу узких мест и пропускной способности коридора. Это позволяет ТРАСЕКА верифицировать административные данные о показателях эффективности посредством реальных рыночных наблюдений, выявлять скрытые операционные ограничения, не отражённые в официальной статистике, и укреплять доказательную базу для скоординированной расстановки инвестиционных приоритетов. Постоянный Секретариат обеспечивает защиту коммерчески чувствительной информации и соответствие обмена данными применимому национальному законодательству.

Решения МПК, касающиеся содействия развитию коридора, повышения показателей эффективности или цифровой функциональной совместимости, при наличии соответствующих оснований ссылаются на аналитические выводы Системы мониторинга показателей эффективности коридора ТРАСЕКА, Матрицы пропускной способности и задокументированные рекомендации Делового совета. Хотя такие решения не создают прямых правовых обязательств для частных операторов, ТРАСЕКА обеспечивает отражение согласованных мер в последующих планах действий, механизмах мониторинга и механизмах отчётности о ходе реализации.

Таким образом, решения ТРАСЕКА производят обязывающий процедурный эффект в рамках институционального цикла управления организации, обеспечивая преемственность, последующий контроль и институциональную подотчётность.

Комплексная реализация этих мер позволит создать благоприятный инвестиционный климат, повысить роль частного сектора в развитии коридора и обеспечить устойчивое финансирование стратегических инициатив ТРАСЕКА.

Активное вовлечение частного сектора во все сегменты транспортно-логистической деятельности, включая инвестиции, эксплуатацию объектов и предоставление услуг, повлечет за собой сокращение участия государственного сектора. Более активное использование ТРАСЕКА в качестве платформы сотрудничества между национальными структурами, как государственными, так и частными будет способствовать развитию диалога между государствами на границах, а также между операционными системами.

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЦЕЛИ

Коридор ТРАСЕКА призван функционировать как предсказуемая, цифровая интероперабельная, сбалансированная по пропускной способности, устойчивая и ориентированная на рынок мультимодальная транспортная система посредством обеспечения измеримых улучшений транзитного времени, надёжности и инвестиционной привлекательности в рамках связанности «Европа–Кавказ–Азия».

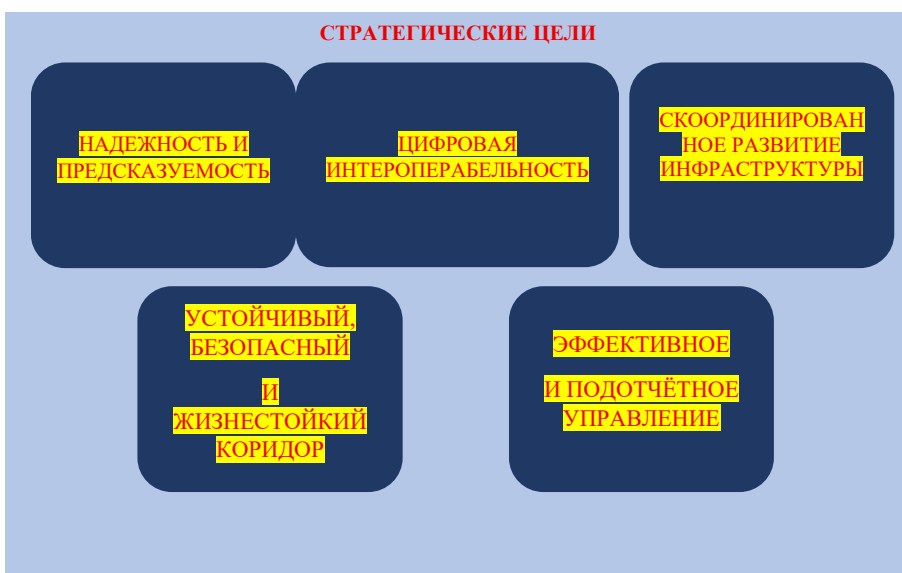
Стратегические цели коридора определяют общее направление развития коридора ТРАСЕКА на период 2027–2036 гг. Данные цели отражают общее понимание Сторон ОМС того, что конкурентоспособность коридора зависит не только от национальных усилий, но

Добавлено примечание ([PS74]): Мария Магдалена Григоре... 13 февраля 2026 г.
Предложение Румынии об интеграции данных мер, поскольку их реализация делает ТРАСЕКА предсказуемой и авторитетной, а данные механизмы создают обязывающий эффект во взаимодействии с частным сектором.

