Таблица выполнения мероприятий за 2022-2024 гг.
Плана действий на 2022-2026 годы по реализации Стратегии МПК ТРАСЕКА
по развитию международного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия на 2016-2026 гг.

№	Мероприятия Плана действий	Срок выполнения	Достигнутые результаты
1.	**Устранение институциональных и правовых барьеров для транспорта и международной торговли**		
1.1	Рассмотрение возможности взаимного признания контроля и его результатов (пограничный, таможенный контроль, ветеринарный, фито, санитарный и иные виды контроля) приграничными государствами по принципу «единая остановка»	2022-2023	**Азербайджан:** В целях ускорения оборота товаров через таможенный пункт пропуска, в соответствии с принципом эквивалентности, принятым в международной практике и определенным международными соглашениями, стороной которых является Азербайджанская Республика, проводится проверка ветеринарных, фитосанитарных, гигиенических и других сертификатов (сертификатов), заранее выданных страной-экспортером, осуществляется таможенными органами согласно Указу № 12 Президента Азербайджанской Республики от 11 ноября 2008 года о применении принципа «единого окна» относительно досмотра товаров и транспортных средств, перемещаемых с государственной границы Азербайджанской Республики. **Армения:** Армения внедрила систему «Единая остановка – единое окно», которая объединяет таможенные, пограничные и торговые процедуры и обеспечивает быструю, централизованную и прозрачную организацию. **Болгария:** Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года (Конвенция о гармонизации) была подписана и ратифицирована Республикой Болгария и вступила в силу 27 мая 1998 года с соответствующими приложениями. Являясь государством-членом ЕС, Болгария применяет Приложение 9 «Облегчение режима прохождения границ для международных железнодорожных грузовых перевозок» к Конвенции о гармонизации со дня его публикации в Официальном журнале ЕС – 30.11.2011. «Администрация железных дорог» (IAZA), как регулирующий орган на железнодорожном транспорте, проинформировала Национальную компанию государственной железнодорожной инфраструктуры (SNR) и железнодорожных перевозчиков о вступлении в силу Приложения 9 с целью принятия соответствующих мер по его реализации. В соответствии со ст. 8 Приложения 9, транзитные таможенные декларации, а также сводные ввозные декларации (ENS) и выездные декларации (EXS) готовятся и отправляются в электронном виде в информационные системы национальных и европейских таможен в соответствии с требованиями Регламента 952/2013 ЕП и Совета по созданию Таможенного кодекса Сообщества для таможенных органов. Сводные декларации на ввоз и Сводные декларации на выезд составляются и направляются в электронной форме не позднее, чем за 2 часа до ввоза или выезда товаров. На данный момент на всех наших железнодорожных пограничных переходах сохраняется принцип оформления поездов на единой пограничной станции. Республика Болгария заключила соглашения о пограничном контроле с каждой соседней страной. Регламентировано также ежегодное совместное заседание комиссии

			по каждому Соглашению, на котором учитывается выполнение регламента времени обработки грузовых поездов при пересечении границы, анализируются причины задержки и определяются меры по оптимизации порядка пересечения границ грузовыми поездами в соответствии с действующим национальным и европейским законодательством. Национальная компания «Железнодорожная инфраструктура» в качестве управляющего железнодорожной инфраструктурой регистрирует движение международных грузовых поездов, размеры и причины задержек на пограничных переходах. Данные анализируются и в случаях установления системных причин увеличения простоев сверх необходимых технологических сроков проводятся консультации с заинтересованными сторонами и изыскиваются совместные решения по устранению этих причин. Общение осуществляется в электронном виде или путем проведения онлайн-встреч. В трансграничном соглашении между Республикой Болгария и Республикой Греция регулируется механизм «одного окна». Соглашение с Республикой Сербия планируется обновить, предложив использовать механизм «одного окна». **Казахстан:** В соответствии со Статьей 443 Кодекса Республики Казахстан «О таможенном регулировании в РК» таможенные органы взаимодействуют и сотрудничают с таможенными и иными органами государств, не являющихся членами ЕАЭС в соответствии с международными договорами ЕАЭС с третьей стороной и (или) международными договорами Республики Казахстан. В связи с чем, принятие документа в форме совместного протокола по признанию результатов таможенного контроля противоречит указанным положениям кодекса. Кроме того, данный вопрос в силу специфики таможенного контроля должен рассматриваться в рамках двухсторонних соглашений приграничных государств. **Молдова:** Протокол между таможенными администрациями государств-членов ГУАМ о взаимном признании отдельных результатов таможенных процедур относительно товаров и транспортных средств, перемещаемых через государственные границы государств-членов ГУАМ, совершенный в Киеве 27 марта 2017 года. **Румыния:** Румынская Национальная компания по управлению дорожной инфраструктурой (CNAIR S.A.): Чтобы обеспечить защиту дорожной инфраструктуры, CNAIR S.A. через свой собственный персонал, работающий в пунктах пересечения границы, обеспечивает контроль как с точки зрения доступа к сети дорог национального интереса в Румынии, так и с точки зрения соблюдения максимально допустимых масс и/или размеров. В соответствии с Соглашением, заключенным 09.02.2023 года между Румынией и Республикой Молдова, скоординированный контроль осуществляется на территории Румынии в пункте пересечения государственной границы Албица (Румыния) - Леушень (Республика Молдова) автомобильным транспортом. В соответствии с Соглашением, заключенным 20.11.2024 года между Румынией и Республикой Молдова, согласованный контроль осуществляется на территории Румынии в пункте пересечения государственной границы Галац (Румыния) - Джурджулешть (Республика Молдова) автомобильным транспортом. *НК «Администрация морских портов» АО Констанца*:

			После внедрения Системы портового сообщества в порту Констанца, которое начнется в 2025 году (продолжительность проекта 3 года, поэтапно), цифровые системы Румынии и соседних государств получат возможность обмена данными в режиме реального времени, что может значительно улучшить функционирование принципа «одной остановки». *Таможенное управление Румынии:* Январь 2023 года - Парламент Румынии ратифицировал Соглашение между Правительством Румынии и Правительством Республики Молдова о скоординированном контроле на территории Румынии в пункте пересечения государственной границы Албица (Румыния) - Леушень (Республика Молдова) на автомобильном транспорте, на пути в Румынию. Апрель 2023 года - четыре пограничных и таможенных органа Республики Молдова и Румынии ввели в действие скоординированный контроль в пункте пересечения границы Леушень-Албица, на пути в Румынию. Это означает «единую остановку» на румынской стороне для всех процедур контроля пересечения государственной границы. Оценка деятельности проводится каждые 6 месяцев. Май 2025 года - Парламент Румынии ратифицировал Соглашение между Правительством Румынии и Правительством Республики Молдова о скоординированном контроле на территории Румынии в автомобильном пункте пересечения государственной границы Галац (Румыния) - Джурджулешты (Республика Молдова), на въезде в Румынию. Июнь 2025 года - Четыре пограничных и таможенных органа Республики Молдова и Румынии начали деятельность, связанную с логистической, технической и процедурной организацией, необходимой для осуществления скоординированного контроля в пункте пересечения границы Галац - Джурджулешты, на въезде в Румынию. Оценка деятельности будет проводиться каждые 12 месяцев после введения ее в действие. Февраль 2025 года - Начались переговоры по разработке Рамочного соглашения между Правительством Румынии и Правительством Республики Молдова о скоординированном контроле, организованном на территории Румынии в общих пунктах пересечения границы, как на въезде, так и на выезде. **Таджикистан:** Система «Единое окно» активно используется в международных перевозках, включая железнодорожный транспорт. С 1 апреля 2025 года при международной перевозке товаров железнодорожным транспортом в Таджикистане вместо копий перевозочных документов с отметками таможенных органов в налоговые органы предоставляется реестр сведений из перевозочных документов. **Украина:** Странами входящими в Межправительственную комиссию ТРАСЕКА и граничащими с Украиной являются Республика Молдова и Румыния. Между Украиной и Республикой Молдова 06 октября 2017 года заключено новое Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Молдова о совместном контроле лиц, транспортных средств, товаров и предметов в общих пунктах пропуска через украинско-молдовскую границу, которое 01 марта 2018 года ратифицировано Верховной Радой Украины.

			Во исполнение вышеупомянутого Соглашения, пограничными и таможенными органами Украины и Республики Молдова были подписаны протоколы между Администрацией Государственной пограничной службы Украины, Государственной таможенной службой Украины и Генеральным инспекторатом Пограничной полиции Министерства внутренних дел Республики Молдова, Таможенной службой при Министерстве финансов Республики Молдова по организации совместного контроля. В настоящее время совместный контроль на границе с Республикой Молдова осуществляется на следующих автомобильных пунктах пропуска: на территории обоих государств («Мамалыга – Крыва», «Кельменцы – Ларга», «Рени – Джурджулешть»), на территории Украины («Росошаны – Бричены») и на пункте пропуска «Маяки – Удобное – Паланка» на территории Республики Молдова. В целях сокращения количества остановок между пунктами пропуска «Рени – Джурджулешть – Галац» внедрён «зелёный коридор», предусматривающий совместный контроль между Украиной и Молдовой, а также скоординированный контроль между Молдовой и Румынией. На сегодняшний день международного договора между Украиной и Румынией об организации совместного (скоординированного) контроля нет. Проект Соглашения между Кабинетом Министров Украины и Правительством Румынии о сотрудничестве при осуществлении контроля лиц, транспортных средств и товаров в совместных пунктах пропуска 29.06.2023 направлено на рассмотрение Министерству транспорта, инфраструктуры и связи Румынии. Также письмом Министерства от 29.06.2023 проект Соглашения направило для ознакомления и анализа Стратегическому таможенному советнику Консультативной миссии Европейского Союза в Украине Дорелу Фронеа. Согласно ноте МИД Румынии от 17.11.2023 № G1/2420, в которой указано, что согласно анализу компетентных национальных органов Румынии, инфраструктура в пунктах пропуска через границу не позволит осуществлять успешный скоординированный контроль в текущей ситуации. В этом контексте румынская сторона подчеркивает тот факт, что двусторонние соглашения в этой сфере, заключенные государствами-членами Европейского Союза с соседними третьими государствами, должны соответствовать нормам европейского права, то есть соответствующие договоры подлежат анализу Европейской комиссией с точки зрения совместимости с законодательством ЕС. По состоянию на июль 2025 года совместный контроль на границе с Республикой Молдова осуществляется на 7 пунктах пропуска, два из которых расположены на территории обоих государств («Мамалыга – Крывая», «Кельменцы – Ларга»), три - на территории Украины («Росошаны – Бричены», «Кучурган – Новосавицкое», «Рени – Джурджулешть»), а также на пунктах пропуска «Маяки – Паланка – Удобное» и «Серпневое 1 – Басарабяска» на территории Республики Молдова. На сегодняшний день нет международного соглашения об организации совместного контроля между Украиной и Румынией.

			Как сообщили в Министерстве иностранных дел Украины, румынская сторона поддерживает целесообразность введения совместного контроля. В 2025 году представители Румынии предложили реализовать пилотный проект по внедрению скоординированного контроля аналогичный практике, которая применяется в настоящее время на румыно-молдавском участке границы. 15 мая 2024 года на международном пункте пропуска для автомобильного движения «Рени – Джурджулешть» была подписана Технологическая схема совместного контроля лиц, транспортных средств, товаров и предметов. С 16 мая 2024 года пункт пропуска «Рени – Джурджулешть» таможенного поста «Приднестровский» Одесской таможни осуществляет совместный контроль на территории Украины. 17 февраля 2025 года в ходе совместного онлайн-совещания между представителями Министерства развития общин и территорий Украины, Государственной таможенной службы, Государственной пограничной службы Украины и румынской стороны были достигнуты договорённости о начале переговорного процесса по рассмотрению проекта Соглашения о контроле лиц, транспортных средств и товаров на совместных пунктах пропуска. В 2023 году технология совместного контроля была внедрена на железнодорожных пунктах пропуска на украинско-молдавской границе: «Серпневое 1» (Украина) – «Басарабяска» (Республика Молдова) — на территории Республики Молдова; «Кучурган» (Украина) – «Новосавицкая» (Республика Молдова) — на территории Украины. Результаты инспекций, проведённых в рамках Меморандума о взаимопонимании по контролю судов государством порта в регионе Черного моря, признаны органами контроля государства порта.
1.2	Обеспечение реализации положений ОМС в части освобождения транзитных перевозок от налоговых уплат на всех видах транспорта, включая морские порты	2022-2023	**Азербайджан:** Согласно Статье 5 (Уплата налогов, пошлин и других платежей) Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия – налоги, пошлины и другие платежи, независимо от их наименования и происхождения, не подлежат налогообложению, взимаются за транзитные перевозки, за исключением платежей за транспортные и таможенные услуги, услуги, связанные с перевозкой, а также платежей за пользование транспортной инфраструктурой. Положения этой Статьи реализуются в Азербайджане. Кроме того, согласно Приложению 2 Технического приложения о международном железнодорожном транспорте к ОМС – нулевая ставка НДС применяется к железнодорожным транспортным услугам в международном и транзитном железнодорожном сообщении, включая услуги по транспортировке, экспедированию, погрузке/разгрузке и хранению. **Грузия:** Транзитное движение через территорию Грузии не облагается никакими налогами, кроме платы за пользование дорогами. Плата за пользование дорогами является обязательным платежом в государственный бюджет Грузии, который уплачивается с целью использования транзитной инфраструктуры на всей территории Грузии.

			Для перевозки транзитных товаров, перемещаемых на таможенной территории Грузии под таможенным контролем/надзором, или товаров, подлежащих реэкспорту с таможенной территории Грузии (кроме реэкспорта товаров, помещенных под процедуру внутренней переработки или временного ввоза) либо когда установлено, что выпущенный в свободное обращение товар имеет дефект либо его количество, качество, упаковка или описание не соответствуют условиям внешнеэкономической сделки, и в связи с этим он возвращается поставщику или иному указанному лицу) установлена плата за пользование дорогами в размере 350 лари за грузовое транспортное средство. При перевозке транзитных товаров, перемещаемых на таможенной территории Грузии под таможенным контролем/надзором, или товаров, подлежащих реэкспорту с таможенной территории Грузии (за исключением реэкспорта товаров, помещенных под процедуру внутренней переработки или временного ввоза). либо когда установлено, что выпущенный в свободное обращение товар имеет дефект либо его количество, качество, упаковка или описание не соответствуют условиям внешнеэкономической сделки, и в связи с этим он возвращается поставщику или иному указанному лицу), владелец/водитель механического транспортного средства, определенного позицией 8701 ТН ВЭД (тягачи и седельные тягачи) или позицией 8704 (автомобильные транспортные средства для перевозки грузов (кроме микроавтобусов)) обязаны (за исключением исключительных случаев, когда лицо освобождается от уплаты сбора за пользование дорогами): • платить за использование дорог; • предоставить подтверждение оплаты сбора: - при вывозе груза с таможенной территории Грузии – на таможенном пункте пропуска; - в случае вывоза груза с таможенной территории через территорию морского порта: • при выгрузке в зоне таможенного контроля, расположенной в радиусе 10 километров от морского порта, открытого для международного сообщения, - на соответствующем таможенном складе; • при выгрузке в назначенном порту, открытом для международного сообщения – в соответствующем таможенном пункте пропуска; - в случае вывоза груза с таможенной территории воздушным транспортом: • при разгрузке на территории таможенного склада, прилегающего к Международному аэропорту Грузии – на соответствующем таможенном складе; • при выгрузке на территории Международного аэропорта Грузии или прилегающей к нему зоны таможенного контроля (кроме таможенного склада) – на таможенном пункте пропуска, существующем в соответствующем международном аэропорту. Плата за пользование дорогами может вноситься: • На стоянках для транспортных средств (индивидуальных, с полуприцепами или прицепами) категорий М2, М3, Н2 и Н3, расположенных на таможенном пункте пропуска участка государственной сухопутной границы Грузии, в центрах обязательного страхования. предусмотренных Законом Грузии «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца транспортного средства, передвигающегося по территории Грузии и зарегистрированного в иностранном государстве, или

			автозаправочных станций/комплексов, расположенных на территории Грузии, в случае, если действующая (онлайн) подача электронной информации о поступлении платежа в Службу доходов LEPL обеспечивается по форме, согласованной со Службой доходов; • Приобретая карту оплаты за пользование дорогами у вышеуказанных лиц, получивших указанные карты для продажи от ЮЛПП Службы доходов; • В банковских учреждениях на территории Грузии, если соответствующее банковское учреждение предоставило в Службу доходов юридического лица по доходам электронный документ о документе подтверждения платежа (платежное поручение) в текущей (онлайн) форме, в форме, согласованной со Службой доходов. Плата за пользование дорогами не применяется к физическим лицам, которые с помощью грузового транспортного средства перевозят груз, размещенный на территории таможенного пункта пропуска, существующего в морских портах на территории Грузии, по маршруту, установленному ЮЛПП Службы доходов, либо из зоны таможенного контроля, расположенной в радиусе ближайших 10 км от района морского порта. Примечание. Не допускается перевозка грузов, перевозимых транзитом через таможенную территорию Грузии или реэкспортируемых с таможенной территории Грузии, грузовым транспортом без уплаты пошлины (за исключением реэкспорта товаров, находящихся под внутренней переработкой или временного ввоза, либо когда выпущенный в свободное обращение товар оказывается бракованным или его количество, качество, упаковка или описание не соответствуют условиям внешнеторговой сделки и поэтому он возвращается поставщику или иному указанному лицу). Вывоз товаров, следующих транзитом через таможенную территорию Грузии или реэкспортированных с таможенной территории Грузии (за исключением реэкспорта товаров, помещенных под процедуру внутренней переработки или временного ввоза, либо в случае обнаружения того, что товары, выпущенные в свободное обращение являются дефектными или их количество, качество, упаковка или описание не соответствуют условиям внешнеторговой сделки и поэтому они возвращаются поставщику или другому указанному лицу), либо разгрузка в зоне таможенного контроля Грузии возможна только после предъявление владельцем/водителем грузового автомобиля документа, подтверждающего оплату сбора, в соответствующей зоне таможенного контроля. Плата за использование дороги уплачивается на номер казначейства 302003277. Больше информации можно найти на: https://rs.ge/LegalEntityForTransportOperators-en?cat=2&tab=1 **Казахстан:** В соответствии со Статьей 222 Кодекса Республики Казахстан «О таможенном регулировании в РК», таможенная процедура таможенного транзита является таможенной процедурой, в соответствии с которой товары перевозятся (транспортируются) от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения без уплаты таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин при соблюдении условий помещения товаров под эту таможенную процедуру.

			В соответствии с указанной нормой Кодекса, предлагаемые положения в РК уже реализованы. **Молдова:** Перевозка товаров по территории Республики Молдова в режиме таможенного транзита осуществляется с освобождением от взимания таможенного обязательства, но со страхованием таможенной гарантии. **Румыния:** Румынская национальная компания по управлению дорожной инфраструктурой (CNAIR S.A.): Тарифы, назначаемые пользователям национальной дорожной сети Румынии, применяются CNAIR S.A. без дискриминации ко всем пользователям национальной дорожной сети Румынии. **Таджикистан:** В Таджикистане транзитные перевозки освобождаются от уплаты налога на добавленную стоимость (НДС) при соблюдении определённых условий. Согласно Статье 171 Налогового кодекса Республики Таджикистан, перевозка и переработка транзитных грузов освобождаются от НДС. **Украина**: Транзит является таможенным режимом, в соответствии с которым товары и/или транспортные средства коммерческого назначения перемещаются под таможенным контролем между таможенными органами одного или нескольких государств либо в пределах зоны деятельности одного таможенного органа без использования таких товаров, без уплаты таможенных платежей и без применения мер нетарифного регулирования внешнеэкономической деятельности (Статья 90 ТКУ). В целях помещения товаров и/или транспортных средств коммерческого назначения под режим таможенного транзита, лицо, на которое возложено соблюдение требований данного таможенного режима, должно, в частности, предоставить обеспечение уплаты таможенных платежей в соответствии с Разделом X Таможенного кодекса Украины (пункт 3 части 4 Статьи 92 ТКУ).
1.3	Активное сотрудничество таможенных органов стран-участниц ОМС для проведения «мозговых штурмов» в целях гармонизации таможенных процедур	Не менее 2 раз в год (ежегодно)	**ПС МПК ТРАСЕКА**: В 2022 году Постоянным Секретариатом проведены 2 семинара по таможенным вопросам, в рамках которых обсуждены актуальные вопросы согласно предложенным странами-участницами ОМС тем. Основной целью проведения семинаров является поддержка гармонизации таможенных процедур и формальностей на пограничных переходах. К данной работе также привлечены DG TAXUD, АБР и ВТамО. В 2023-2024 годах ПС МПК ТРАСЕКА также организовал серию семинаров по таможенным вопросам вдоль коридора ТРАСЕКА, в которых приняли участие представители таможенных органов государств-членов ТРАСЕКА, Всемирной таможенной организации (ВТамО), Европейской комиссии (DG TAXUD, DG MOVE), СЕФАКТ ООН, АБР, Международного центра транспортной дипломатии (МЦТД) и другие партнеры. Семинар, состоявшийся в июле 2023 года, был посвящен цифровизации транзитных систем (NCTS ЕС, инициативы Казахстана по безбумажному транзиту, опыт Турции в области eTIR), возможностям заключения Соглашения ТРАСЕКА о взаимном признании (СВП) уполномоченных экономических операторов (УЭО) и минимальным стандартам оснащения пунктов пересечения границы. Основные выводы включали важность совместных пунктов пропуска и цифровизации, синергию с инициативами по

			безбумажному транзиту и разработку руководства по СВП УЭО. На круглом столе, организованном совместно с МЦТД в ноябре 2023 года, были освещены руководящие принципы ВТамО по СВП УЭО, стремление ТРАСЕКА к региональным, а не множеству двусторонних СВП, и Цифровая глобальная транзитная сеть (платформа dNet на основе блокчейна). Семинар, состоявшийся в июле 2024 года, был посвящен механизмам «единого окна» и упрощению пограничных процедур, включая «морское единое окно» ЕС и лучшие национальные практики Грузии и Турции. Также вновь было рассмотрено СВП УЭО, и ТРАСЕКА подготовила Протокол о намерениях, проект соглашения и План совместной работы для рассмотрения странами-участницами. В то время как Грузия и Молдова выразили готовность к сотрудничеству, Турция и Румыния высказали оговорки, отдавая предпочтение двусторонним СВП или СВП на уровне ЕС. На семинаре, который состоялся в ноябре 2024 года, были расширены возможности оцифровки подтверждающих документов (электронных фитосанитарных сертификатов, сертификатов происхождения и транспортных сертификатов), электронного обмена данными между железной дорогой и таможней в рамках пилотного проекта электронной накладной ЦИМ/СМГС и Обзора бондовых складов/зон. В рекомендациях подчеркивалась функциональная совместимость благодаря стандартам ВТамО и СЕФАКТ ООН, расширение пилотных проектов с использованием электронных документов и укрепление сотрудничества между таможней и железными дорогами. Интерес к «единому окну» в масштабах ТРАСЕКА оставался ограниченным, а Молдова и Украина проявили готовность к дальнейшему изучению этого вопроса. В целом, семинары способствовали развитию диалога по цифровизации, системам УЭО/СВП, функциональной совместимости «единого окна» и современной приграничной инфраструктуре, заложив основы для более гармонизированной таможенной практики вдоль коридора ТРАСЕКА. **Азербайджан:** В целях упрощения таможенных процедур регулярно проводятся двусторонние и многосторонние встречи с таможенными органами стран-членов ТРАСЕКА. **Грузия:** Грузинская сторона активно участвовала в семинарах по таможенным вопросам, организованных Секретариатом ТРАСЕКА. **Молдова:** Переговоры с международными партнерами по вопросам упрощения торговли являются обычной практикой и проводятся на постоянной основе. **Румыния** – *Таможенное управление Румынии***:** ТУР приняло участие во всех трёх выпусках Международного форума по упрощению торговли, организованного EUBAM в 2022, 2023 и 2024 годах, где обсуждались вопросы, связанные с пограничной и транспортной инфраструктурой, продвижением процессов цифровизации и созданием устойчивой основы для поддержания связности ЕС при одновременном решении региональных проблем. В октябре 2024 года в Кишиневе была организована трехсторонняя встреча между Румынией, Молдовой и Австрией, на которой обсуждались такие вопросы, как организация совместной таможенной операции по борьбе с мошенничеством, создание региональной платформы по наращиванию потенциала, меры по оптимизации трансграничного движения и обеспечению безопасности на

			границах (совместный/скоординированный контроль, модернизация таможенной инфраструктуры, совместимость NCTS, SEED+, e-TIR и др.). **Таджикистан:** Таможенные органы Таджикистана на регулярной основе встречаются со своими коллегами из других стран, в частности Узбекистана, Ирана, Казахстана и других для обсуждения вопросов упрощения таможенных процедур. Налажено сотрудничество с зарубежными партнёрами и на регулярной основе проводятся как двусторонние встречи, так и активно представители таможенной службы участвуют на мероприятиях регионального и международного уровня по обсуждению таможенных вопросов. Последнее мероприятие было проведено 26-27 мая 2025 года в Душанбе при содействии ЕЭК ООН. **Турция:** Местные пограничные таможенные органы на границах Болгарии, Грузии, Нахчывана (Азербайджан) и Ирана регулярно встречаются с таможенными органами партнеров с целью гармонизации и/или облегчения таможенных процедур. Кроме того, часто организуются технические встречи и встречи на высоком уровне с соответствующими центральными подразделениями таможенных администраций. **Украина**: 29.09.2022 года в г. Кишинев (Республика Молдова) делегация Государственной таможенной службы Украины приняла участие в Международном форуме «Содействие торговле – ответ на блокаду транспортных коридоров из Украины», организованном Миссией EUBAM (далее – Международный форум). Цель Международного форума – поддержка и ответ Европейского Союза на чрезвычайную ситуацию в Украине, совместным усилиям и выводам, сделанным во время кризиса, а также новым инициативам по развитию транспортных коридоров. На Международном форуме присутствовали представители таможенных служб Украины и Республики Молдова, таможенных органов соседних стран-членов ЕС, АСМАП, Европейской Комиссии, Представительства ЕС в Молдове, Миссии EUBAM, Миссии советников ЕС высокого уровня в Молдове, Консультативной Миссии EUAM, CELBET и др. Во время мероприятия были обсуждены вопросы присоединения Украины и Молдовы к Конвенции о процедуре совместного транзита, взаимного признания авторизованных экономических операторов (АЭО), обмена предварительной информацией между таможенными органами Украины и Молдовы, инициатива Гостаможслужбы по налаживанию обмена предварительной информацией с таможенной администрацией Румынии. Участники международного форума обсудили вопросы развития инфраструктуры пунктов пропуска на украинско-молдавской границе, открытие железнодорожного сообщения Басарабяска-Березино и запуска железнодорожного пункта пропуска через украинско-молдавскую границу «Басарабяска – Августовское». Делегация Гостаможслужбы ознакомила участников Международного форума с мерами, которые принимает Гостаможслужба с целью упрощения процедур торговли, сохранения цепей поставок в рамках международной торговли, содействия новым логистическим решением для субъектов хозяйствования в период военного положения, увеличения пропускной способности пунктов пропуска для автомобильного сообщения и

			обеспечения ритмичной работы таможенных органов на границе со странами ЕС, сообщила о поддержке работы бизнеса в условиях военного положения, мерах по стабилизации ситуации. Акцентировано внимание на выполнении международных обязательств Украины, в том числе, по упрощению процедур торговли и внедрению Новой компьютеризированной транзитной системы (NCTS). Было отмечено, что Украина присоединилась к Конвенции о процедуре общего транзита и Конвенции об упрощении формальностей в торговле товарами, которые вступили в силу с 1 октября 2022 года. Также проинформировали об участии Гостаможслужбы в деятельности Рабочей группы «Открытая граница» по вопросам развития западной украинской государственной границы и участия в переговорах по вопросам введения совместного контроля. 25.11. 2022 года делегация Государственной таможенной службы Украины приняла участие в совместном заседании Руководящего комитета Проекта по содействию торговле и транспортировке ГУАМ (Грузия, Украина, Азербайджан, Молдова) и Рабочей группы по вопросам транспорта (формат видеоконференции) с целью обсуждения вопросов, связанных с Проектом по содействию торговле и транспортировке в государствах-членах ОДЭР-ГУАМ, дальнейшим сотрудничеством государств-членов ГУАМ в таможенной сфере, направленной на развитие торгово-экономических отношений и реализацию транзитного потенциала стран ОДЭР-ГУАМ и обсуждения вопроса о разработке единого транзитного электронного документа в рамках ГУАМ. В мероприятии приняли участие представители таможенных служб государств-членов ГУАМ, транспортных администраций, автомобильных перевозчиков, железнодорожных ведомств, морских портов государств-членов ГУАМ. Также участники ознакомились с презентацией Регионального советника отдела экономического сотрудничества и торговли Европейской экономической комиссии ООН Марио Апостолова по результатам проекта ЕЭК ООН по цифровизации обмена данными в цепочке поставок в международной торговле «Digital interoperability using UN/CEFACT standards and RDMs» и результатов Бакинской международной конференции высокого уровня по цифровой трансформации обмена информацией в цепочках поставок с использованием стандартов ООН. М. Апостолов отметил необходимость использования международных стандартов (стандартов ООН) при оцифровке существующих документов и процедур, сопровождающих грузы, и необходимости отслеживания развития инициативы eFTI с использованием стандартов и модели справочных данных о смешанных перевозках СЕФАКТ ООН. Представитель ЕЭК ООН отметил необходимость анализа функциональной совместимости в использовании моделей СЕФАКТ ООН при разработке новых проектов. С 1 октября 2022 года Украина присоединилась к Конвенции о процедуре совместного транзита и осуществляет обмен транзитными декларациями типа Т-1 с государствами, которые являются договорными сторонами Конвенции. Кроме того, с 1 октября 2022 года Украина присоединилась к Конвенции об упрощении формальностей в торговле товарами. Принятие этих двух конвенций одновременно

			значительно ускорило перемещение товаров, став своего рода «таможенной» безвизовой зоной. Также Государственная таможенная служба Украины активно проводит консультации по сотрудничеству в сфере обмена предварительной информацией с Генеральным директоратом по налогообложению и таможенному союзу Европейской Комиссии и таможенными администрациями государств-членов ЕС.
1.4	Разработка Концепции «Единого окна» для государств-участников ТРАСЕКА и ее реализация на всех видах пунктах пропуска	2024	**ПС МПК ТРАСЕКА**: В июле 2024 года был организован семинар по таможенным вопросам, на котором обсуждались механизмы системы «единого окна» и упрощения процедур пересечения границы (с презентациями Всемирной таможенной организации, Генерального директората по налогообложению и таможенному союзу ЕС (DG TAXUD), АБР, а также с рассмотрением национального опыта внедрения «единого окна» в Грузии и Турции). На основе Памятной записки семинара (письмо за № 02/24/223 от 12 июля 2024 г.) была инициирована идея разработки концепции «единого окна» для коридора ТРАСЕКА, и Сторонам ОМС было предложено выразить заинтересованность в работе над разработкой концепции «единого окна» для коридора ТРАСЕКА и указать предпочтительный объем работы и приоритеты трансграничного электронного обмена информацией в рамках «единого окна» ТРАСЕКА. Ответы поступили только от 3 Сторон ОМС: Молдова и Украина выразили заинтересованность в работе по этому вопросу (с некоторыми оговорками), а Турция высказала обеспокоенность из-за различий во внутренних процедурах и рабочих процессах каждой страны и запросила более подробную информацию о потенциальной региональной платформе «единого окна» (которая фактически зависит от предпочтений и интереса стран ОМС). Ни одна из стран ОМС не указала свои предпочтения по объему работ по разработке концепции «единого окна» ТРАСЕКА. Поскольку данная деятельность является инициативой, исходящей от спроса, дальнейшая работа по разработке концепции «единого окна» ТРАСЕКА зависит от того, выразит ли большинство стран ОМС заинтересованность в этом В связи с трудностями, связанными с установлением общего понимания концепции «единого окна» для государств-членов ТРАСЕКА, рекомендуется продолжить деятельность по обмену передовым опытом по совершенствованию национальных механизмов «единого окна» и переориентировать усилия на упрощение и гармонизацию трансграничного электронного обмена информацией между таможенными органами и другими компетентными органами, занимающимися пересечением границы, а также с ними. Для такого трансграничного электронного обмена информацией следует рассмотреть широкий спектр вариантов, в том числе между «пунктами» или через различные типы платформ (например, между таможнями, общие платформы для конкретных типов документов, между национальными «едиными окнами», между национальными цифровыми хабами и т. д.). ПС МПК ТРАСЕКА разработает и предложит на рассмотрение государствам-членам проект нормативно-правовой базы для поддержки таких усилий по цифровизации вдоль коридора ТРАСЕКА.

			Армения: В соответствии с частью 1 Статьи 14 Закона «О государственной границе» постоянный контроль и надзор в пунктах пропуска через государственную границу осуществляются исключительно пограничными войсками, проводящими пограничный контроль, и таможенными органами, осуществляющими таможенный контроль. В то же время, согласно пункту 14 Приложения 3 к Решению Правительства Республики Армения № 702-Н от 12.05.2011, в соответствии с законодательством Республики Армения таможенные органы осуществляют таможенный контроль, иные виды контроля, предусмотренные законом, а также таможенное оформление лиц, транспортных средств, животных, грузов и иных товаров, пересекающих государственную границу. Кроме того, в соответствии с пунктом 16 указанного Приложения, в пунктах пропуска через государственную границу таможенный орган выполняет функции государственного пограничного контроля в отношении пищевой продукции, материалов, находящихся в непосредственном контакте с пищевой продукцией, а также транспортных средств, перевозящих такую продукцию, в порядке, установленном законодательством.
1.6	Рассмотрение возможности организации совместных пунктов пропуска на границах между заинтересованными странами-участницами ОМС	2022	**Азербайджан:** Для строительства совместного пункта пропуска государственной границы «Шелковый путь» (Азербайджан) – «Абрешумис Гза» (Грузия), что определено в «Соглашении между Правительством Азербайджанской Республики и Правительством Грузии О пунктах пропуска государственной границы между Азербайджанской Республикой и Грузией», утвержденные Законом Азербайджанской Республики от 5 апреля 2022 года № 499-VIQ, продолжаются работы в направлении достижения соглашения о координатах территории и разработки концептуальный проект, связанный с эксплуатацией пункта. **Грузия:** Правительства Азербайджанской Республики и Грузии договорились построить новый совместный пункт пропуска через границу (СПП) под названием Абрешумис Гза-Ипек Йолу – Шелковый путь. Это было закреплено Бакинским соглашением от 29 сентября 2021 года. Проект двустороннего юридического соглашения касательно эксплуатационных процедур СПП Шелкового пути и соответствующих проектных данных был разработан при поддержке экспертов АБР. Протокол между Правительством Грузии и Правительством Азербайджанской Республики о практическом функционировании совместного международного автомобильного пункта пропуска «Абрешумис Гза-Ипек Йолу» был разработан Сторонами и находится на завершающем этапе подготовки к подписанию. Кроме того, достигнута договорённость с Азиатским банком развития о финансировании проекта строительства совместного КПП. **Казахстан:** Предложение не поддерживается казахстанской стороной (Пограничная Служба КНБ РК). **Молдова:** Заключены двусторонние соглашения с Украиной об организации совместного контроля в международных пунктах пропуска «Джурджулешты-Рени», «Крива-Мамалыга», «Ларга-Келименти», «Бричены-Россогани», «Паланка-Маяки Удобное».

			Деятельность пункта пропуска пункт «Первомайск-Кучюрган» временно приостановлен. 25.05.2018 г. вступило в силу Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Молдова о совместном контроле лиц, транспортных средств, товаров и предметов в совместных пунктах пропуска через украинско-молдавскую государственную границу, которое предусматривает введение совместного контроля в пункте пропуска для железнодорожного сообщения «Кучурган-Новосавицкая» с осуществлением контрольных процедур на станции Кучурган. В настоящее время в связи с военными действиями в Украине, распоряжением Кабинета Министров Украины от 26.02.2022 №188-Р пункт пропуска Кучурган – Новосавицкая временно закрыт. С завершением работ по восстановлению железнодорожного пути на участке Березино (Украина) – Басарабяска (Республика Молдова) в сентябре 2022 г совместной комиссией представителей ЧФМ, УЗ, государственных органов Пограничной и Таможенной службы Республики Молдова и Украины принято решение об открытии совместного пункта пограничного контроля и таможенного досмотра на станции Басарабяска**.** **Румыния:** Румынская Национальная компания по управлению дорожной инфраструктурой (CNAIR S.A.): Чтобы обеспечить защиту дорожной инфраструктуры, CNAIR S.A. через свой собственный персонал, работающий в пунктах пересечения границы, обеспечивает контроль как с точки зрения доступа к сети дорог национального интереса в Румынии, так и с точки зрения соблюдения максимально допустимых масс и/или размеров. *Таможенное управление Румынии*: ТУР сотрудничает с другими государственными органами, а также с властями Республики Молдова и Сербии в рамках проектов, включающих строительство двух совместных пунктов пересечения границы, расположенных на территории Румынии, со сроками завершения работ в 2026 и 2027 годах, соответственно. **Турция:** Турция имеет совместные контрольно-пропускные пункты с соседними странами, включая Грузию и Азербайджан. **Украина:** 22 марта 2023 года был подписан Протокол между Генеральным инспекторатом пограничной полиции Министерства внутренних дел Республики Молдова, Таможенной службой при Министерстве финансов Республики Молдова, Администрацией Государственной пограничной службы Украины и Государственной таможенной службой Украины об организации совместного контроля на совместном железнодорожном пограничном пункте пропуска «Серпневое 1 – Басарабяска» на территории Республики Молдова. Одновременно Сторонами были подписаны «Технология организации совместного контроля лиц, транспортных средств, товаров и предметов на совместном железнодорожном пограничном пункте пропуска „Басарабяска – Серпневое 1“ на территории Республики Молдова», «Алгоритм передвижения должностных лиц контрольных органов и персонала Украины по территории Республики Молдова при следовании к месту службы/работы и обратно на совместном железнодорожном пограничном пункте пропуска "Басарабяска – Серпневое 1“», а также «Акт готовности совместного железнодорожного пограничного пункта пропуска "Басарабяска – Серпневое