Добавлено примечание ([PS75]): Мария Магдалена Григоре
Предложение Румынии о добавлении нового раздела с измеримыми стратегическими целями и инструментами, содействующими в их реализации.

и от структурированной координации, прозрачности и институционального сотрудничества на уровне коридора. Достижение целей осуществляется посредством скоординированной национальной реализации в рамках стратегических приоритетных направлений при поддержке аналитических, цифровых и управленческих инструментов на уровне коридора, задействуемых ТРАСЕКА.

Следующие цели определяют результаты на уровне коридора, которые должны быть достигнуты к 2036 году. Их достижение осуществляется посредством скоординированной национальной реализации в рамках стратегических приоритетных направлений при поддержке инструментов на уровне коридора, задействуемых ТРАСЕКА.



1. Достичь надёжности и предсказуемости
2. Достичь цифровой интероперабельности
3. Обеспечить скоординированное развитие инфраструктуры
4. Достичь устойчивого, безопасного и жизнестойкого коридора
5. Обеспечить эффективное и подотчётное управление коридором ТРАСЕКА

1. Обеспечить надёжный и предсказуемый по времени коридор ТРАСЕКА

Надёжность и предсказуемость являются основополагающими условиями конкурентоспособности любого международного транспортного коридора. Участники рынка нуждаются в стабильности транзитного времени, прозрачности процедур и устойчивости операционных показателей для того, чтобы интегрировать маршруты коридора в долгосрочное логистическое планирование и цепочки поставок.

Применительно к коридору ТРАСЕКА надёжность означает не просто сокращение номинального транзитного времени. Она предполагает обеспечение функционирования транспортных операций через инфраструктуру нескольких Сторон ОМС как единой системы с минимальной изменчивостью и сниженной неопределённостью. Надёжность означает стабильность транспортных потоков на всём протяжении коридора, тогда как предсказуемость означает соответствие между плановым и фактическим транзитным временем.

Надёжный коридор – это коридор, в котором время пересечения границы стабильно и прозрачно, мультимодальные соединения функционируют без чрезмерного времени ожидания, а транспортные операторы могут прогнозировать сроки доставки с разумной точностью.

Данная цель направлена на создание условий на уровне коридора, при которых транспортные потоки являются стабильными на всём протяжении границ и видов транспорта, прозрачными с точки зрения временных и стоимостных параметров, измеримыми во времени и обеспеченными скоординированными мерами содействия.

Достижение данной цели обеспечивается реализацией Системы мониторинга показателей эффективности коридора ТРАСЕКА (СМПЭ), проведением анализа маршрутов и исследований «время–стоимость–расстояние», скоординированными мерами по упрощению процедур на критически важных пунктах пересечения границы, интеграцией цифрового отслеживания транспортных событий через Цифровую платформу коридора ТРАСЕКА, а также регулярной аналитической отчётностью для Сторон ОМС по выявленным операционным узким местам.

2. Достичь цифровой интероперабельности на протяжении всего коридора

В современных условиях транспортной среды физическая связанность должна дополняться цифровой связанностью. Фрагментированные цифровые системы и бумажные процедуры подрывают эффективность, порождают дублирование и увеличивают административную нагрузку. Цифровая интероперабельность на уровне коридора требует не замены национальных систем, а их структурированного взаимодействия посредством взаимно признанных стандартов и механизмов безопасного обмена данными. Цифровая интероперабельность означает, что национальные цифровые системы способны безопасно и эффективно обмениваться транспортными данными без дублирования и фрагментации.

Данная цель направлена на обеспечение взаимного признания электронных документов, безопасного трансграничного обмена данными, безбумажных мультимодальных транспортных процессов и видимости транспортных событий на уровне коридора.