			1“ к осуществлению совместного контроля», в соответствии с которыми Стороны договорились о запуске совместного контроля на указанном пункте пропуска с 00:00 часов 25 марта 2023 года. Фактическое движение поездов началось 31 марта 2023 года. 13 октября 2023 года украинской и молдавской Сторонами был подписан Протокол между Администрацией Государственной пограничной службы Украины, Государственной таможенной службой Украины, Генеральным инспекторатом пограничной полиции Министерства внутренних дел Республики Молдова и Таможенной службой при Министерстве финансов Республики Молдова об организации совместного контроля на совместном железнодорожном пограничном пункте пропуска "Кучурган – Новосавицкое" на территории Украины, а также Акт готовности совместного железнодорожного пограничного пункта пропуска "Кучурган – Новосавицкое" к внедрению совместного контроля от 10 января 2024 года. Железнодорожные администрации Сторон достигли договорённости и, начиная с 00:00 часов 20 марта 2024 года, запустили движение поездов через указанный пункт пропуска с применением технологии совместного контроля.
1.7	Развитие института предварительного информирования о грузах, перемещаемых по транспортным коридорам ТРАСЕКА	2022-2026	**Азербайджан:** Таможенные органы Азербайджанской Республики обмениваются информацией с таможенными органами Грузии, Украины, Турции и Узбекистана стран-членов ТРАСЕКА. **Армения:** Порядок предоставления предварительной информации таможенным органам, в том числе состав предварительной информации и цели её представления, установлен Статьёй 11 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза. Согласно части 5 данной Статьи, предварительная информация подлежит представлению до прибытия товаров на таможенную территорию Союза в таможенный орган государства-члена, на территории которого находится предполагаемое место прибытия товаров на таможенной границе Союза. В соответствии с частью 4 той же Статьи, предварительная информация должна представляться в форме электронного документа. **Грузия:** Грузия подписала соглашения и реализовала механизм предварительного обмена информацией с Турцией, Азербайджаном и Украиной. В настоящее время обмен информацией с Турцией, Азербайджаном и Украиной осуществляется на постоянной основе в соответствии с заключёнными соглашениями. Кроме того, было подписано соглашение с Казахстаном, и работы по его внедрению завершены. На сегодняшний день обмен информацией между Сторонами функционирует бесперебойно. Постановлениями Правительства Грузии № 420 и № 421 от 17 декабря 2024 года Грузия присоединилась к Конвенции о процедуре общего транзита и Конвенции об упрощении формальностей в торговле товарами, как это предусмотрено в Приложении XIII к Соглашению об ассоциации между Грузией и Европейским союзом. Система полностью функционирует с 1 февраля 2025 года. NCTS представляет собой цифровую платформу, которая совершенствует процедуры таможенного транзита, заменяя бумажные процессы полностью электронными. Она обеспечивает более быстрое, прозрачное и безопасное трансграничное перемещение товаров, а также гармонизацию и взаимодействие с таможенными администрациями стран-участниц Конвенции о процедуре общего транзита, включая Европейский союз, Исландию,

			Северную Македонию, Норвегию, Сербию, Швейцарию, Турцию, Украину и Соединённое Королевство. В соответствии с международной передовой практикой, NCTS улучшает управление рисками, обмен данными и процедуры таможенного оформления, тем самым упрощая торговлю, укрепляя безопасность цепочек поставок и способствуя более глубокой экономической интеграции с государствами-партнёрами. По решению таможенных органов Грузии доступ к системе и подача деклараций первоначально осуществлялись на добровольной и поэтапной основе. Однако с 15 мая текущего года использование декларации NCTS стало обязательным (за исключением случаев перевозки по книжке МДП) для товаров, декларируемых по процедурам переработки вне таможенной территории, экспорта или реэкспорта. Начиная с 1 июля данное требование будет распространяться также на товары, помещаемые под процедуру транзита. **Казахстан:** По товарам, предполагаемым к ввозу на таможенную территорию ЕАЭС, в зависимости от вида транспорта, на котором осуществляется ввоз товаров, предусмотрены порядки предоставления предварительной информации, утвержденные Решениями Коллегии ЕЭК. **Румыния:** *Таможенное управление Румынии*: Пилотный проект по обмену информацией о порожних грузовых автомобилях (SEED – Систематический электронный обмен данными), начатый при поддержке EU4Digital, был реализован на пограничном пункте Албица-Леушень в марте 2022 года (в течение 24 часов). В рамках инициативы EU4Digital Европейский союз поддерживает упрощение процедур и гармонизацию торговли в странах Восточного партнерства и с ЕС, продвигая общие рамки для электронной торговли и электронной таможни. В этом случае система SEED была использована для заблаговременной передачи информации о порожних грузовиках, что ускорило процесс таможенного оформления, облегчило торговлю, а также способствовало предотвращению мошенничества на таможне и борьбе с ним. Система позволила таможенным службам обмениваться информацией автоматически и в режиме реального времени. В 2023 году в сотрудничестве с Таможенной службой Украины был реализован аналогичный пилотный проект (целью которого был электронный обмен таможенными данными о транспортных средствах без пересечения границы между Румынией и Украиной). Эксплуатационные мероприятия в рамках проекта проводились с 19 по 26 июня 2023 года на пограничном таможенном посту Сирет (Румыния) – таможенный пункт Порубное (Украина). В течение ограниченного периода в 7 дней использовалось IT-приложение SEED, с помощью которого был протестирован обмен электронными данными относительно пересечения границы транспортными средствами (с разрешенной максимальной массой более 3,5 тонн) без груза. Начиная с сентября 2023 года, эксперты Таможенного управления Румынии, Национального центра финансовой информации, Региональных таможенных управлений Яссы и Галац, а также пограничных таможенных пунктах Сирет, Албица и Джурджулешты при поддержке специалистов региональной программы ЕС EU4Digital и EUAM Украины, а

			также в сотрудничестве со специалистами из Таможенной службы Украины и Таможенной службы Республики Молдова, приступили к реализации еще одного пилотного проекта с целью электронного обмена таможенными данными о транспортных средствах, которые пересекают границу между Румынией и Украиной (Сирет-Порубное), Румынией и Молдовой (Албица-Леушень), соответственно, Украиной – Молдовой – Румынией (Рени-Джурджулешты-Джурджулешты). В течение эксплуатационного периода мы использовали приложение SEED+ для обмена данными таможенного оформления при въезде/выезде в течение 5 недель (июнь-июль 2024 года). В 2025 году Таможенное управление Румынии начало переговоры с партнерами в целях осуществления следующего этапа настоящего пилотного проекта, включающего все КПП. **Таджикистан**: 13 марта 2025 года подписан Протокол между Таможенной службой при Правительстве Республики Таджикистан и Государственной таможенной службой при Министерстве финансов Кыргызской Республики об организации обмена предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых между Республикой Таджикистан и Кыргызской Республикой. **Турция**: Турция подписала такое соглашение с Азербайджаном, Грузией, Индией, Кыргызстаном, Узбекистаном, Казахстаном, Украиной и членами Организации тюркоязычных государств. Также ведутся переговоры с Таджикистаном. **Украина:** В соответствии с Протоколом между Государственной таможенной службой Украины и Службой доходов Министерства финансов Грузии по организации обмена предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через государственные границы Украины и Грузии, от 29 октября 2009 года и соответствующих Технических условий таможенными службами Украины и Грузии осуществлялся обмен тестовыми сообщениями. С учетом положительных результатов тестирования системы обмена предварительной информацией и с целью урегулирования вопроса использования информации, полученной украинской и грузинской сторонами в рамках Протокола, во время встречи с участием руководства Гостаможслужбы и Службы доходов Грузии (15.09.2022, онлайн формат) был согласован переход Сторон с 20.09.2022 на постоянно действующий механизм обмена предварительной информацией. 03.08.2022 № 08-1/26-03/11/4250 направлено письмо в Таможенную администрацию Румынии по развитию двустороннего сотрудничества в сфере обмена предварительной информацией и проект соответствующего межведомственного Протокола. 12.08.2022 состоялась встреча ИТ экспертов таможенных ведомств обеих стран с целью обсуждения путей обмена предварительной таможенной информацией, по результатам которой Стороны обменялись контактами и Гостаможслужба предложила на рассмотрение Румынской стороны способ и спецификации для обмена предварительной информацией. Румынская сторона предложила Гостаможслужбе рассмотреть вопрос осуществления обмена предварительной информацией на SEED платформе (вопрос требует детального рассмотрения, включая технические и финансовые аспекты).

			Румынская сторона передала проект Протокола на рассмотрение в Национальный орган по надзору за обработкой персональных данных Румынии (Romanian National Supervisory Authority For Personal Data Processing). Гостаможслужба письмом от 23.12.2022 № 08-1/26-03/11/7747 направила в Таможенную администрацию Румынии повторный запрос с инициативой развития двустороннего сотрудничества в сфере обмена предварительной информацией. Получен ответ от румынской стороны от 10.01.2023 № 34752/AV с предложением рассмотреть новый проект Меморандума о взаимопонимании между Государственной таможенной службой Украины и Таможенной администрацией Румынии об электронном обмене таможенными данными, вместо предложенного украинской стороной межведомственного Протокола. 21 февраля 2023 года состоялись онлайн-консультации с участием представителей Государственной таможенной службы Украины, Таможенной администрации Румынии, а также DG TAXUD, DG NEAR и экспертов EU4DIGITAL. Во время указанных консультаций обсуждались пути налаживания обмена передней таможенной информацией и рассматривались положения проекта Меморандума о взаимопонимании между Государственной таможенной службой Украины и Таможенной администрацией Румынии об электронном обмене таможенными данными. По результатам консультаций Стороны достигли договоренностей рассмотреть возможность реализовать пилотный проект автоматического обмена информацией – сопоставление электронной информации между Сторонами в режиме реального времени через систематический электронный обмен данными (SEED). С целью подготовки к реализации указанного пилотного проекта по инициативе Программы EU4Digital сторонами достигнута договоренность проработать проект Меморандума о взаимопонимании между Государственной таможенной службой Украины и Таможенной администрацией Румынии о готовности реализовать автоматический обмен таможенной информацией в рамках EU4DIGITAL Facility. 13.03.2023, 15.03.2023 в онлайн формате состоялись очередные консультации с представителями Гостаможслужбы, Таможенной администрации Румынии и Программы EU4Digital по вопросам реализации пилотного проекта. По результатам указанных консультаций Гостаможслужбой письмом от 20.03.2023 № 08-1/26-03/11/1834 направлен проект Меморандума на рассмотрение в Таможенную администрацию Румынии и Программу EU4Digital. 25.08.2022 в Министерство торговли Турецкой Республики Гостаможслужбой направлено письмо с предложением о заключении межведомственного Протокола об обмене предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, пересекающих государственную границу между Украиной и Республикой Турция. В 1 квартале 2023 года проводились соответствующие консультации. 5 мая 2023 года во время встречи руководителей таможенных служб Украины, Румынии, Республики Молдова и представителя Миссии EUAM в Украине подписан Меморандум о взаимопонимании между Государственной таможенной службой Украины

			и Таможенной администрацией Румынии о готовности реализовать автоматический обмен таможенной информацией в рамках EU4Digital Facility. С 19 по 26 июня 2023 года на украинско-румынском участке границы в пункте пропуска «Порубное – Сирет» проведен 1-й этап пилотного проекта по обмену предварительной таможенной информацией о пустых транспортных средствах с использованием платформы SEED+. Проект реализовывался при поддержке проекта EU4Digital facility, Консультативной миссии ЕС (EUAM) и Генерального директората по вопросам налогообложения и Таможенного союза (DG TAXUD). С сентября 2023 года начаты консультации по реализации 2-го этапа пилотного проекта, в котором предполагается осуществлять обмен предварительной таможенной информацией с использованием ограниченного набора данных. Реализация пилотного проекта планируется в пунктах пропуска «Порубное - Сирет» (зона деятельности Черновицкой таможни) и «Рени –Джурджулешть– Галац» (зона деятельности Одесской таможни, пункт пропуска «Рени –Джурджулешть» на украинско-молдавской границе) ориентировочно до августа 2024 года. Обмен предварительной информацией будет осуществляться по двум сценариям: ограниченный набор данных из таможенных деклараций и набор данных о пустых транспортных средствах. С целью реализации указанного выше пилотного проекта Гостаможслужбой, Таможенной службой Республики Молдова и Таможенной администрацией Румынии согласован проект Меморандума о взаимопонимании между Государственной таможенной службой Украины, Таможенной службой Республики Молдова и Таможенной администрацией Румынии о пилотном проекте по автоматическому обмену таможенной информацией в рамках Программы EU4Digital. Продолжается процедура согласования Технических условий с таможенной администрацией Республики Казахстан. Государственная таможенная служба Украины письмом от 16.02.2024 № 5/23-01-03/11/1012 сообщила Комитету государственных доходов Министерства финансов Республики Казахстан о готовности продолжить процесс по согласованию проекта Технических условий организации обмена информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через государственные границы Республики Казахстан и Украины, и предложила для дополнительного обсуждения технических вопросов провести в онлайн формате рабочую встречу представителей ИТ специалистов сторон. Достигнуты договоренности с Республикой Молдова о проведении в течение 2023 – 2024 годов Пилотного проекта по осуществлению международных автомобильных перевозок между Украиной и Республикой Молдова с использованием цифровой книжки МДП. Обсуждаются технические детали и дальнейшие шаги реализации Протокола между Государственной таможенной службой Украины и Государственным таможенным комитетом Республики Узбекистан об организации обмена предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через государственные границы Украины и Республики Узбекистан.

			8 марта 2024 года было подписано Соглашение между Правительством Украины и Правительством Турецкой Республики о создании системы электронного обмена предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перемещающихся между Сторонами. 18 сентября 2024 года были подписаны Технические спецификации по обмену информацией в рамках реализации Соглашения. В соответствии с Постановлением Кабинета Министров Украины № 961 от 23 августа 2024 года «Об утверждении Соглашения между Правительством Украины и Правительством Турецкой Республики о создании системы электронного обмена предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перемещающихся между Сторонами», обе Стороны приняли меры по запуску соответствующего информационного обмена. В результате технических консультаций и коммуникации к концу февраля 2025 года был развернут VPN-канал для обмена данными между Украиной и Турцией и проведено тестирование обмена данными. 30 мая 2025 года Государственная таможенная служба Украины направила письмо в Генеральное управление таможни Министерства торговли Турецкой Республики относительно совершенствования каналов таможенного обмена данными и ожидаемых сроков готовности турецкой стороны к началу полномасштабного обмена предварительной информацией в соответствии с Техническими спецификациями от 18 сентября 2024 года. До настоящего времени Государственная таможенная служба Украины не получила ответ от турецкой стороны. 19 февраля 2025 года Департамент представил предложения к проекту Протокола между Государственной таможенной службой Украины и Комитетом государственных доходов Республики Армения об организации обмена предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, пересекающих таможенную границу Украины и таможенную границу Республики Армения. До настоящего времени обмен информацией не запущен в связи с отсутствием правовой базы. С 10 июня 2024 года по 6 августа 2024 года Государственная таможенная служба Украины, Таможенная служба Республики Молдова и Таможенная администрация Румынии при поддержке Программы EU4Digital реализовали второй этап пилотного проекта по автоматическому обмену таможенными данными через платформу SEED+. Обмен информацией осуществлялся в соответствии с Меморандумом о взаимопонимании между Государственной таможенной службой Украины, Таможенной службой Республики Молдова и Таможенной администрацией Румынии по пилотному проекту автоматического обмена таможенными данными в рамках Программы EU4Digital, подписанным 29 апреля 2024 года. Второй этап пилотного проекта был реализован на украинско-молдавском участке границы (пограничный пункт пропуска «Рени – Джурджулешть») и на украинско-румынском участке государственной границы. В настоящее время ведутся консультации по запуску третьего этапа пилотного проекта. 8 августа 2024 года были подписаны Технические условия организации обмена

			предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, пересекающих государственную границу Украины и Республики Молдова (версия 2.0). **Обмен информацией в рамках НКТС** С 1 октября 2022 года Украина стала полноправной страной-участницей Конвенции о процедуре совместного транзита и Конвенции об упрощении формальностей в торговле товарами и начала международное применение Новой компьютеризированной транзитной системы (НКТС), а с 22 апреля 2024 года перешла к применению 5-й Фазы НКТС. В рамках перехода к применению 5-й Фазы НКТС на серверах Государственной таможенной службы было развернуто программное обеспечение, совместимое с 5-й Фазой НКТС, и его тестирование на соответствие требованиям ГД TAXUD (Тестирование на соответствие) было успешно завершено, что подтверждает функциональность системы, развернутой в Государственной таможенной службе, и возможность взаимодействия с другими странами-участницами Конвенции о процедуре совместного транзита. Кроме того, в целях минимизации рисков при переходе бизнеса к применению 5-й Фазы НКТС для структур доступны три способа подачи транзитных деклараций Т1: •через систему «Единое окно» (интеграционная платформа «Единое окно – ЕАИС – НКТС», разработанная Государственной таможенной службой); •через «Портал трейдера» (разработка соответствующего функционала финансировалась в рамках программы EU4PFM); •посредством брокерского программного обеспечения (в соответствии со спецификациями 5-й Фазы НКТС). В дополнение к этому Украина ведёт подготовку к переходу на 6-ю Фазу НКТС. В рамках данного перехода проводятся переговоры с поставщиком услуг по дальнейшей модернизации программного обеспечения ERMIS до 6-й Фазы НКТС.
1.8	Разработка и утверждение Руководства по сбору и предоставлению статистической информации о перевозимых грузах	2022	**ПС МПК ТРАСЕКА:** в 2022 году подготовлен проект Методики формирования статистических данных по маршрутам коридора ТРАСЕКА, которая утверждена в ходе Заседания МПК ТРАСЕКА, состоявшемся 10 февраля 2023 года в г. Тбилиси, Грузия.
1.9	Принятие и реализация Концепции цифровизации перевозок по коридору ТРАСЕКА	2022-2026	**ПС МПК ТРАСЕКА**: В целях реализации Цифровой концепции МТК ТРАСЕКА в 2022 году совместно с независимым консультантом подготовил рекомендаций по созданию цифрового коридора и минимальных требований к нему. В целях детального обсуждения предложений по предложению ПС МПК ТРАСЕКА сформирована РГ по цифровизации коридора ТРАСЕКА. 17 мая 2023 года в рамках третьего вопроса повестки дня заседания РГ по цифровизации коридора ТРАСЕКА продемонстрирована презентация независимых консультантов. 14 февраля 2024 года прошло второе заседание Рабочей группы по вопросам цифровизации коридора ТРАСЕКА, в рамках которого участники рассмотрели и обсудили вопросы цифровизации разрешений на автомобильные перевозки с практической точки зрения, рассмотрен опыт Турции и Узбекистана, а также других стран (Казахстан-Узбекистан, Азербайджан-Турция).

			Представители ПС поддержали разработку отчета международного консультанта г-на Джона Д. Грегори о правовом статусе цифровых транспортных документов в Среднем коридоре (с проектом Соглашения) и проекта Соглашения о применении электронных документов на международном транспортном коридоре ТРАСЕКА. Эти документы были представлены и обсуждены на третьем заседании Рабочей группы по вопросам цифровизации, состоявшейся 24 сентября 2025 года, по итогам которой участники согласились с необходимостью продолжения работы над проектом Соглашения о применении электронных документов на международном транспортном коридоре ТРАСЕКА и создании с данной целью специальной подгруппы с участием экспертов от заинтересованных стран. **Азербайджан**: Азербайджан активно разрабатывает Цифровую логистическую платформу (ЦЛП), направленную на создание единой цифровой экосистемы для транспортных и торговых процедур в стране. Платформа объединит всех ключевых участников – таможню, порты, железные дороги, автомобильных перевозчиков и операторов логистики в единую цифровую среду для обеспечения бесперебойного обмена данными, отслеживания грузов в режиме реального времени и упрощения документооборота. Благодаря цифровизации всей логистической цепочки ЦЛП позволит выявлять узкие места, повышать операционную эффективность и увеличивать общую конкурентоспособность транспортного коридора. После введения в эксплуатацию система будет подключена к цифровым платформам стран-партнёров вдоль коридора ТРАСЕКА, что обеспечит полностью гармонизированный и безбумажный транзит. **Казахстан:** Казахстаном на данный момент проводятся работы по созданию экосистемы цифровых транспортных коридоров в рамках Евразийского экономического союза. **Румыния:** *НК «Администрация морских портов» АО Констанца:* В настоящее время администрация порта Констанца разрабатывает интеллектуальную транспортную систему (ИТС) в порту Констанца, которая должна быть интегрирована с другими платформами ИТС в Румынии или другими платформами ИТС в странах-членах ТРАСЕКА, создавая бесшовную цифровую транспортную сеть. Целью является создание гармонизированной системы ИТС в странах ТРАСЕКА, обеспечивающей эффективную трансграничную торговлю и повышенную транспортную безопасность. *Румынская Национальная компания по управлению дорожной инфраструктурой (CNAIR S.A.):* Проводятся работы по расширению интеллектуальных транспортных систем (ИТС) на сети автомагистралей с целью создания интероперабельной и интегрированной структуры ИТС. **Таджикистан:** Продолжается работа по цифровизации транспортных услуг со стороны ГУП «Центр цифровизации транспортной отрасли». Создаются условия для полного охвата статистических показателей отрасли, эффективного использования дорожной техники и механизмов, целевого использования бюджетных средств, выделяемых отрасли, контроля за деятельностью общественного грузового и пассажирского

			транспорта, организации дорожного движения, электронной оплаты транспортных услуг, внедрения системы паспортизации автомобильных дорог и их объектов, мониторинг использования динамических и стационарных весов, электронная паспортизация дорог, единая платформа управления транспортными системами, лицензирование, сертификация, разрешения, электронная карта дорожных активов и искусственных сооружений, интенсивность движения на дорогах. **Турция:** проводятся соответствующие работы по расширению интеллектуальных транспортных систем на сети автомобильных дорог, целью которых является создание функционально совместимой и интегрированной структуры ИТС. В этом контексте планируется создать в общей сложности 18 центров интеллектуальных транспортных систем (ITSC), по одному в каждой региональной дирекции Главного управления автомобильных дорог (GDH), и Главный центр интеллектуальных транспортных систем в штаб-квартире GDH. Среди этих центров было завершено строительство Главного ITSC в штаб-квартире GDH и ITSC 13-го регионального управления автомобильных дорог (Анталия), ITSC 11-го (Ван) регионального управления автомобильных дорог, а также установка систем изображения, звука и автоматизации. Установка систем изображения, звука и автоматизации для центров интеллектуальных транспортных систем 12-го регионального управления автомобильных дорог (Эрзурум) запланирована на 2025 год. Одной из наших целей является создание эффективной коммуникационной инфраструктуры, которая позволит системам, созданным в рамках интеллектуальных транспортных систем, взаимодействовать друг с другом и со своими центрами. По состоянию на конец 2022 года на маршрутах Анкара-Сиврихисар-Бурса-Ялова, Анкара-Сиврихисар-Афьон-Измир, Анкара-Сиврихисар-Афьон-Анталия-Газипаша и Анталия-Текирова было проложено около 1972 км волоконно-оптической кабельной инфраструктуры связи в рамках проекта по расширению сети. Планируется завершить строительство волоконно-оптической кабельной инфраструктуры связи протяженностью 1400 км по маршруту Анкара-Стамбул-Эдирне к концу 2025 года, и к настоящему времени уже завершено строительство 1175 км из них. Главное управление автомобильных дорог приступило к реализации пилотного проекта, в рамках которого все системы будут управляться в централизованной структуре, включая приложения C-ITS и центральное программное обеспечение. Эти работы будут завершены к концу 2028 года, и в рамках «Проекта по разработке платформы центрального программного обеспечения для совместных и интеллектуальных транспортных систем» будут выполнены следующие работы: • Интеллектуальные транспортные системы будут установлены вдоль примерно 30-километрового коридора в 13-м региональном управлении автомобильных дорог (Анталия). • Коридор для тестирования и применения C-ITS будет создан на 40-километровом участке между Хасдал и аэропортом Стамбула в 1-м региональном управлении автомобильных дорог (Стамбул).

			• В Главном центре интеллектуальных транспортных систем, расположенном в штаб-квартире GDH, будет установлено центральное программное обеспечение, и благодаря этому программному обеспечению все ITS компоненты будут контролироваться и управляться из центров ITS, которые в будущем будут расположены во всех региональных управлениях, а участники дорожного движения будут мгновенно предупреждены и информированы. Кроме того, в рамках этого программного обеспечения будет реализовано мобильное приложение. **Украина:** Гостаможслужба участвует в составе международной рабочей группы по организации и применении электронной накладной ЦИМ/СМГС на выбранных маршрутах ТРАСЕКА. В соответствии с Меморандумом о взаимопонимании между железнодорожными операторами Азербайджана, Грузии, Казахстана, Турции и Украины по организации совместного пилотного проекта по внедрению электронной накладной ЦИМ/СМГС на отдельных маршрутах ТРАСЕКА, АО «Укрзалізниця» в 2024 году приняло активное участие в пилотном проекте по применению электронной накладной ЦИМ/СМГС. АО «Украинские железные дороги» представило предложения по совершенствованию прототипа электронной накладной (XML-схема, структура XSD), а также порядка её использования в транспортном процессе.
1.10	Создание правового основания для применения Глобального транзитного документа (GTrD) и осуществление перевозок с его применением	2022-2026	**ПС МПК ТРАСЕКА:** совместно с МЦТД и МСД по инициативе Глобальный транзитный документ подготовлена концепция и осуществлены пилотные перевозки. В 2022 году также проведено 3 заседания Рабочей группы по пилотированию Глобального транзитного документа (GTrD) с участием представителей гос. Органов, таможенных ведомств заинтересованных стран – Азербайджана, Казахстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана. 17 августа 2022 года состоялась инаугурации Пилотного Проекта GTrD в Туркменистане, а 18-19 октября 2022 г. в Таджикистане проведена церемония запуска пилотных перевозок GTrD. Так, первые три партии были успешно доставлены в ноябре 2022 года из Таджикистана в Грузию. В 2023–2024 гг. МЦТД при поддержке ПС МПК ТРАСЕКА и других международных организаций (Межправительственный совет дорожников, Группа друзей устойчивого транспорта ООН) реализовал первую фазу пилотного проекта по разработке Глобального цифрового транзитного документа для международных перевозок грузов («dNet»). Проект основан на универсальной платформе IBM с поддержкой технологии блокчейн и инновационных административных инструментах (свыше 300 грузовых перевозок). Вторая фаза пилотного проекта «dNet» (2025–2026 гг.) предусматривает разработку первого регионального (многостороннего) Соглашения о взаимном признании (MRA) уполномоченных экономических операторов (УЭО) в Евразии на основе рекомендаций ВТамО, а также тестирование новых инструментов управления финансовыми рисками в сфере международных перевозок грузов. В этой связи было проведено несколько международных семинаров высокого уровня (в Баку, Ашхабаде и Нью-Йорке) с активным участием национальных таможенных администраций государств Центральной Азии и

			ВТамО, направленных на продвижение использования инновационных цифровых инструментов для поддержки региональной торговли и транзита.
1.11	Проведение анализа реализации международных договоров, заключенных в рамках ТРАСЕКА и принятие мер по расширению стран-участниц	2022-2026	**ПС МПК ТРАСЕКА:** 31 мая 2023 года был направлен запрос в адрес Сторон ОМС, так как согласно предоставленной информации в 2022 году статус Сторон ОМС в отношении договоров ТРАСЕКА не изменился. По состоянию на 14 сентября ответы поступили только от Армении, Румынии и Украины. В 2022 году 8 из 13 Сторон ОМС официально выразили свое согласие на присоединение Туркменистана к ОМС, в 2023 году остальные страны также поддержали желание Туркменистана присоединиться к ОМС. 30 сентября 2023 года Президент Туркменистана, Е.П. г-н Сердар Бердымухамедов, подписал Закон о присоединении Туркменистана к ОМС. В соответствии со Статьей 14 ОМС вступило в силу в отношении Туркменистана 14 ноября 2023 года. Соответствующее уведомление об этом было направлено депозитарием в адрес государств-участников Соглашения. В 2024 году Республика Узбекистан присоединилась к Соглашению о совместном финансировании Постоянного секретариата Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА от 21 апреля 2005 года. Указанное соглашение вступило в силу для Республики Узбекистан 23 марта 2025 года.
1.12	Рассмотрение возможности отмены ставки налога с нерезидентов (иностранных перевозчиков) при международных перевозках	2022-2023	**Азербайджан:** Азербайджан заключил Соглашения об избежании двойного налогообложения (DTAA) со всеми государствами-членами TRACECA, кроме Кыргызской Республики и Армении. Согласно положениям вышеуказанных соглашений прибыль предприятия, осуществляющего международные перевозки, освобождается от налога в стране происхождения. **Казахстан:** В соответствии со Статьей 222 Кодекса Республики Казахстан «О таможенном регулировании в Республике Казахстан» таможенная процедура таможенного транзита является таможенной процедурой, в соответствии с которой товары перевозятся (транспортируются) от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения без уплаты таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин при соблюдении условий помещения товаров под эту таможенную процедуру. **Таджикистан:** В Республике Таджикистан налогообложение иностранных перевозчиков (нерезидентов), осуществляющих международные перевозки, регулируется Налоговым кодексом и зависит от наличия у перевозчика постоянного учреждения на территории страны, а также от положений международных договоров. • При наличии международного договора: Доходы от оказания транспортных услуг в международных перевозках, одной из сторон которых является Таджикистан, могут быть освобождены от налогообложения при предоставлении подтверждающих документов о резидентстве и соответствии условиям договора. • При отсутствии международного договора: Доходы от международных перевозок могут облагаться налогом у источника выплаты. Ставки налога устанавливаются в соответствии с Налоговым кодексом и могут варьироваться в зависимости от вида дохода.

			Украина: Транзит – это таможенная процедура, в рамках которой товары и/или коммерческие транспортные средства перемещаются под таможенным контролем между таможенными органами одного или нескольких государств либо в пределах зоны деятельности одного таможенного органа без использования таких товаров, без уплаты таможенных платежей и без применения мер нетарифного регулирования внешнеэкономической деятельности (Статья 90 Таможенного кодекса Украины). В целях помещения товаров и/или коммерческих транспортных средств под таможенную процедуру транзита лицо, ответственное за соблюдение требований таможенного режима, обязано, в числе прочего, предоставить обеспечение уплаты таможенных платежей в соответствии с разделом X Таможенного кодекса Украины (пункт 3 части 4 Статьи 92 Таможенного кодекса Украины).
1.13	Упрощение процесса приема таможенными органами электронных документов или их электронных копий грузовых сопроводительных документов при пересечении товаров и транспортных средств через таможенную границу	2022-2023	**Азербайджан:** Таможенные органы Азербайджанской Республики применяют полностью электронные таможенные операции и таможенное декларирование на основе безбумажных технологий. Так, с 2016 года все таможенные декларации подаются в таможенные органы только в электронном виде. **Армения:** В соответствии с частью 3 Статьи 104 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза таможенное декларирование осуществляется в электронной форме. Письменное таможенное декларирование допускается только в случаях, предусмотренных частью 4 указанной Статьи. Согласно пункту 4 Приложения 1 к Решению Правительства Республики Армения № 546-Н от 30.03.2017 электронное таможенное декларирование осуществляется через электронную платформу «Единое национальное окно внешней торговли Республики Армения» (www.trade.gov.am), которая интегрирует единую автоматизированную таможенную информационную систему. В соответствии с пунктом 5 того же Приложения, в зависимости от выбранной таможенной процедуры документы, необходимые для таможенного оформления товаров и транспортных средств, либо информация, необходимая для осуществления таможенного контроля, содержащаяся в таких документах, представляются в таможенный орган через указанную систему в соответствии с требованиями, установленными тем же Приложением. **Болгария:** В интегрированной информационной системе БДЗ – ООО с одним участником «Товарни превози» (e-BDZ Cargo) существует функциональная возможность предоставления транспортных и сопроводительных документов в виде электронной записи национальным таможенным органам. Для стран ЕС и Европейской ассоциации свободной торговли (ЕАСТ) обмен данными между железнодорожными и таможенными органами в форме электронной записи, т.е. применение безбумажной процедуры, должно осуществляться с внедрением запланированные транзитные процедуры на этапах NCTS 4 и NCTS 5. За исключением Украины, для стран, не входящих в ЕС и ЕАСТ, вопрос применения процедуры безбумажного транзита не рассматривался. **Казахстан:** На данный момент, Министерство финансов (МФ) РК ведет работу по созданию единого цифрового «зеленого коридора» для транзитных перевозок грузов. Проводится работа по интеграции информационных систем АО «НК «Қазақстан темір жолы» и Комитетом государственных доходов (КГД) МФ РК для полной автоматизации процесса декларирования транзита.

			Молдова: Помещение товаров в режим таможенного транзита происходит путем электронной обработки транзитных документов (транзитная таможенная декларация с отсканированными и приложенными сопроводительными документами, книжка МДП), что существенно облегчает движение в пунктах пропуска через государственную границу. **Румыния:** Румынская Национальная компания по управлению дорожной инфраструктурой (CNAIR S.A.): CNAIR S.A. соглашается с выполнением мероприятий по приемке на контроль в электронном формате документов, сопровождающих перевозку. Чтобы использовать информацию о транспортном средстве, CNAIR S.A. облегчила доступ других контрольных учреждений румынского государства к базе данных приложения, используемого ее собственными сотрудниками, осуществляющими свою деятельность на пунктах пересечения границы. *Таможенное управление Румынии:* Система экспортных деклараций AES-RO - Система транзитных деклараций NCTS5 RO. **Таджикистан:** В Республике Таджикистан предпринимаются шаги по упрощению процедур таможенного оформления, включая приём электронных документов и их копий при пересечении товаров и транспортных средств через таможенную границу. Это направлено на повышение эффективности и прозрачности таможенных процессов. Согласно Типовой технологической схеме таможенного оформления и контроля товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Республики Таджикистан, предусмотрено использование Единой автоматизированной информационной системы (ЕАИС) Таможенной службы. Это позволяет участникам внешнеэкономической деятельности подавать документы в электронном виде, включая грузовые таможенные декларации и сопроводительные документы. В рамках программы внедрения системы «Единое окно» участники торговых и транспортных операций могут представлять стандартизованную информацию и документы через единый пропускной канал. Это способствует упрощению экспортно-импортных и транзитных процедур, снижению административных барьеров и ускорению таможенного оформления. **Украина:** Частью 1 Статьи 335 Таможенного кодекса Украины установлено, что при перемещении товаров, транспортных средств коммерческого назначения через таможенную границу Украины декларант, уполномоченное им лицо или перевозчик в зависимости от вида транспорта, которым осуществляется перевозка товаров, предоставляют таможенному органу в бумажной или электронной форме документы и сведения. Частью 2 Статьи 335 Таможенного кодекса Украины установлено, что «независимо от вида транспорта, которым осуществляется перемещение товаров, при прибытии товаров в пункт пропуска через государственную границу Украины предоставляются документы (сведения) или их реквизиты, в том числе средствами информационных технологий (или в виде электронного документа), подтверждающие соблюдение запретов и / или ограничений согласно законам Украины относительно пропуска товаров через

			таможенную границу Украины, кроме тех, которые необходимы исключительно для помещения товаров в таможенный режим. Если этим Кодексом и другими законами Украины предусмотрено предоставление таких документов (сведений) таможенным органам государственными органами, учреждениями и организациями, уполномоченными на осуществление разрешительных или контрольных функций по перемещению товаров, транспортных средств коммерческого назначения через таможенную границу Украины, в форме электронных документов, на которые наложена электронная подпись, через единый государственный информационный веб-портал «Единое окно для международной торговли», таможенным органам запрещается требовать предоставления таких документов. На сегодня при перевозке грузов в международном сообщении используется бумажный документооборот. Электронный документооборот может применяться при наличии договоренностей между перевозчиками, участвующими в перевозке. В Украине реализована возможность оформления электронной накладной, поэтому при заинтересованности сторон АО «Укрзалізниця» готово рассмотреть возможность перевозок по безбумажной технологии. В Украине осуществляется электронное декларирование грузов. При пересечении грузами таможенный границы Украины декларанты перевозчика/грузовладельца для оформления таможенных документов используют данные из перевозочного документа (накладной) и сопроводительных документов. Таможенные органы Украины для выполнения таможенных формальностей используют информацию и принимают документы исключительно в электронном виде. Для этого таможенный документ может быть составлен и размещен в информационных системах таможенных органов заблаговременно. Как показывает практика таможенные формальности в Украине осуществляются параллельно з процедурой приема вагонов и грузов агентами перевозчика и поэтому влияют на их простой в пунктах пропуска незначительным образом. АО «Украинские железные дороги» на постоянной основе взаимодействует с перевозчиками сопредельных государств в целях совершенствования технологического процесса приёма и передачи поездов через государственную границу. Указанные вопросы рассматриваются на совещаниях различного уровня с участием экспертов Компании, перевозчиков и владельцев инфраструктуры обеих стран. Одним из шагов, способных существенно упростить процедуры обработки грузов на пограничных передаточных станциях, является внедрение цифровизации в технологический процесс обработки грузов при пересечении границы. В этой связи Компанией предложила Государственной таможенной службе Украины инициировать реализацию пилотного проекта «Цифровая граница». Между Компанией и Государственной таможенной службой уже подписан ряд протоколов о сотрудничестве, однако по состоянию на настоящее время Государственной таможенной службой не внедрена система передачи данных, которая могла бы заменить действующие бумажные процедуры.
1.14	Создание специальных комиссий и групп для мониторинга исполнения		В ходе прошедшего 11 декабря 2024 года в г. Тбилиси Заседания ПС на рассмотрение был предложен проект Решения МПК о внесении изменений и дополнений в некоторые

	мероприятий/задач и решения проблем, возникающих в случае их неисполнения странами-участницами ТРАСЕКА	На постоянной основе	документы ТРАСЕКА, который в основном был направлен на улучшение регулирование вопроса своевременного перехода председательства в МПК и стимулирования сторон к своевременному проведению заседаний МПК. По итогам заседания МПК рекомендовала сторонам ОМС совместно с ПС МПК завершить работу над согласованием текста Решения и предоставить отчет о проделанной работе на следующем заседании МПК. На основании данного решения была сформирована рабочая группа, которая в период с 30 июля о 1 октября 2025 года провела пять специальных заседаний. **Пилотный проект электронной накладной ЦИМ/СМГС (мероприятия за 2023-2024 гг.)** Пилотный проект электронной накладной ЦИМ/СМГС был запущен в соответствии с Меморандумом о взаимопонимании между железными дорогами Азербайджана, Грузии, Казахстана, Турции и Украины (май 2023 г.) при поддержке ОСЖД, ЦИТ, МСЖД, ЕЭК ООН и под руководством ПС МПК ТРАСЕКА. Его цель - внедрить единую цифровую железнодорожную накладную на маршрутах ТРАСЕКА с использованием Руководства ОСЖД/ЦИТ по накладной ЦИМ/СМГС, технических спецификаций и стандартов СЕФАКТ ООН, основанных на справочной модели данных мультимодальных перевозок (СМД ММП). Целями пилотного проекта являются обзор правовой среды и определение необходимости в новой правовой базе, которая позволит внедрить электронную накладную ЦИМ/СМГС; анализ операционных и организационных вопросов и определение ответственности за эффективное внедрение решений, связанных с электронной накладной ЦИМ/СМГС; а также тестирование существующих технических средств. (IT) решения и разработать рекомендации по возможной корректировке/модернизации технических (IT) решений для внедрения электронной накладной ЦИМ/СМГС. В период 2023-2024 годов в рамках проекта было проведено три заседания рабочей группы и восемь технических консультаций ИТ-экспертов. В ходе этих обсуждений были разработаны прототип, протоколы тестирования и проект соглашения. Цифровой прототип (схема XML, структура XSD) был разработан в 2024 году при поддержке экспертов ЕЭК ООН и СЕФАКТ ООН и протестирован в ходе двух виртуальных тестирований в период 2023-2024 годов. В ходе первого тестирования (июнь 2024 г.) был проведен обмен файлами XML по электронной почте; во время второго тестирования (сентябрь-октябрь 2024 г.) был проведен пилотный обмен на основе API, при этом Азербайджан и Грузия успешно интегрировали ИТ-системы. Параллельно, проект многостороннего соглашения, регулирующего использование электронной накладной ЦИМ/СМГС, был подготовлен ПС МПК ТРАСЕКА и распространен для рассмотрения странами-участницами с конца 2024 года. В следующий период ожидается продолжение тестирования, совершенствование автоматизации обмена электронными сообщениями и доработка проекта соглашения для подготовки к переходу от пилотного проекта к регулярному внедрению.
1.15	Рассмотрение возможности заключения Соглашения о взаимном	2022-2023	**Грузия** в настоящее время поддерживает связь с таможенными администрациями нескольких стран-торговых партнеров по вопросам, связанным с соглашениями о

	признании Уполномоченных Экономических Операторов (УЭО)		взаимном признании УЭО, в их число входят Турция, КНР, предварительные переговоры с Гонконгом, а также обсуждение совместного решения в рамках Организации за демократию и экономическое развитие. – ГУАМ. В то же время, учитывая стремления, изложенные в Программе ассоциации между Грузией и ЕС, и положения пункта 3 Статьи 74 Соглашения об ассоциации, Грузия и ЕС начали диалог по СВП, первоначальные переговоры по которому запланированы на 6 июня 2024 года во время заседания Таможенного подкомитета ЕС – Грузия. Соответствующая дорожная карта переговоров уже подготовлена. **Казахстан:** Нормативно-правовая основа для деятельности УЭО в Республике Казахстан создана с 2010 года Кодексом РК от 30 июня 2010 года «О таможенном деле в Республике Казахстан». Ведение реестра УЭО осуществляется КГД МФ РК. На сегодняшний день в реестр УЭО включено 18 компаний. Согласно Статье 529 Кодекса Республики Казахстан «О таможенном регулировании в РК» отдельные специальные упрощения могут предоставляться на взаимной основе УЭО государств, не являющихся членами Евразийского экономического союза, в соответствии с международными договорами Республики Казахстан. В целях взаимного признания УЭО могут заключаться как международные договоры Республики Казахстан, так и международные договоры Евразийского экономического союза с третьей стороной. В настоящее время в рамках двусторонних соглашений КГД МФ РК проводится работа по взаимному признанию в таможенных делах УЭО Республики Казахстан с такими странами, как Китайская Народная Республика (КНР), Республика Корея и Турецкая Республика. *Для сведения:* *22 апреля 2019 года подписан с таможенной службой Республики Корея (в г. Астана);* *26 апреля 2019 года подписан с ГТУ КНР (в г. Пекин);* *С Турецкой Республикой ведутся переговоры по заключению Соглашения о взаимном признании программ УЭО двух стран.* *Также получены предложения о взаимном признании от Республики Узбекистан и Гонконга.* **Молдова:** Республика Молдова внедрила Программу УЭО и подписала Решение № 1/2022 о взаимном признании УЭО с Европейским Союзом, вступившее в силу с 01.11.2022 г. **Таджикистан:** Республика Таджикистан планирует приступить к практическим шагам по взаимному признанию статуса УЭО с государствами региона и другими ключевыми торговыми партнёрами. В рамках региональных инициатив, таких как ТРАСЕКА, обсуждаются возможности заключения аналогичных соглашений между странами Центральной Азии и Южного Кавказа, однако конкретных договорённостей с другими государствами пока не достигнуто.