Достижение данной цели обеспечивается созданием и внедрением Цифровой платформы коридора ТРАСЕКА в качестве уровня интероперабельности, поэтапной интеграцией e-МДП, e-КДПГ, e-ЦИМ/СМГС и электронных разрешений ТРАСЕКА, применением защищённых цифровых технологий, включая решения на основе распределённого реестра (блокчейна) при наличии соответствующих оснований, а также гармонизированными техническими стандартами и данными. Предполагается проведение пилотной реализации на отдельных участках до полного внедрения вдоль коридора ТРАСЕКА.

3. Обеспечить скоординированное развитие инфраструктуры

Развитие инфраструктуры, осуществляемое без привязки к маршрутам за пределами каждой отдельной страны, может порождать новые узкие места вместо устранения существующих ограничений. Коридор ТРАСЕКА способен функционировать эффективно лишь при условии согласованности и последовательной координации пропускной способности на отдельных участках и по видам транспорта.

Сбалансированная пропускная способность в рамках Сторон ОМС предполагает координацию, расстановку приоритетов на основе данных и предотвращение структурных дисбалансов между восходящими и нисходящими участками коридора. Это означает синхронизацию развития инфраструктуры по участкам коридора, предотвращение перегрузки на восходящих участках, вызванной узкими местами на нисходящих участках или увеличением инвестиций в изолированные участки, а также структурных дисбалансов между видами транспорта. Данная цель признаёт, что эффективность инфраструктуры зависит от целостности коридора и может быть достигнута посредством создания ежегодно обновляемой Матрицы узких мест и пропускной способности коридора ТРАСЕКА на основе стандартизированных данных, представляемых Сторонами ОМС. Аналитические

оценки коридора, выявляющие несоответствия пропускной способности на маршрутах, должны координироваться через рабочие группы и заседания МПК, а интеграция их результатов должна являться приоритетом для Сторон ОМС при обсуждении национального инвестиционного планирования.

4. Достичь устойчивого, безопасного и жизнестойкого коридора

В условиях меняющегося геополитического, экологического и технологического контекста конкурентоспособность коридора ТРАСЕКА неотделима от устойчивости, безопасности и жизнестойкости.

Устойчивый коридор минимизирует экологическое воздействие при сохранении экономической жизнеспособности. Безопасный коридор защищает свою критическую инфраструктуру и цифровые системы от нарушений. Жизнестойкий коридор обеспечивает операционную непрерывность в неблагоприятных условиях, включая климатические явления, киберугрозы, системные потрясения и геополитические нарушения.

Эти аспекты взаимно усиливают друг друга и имеют принципиальное значение для долгосрочной стабильности коридора и доверия инвесторов. Данная цель объединяет три различных направления, а именно: экологическую устойчивость (низкоэмиссионный и энергоэффективный транспорт), инфраструктурную и операционную безопасность, а также устойчивость к климатическим, кибер- и системным рискам. Данный подход отражает уважение национального суверенитета Сторон ОМС, одновременно содействуя скоординированному осознанию рисков и сотрудничеству.

Применительно к коридору ТРАСЕКА данная стратегическая цель устанавливает комплексную базу, интегрирующую экологическую устойчивость транспортных операций, защиту критической транспортной инфраструктуры и цифровых систем, а также готовность к рискам совместно с механизмами обеспечения операционной непрерывности. Жизнестойкий коридор – это коридор, который продолжает функционировать в условиях нарушений и напряжённости.

Реализация в рамках экологического аспекта обеспечивается посредством разработки Концепции зелёного коридора ТРАСЕКА с гармонизированными показателями устойчивого развития, добровольных схем сертификации зелёных портов и логистических узлов, а также продвижения энергоэффективных и низкоэмиссионных технологий.

В рамках аспекта безопасности инфраструктуры и операций данная цель реализуется посредством анализа и определения критических узлов коридора в рамках Матрицы пропускной способности, структурированного обмена информацией о практиках управления рисками, разработки скоординированных руководящих принципов по действиям в чрезвычайных ситуациях и реагированию на нарушения на уровне коридора. Для достижения данной цели ПС ТРАСЕКА содействует и укрепляет сотрудничество

между соответствующими национальными органами власти Сторон ОМС, ответственными за транспортную безопасность.