			Турция: В настоящее время Турция работает над созданием такого механизма с ЕС (Румынией, Болгарией) и другими Сторонами ОМС, такими как Казахстан, Грузия и Украина. **Украина:** Заключение соглашения о взаимном признании авторизованных экономических операторов предусматривает осуществление предварительной работы сторонами, которая включает: сравнение законодательства сторон, регулирующего функционирование АЭО, практическое применение такого законодательства, сравнение преимуществ внедренных для АЭО и подготовка ИТ составляющей. На сегодняшний день в Украине насчитывается 4 предприятия, получившие авторизацию УЭО «о безопасности и надёжности», оценка функционирования которых необходима для решения вопроса о заключении соответствующего соглашения.
2.	**Развитие железнодорожного сектора**		
2.1	Принятие конкурентоспособных сквозных тарифов	2022-2023	**Азербайджан:** В целях определения конкурентоспособных тарифов в рамках ТМТМ регулярно проводятся заседания Рабочей группы. ASCO демонстрирует дополнительную поддержку в этом вопросе, применяя в этом направлении преференциальные тарифы. **Болгария:** Некоторые страны (Иран, Турция и Болгария) могут применять единый тариф (Тариф «Европа. Азия», код UIC 9291). Для перевозок блока поездов по транспортному коридору ТРАСЕКА на болгарском участке могут применяться индивидуальные транспортные цены согласно с определенным уровнем рентабельности. **Грузия:** Грузинская железная дорога постоянно работает над принятием конкурентоспособных тарифов со странами-членами в рамках ТМТМ. Тарифные ставки по маршруту ТМТМ утверждены на 2025 год. **Иран:** Переговоры со странами маршрута в целях определения льготных тарифов в тех странах - Подписание 22.12.2022 г. Меморандума о взаимопонимании между министрами Узбекистана, Туркменистана, Ирана и Турции по определению льготных тарифов на контейнерные перевозки в этих странах. - Рассмотрение вопроса о предложенном едином тарифе на маршрут между Китаем, Казахстаном и Ираном на трехсторонней встрече между странами 27.12.2022 г. - Заключение протокола между железными дорогами Ирана и Казахстана относительно определения тарифов в тонно-километрах и контейнерно-километрах через границы Сарахс и Инче-Бурун и наоборот. **Казахстан:** Тарифы на перевозки по железной дороге по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ) разрабатываются и утверждаются Рабочей группой по развитию ТМТМ. В соответствии с Протоколом Рабочей группы по развитию ТМТМ от 9 мая 2022 года (г.Анкара, Турция) утверждены Комплексные тарифные ставки на перевозки грузов повагонными отправками по маршруту ТМТМ с 1 мая по 31 декабря 2022 года, Комплексные тарифные ставки на перевозки универсальных контейнеров с участием фидерного судна по маршруту ТМТМ через порт Баку (Алят) с 1 января по 31 декабря 2022

			года), Комплексные тарифные ставки на перевозки универсальных контейнеров с участием фидерного судна по маршруту ТМТМ через порт Баку Говсан с 1 мая по 31 декабря 2022 года. В соответствии с Протоколом Общего собрания ОЮЛ «Международная ассоциация «Транскаспийский международный транспортный маршрут» № 17 от 10 мая 2022 года (г.Анкара, Турция) Рабочей Группе по развитию ТМТМ поручено продолжить работу по дальнейшей выработке конкурентных тарифных условий на маршруте ТМТМ. 25 ноября 2022 года в г. Актау между Казахстаном, Азербайджаном, Грузией и Турцией были подписаны две Дорожные карты по развитию потенциала Транскаспийского международного транспортного маршрута на 2022-2027 годы. Основные мероприятия Дорожной карты направлены на стабильную и конкурентоспособную тарифную политику. **Таджикистан:** Таджикистан применяет сквозные тарифы на железнодорожные перевозки в рамках международных соглашений и тарифной политики, согласованной с другими странами СНГ. **Украина:** МТК ТРАСЕКА, применялись положения и ставки «Тарифной политики Железных дорог государств-участников СНГ на перевозки грузов в международном сообщении на фрахтовый год», которая принята на XXX Тарифной Конференции в соответствии с Тарифным Соглашением железнодорожных администраций (Железных дорог) СНГ. Мининфраструктуры Украины на 2022 год пролонгировано действие тарифных условий на перевозку транзитных грузов, уровень которых установлен с учетом максимально возможных скидок. Также проведена работа по формированию тарифной политики на перевозки контейнеров по маршруту Китай – Европа – Китай транзитом по территории Украины через Черное море паромной переправой (украинская станция примыкания – Паромная) и порты Одесса, Черноморск, Южный при участии фидерных суден морских линий. Однако, в связи с военными действиями, перевозки через украинские порты не осуществлялись. После окончания боевых действий и возобновления полноценного функционирования украинских портов и обеспечения безопасного прохождения акватории Черного моря, в случае поступления обращений от стран-партнёров по организации транспортного коридора «Европа — Кавказ — Азия», возможно рассмотрение вопроса установления конкурентоспособных сквозных тарифов при перевозке грузов по территории Украины, исходя из экономических интересов украинской стороны. В 2023 году в связи с военными действиями перевозки транзитных грузов через украинские порты не осуществлялись. Только после окончания боевых действий и возобновления полноценного функционирования украинских портов и обеспечения безопасного прохождения акватории Черного моря, в случае поступления обращений от стран-партнёров по организации транспортного коридора «Европа — Кавказ — Азия», возможно вернуться к вопросу установления сквозных тарифов при перевозке грузов по территории Украины, исходя из экономических интересов украинской стороны. Следует отметить, что в соответствии с принятым Кабинетом Министров Украины решением о выходе Министерства инфраструктуры из Тарифного Соглашения, в рамках

			которого разрабатывалась и принималась Тарифная политика на перевозки грузов в международном сообщении, начиная с 01.01.2023 до прекращения военного положения в Украине и в течение 90 дней после его отмены, расчет провозных платежей при перевозке транзитных грузов по территории Украины осуществляется по государственным регулируемым тарифам Сборника тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом в пределах Украины и связанные с ними услуги, утвержденного приказом Министерства транспорта и связи Украины от 26 марта 2009 года № 317, зарегистрированным в Министерстве юстиции Украины 15 апреля 2009 года под № 340/16356 (с изменениями). **Турция:** В международных железнодорожных перевозках применяются различные тарифы в зависимости от расстояния перевозки, чтобы гарантировать, что коридоры, определенные в соответствии с железнодорожной политикой Турции в области транспорта, станут конкурентоспособными по сравнению с другими видами транспорта с более эффективными логистическими системами.
2.2	Обеспечение перехода к применению электронной накладной ЦИМ/СМГС	2022-2023	**ПС МПК ТРАСЕКА:** 16 июня 2022 года совместно с ОСЖД, МКЖТ (CIT) и МСЖД проведен Совместный семинар по использованию накладной ЦИМ/СМГС на железнодорожных маршрутах ТРАСЕКА, проходящих по территориям Азербайджана, Грузии, Турции и Казахстана. Учитывая готовность основных связующих стран региона применять накладную ЦИМ/СМГС, 18-19 января 2023 года проведен второй Совместный семинар по применению электронной накладной ЦИМ/СМГС на железнодорожных маршрутах ТРАСЕКА с участием всех заинтересованных стран. Работа в данном направлении будет продолжена в целях проведения пилотирования электронного аналога накладной в текущем году. 22 мая 2023 г. был подписан Меморандум о взаимопонимании между железнодорожными операторами в Азербайджане, Грузии, Казахстане, Турции и Украине по организации совместного(-ых) пилотного(-ых) проекта(-ов) по применению электронной накладной ЦИМ/СМГС на выбранных маршрутах ТРАСЕКА при поддержке ПС МПК ТРАСЕКА в сотрудничестве с ОСЖД, ЦИТ и МСЖД и ЕЭК ООН. Постоянный Секретариат также активно ведет работу с ЕЭК ООН и СЕФАКТ ООН, который разработал стандарт и вспомогательные инструменты, такие как набор данных, структуру данных и XSD-схему для железнодорожных накладных, включая накладную ЦИМ/СМГС. В 2024 г. было проведено два тестирования в рамках пилотного проекта по интеграции ИТ систем Азербайджана и Грузии, а также Грузии и Турции. В 2025 году Молдова выразила заинтересованность, и она была включена в пилотный проект по электронной накладной ЦИМ/СМГС. Проект многостороннего Соглашения для официального регулирования использования электронной накладной ЦИМ/СМГС и перехода к использованию электронной накладной ЦИМ/СМГС в безбумажном виде был разработан к концу 2024 года и обновлен в июне 2025 года. **Азербайджан:** Внедрение электронной накладной ЦИМ/СМГС является очень важным вопросом, и определенная работа в этом направлении уже проделана. Планируется продолжить работу в текущем направлении. В рамках этого планируется подготовить

			начальный интерфейс для накладной ЦИМ/СМГС в программе управления грузоперевозками «ADY SMART», определить вводимые данные и разработать печатную форму. В мае этого года «Меморандум о взаимопонимании между железнодорожными операторами Азербайджана, Грузии, Казахстана, Турции и Украины по организации пилотного проекта(ов) по использованию электронной накладной ЦИМ/СМГС на отдельных маршрутах ТРАСЕКА» был подписан «АО «Азербайджанские железные дороги». АЖД создала внутреннюю рабочую группу по реализации Меморандума о взаимопонимании и применению электронной накладной ЦИМ/СМГС. По инициативе ТРАСЕКА в ноябре текущего года состоялась встреча АЖД и TCDD («Турецкие железные дороги») на уровне Рабочей группы, а также состоялись обсуждения по интеграции с таможенной системой для обмена электронными документами, а также процедурам пересечения границ. и применение накладной ЦИМ/СМГС. Эксперты АЖД приняли участие в заседании подгруппы из ИТ-специалистов по внедрению электронной накладной ЦИМ/СМГС, состоявшемся в ноябре текущего года в рамках ТРАСЕКА. **Болгария:** Приложение 9 Конвенции о гармонизации содержит положение об использовании единой накладной ЦИМ/СМГС, которая также является таможенным документом. ООО с единоличным участником «БДЗ-Карго» осуществляет международные железнодорожные перевозки на евроазиатском пространстве преимущественно через паромную станцию Варна через прямое паромное сообщение между портом Варна (Болгария) и портом Кавказ (Российская Федерация) и портом Поти (Грузия). В связи с особенностями этих перевозок передача и прием грузов между железнодорожными и морскими перевозчиками осуществляются в соответствии с межправительственными соглашениями между заинтересованными сторонами и правилами, установленными между морскими и железнодорожными перевозчиками, действующими на прямом паромном сообщении. Единый коносамент ЦИМ/СМГС применяется к отправкам «……, на которые распространяются Единые правила договора перевозки грузов железнодорожным транспортом – ЦИМ, с одной стороны, и правовая система СМГС, с другой стороны». В Болгарии к железнодорожному транспорту применяются обе правовые системы. Согласно приложению № 1 к пункту 4 Руководства по накладной ЦИМ/СМГС (приложение 6 к ст. 13 СМГС), единая накладная ЦИМ/СМГС может применяться ко всем транзитным перевозкам через Болгарию (только через пограничную станцию Варна-паром). ООО с единоличным участником «БДЗ-Карго» имеет встроенную функциональную возможность оформления унифицированной накладной ЦИМ/СМГС, в том числе в виде электронной записи в интегрированной информационной системе: e-BDZCargo. Для применения коносамента ЦИМ/СМГС это должно быть согласовано между сторонами, участвующими в транспортном коридоре. На данный момент транзитные перевозки по накладным ЦИМ/СМГС через пограничную станцию Варна-паром не осуществляются, так как другие участники перевозки не

			изъявили желания ею воспользоваться, и перевозки осуществляются полностью по накладным СМГС, что не требует изменения транспортного законодательства. Железнодорожные перевозчики Республики Сербия, Республики Греция и Турецкой Республики, которые применяют только транспортное право ЦИМ, также не проявили интереса к применению единого коносамента. **Грузия:** АО «Грузинская железная дорога», как участник Руководства по накладной ЦИМ/СМГС, на данный момент использует накладную ЦИМ/СМГС в качестве транзитного документа, соответственно для реализации пилотного проекта в организации и использовании электронной накладной ЦИМ/СМГС на маршрутах ТРАСЕКА, нет необходимости в дополнительных правовых механизмах на нашей части маршрута (помимо Меморандума о взаимопонимании). Грузинская сторона активно участвует в процессе обмена данными накладной ЦИМ/СМГС на железнодорожных маршрутах ТРАСЕКА. В рамках подготовительных работ была изучена структура накладной ЦИМ/СМГС и разработан цифровой прототип в формате XML. В ходе виртуального тестирования Грузия успешно интегрировала свои ИТ-системы с информационными системами железных дорог Азербайджана и Турции посредством интерфейса прикладного программирования (API). Успешная интеграция с национальными ИТ-системами железных дорог Азербайджана и Турции позволила обеспечить автоматический обмен данными электронной накладной ЦИМ/СМГС непосредственно между системами. Планируется дальнейшая разработка интерфейса ЦИМ/СМГС. **Казахстан:** В декабре 2022 - феврале 2023 года Министерством индустрии и инфраструктурного развития РК направлены объявления в Комитет Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Секретариат Международного комитета по железнодорожному транспорту (ЦИТ) об использовании накладной ЦИМ/СМГС Республикой Казахстан на всех направлениях (экспорт, импорт, транзит). **Молдова:** Был утвержден Закон №150/2020 о присоединении Республики Молдова к Конвенции о международных перевозках железнодорожным транспортом (КОТИФ). Выполняются соответствующие процедуры к присоединению к КОТИФ. После выполнения всех условий, будет возможность перехода ЦИМ/СМГС. Между ГП «Железная дорога Молдовы» и Государственной администрацией железнодорожного транспорта Украины 19.11.2015 года заключено Соглашение об электронном обмене данными при перевозке грузов в международном железнодорожном сообщении. В настоящее время создана совместная Рабочая группа, в рамках которой предусматривается обмен данными о нумерации вагонов, паспортных данных, ремонтах, времени нахождения вагонов на территории железнодорожных администраций. **Таджикистан:** Таджикистан является участником Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) с момента его вступления в силу в 1951 году. Таким образом, хотя Таджикистан давно участвует в международных железнодорожных перевозках по СМГС, процесс внедрения и применения

			унифицированной электронной накладной ЦИМ/СМГС находится на стадии обсуждения и подготовки. **Турция:** С 10 сентября 2021 года Генеральная дирекция ТГЖД Taşımacılık A.Ş. использует единую накладную ЦИМ/СМГС для железнодорожных грузовых перевозок, осуществляемых на железнодорожной линии Баку-Тбилиси-Карс (БТК). Единая накладная ЦИМ/СМГС также служит «Транзитным сопроводительным документом» в таможенных процедурах в Турции, а также используется в соответствии с упрощенной процедурой в режиме транзита. Единая накладная ЦИМ/СМГС выдается компанией TCDD (ТГЖД) Taşımacılık A.Ş. с целью облегчения транспортных операций и исключения дополнительных процедур, на английском и русском языках пишутся только заголовки, содержание накладной заполняется на турецком и английском языках и передается в приграничную страну в бумажном и цифровом виде. Для импортных транспортных операций принимаются только заполненные таким образом накладные ЦИМ/СМГС. **Украина**: На данный момент АО «Укрзалізниця» продолжает работы по созданию структуры электронного сообщения EW XML формата xml в объеме накладной ЦИМ/СМГС для электронного обмена данными (далее – ЭОД) и электронного документооборота (далее – ЭДО) с перевозчиками, которые применяют указанную накладную. При разработке учитывается опыт ЭОД сообщениями EW XML в объеме накладной СМГС с ГП «Железная дорога Молдовы» и результаты тестирования с ООО «ПКП Карго». 22 мая 2023 года Украина АО «Укрзалізниця»») подписала Меморандум о взаимопонимании между железнодорожными операторами в Азербайджане, Грузии, Казахстане Турции и Украине по организации пилотного(-ых) проекта(-ов) по применению электронной накладной ЦИМ/СМГС на выбранных маршрутах ТРАСЕКА. В рамках пилотного проекта: 1. изучен опыт применения электронной накладной ЦИМ/СМГС в странах – участницах пилотного проекта; 2. определены правовые основы применения электронной накладной ЦИМ/СМГС; 3. разработан Протокол тестирования электронной накладной ЦИМ/СМГС на выбранных маршрутах ТРАСЕКА, а именно: - определены транспортные маршруты для тестирования; - установлены три этапа проведения тестирования; - согласован цифровой прототип электронной накладной ЦИМ/СМГС наработаны рекомендации к ИТ-решениям для проведения тестирования. В рамках пилотного проекта в 2024 году было проведено виртуальное тестирование, в ходе которого были рассмотрены предложения АО «Украинские железные дороги» по совершенствованию прототипа электронной накладной (XML-схема, структура XSD) и процедуры её применения в перевозочном процессе. Данные предложения были поддержаны Казахстаном и Турцией. Предложения АО «Украинские железные дороги» также получили поддержку со стороны Республики Молдова после её присоединения к проекту.

2.3	Создание совместного предприятия по оперированию контейнерных перевозок в железнодорожно-морском сообщении между странами Европы и Азии	2022	**Грузия:** В 2023 году было принято важное решение о создании совместной дочерней компании «Middle Corridor Intermodal» с участием железнодорожных администраций Грузии, Азербайджана и Казахстана. Документ был подписан в Тбилиси 26 октября во время Форума Шелкового пути 2023. Компания «Middle Corridor Multimodal Ltd» будет предоставлять грузовладельцам услуги по принципу «одного окна», обеспечивать соблюдение сроков доставки, а также реализовывать согласованную политику по развитию мультимодальных перевозок по маршруту Китай – Европа/Турция – Китай. Начало операционной деятельности компании запланировано на 2025 год. **Казахстан:** В рамках ОЮЛ «Международная Ассоциация «ТМТМ» проводится соответствующая работа по координации перевозочного процесса, всестороннему развитию маршрута, а также обеспечению взаимодействия между всеми участниками коридора. На текущий момент ведется работа с азербайджанской стороной по рассмотрению возможностей создания совместного предприятия. **Турция:** Генеральный директорат TCDD Taşımacılık A.Ş является членом Международной Ассоциации «Транс-каспийский международный транспортный маршрут» (ТМТМ) с 15-16 февраля 2018 года.
2.4	Увеличение скорости движения контейнерных поездов	2022-2024	**Азербайджан:** В 2024 году после проведения модернизационных работ на железной дороге Баку–Тбилиси–Карс грузооборот линии достиг 5 миллионов тонн в год. Это укрепило позиции маршрута БТК как более конкурентоспособного и эффективного коридора для международных перевозок. Кроме того, продолжаются работы по электрификации и дальнейшей модернизации железнодорожной инфраструктуры, что позволит повысить скорость, надёжность и общую операционную эффективность вдоль коридора**.** **Грузия:** Проект модернизации находится на стадии завершения, его планируется завершить в 2025 году. Проект обеспечит возможность увеличения скорости движения поездов на участке ущелья. В результате годовая транзитная пропускная способность Грузинской железной дороги вырастет с 27 до 48 миллионов тонн. **Иран**: - Осуществление таких мер, как определение приоритетности транзитных грузов, с целью сокращения транзитного времени при железнодорожных перевозках (после завершения таможенных формальностей и оформления накладной) от границы Сарахс до границы Рази до 5 дней и от границы Инче-Бурун до границы Рази до 4 дней. - Выделение 8 гектаров земли частной компании для строительства контейнерного терминала в Сарахс. **Казахстан:** В 2022 году скорость контейнерных поездов по территории КЗХ по маршруту ТМТМ составила 904 км/сут, в том числе в направлении из КНР через Актау Порт - 939 км/сут, в обратном направлении на КНР - 762 км/сут. **Молдова:** Реабилитация железнодорожной инфраструктуры участка Бендеры-Басарабяска-Етулия-Джурджулешты и капитальная реконструкция железнодорожной инфраструктуры (в процессе работы). Линии Волчинец- Окница – Бельцы – Унгены – Кишинев – Кайнары позволят привести железнодорожную сеть Республики Молдова в соответствие с первоначальными

			проектными характеристиками по скорости: 100 км/ч для пассажирских и 90 км/ч для грузовых поездов. **Таджикистан:** В мае 2025 года представители железнодорожных администраций Таджикистана, Узбекистана и Казахстана провели трёхстороннюю встречу, на которой обсудили увеличение объёмов грузоперевозок и оптимизацию процессов на межгосударственных стыковочных пунктах. Особое внимание было уделено увеличению доли контейнерных перевозок в направлении Китай - Центральная Азия, которая выросла на 104% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, что эквивалентно 144 контейнерным поездам. **Турция:** осуществляется деятельность в рамках Международной Ассоциации «Транс-каспийский международный транспортный маршрут» (ТМТМ). **Украина:** для увеличения скорости перевозки контейнеров, в том числе в составе контейнерных поездов, АО «Укрзалізниця» была разработана и принята технология услуги перевозки в составе интермодальных поездов. Согласно этой технологии, оператор поезда берет на себя обязательства по наполнению полносоставных поездов контейнерами, а перевозчик обеспечивает движение поездов по кратчайшим маршрутам с соблюдением движения по графику аналогичному пассажирским поездам.
2.5	Запуск общей IT-платформы для железнодорожных и морских администраций стран-участниц ОМС в рамках созданного совместного предприятия, с возможностью интеграции с таможенными органами	2024-2025	**ПС МПК ТРАСЕКА**: ПС МПК ТРАСЕКА следит за деятельностью по интеграции железных дорог и портов в Каспийском море, инициированной ЕЭК ООН в 2025 году. **Украина:** не участвует. Мероприятие более не актуально.
2.6	Развитие регулярного контейнерного сообщения	2022-2024	**Азербайджан:** В результате усилий по увеличению числа контейнерных поездов в 2024 году из китайских портов через Средний коридор в Азербайджан было отправлено в общей сложности 358 контейнерных поездов. Время транзита этих поездов до порта Баку–Алат составило 8–10 дней, тогда как время доставки до черноморского региона варьировалось от 12 до 14 дней. **Болгария:** ООО с единоличным участником «BDZ Freight Transport» имеет возможность развивать регулярные контейнерные перевозки в случае возникновения более крупного контейнерного грузопотока по международному транспортному коридору Европа – Кавказ – Азия и наоборот. Таким образом, свой вклад вносят существующие интермодальные терминалы на станциях Илиянци, Бургас, Димитровград и недавно построенный терминал на станции Волуяк (Божуриште). На данный момент контейнерные перевозки осуществляются по маршрутам Драгоман – Афины, Салоники – Илианци и планируемым Салоники – Волуяк (Боюриште). Также планируется запуск контейнерного транспорта из Черкезкого в Димитровград Северный. **Грузия:** Грузинская железная дорога постоянно работает над улучшением и налаживанием регулярных контейнерных перевозок. Наряду с этим, у нас уже есть регулярные контейнерные перевозки из Поти/Батуми в Алят и Кармир-Блур/Ереван.

			Иран: С начала 2022 года железнодорожный парк Ирана пополнится 500 контейнерными вагонами. **Казахстан:** АО «НК «Қазақстан темір жолы» проводит работу по организации Шаттл-сервиса перевозок контейнеров вне зависимости от их количества, следующих по Транскаспийскому международному транспортному маршруту. Всего за 2022 год по маршруту ТМТМ проследовало 110 контейнерных поездов, по схеме Шаттл-сервиса с момента запуска с 01.12.2022 г. по 31.12.2022 г. проследовало 3 поезда. **Таджикистан:** Активно развивается контейнерное сообщение как часть стратегии модернизации транспортной инфраструктуры и укрепления транзитного потенциала страны. **Турция:** осуществляется деятельность в рамках Международной Ассоциации «Транс-Каспийский международный транспортный маршрут» (ТМТМ). **Украина**: В целях развития интермодальных перевозок, в т.ч. контрейлерных, по территории Украины АО «Укрзалізниця» в 2023 году продолжила роботу по усовершенствованию интермодального сервиса, который предусматривают организацию графиковых интермодальных поездов. В структуре АО «Укрзалізниця» комплекс интермодальных услуг предоставляет Филиал «ЦТС «Лиски», оперирующий парком фитинговых платформ, 20' и 40' контейнеров и сетью терминалов (Киев, Харьков, Днепр, Одесса, Львов, Чоп). Интермодальный сервис объединяет перевозки контейнерных поездов, контрейлерных поездов и поездов комбинированного транспорта и обеспечивает: ритмичность перевозки; прогнозируемое время перевозки; возможность интеграции в европейскую систему контейнерных поездов; прогнозируемую стоимость перевозки. До февраля 2022 года контейнерные потоки направлялись в экспортно-импортном сообщении через порты Одесского региона, основные группы товаров, перевозившиеся в контейнерах – зерновые грузы, масличные, продукты переработки, металлопродукция, продукты химической промышленности. С марта 2022 года произошла переориентация грузопотока, который перевозится в контейнерах в направлении границы Украина/ЕС. Перевозка грузов в контейнерах, благодаря универсальности технологии перегруза на границе позволила в кратчайшие сроки наладить экспорт украинской продукции, в первую очередь агропродукции, которая является важной составляющей Мировой продовольственной программы ООН. Кроме того, с августа 2023 года после введения украинского морского коридора для торговых судов в направлении в/из портов Украины, осуществляются перевозки зерновых и др. грузов, в т.ч. интермодальными поездами в направлении портов Одесского региона с дальнейшей перевалкой на морской транспорт. При благоприятных условиях на черноморском пространстве открытие украинского морского коридора через порты Украины предоставляет возможность восстановления полного функционирования международного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия, наращивание перевозок.

			По итогам успешных операций ВМС Украины в Черном море на протяжении 2024–2025 годов в морских портах Черноморск и Одесса было восстановлено регулярное контейнерное сообщение. В целях дальнейшего развития международного транспортного коридора Европа–Кавказ–Азия в 2025 году украинская сторона достигла договорённости о возобновлении паромного железнодорожного сообщения по маршруту Грузия–Украина. С грузинской стороны портом отправления является Батуми, с украинской – Черноморск. На сегодняшний день в результате совместных усилий паром совершил три рейса из Украины в Грузию, перевезя 120 порожних железнодорожных вагонов. На сегодняшний день в результате совместных усилий паром совершил три рейса из Украины в Грузию, перевезя 120 порожних полувагонов. После стабилизации и обеспечения регулярности сообщения планируется организовать обратный грузопоток из Грузии в Украину. АО «Украинские железные дороги» провело работы, направленные на восстановление паромного сообщения между Украиной и Грузией. В результате данных мероприятий в марте–апреле 2025 года было осуществлено три рейса из порта Черноморск в порт Батуми. В настоящее время ведётся работа по налаживанию регулярного паромного сообщения с последующим вовлечением контейнерных грузоперевозок.
2.7	Создание платформы/рабочей группы для тесного сотрудничества между железными дорогами стран ТРАСЕКА	2022-2026	**Азербайджан:** В октябре 2023 года между железными дорогами Грузии, Азербайджана и Казахстана было создано совместное предприятие — Middle Corridor Multimodal. В результате координация между сторонами значительно улучшилась, что позволило более эффективно планировать мультимодальные услуги. **Болгария:** Болгария сотрудничает со странами ТРАСЕКА в рамках многосторонних международных соглашений – Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) и Соглашения о международных железнодорожных грузовых перевозках (СМГС), а также в рамках двустороннего сотрудничества с каждой из сторон. Положения, касающиеся функций регулирующего органа и сотрудничества между регулирующими органами Директивы 2012/34/ЕС о создании единого европейского железнодорожного пространства, были перенесены в болгарское законодательство в Законе о железнодорожном транспорте и в Постановлении № 41 о доступ и использование железнодорожной инфраструктуры. **Грузия:** Грузинская железная дорога, в случае взаимной готовности, будет приветствовать такую инициативу по созданию платформы/рабочей группы для тесного сотрудничества между железными дорогами стран ТРАСЕКА. Представители Грузии активно вовлечены в работу Совместного семинара стран ТРАСЕКА по использованию электронной накладной ЦИМ/СМГС. **Казахстан:** В рамках ОЮЛ «Международная Ассоциация «ТМТМ» создана Рабочая группа из железнодорожных предприятий, расположенных вдоль маршрута. Целью данной рабочей группы является: 1) содействие развитию и совершенствованию международных мультимодальных перевозок, прежде всего по ТМТМ, включая морские и железнодорожные перевозки, созданию единой технологии перевозочного процесса;

			2) поиск и привлечение дополнительных объемов транзитных и внешнеторговых грузов на ТМТМ; 3) содействие формированию согласованной и эффективной транспортной и тарифной политики в области международных перевозок по ТМТМ; 4) содействие применению гибких тарифных ставок, предоставлению иных льготных условий для привлечения новых или увеличения существующих объемов перевозок; 5) разработка мероприятий по повышению конкурентоспособности ТМТМ по сравнению с другими альтернативными маршрутами; 6) содействие снижению административных барьеров, связанных с пограничными и таможенными процедурами и переработкой грузов и контейнеров в портах и стыковых станциях стран участников ТМТМ; 16 августа 2022 года между АО «НК «Қазақстан темір жолы» и Компанией PSA был пописан Меморандум, согласно которому определен основной периметр сотрудничества: - Развитие цифрового торгового коридора; - Создание совместного предприятия - Сотрудничество в развитии маршрута ТМТМ. Развитию маршрута ТМТМ будут способствовать создание Совместного предприятия и Развитие цифрового торгового коридора. На базе совместного предприятия через ЖД платформу CALISTA ASIA-EUROPE планируется организовать окно продаж логистических и экспедиторских услуг АО «KTZ Express» на маршруте ТМТМ. Для использования на маршруте ТМТМ платформы CALISTA ASIA-EUROPE в рамках создания цифрового торгового коридора по сотрудничеству с Компанией PSA в декабре 2022 года реализована тестовая интеграция информационных систем между Компаниями и в январе 2023 года подписан совместный протокол тестирования. PSA планирует предоставить «Бета версию» ЖД модуля платформы CALISTA ASIA-EUROPE. **Румыния:** Директорат железнодорожного транспорта Министерства транспорта и инфраструктуры Румынии: Продвижение совместных проектов с несколькими бенефициарами по восстановлению/модернизации/вводу в эксплуатацию следующих железнодорожных участков возможно на основе безвозмездного европейского финансирования: • Джурджу-Русе (BG) • Викшаны-Ваду Сиретулуи (UA) • Яссы-Унгены (MD) • Эпископиа Бихор-Бихаркерестеш (UA) • Хальмеу-Дьяково (UA) • Галац-Рени-Джурджулешты (MD, UA) • Стамора Моравит – RO/SB Граница -Вршац. Примечание. Основным условием подачи заявки на финансирование, связанной с трансграничным проектом, является следующее: приемлемые действия, включающие трансграничный участок или часть такого участка, которые позволяют получить

			финансовую помощь от Европейского Союза только при наличии письменного соглашения между государствами-членами и соседними/третьими странами, заинтересованными в завершении трансграничного участка.
2.8	Строительство, восстановление, реконструкция и электрификация железнодорожных путей и их интеграция в международную сеть железных дорог посредством привлечения инвестиций	2022-2026	**Азербайджан:** На сегодняшний день 60% железнодорожной сети Азербайджана электрифицировано, что позволяет сократить углеродный след и обеспечить более быстрые и эффективные операции. Страна также увеличила протяжённость однопутных и двухпутных линий, укрепив общую пропускную способность и гибкость железнодорожной системы. Одним из наиболее стратегически значимых достижений последних лет стало расширение возможностей железной дороги Баку–Тбилиси–Карс – ключевой артерии Среднего коридора. Пропускная способность этого маршрута увеличена до 5 миллионов тонн в год, что обеспечивает более быстрое и надёжное сообщение между Каспийским морем и европейскими рынками. Ещё одним преобразующим проектом является строительство железной дороги Горадиз–Агбанд – ключевого элемента Зангезурского коридора. Этот стратегический маршрут свяжет материковую часть Азербайджана с Нахчыванской Автономной Республикой, а оттуда – непосредственно с Турцией. Турецкая сторона приступила к строительству железнодорожной линии Карс–Нахчыван в течение четырёх лет, создавая полностью интегрированное железнодорожное сообщение по направлению Восток–Запад. Полный ввод в эксплуатацию Зангезурского коридора, как ожидается, повысит конкурентоспособность Среднего коридора, увеличив его потенциальную пропускную способность до 15 миллионов тонн в год. **Армения**: В 2022 году в железнодорожную инфраструктуру оператором железнодорожной сети Армении ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» инвестировано 7 млн. долларов США. В 2023 году на обновление подвижного состава оператором железнодорожной сети Армении ЗАО «Южно-Кавказская Железная дорога» инвестировано 4,2 миллиона долларов США. В 2024 году оператором железнодорожной сети Армении – ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» – было инвестировано 4,1 млн долларов США в ремонт инфраструктуры и подвижного состава. **Грузия:** Проект модернизации Грузинской железной дороги -Участок: Хашури-Молити, Харагаули-Зестафони. Цель проекта – увеличить пропускную способность железнодорожного транспорта, сократить время в пути и привести условия и характеристики железнодорожной инфраструктуры в соответствие с существующими стандартами. Завершены работы по реконструкции участка Харагаули-Зестафони. Готов также новый участок Хашури–Молити, где в настоящее время в самом протяжённом туннеле длиной 8,3 км устанавливается противопожарное оборудование. -Этап: Заключительные работы - Предполагаемое завершение: III квартал 2025 г.

			Железнодорожная линия БТК — это общий проект Грузии, Азербайджана и Турции, который окажет значительное влияние на увеличение железнодорожных грузовых перевозок в регионе. Оставшиеся работы планируется завершить в 2025 году. **Казахстан:** 1) Строительство 2-х путей железнодорожного участка Достык - Мойынты: - 15 ноября 2022 года с ТОО «Integra Construction KZ» заключен договор на комплексные работы по строительству «под ключ», принят график строительства со сроком завершения в 2024 году; - 17 ноября 2022 года Премьер-Министром РК дан старт строительству. Электрификация двухпутного участка Достык – Мойынты планируется вторым этапом, после завершения строительства вторых путей. 2) Строительство обводной железнодорожной линии в обход железнодорожного узла станции Алматы: - 28 октября 2022 года заключен договор на разработку ТЭО, проектная организация ТОО «Poligram», срок завершения - июнь 2023 г.; 3) Строительство железнодорожной линии Дарбаза – Государственная граница с Узбекистаном: - 5 сентября 2022 года заключен договор на разработку ТЭО, проектная организация ТОО «Транспроект-К», срок завершения - май 2023 г. **Молдова:** В рамках реализации первого масштабного инвестиционного Проекта «Реструктуризация молдавских железных дорог», финансируемого Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР) совместно с Европейским инвестиционным банком (ЕИБ), в сентябре 2022 года начаты работы по реабилитации железнодорожной инфраструктуры участка Бендер-Басарабяска-Етулия-Джурджулешты, протяженностью 233 км. Цель проекта заключается в увеличении пропускной способности железнодорожного транспорта, сокращении времени в пути по железной дороге и приведении условий и особенностей железнодорожной инфраструктуры Молдовы в соответствие с европейскими стандартами и существующими европейскими правилами и Техническими спецификациями по функциональной совместимости, применимые к железнодорожной системе колеи 1520 мм. Также ЕБРР принято решение о финансировании Проекта по реабилитации участка Волчинец-Окница - Бельцы - Унгены - Кишинев – Кайнары (в процессе работы). Проект реабилитации железнодорожной инфраструктуры участка Вэлчинец-Окница - Бельцы - Унгены - Кишинев – Кайнары финансируется ЕБРР, ЕИБ и Евросоюзом. Общая цель проектных и реабилитационных работ, предусмотренных в этом задании: -довести инфраструктуру и железнодорожные системы коридора (Вэлчинец- Окница - Бельцы - Унгены - Кишинев - Кайнары) к нормам и стандартам колеи 1520 мм, увеличить скорость движения поездов, повысить комфорт перевозки пассажиров, улучшить эксплуатационную пригодность инфраструктуры и систем, обеспечив при этом длительный срок их службы.