В рамках цифрового аспекта и кибербезопасности предусматриваются обеспечение интеграции средств защиты кибербезопасности в Цифровую платформу коридора ТРАСЕКА, защита целостности данных и подлинности транзакций, мониторинг существенных цифровых и операционных нарушений через СМПЭ, а также периодические оценки рисков и уязвимостей на уровне коридора.

5. Обеспечить эффективное управление коридором ТРАСЕКА

Для реализации стратегических целей коридора ТРАСЕКА должна функционировать как эффективный координационный и аналитический механизм, способный интегрировать национальные усилия Сторон ОМС в единую систему.

Данная цель направлена на укрепление роли ТРАСЕКА как аналитической платформы на уровне коридора, механизма координации по общим вызовам, содействующей стороны в структурированном диалоге с международными финансовыми институтами и структурами государственно-частного партнёрства, а также авторитетного партнёра для международных организаций.

Данная цель позиционирует ТРАСЕКА как функциональный механизм управления коридором, а не как дискуссионную площадку, и предполагает наличие структурированных аналитических инструментов, реализацию и институциональный контроль исполнения решений МПК, прозрачную отчётность перед Сторонами ОМС и структурированную интеграцию вклада частного сектора.

Реализация стратегических целей

Реализация Стратегии будет осуществляться согласно мероприятиям и мерам, предусмотренным в Плане действий. Учитывая быстроменяющуюся конъюнктуру рынка и геополитическую обстановку в регионе, реализация Стратегии будет осуществляться посредством принятия на заседаниях МПК Планов действий на периоды 2027-2030 гг., 2031-2033 гг. и 2034-2036 гг.).

План действий, как и раньше, будет предусматривать меры, структурированные по следующим разделам:

- Институциональное развитие и совершенствование правовой базы в сфере международного транспорта, таможенных процедур и международной торговли;
- Морские магистрали, железнодорожно-паромное сообщение и морские маршруты;
- Железнодорожный сектор;
- Автомобильный сектор;
- Внутренние водные пути;
- Воздушные перевозки;
- Связи с внутренними районами, мультимодальные и логистические возможности.

Основные акценты, которые необходимо учесть при подготовке планов действий, указаны ниже.

- Этап 1 (2027-2030): Гармонизация политики, пилотные цифровые проекты, технико-экономические обоснования проектов, привлечение инвестиций.
- Этап 2 (2031-2033): Масштабное развитие инфраструктуры, меры по упрощению торговли, масштабное внедрение цифровых решений.
- Этап 3 (2034-2036): Полная реализация интеллектуальных логистических решений, завершение проектов "зеленого" транспорта, интеграция с глобальными торговыми сетями.

Мониторинг реализации планов действий будет осуществляться ПС на основании информации, ежегодно предоставляемой Сторонами ОМС и рассматриваемой на заседаниях МПК.

Кроме того, Постоянный Секретариат готовит консолидированные оценки на уровне коридора, освещающие прогресс, узкие места и вопросы координации, для рассмотрения МПК в целях поддержки принятия обоснованных решений и повышения эффективности работы коридора.

В целях обеспечения прозрачности, предлагается определение ключевых показателей эффективности (KPI) для оценки результатов в отношении достижений результатов мероприятий, предусмотренных Планом действий. Основными показателями предлагается предусмотреть временные и стоимостные показатели при осуществлении

Добавлено примечание (P576): Предложение ПС

Добавлено примечание (P577): Предложение Румынии — предлагается добавить новый параграф.

перевозок по определенным маршрутам перевозки грузов. К тому же, ПС со своей стороны может осуществлять оценку ситуации посредством проведения замеров и исследований на момент начала и завершения срока реализации плана действий.

Для повышения измеримости Стратегии предлагается установить следующие целевые показатели:

- (а) время пересечения международных пунктов пропуска — не более 2 часов для автотранспорта к 2030 году;
- (б) сокращение времени доставки по ключевым маршрутам на 30% к 2036 году;
- (с) перевод не менее 80% документооборота в электронный формат (e-TIR, e-CMR, e-CIM/SMGS) к 2032 году;
- (д) удвоение доли контейнерных перевозок;
- (е) увеличение доли экологичного транспорта до 20% к 2036 году.

Добавлено примечание ([PS78]): Предложение Таджикистана

Аналитический инструмент

Стороны ОМС рассмотрят возможность создания аналитического инструмента, направленного на повышение устойчивости и предсказуемости функционирования международного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия, а также выработку соответствующих методологических подходов и механизмов его практического применения.

Добавлено примечание ([GY79]): Принято в рамках заседания ПС МПК ТРАСЕКА 14 мая 2026 г. (предложение Таджикистана)

Заключение

Настоящая десятилетняя Стратегия ТРАСЕКА на 2027–2036 годы представляет собой всесторонний документ, нацеленный на повышение связности, конкурентоспособности и устойчивости международного транспортного коридора Европа–Кавказ–Азия. Он основывается на итогах предыдущей Стратегии (2016–2026 гг.),

учитывает результаты мониторинга, актуальные вызовы, а также глобальные тренды в области транспорта и логистики.

Ключевыми достижениями прошлого периода стали развитие инфраструктуры, запуск цифровых решений, согласование маршрутной сети, переход к электронным накладным и активизация правовой гармонизации. Однако в Стратегии также признаются сохраняющиеся ограничения: фрагментированность нормативной базы, недостаточная пропускная способность отдельных звеньев цепи, слабая связанность морских маршрутов и потребность в усилении цифровой и экологической трансформации.

Новая Стратегия фокусируется на шести приоритетных целях: развитие эффективной инфраструктуры, правовая гармонизация, цифровизация, экотранспорт, упрощение торговли и активизация частных инвестиций. При этом, развитие «зеленых» решений и трансграничного цифрового взаимодействия являются новыми направлениями, ранее не предусмотренными стратегическими документами в рамках ТРАСЕКА.

В рамках настоящей Стратегии ТРАСЕКА через Постоянный Секретариат обеспечивает разработку и операционное сопровождение инструментов содействия на уровне коридора, включая инструменты мониторинга показателей эффективности, аналитические обзоры, координационные платформы и подготовительные мероприятия, связанные с развитием инвестиций и проектов, в поддержку усилий Сторон ОМС по реализации Стратегии.

План реализации Стратегии будет разделен на три этапа и включать комплексные меры по модернизации, с учетом гибкой адаптации к изменяющимся внешним условиям. Также предусмотрена система мониторинга и КРІ для оценки эффективности.

В целом, документ отражает стремление Сторон ОМС трансформироваться в устойчивый, цифровой и ориентированный на бизнес транспортный коридор нового поколения.

Добавлено примечание (PS80): Предложение Румынии о добавлении параграфа, определяющего сферу деятельности и уровень координации ТРАСЕКА в рамках настоящей Стратегии.

Использованная литература

1) Всемирный банк:

Источник: <http://documents.worldbank.org/curated/en/099020924131532268>

2) Отдельный бриф «10 первоочередных мер, благодаря которым к 2030 году объем торговли по Среднему коридору может утроиться» (Всемирный банк, 2024 г.):

Источник: <https://www.vsemirnyjbank.org/ru/region/eca/brief/10-priority-actions-that-can-triple-trade-in-the-middle-corridor-by-2030>

3) Евразийский Банк реконструкции и развития (ЕБРР):

Источник: https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/documents/2023/Sustainable_transport_connections_between_Europe_and_Central_Asia.pdf

4) Азиатский банк развития (АБР):

Источник: https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/559456/carec-transport-strategy-2030-ru_0.pdf

Среднесрочный обзор Транспортной Стратегии ЦАРЭС 2030 (июнь 2025 года):

Источник: <https://www.carecprogram.org/uploads/4-250609-CTS-MTR-v4-RU.pdf>

5) Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР):

Источник: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/freight-transport-connectivity-sustainability-resilience-centra-asia.pdf>

6) Евразийский банк Развития (ЕАБР):

Источник: <https://eabr.org/analytics/special-reports/evrazijskij-transportnyj-karkas/>

7) Коридор Алматы–Тегеран–Стамбул:

Источник: <https://unece.org/sites/default/files/2024-09/ECE-TRANS-WP5-2024-01r.pdf>