			В настоящее время объявлен тендер на проектирование и выполнение работ по реабилитации инфраструктуры железнодорожного участка Вэлчинец- Окница - Бельцы - Унгены - Кишинев - Кайнары (на перспективу до 2026 года). **Румыния:** Директорат железнодорожного транспорта Министерства транспорта и инфраструктуры Румынии: 1) Электрификация и восстановление железнодорожной линии Клуж-Напока-Орадя-Епископия Бихор-граница Венгрия/Румыния - Подписаны договоры на проектирование и выполнение работ по следующим лотам: Лот 1 – Клуж-Напока – Агирес; Лот 2 – Агирес – Поиени; Лот 3 – Поиени – Алешд; Лот 4 – Алешд – Граница - Стадия: ведутся работы по Лот 1, Лот 2, Лот 3 и Лот 4. - Предполагаемое завершение: август 2026 г. 2) Модернизация железнодорожной линии Северный Бухарест – Жилава – Северный Джурджу – Северная граница Джурджу; Лот 1 – Возобновление железнодорожного движения по мосту через реку Арджеш между Видрой и Команой. - Стадия: заключается договор на выполнение работ. Физический этап: 95.98%. - Предполагаемое завершение: июль 2024 г. 3) Восстановление железнодорожной линии Роман - Яссы - Граница - Этап: подготавливается технико-экономическое обоснование - Предполагаемое завершение: июнь 2026 г. 4) Реабилитация железнодорожной линии Дармэнешть-Викшань - Граница - Этап: Контракт на проектирование и строительство для электрификации находится в стадии закупки - Дата подачи предложений: 15 апреля 2024 г. - Контракт на реализацию: 12 месяцев на детальное проектирование и 12 месяцев на работы 5) Модернизация железнодорожной линии Бухарест Север - Джилава - Джурджу Север - Джурджу Северная граница; Лот 2 Бухарест Прогресу – Джилава - Джурджу Север - Джурджу Северная граница - Этап: подготовка закупочной документации по контракту на проектирование и строительство - Дата открытия тендеров: 16 сентября 2024 года - Контракт на реализацию: 6 месяцев на детальное проектирование и 30 месяцев на выполнение работ 6) Модернизация железнодорожной линии Тимишоара-Стамора-Моравита-Граница Румыния/Сербия - Этап: два технико-экономических обоснования подготовлены муниципалитетом Ресита: • технико-экономическое обоснование модернизации железнодорожной инфраструктуры Ресита Север-Войтени • технико-экономическое обоснование модернизации железнодорожной инфраструктуры Тимишоара Север – Стамора Моравита – граница

			7) Реабилитация ж.-д. линии Крайова – Калафат - Технико-экономическое обоснование завершено. - Утверждено Постановлением Правительства № 494/2021 об утверждении технико-экономических показателей инвестиционной цели «Реабилитация части железнодорожной линии Крайова-Калафат в рамках коридора Восток/Восточное Средиземноморье». - На этапе проектирования и реализации на оценку Европейской комиссии была подана заявка на финансирование следующей инвестиционной цели / CINEA: Реабилитация железнодорожной линии Крайова-Калафат, Лот II: Сегарча-Калафат. На этапе проектирования и реализации необходимо определить источник финансирования. Примечание: Для приграничной зоны Голенти-РО/БГ запланированы работы по оборудованию электроснабжения, для которых требуется соглашение с болгарской стороной. 8) Модернизация железнодорожной инфраструктуры порта Констанца - ТЭО завершено. - Утверждено Постановлением Правительства № 1367/2022 об утверждении технико-экономических показателей инвестиционной цели «Модернизация железнодорожной инфраструктуры порта Констанца». 8.1) Этап I: Модернизация железнодорожного комплекса Валу луй Траян – контракт на проектирование и строительство был подписан 15 марта 2024 года, - Этап: проектные работы продолжаются. - Предполагаемая дата завершения: IV трим. 2027 года; 8.2) Этап II: Улучшение местного железнодорожного сообщения с портом Констанца; на данном этапе предусмотрены работы по удвоению линии доступа к паромной переправе в порту Констанца; - Контракт на проектирование подписан 05 марта 2025 года - Этап: ведутся проектные работы Предполагаемая дата завершения работ: IV квартал 2028 года; 8.3) Этап III: совершенствование линейного устройства в зоне A порта Констанца, зоне B порта Констанца, мол V порта Констанца, паромной переправы порта Констанца; - Этап: Контракт на проектирование находится на этапе закупки - Дата открытия тендеров: 10 марта 2025 г. 9) Электрификация железнодорожной линии Джурджу Северный – мост Приетения (граница RO/BG) – Русе - Этап: начиная с декабря 2022 года состоялись несколько официальные обсуждения между представителями CNCF CFR-SA/NRIC/соответствующими министерствами Румынии и Болгарии относительно определения источника для финансирования технико-экономического обоснования электрификации железнодорожной линии, предлагаемой Транспортной программой CEF и Программой приграничного сотрудничества Румыния – Болгария 2021-2027, программ с европейским финансированием, которые позволяют продвигать трансграничные проекты в

			партнерстве. Часть моста на румынской стороне будет электрифицирована за счет средств CEF. Болгарская сторона планирует подготовить проект электрификации болгарской стороны моста. Обсуждение вопроса об источнике финансирования других небольших проектов, связанных с деятельностью железной дороги, все еще продолжается. Генеральный Директорат Европейских транспортных программ Министерства транспорта и инфраструктуры Румынии: Целью этой инвестиции 1 Национального плана восстановления и устойчивости Румынии (RRp) является «модернизация» железнодорожных линий (включая замену рельсов, шпал, основания, электрификацию, консолидацию/строительство мостов/мостов уровня ERTMS 2) в соответствии со стандартами TEN-T, а также «обновление» (замена рельсов, траверса, щебня, тем самым доведение линии до конструктивной скорости). Кроме того, предусмотрены одиннадцать инвестиций «быстрого результата» (Quick Wins) для снятия ограничений скорости на железных дорогах, увеличения скорости движения поездов и повышения безопасности на железнодорожном транспорте. Проекты «быстрых результатов» должны быть реализованы, чтобы обеспечить жизнеспособность железнодорожного транспорта по коридорам TEN-T до их модернизации. В общей сложности инвестиции обеспечат 326 км обновленных железнодорожных линий с увеличением пропускной способности на 30% и установкой системы ERTMS 2; 110 км электрифицированных железнодорожных линий; 2 426 км (2 163 км однопутных «быстрых» проектов + 263 км обновления линий) обновленных железных дорог с увеличением скорости на 15 % (достижение средней скорости минимум 100 км/ч). Инвестиции также включают портфель из 17 проектов электронной централизации, которые будут реализованы в рамках национального плана восстановления и устойчивости. 17 проектов электронной централизации должны решить проблемы пропускной способности 121 железнодорожной станции общей протяженностью более 973 км. Как следствие, ожидается увеличение объемов перевозок на 10-15%. Кроме того, предлагаемые проекты электронной централизации должны устранить узкие места на железнодорожных переездах за счет значительного сокращения времени ожидания. Прогресс на 2025 год: в рамках RRP, для двух важных проектов модернизации железных дорог (Арад - Тимишоара - Карансебеш - 155 км. Клуж-Напока - Епископия Бихор - 160 км) и проекта обновления Бухарест - Питешты. Быстрые результаты: все 124 лота, выставленные регионами Бухарест, Крайова, Клуж, Галац, Тимишоара и Иаши на выполнение работ, имеют подписанные контракты, находящиеся на разных стадиях реализации. Процент подписанных контрактов составляет 93.24%. *Дирекция железнодорожного транспорта при Министерстве транспорта и инфраструктуры:* В рамках RRP по двум важным проектам модернизации железных дорог (Арад - Тимишоара - Карансебеш - 160 км и Клуж-Напока - Епископия Бихор - 166 км) были

			подписаны контракты на проектирование и выполнение работ с контрактной датой завершения работ в 2026 году. Для проектов Quick Wins некоторые работы были завершены, начиная с 2023 года. Таким образом, было завершено около 80 км из 420 км. Проекты электронной и электродинамической централизации находятся на стадии закупок. *Национальная компания «Администрация морских портов» АО Констанца:* Развитие железнодорожных мощностей в речно-морском секторе порта Констанца - II этап Сметная стоимость: 23.8 млн. евро (без НДС) Технико-экономическое обоснование: на стадии разработки. Цели: • Строительство 2 новых линий в группе A длиной 834 м, соответственно 422 м; • Строительство 5 новых линий в группе B - длиной от 378 м до 1095 м; • Строительство 2 линий в группе C - соединение для причалов 97-99 длиной 593 м. Проект будет потенциально представлен в течение 2025 года (если исследование будет утверждено к июню 2025 года), чтобы получить финансирование для реализации (проектирование и выполнение работ) в рамках Транспортной программы на 2021-2027 гг. **Таджикистан:** В настоящее время необходимо для проекта электрификации участка железной дороги «Бекобод-Истиклол»; проект электрификации участка железной дороги «Пахтаобод-Вахдат»; проект электрификации участка железной дороги «Хошади-Кулоб»; обновление парка подвижного состава железной дороги (грузовые и пассажирские вагоны и локомотивы). Реабилитация путевого хозяйства Обновление средств системы электроснабжения, Связи и сигнализации. В целях развития сети железнодорожных сообщений, в соответствии с Распоряжением Правительства Республики Таджикистан №109-р от 29 декабря 2018 года был утверждён акт выбора оптимальной трассы на участке новой железной дороги «Джалолиддини Балхи-Джайхун-Нижний Пяндж» граница Афганистана. **Турция:** Продолжается строительство участка Черкезкей -Капыкуле, первой фазы железнодорожной линии Халкалы-Капыкуле. Когда проект железнодорожной линии Халкалы-Капыкуле будет завершен, в дополнение к существующей сигнализированной линии протяженностью 229 км будет построена новая двухпутная высокоскоростная железнодорожная линия смешанного типа со скоростью 200 км/ч и будет обеспечено железнодорожное сообщение Турции с европейскими странами на высоком уровне. Первая фаза железнодорожной линии Халкалы-Капыкуле на участке Черкезкей-Капыкуле (153 км) находится на стадии строительства TCDD.

			С завершением строительства линии высокоскоростных поездов Анкара-Сивас в 2023 году общая протяженность железнодорожной линии к концу 2023 года достигнет 13 919 км. С сигнализацией существующей 20-километровой линии (Япы-Сивас) протяженность сигнализированной линии достигла 8 046 км, в дополнение к линии высокоскоростных поездов Анкара-Сивас, которая построена с использованием сигналов в рамках работ по сигнализации. В рамках работ по электрификации, в дополнение к линии высокоскоростных поездов Анкара-Сивас, было электрифицировано 107 км существующих обычных линий (Ханлы-Четинкая - 87 км, Япы -Сивас - 20 км), а протяженность электрифицированной линии достигла 7 142 км. Таким образом, доля электрифицированных линий увеличилась до 51%. Кроме того, в рамках строительства железнодорожных линий и их интеграции в международную железнодорожную сеть ведутся строительные работы на более чем 3 773 километрах линий. **Украина:** Между АО «Укрзалізниця» и Европейским инвестиционным банком (ЕИБ) достигнута договоренность о направлении средств гранта на разработку технико-экономического обоснования (далее – ТЭО) модернизации и последующей электрификации железнодорожной линии Ковель – Ягодин – Польская граница (1435 мм и 1520 мм). Общая цель проекта - обеспечение сохранения функциональности железнодорожной линии Ковель - Ягодин – госграница с Республикой Польша) с целью восстановления первичной проектной скорости, электрификации в соответствии со стандартами регламента TEN-T. 14.06.2022 состоялась онлайн-встреча с консультантом, где было доложено о готовности к возобновлению работ по разработке ТЭО. В 2022 году иностранным консультантом велись работы по разработке технико-экономического обоснования с предварительным проектом модернизации железнодорожной линии Ковель-Ягодин-Польская граница с последующей электрификацией (за грантовые средства ЕИБ). В 2023 году планируется продолжение разработки ТЭО. АО «Укрзалізниця» разработаны технические условия для проекта «Реконструкция сооружений железной дороги с электрификацией направления Ковель – Ягодин – госграница с Республикой Польша регионального филиала «Львовская железная дорога» АО «Укрзалізниця» в Волынской области с целью их учета при разработке ТЭО. В 2023 году завершена разработка ТЭО, в 2025 году планируется приступить к разработке проектной документации с привлечением софинансирования по программе EC Connecting Europe Facility (CEF Transport Call 2022). В 2024 году АО «Украинские железные дороги» приступило к строительству терминала на станции Ковель, который будет функционировать в качестве интермодального терминала с выделенной зоной, где будут осуществляться все операции по приёму и отправке грузов, включая таможенный, пограничный и иные виды контроля экспортно-импортных грузов, поступающих железнодорожным транспортом из Украины и стран ЕС.

			На сегодняшний день завершён первый этап строительства, а именно: реконструкция прилегающего железнодорожного парка; строительство автодорожного переезда и автомобильной дороги, обеспечивающих движение грузового автотранспорта и перегрузочного оборудования. В 2025 году планируется начало второго этапа строительства — «Реконструкция путевой инфраструктуры станции Ковель с размещением контейнерной площадки филиала ЦТС «Лиски», предусматривающая интеграцию будущего терминала со станцией Ковель. Начало работ планируется в октябре 2025 года. В настоящее время осуществляется поиск источников финансирования для строительства терминала и путевой инфраструктуры на станции Ковель. В 2025 году запланировано начало второго этапа строительства — «Реконструкция путевой инфраструктуры станции Ковель с размещением контейнерной площадки филиала ЦТС «Лиски», предусматривающая интеграцию будущего терминала со станцией Ковель. Начало работ планируется в октябре 2025 года. В настоящее время осуществляется поиск источников финансирования для строительства терминала и путевой инфраструктуры на станции Ковель. АО «Украинские железные дороги» прилагает значительные усилия по увеличению пропускной способности пограничных переходов, в частности в рамках реализации Программы развития железнодорожных станций и переходов, граничащих со странами Европейского союза и Республикой Молдова, на 2022–2025 годы. В 2022–2024 годах в рамках Программы были реализованы мероприятия, направленные на развитие инфраструктуры пограничных пунктов пропуска, железнодорожных станций, перегрузочных мощностей их терминалов, а также оснащение пограничных контрольных пунктов. В 2024 году реализация Программы была продолжена, при этом выполнены следующие мероприятия: строительство 200 единиц 40-футовых фитинговых платформ; изготовление 62 зерновозных вагонов модели 19-8005-У; ремонт и модернизация 55 цистерн для перевозки нефтепродуктов; реконструкция 0,95 км железнодорожного пути колеи 1435 мм на участке Ковель–Ягодин–государственная граница (путь № 1 станции Любомль); капитальный ремонт 49,26 км пути на участках Вороненка–Ясиня, Стрый–Лавочное–Мукачево, Ужгород–Чоп–Батьёво–Тересва (колея 1520 мм и совмещённая колея), прилегающих к пограничным переходам Делове–Валеа-Вишэулуй, Батьёво–Эперешке и Тересва–Кымпулунг-ла-Тиса; капитальный ремонт 0,81 км путей колеи 1435 мм на станциях Мацеев и Вадул-Сирет; ремонт двух инженерных сооружений на участке Ужгород–Матёвце; модернизация освещения на станции Чоп; замена двух устройств контроля температуры букс (ЗАКРС); реализация проекта "Реконструкция пункта пропуска через государственную границу на станции Мостиска-2. «Корректировки», в рамках которых был осуществлён перенос пограничного контрольного пункта с государственной границы на станцию Мостиска-2, а также разработана проектно-сметная документация по реконструкции железнодорожного

			участка колеи 1435 мм Ковель – Мацеев. Кроме того, в рамках проекта USAID «Активность по повышению экономической устойчивости» и в целях реализации Программы было получено следующее оборудование: 32 домкрата (Мостиска-2, Вадул-Сирет), 7 электродвигателей (Вадул-Сирет), 122 единицы ИТ-оборудования (Мостиска-2, Ягодин, Вадул-Сирет, Чоп), 4 дизельных генератора (Ягодин, Мостиска-2, Вадул-Сирет, Чоп), а также выполнена установка 308 светодиодных светильников и прожекторов (Рени, Кучурган). В рамках проекта «Полосы солидарности ЕС - Украина - улучшение железнодорожного пограничного перехода на участке Викшаны (Румыния) - Вадул-Сирет (Украина)» по программе CEF 2022 на станции Вадул-Сирет был завершен строительство и введён в эксплуатацию 1 км пути № 14 (колея 1435 мм). В рамках проекта «Полосы солидарности ЕС - Украина – оптимизация и модернизация транспортных потоков с точки зрения пропускной способности инфраструктуры, интероперабельности и эффективности работы пограничных контрольных служб на основных железнодорожных пограничных переходах Польша–Украина» по программе CEF 2022 был завершён капитальный ремонт железнодорожного пути колеи 1435 мм на станции Мацеев и участке Мацеев – Любомль (км 478 ПК7 – км 479 ПК8, км 479 ПК9 – км 486 ПК2), а также на участке Мацеев – Любомль (км 486 ПК3 – км 493 ПК10). Соответствующие объекты введены в эксплуатацию, при этом продолжается капитальный ремонт пути колеи 1435 мм на участке Мацеев – Любомль и на станции Любомль (км 494 ПК1 – км 501 ПК5, км 501 ПК6 – км 502 ПК8). Кроме того, завершены работы по переносу пункта пограничного контроля для поездов на станцию Мостиска II, расположенную вблизи украинско-польской границы во Львовской области. В ходе реконструкции пункта пропуска были построены 4 вышки для осмотра подвижного состава Государственной пограничной службой Украины; установлены 2 модуля (одно- и двухэтажный) для сотрудников пограничного контроля; оборудованы 4 вольера для служебных собак; установлены система видеонаблюдения (30 камер) и покрытие Wi-Fi; модернизирована система секционирования контактной сети. Объект введён в эксплуатацию. В рамках проекта «Полосы солидарности ЕС - Украина – модернизация железнодорожных пограничных переходов Венгрия/Словакия/Украина» по программе CEF 2022 завершено и введено в эксплуатацию 7 км железнодорожного пути колеи 1435 мм на участке Боржава – Виноградов. В настоящее время ведётся активная фаза строительных работ в рамках нового строительства железнодорожного пути колеи 1435 мм от станции Чоп до станции Ужгород с целью реконструкции инфраструктуры и инженерных сетей на строительной площадке в Закарпатской области.
2.9	Обновление подвижного состава	2022-2026	**Азербайджан:** в рамках проекта «Приобретение новых вагонов» в 2022 году был заключен договор с компанией-поставщиком на закупку 303 фитинговых вагонов. Их поставка в страну планируется в первом полугодии 2023 года. По проекту «Приобретение 10 новых пассажирских поездов марки FLIRT» производство поездов продолжалось в течение 2022 года. В рамках проекта до конца текущего года в страну планируется поставить 4 дизель-поезда, а в 2024 году – остальные 6 электропоездов.

			В мае-июне 2023 года «АЖД» приобрела 303 монтажных вагона. В настоящее время ведутся работы по закупке 170 новых грузовых вагонов. **Армения**: В 2022 году на обновление подвижного состава оператором железнодорожной сети Армении ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» инвестировано 2,5 млн долларов США. **Болгария:** В 2022 году ООО с единоличным участником «BDZ Freight Transport» приступило к модернизации существующего подвижного состава. **Грузия:** Грузинская железная дорога постоянно работает над обновлением подвижного состава. В результате компания уже закупила 100 вагонов в 2022 году и в настоящее время ведутся процедуры по приобретению еще 300 единиц. В целях расширения эксплуатационного парка также проводится капитальный ремонт локомотивов. **Казахстан:** В соответствии с заключенными долгосрочными договорами с 2023 по 2025 гг. планируется приобретение 130 тепловозов из них 93 грузовых, 37 пассажирских тепловозов производства АО «Локомотив Құрастыру зауыты» (в 2022г. приобретено 47 ед.: 28 грузовых, 19 пассажирских, годовой план исполнен) и 106 электровозов из них 64 грузовых, 42 пассажирских электровозов производства АО «Электровоз құрастыру зауыты» (в 2022г. приобретено 27 единиц: 7 пассажирских и 20 грузовых, годовой план исполнен). В 2020 году заключен договор по приобретению 2000 фитинговых платформ между АО «KTZ Express», АО «ЗИКСТО» и АО «БРК-Лизинг» (№ 285/180/1-КП от 30.11.2020г.). На сегодняшний день осуществлена поставка 1462 единиц, до конца 2023 года будет поставлено еще 538 ед. **Молдова:** В ходе реализации Проекта обновления парка тягового подвижного состава, финансируемого ЕБРР, ЕИБ и Европейским союзом, закуплено 12 дизельных локомотивов, которые заменили существующие локомотивы с истекшим сроком эксплуатации. Проведено переоборудование депо Басарабяска для обслуживания новых локомотивов. Новые локомотивы поступили на ЧФМ в июле 2020 года и в настоящее время активно задействованы в технологическом процессе, выполняя около 80% всей тонно-километровой работы ЧФМ. **Румыния:** Генеральный Директорат Европейских транспортных программ Министерства транспорта и инфраструктуры Румынии: Согласно Плану восстановления и устойчивости Румынии (RRP) целью этих инвестиций в новый и модернизированный железнодорожный подвижной состав с нулевым уровнем выбросов является повышение качества услуг общественного пассажирского транспорта по железной дороге и, таким образом, увеличение использования этого типа устойчивого транспорта по сравнению с автомобильным транспортом посредством смены видов транспорта. Прогресс на 2025 год: приобретение нового подвижного состава (20 электропоездов - RE-IR - Electric Interregio - поезда дальнего следования, 16 новых 4-осных электровозов с ERTMS/Европейской системой управления поездами (ETCS), 12 Водородных Электропоездов - Водородно-электрические электропоезда, модернизированный

			подвижной состав с нулевым уровнем выбросов: 55 локомотивов и 139 вагонов, а также переоборудование 20 дизель-гидравлических маневровых локомотивов в подключаемые электровозы) находится в процессе реализации. В 2025 году часть модернизированного подвижного состава была введена в обращение. Кроме того, в рамках Транспортной программы на 2021-2027 гг. продолжается контракт на закупку 36 межрегиональных поездов. За счет средств Фонда модернизации будут приобретены 62 электропоезда ближнего следования стоимостью 470 миллионов евро без учета НДС, 9 электропоездов дальнего следования и 23 локомотива стоимостью 204 миллиона евро без учета НДС. Инвестиции на 100% поддерживаются за счет средств Фонда модернизации, единственным неподлежащим возмещению расходом является НДС. Эти значительные инвестиции поддержат развитие эффективного и устойчивого железнодорожного транспорта, а также внесут вклад в сокращение выбросов парниковых газов, соответственно, повысят привлекательность железнодорожного транспорта как экологической альтернативы автомобильному за счет повышения комфорта на различных маршрутах электрифицированной сети железных дорог общего пользования. **Таджикистан:** В 2024 году было приобретено 27 вагонов для обновления железнодорожного парка. В планах приобретение 1 тыс. вагонов, локомотивов и 2-3 локомотива. Сейчас парк Таджикской железной дороги состоит из 1,4 тыс. грузовых вагонов, 300 пассажирских вагонов и 44 локомотивов. **Турция**: В целях усиления и расширения парка подвижного состава запланирована закупка 22 электропоездов на период 2023-2026 гг. На сегодняшний день приобретены 3 электропоезда. На период 2026-2028 гг. запланирована закупка 16 пригородных электропоездов. Кроме того, планируется закупить 95 магистральных электровозов в период с 2025 по 2027 гг., а также 40 дизель-электрических магистральных тепловозов - в период с 2026 по 2028 гг. В дополнении, было приобретено 618 грузовых вагонов, произведённых в 2024 году. Около 1 680 грузовых вагонов планируется закупить в 2025-2026 гг., а также 46 пассажирских вагонов - до конца 2026 года. С другой стороны, проводятся мероприятия по капитальному ремонту и модернизации существующих локомотивов, вагонов и пассажирских вагонов, а также оснащению локомотивов современным оборудованием. **Украина:** В 2024 году АО «Укрзализныця» приобрело 15 пассажирских вагонов производства ПАО «Крюковский вагоностроительный завод» и выпустило 63 грузовых вагона на собственных вагоноремонтных предприятиях. Были проведены работы по модернизации и ремонту подвижного состава, в том числе: 8 853 грузовых вагона, 1 168 пассажирских вагонов, 1 высокоскоростного поезда, 238 тяговых единиц, 40 секций электропоездов, путевой техники и других видов подвижного состава. АО «Укрзализныця» привлекло финансирование от международных финансовых институтов для закупки электровозов двойного питания. В декабре 2024 года между АО «Укрзализныця» и Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР) было подписано Кредитное соглашение на сумму 300,0 млн евро. Проект софинансируется за

			счёт параллельного инвестиционного гранта в размере 190 млн долларов США, администрирование которого осуществляется Всемирным банком в рамках проекта «Устойчивая логистическая инфраструктура и сетевое взаимодействие» (RELINC 2). 23 мая 2024 года был объявлен тендер на закупку до 80 электровозов. По состоянию на 8 июля 2025 года оценка поданных тендерных предложений продолжается.
2.10	Расширение взаимодействия с существующими транспортными маршрутами	2022-2026	**Азербайджан:** В 2022 году Азербайджан, Казахстан и Турция подписали Дорожную карту развития Среднего коридора на 2022–2027 годы. Данный стратегический документ определяет приоритетные меры по развитию инфраструктуры, упрощению процедур и укреплению координации между странами-участницами. В октябре 2023 года между железными дорогами Грузии, Азербайджана и Казахстана было создано совместное предприятие – Middle Corridor Multimodal. **Грузия:** Вышеупомянутая недавно созданная совместная компания «Middle Corridor Intermodal» облегчит процесс взаимодействия в рамках маршрута среднего коридора как для экспедиторов, так и для грузовладельцев. Стороны активно расширяют сотрудничество по развитию международного мультимодального маршрута CASCA+ «Страны Азиатско-Тихоокеанского региона – Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия – Турция – Европа». В связи с этим в сентябре 2024 года состоялось заседание руководителей железнодорожных администраций Кыргызстана, Узбекистана, Туркменистана, Азербайджана, Грузии и Турции. **Казахстан:** В целях развития и привлечения грузопотоков Транскаспийского международного транспортного маршрута создана ОЮЛ «Международная Ассоциация «ТМТМ», объединяющая владельцев магистральной инфраструктуры, перевозчиков различных видов транспорта Казахстана и Азербайджана, а также Грузии, Турции, Украины, Румынии, Польши и Китая. Международная ассоциация «ТМТМ» призвана координировать взаимодействие всех участников процесса перевозок грузов по маршруту из Азии в Европу и в обратном направлении, обеспечивая необходимую информационную поддержку. Велась совместная ОЮЛ «МА «ТМТМ» и ПС МПК ТРАСЕКА работа по заключению Меморандума о сотрудничестве между ПС МПК ТРАСЕКА и ОЮЛ «МА «ТМТМ». В ходе 16-го Ежегодного Заседания МПК ТРАСЕКА в г. Тбилиси 10 февраля 2023 года генеральными секретарями организаций был подписан Меморандум о сотрудничестве. Цели данного Меморандума состоят в: - установление тесного взаимодействия и совместного сотрудничества в рамках общих полномочий Сторон в области обеспечения развития транспорта для дальнейшего развития международных, мультимодальных перевозок и транзита по маршруту ТМТМ и транспортному коридору ТРАСЕКА; - предоставление возможности институциональным структурам и участникам перевозочного процесса извлекать пользу из сотрудничества Сторон для совершенствования мультимодальных перевозок по маршруту ТМТМ и транспортному коридору ТРАСЕКА;

			- поощрение активного обмена статистическими данными и информацией по организации и осуществлению мультимодальных перевозок, обмена опытом, наилучшими практиками и знаниями для наращивания внутреннего потенциала, позволяющего обеспечить совершенствование перевозочного процесса с целью улучшения сервиса и предоставлению конкурентоспособных услуг; - содействие реализации транзитного потенциала маршрута ТМТМ и транспортного коридора ТРАСЕКА. В 2022 году из КНР в Европу по ТМТМ организованы перевозки 470 ДФЭ по маршруту ст. Алтынколь – Актау порт – порт Алят – ст. Беюк Кясик – ст. Гардабани – порт Поти – порт Констанца. **Румыния:** Директорат железнодорожного транспорта Министерства транспорта и инфраструктуры Румынии: Создание железнодорожной инфраструктуры для смешанных транспортных маршрутов (железнодорожный-морской-железнодорожный) между портами Констанца (Румыния), Поти (Грузия), Баку (Азербайджан) и Туркменбаши (Туркменистан). Примечание: существует возможность продвижения некоторых строительных работ на станции перестановки (замена тележек различной колеи - 1524/1435 мм) на паромной железнодорожной станции в Порту Констанца, что позволит формировать составы специализированных вагонов по перевозке грузовых контейнеров тележками с осями переменной колеи и их транспортировке морскими судами между портом Констанца и другими портами на Черном море. **Турция:** Двусторонняя и/или многосторонняя деятельность осуществляется с соответствующими странами во взаимодействии с Ираном и Транс- Каспийским средним коридором, включая Международную ассоциацию «Транс-Каспийский Международный транспортный маршрут» (ТМТМ).
2.11	Разработка и принятие единой методологии расчета тарифов на контейнерные перевозки	2022	**ПС МПК ТРАСЕКА:** В 2022 году было подготовлено техническое задание на реализацию проекта по разработке единой методики формирования тарифов на основании переговоров с АБР. Данный проект был представлен грузинской стороне, так как данную работу планировалось провести совместно с офисом АБР, расположенным в Грузии. Позже грузинская сторона предложила расширить количество стран, задействованных в качестве бенефициаров проекта, в этой связи проект был направлен азербайджанской стороне, однако ответа не последовало. В этой связи в 2022 году данный проект не был реализован. **Азербайджан:** относительно разработки единой тарифной методологии контейнерных перевозок, сообщаем, что для этого должна быть сформирована техническая рабочая группа с участием экспертов стран-участниц ТРАСЕКА и должна быть обсуждена и принята методика на заседаниях технической рабочей группы. **Болгария:** См. пункт 2.1. Более того, страны, участвующие в транспортном коридоре ТРАСЕКА, не участвуют в общем контейнерном пуле. В этих условиях перевозки могут осуществляться только в частных интермодальных транспортных единицах.

			Грузия: Грузинская сторона готова сотрудничать и быть членом технической рабочей группы для детального обсуждения единой методологии расчета тарифов с членами стран ТРАСЕКА. **Казахстан:** ежегодно в рамках Общего собрания Ассоциации ТМТМ устанавливаются единые комплексные тарифные ставки. Для выработки единой комплексной ставки каждый из членов Ассоциации ТМТМ предоставляет свою составную часть ставки в зависимости от возможностей. Согласно Протоколу Общего собрания Ассоциации ТМТМ № 17 от 10 мая 2022 года (г.Анкара, Турция) Рабочей Группе по развитию ТМТМ поручено продолжить работу по дальнейшей выработке конкурентных тарифных условий на маршруте ТМТМ. **Украина:** Вопрос разработки и принятия единой методологии расчета тарифов на контейнерные перевозки рассматривался в рамках заседания Первой Рабочей группы (РГ) по выработке подходов к определению конкурентоспособных тарифов на МТК ТРАСЕКА (16.02.2021). Позиции и комментарии всех участников РГ к предлагаемому проекту Методики расчетов тарифов на перевозки контейнеров по МТК ТРАСЕКА (проект Методики), а также дальнейшие мероприятия в отношении проекта Методики отражены в протоколе вышеуказанного заседания. Следует отметить, что в 2022 году во исполнение протокола Первой Рабочей группы заседания Рабочих групп, подгрупп по железнодорожным и морским тарифам, а также итоговое заседание не проводилось.
3.	**Морские магистрали, железнодорожно-паромное сообщение и морские маршруты**		
3.1	Принятие и реализация национальных планов до 2026 года по вхождению в Белый список в рамках Парижского меморандума с учетом изучения основных причин и определение любых факторов, способствующих включению в белый список и оценки ответственности признанной организации	2022-2026	**Азербайджан:** Проект перехода из «Серого списка» в «Белый список» в соответствии с Парижским меморандумом о взаимопонимании был разработан и одобрен Министерством цифрового развития и транспорта Азербайджанской Республики, реализация проекта начата с начала 2022 года. В рамках проекта Государственное морское и портовое агентство (ГМПА) проинспектировало суда, плавающие под флагом Азербайджанской Республики в Черном и Средиземном морях. В июле 2022 года инспекторы ГМПА посетили в целях проверки сухогрузы «Гафур Мамедов», «Узеир Гаджибейли», «Генерал Асланов», «Натаван» и танкеры «Лачин» и «Гянджа», плавающие под флагом Азербайджанской Республики, в Стамбуле, Турция. В результате предварительного обследования, проведенного ГМПА, суда «Гафур Мамедов», «Лачин» и «Гянджа» успешно прошли проверки государственного портового контроля в портах, на которые распространяются Черноморские и Парижские меморандумы о взаимопонимании. **Болгария:** Согласно действующей в настоящее время методике, Республика Болгария не попадает в «Белый», «Серый» или «Черный список» Парижского меморандума, так как за последние 3 года было проведено менее 30 проверок. **Грузия:** 1 июня 2014 года Грузия была отнесена к «Серому флагу» в соответствии с Парижским меморандумом о взаимопонимании по государственному портовому контролю. К этому времени Грузия не включена в список Парижского меморандума

			поскольку есть требование проведения не менее 30 инспекций в течение скользящего трёхлетнего периода для флагов, которое ещё не выполнено. **Иран**: Принимаются различные меры для включения в белый список Парижского соглашения, и проводятся детальные проверки судов, плавающих под этим флагом, прежде чем они будут отправлены в порты, подпадающие под действие Парижского соглашения. За каждым иранским судном, проходящим досмотр в этих портах, ведется наблюдение, и их возможные дефекты проверяются в присутствии ответственных представителей. В случае судов, которые задержаны в соответствии с Меморандумом о взаимопонимании, судно будет подвергнуто тщательной и детальной проверке по его первому прибытию в порты Ирана, и дела будут рассматриваться в сотрудничестве с соответствующим классификационным институтом до тех пор, пока эти недостатки не будут устранены. **Казахстан:** Казахстан не является страной-участницей Парижского меморандума о контроле судов государством порта. **Молдова:** для выхода Республики Молдова из Черного списка Парижского меморандума были приняты следующие законы: • Постановление Правительства № 2/2020 об утверждении Положения об общих правилах и стандартах для организаций, осуществляющих инспектирование и осмотр морских судов и судов смешанного типа, а также для деятельности в данной области морских администраций и признании утратившим силу Постановления Правительства № 1608/2003 о признании международных классификационных обществ; • Постановление Правительства № 76/2020 об утверждении Методологических норм применения положений Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ); • Постановление Правительства № 414/2020 об утверждении Рамочного положения о соблюдении обязательств государства флага; • Приказ АВТРМ № 75-Р/2019 об утверждении Механизма надзора за судами, плавающими под Государственным флагом Республики Молдова; • Приказ АВТРМ № 49-Р/2020 об утверждении Руководство по проведению инспекций государства флага на судах, плавающих под флагом Республики Молдова. • Постановление Правительства № 441/2023 об утверждении Положения о безопасности мореплавания. • Постановление Правительства № 23/2024 об укреплении безопасности портов и безопасности на борту судов. В 2022 г. были внесены изменения в Кодексе торгового мореплавания Республики Молдова № 599/1999, в соответствии с которым только судно, технический надзор за которыми осуществляется классификационными обществами, признанными ЕС и Республикой Молдова, имеют право плавать под флагом Республики Молдова. (ЗАКОН № 216/2021 о внесении изменений в Статью 7 Кодекса торгового мореплавания Республики Молдова).

			В целях введении в действие отмеченной поправки, Постановлением Правительства № 155/2023 утвержден Список организаций, осуществляющих инспектирование и осмотр судов. На основании 7 Статьи Кодекса торгового мореплавания Республики Молдова, АВТРМ был разработан проект Постановления правительства о ***внесении изменений в Положение об общих правилах и стандартах для организаций, осуществляющих инспектирование и осмотр морских судов и судов смешанного типа, а также о деятельности в данной области морских администраций, утверждено Постановлением Правительства № 2/2020,*** и представлен Министерству инфраструктуры и регионального развития для инициации процедур по их утверждению (письмо № 03- 98 от 27.02.2024). Постановление Правительства № 342/2024 *об утверждении Положения о режиме труда членов экипажей судов* частично перелагает Директиву Совета 1999/63/CE от 21 июня 1999 года о Соглашении об организации рабочего времени моряков, заключенном Ассоциацией судовладельцев Европейского сообщества (ECSA) и Федерацией профсоюзов транспортных рабочих Европейского Союза (FST). Положение регулирует меры по организации режима труда членов экипажей судов, имеющих право плавать под флагом Республики Молдова, и обеспечивает механизм проверки и обеспечения соответствия судов, заходящих в порты под юрисдикцией Республики Молдова, с целью повышения безопасности мореплавания, улучшения условий труда, здоровья и безопасности членов экипажей судов. Постановление Правительства № 298/2024 *об утверждении Положения о порядке определения минимального безопасного состава экипажей морских судов и/или судов смешанного плавания, плавающих под флагом Республики Молдова*, исполняет и вводит в действие Резолюцию A.1047(27) о принципах определения минимального безопасного состава экипажа, принятую Международной морской организацией 30 ноября 2011 года. Положение регламентирует порядок определения минимально безопасного состава экипажей морских судов и/или судов смешанного плавания, плавающих под флагом Республики Молдова (в дальнейшем – минимальный безопасный состав экипажа). Постановление Правительства № 1035/2023 *об утверждении Правил государственной регистрации судов в Республике Молдова*. Правила были разработаны с целью установления процедуры регистрации судов в Государственном судовом реестре Республики Молдова, требований к документам, представляемым судовладельцем, и процедуры выдачи свидетельств о национальности в соответствии с надлежащей международной практикой в данной сфере. Приказ АВТРМ №60/2024 *об утверждении Регламента о минимальных критериях и документированной системе профессионального развития инспекторов по контролю государства флага и инспекторов по контролю государства порта Агентства водного транспорта Республики Молдова*, устанавливает минимальные квалификационные критерии и требования к подготовке инспекторов по контролю государства флага и инспекторов по контролю государства порта, а также

			документированную систему их профессионального развития, в соответствии с Частью II Резолюции Международной морской организации A.1070(28) от 04.12.2013. **Румыния** - *Румынское морское управление*: в соответствии с требованиями Парижского МоВ, Румыния не включена в белый, серый или чёрный список. Это определяется на основе общего количества инспекций за трёхлетний период для флагов, по которым проведено не менее 30 инспекций за указанный период. **Турция:** Турция включена в Белый список Парижского меморандума с 2008 года. Морская администрация Турции заняла 8-е место в Белом списке среди списков производительности на 2021 год*, подготовленном на основе аудитов PSC (государственного портового контроля), проведенных в период 2019-2021 годов, и продолжила свой регулярный рост. Значительный вклад в этот рост вносит детальное предварительное обследование судов, совершающих международные рейсы. Списки производительности по Парижскому меморандуму за 2022 год будут опубликованы в июне 2023 года. **Украина:** Прежде всего, в период с 2022 по 2025 годы был реализован ряд мер, направленных на улучшение технического состояния судов под флагом Украины с целью исключения Украины из «чёрного списка» Парижского меморандума. С 1 января 2022 года вступил в силу Закон Украины «О внутреннем водном транспорте». В частности, внесены изменения в Статью 22 Кодекса торгового мореплавания Украины, предусматривающие возможность делегирования полномочий признанным организациям по осуществлению технического надзора за судами в соответствии с положениями Кодекса ПО и соответствующими актами Европейского союза. В 2023 году Министерство развития общин, территорий и инфраструктуры Украины утвердило приказ № 1030 от 10 ноября 2023 года, которым установил порядок делегирования полномочий признанным организациям, заключения с ними договоров, критерии к таким организациям, а также процедура проведения их аудита. В настоящее время разрабатываются новые редакции Правил освидетельствования судов в целях обеспечения безопасности судоходства со стороны государства флага и государства порта в соответствии с Процедурами контроля судов государством порта, утверждёнными резолюцией ИМО A.1155(32), а также директивами ЕС 2009/16/ЕС, 2009/21/ЕС и 2017/2110. План мероприятий по реализации Стратегии морской безопасности, утверждённой постановлением Кабинета Министров Украины № 1162 от 22 ноября 2024 года, предусматривает ключевые меры, в частности: • создание благоприятных условий для регистрации судов под Государственным флагом Украины, включая упрощение административных процедур; • внедрение финансовых стимулов для судовладельцев, регистрирующих свои суда под Государственным флагом Украины. Стратегия морской безопасности Украины является основным стратегическим документом в сфере обеспечения безопасности морского транспорта.

			Учитывая критическую важность обеспечения доступа Украины к морям, реализация данной Стратегии находится под пристальным контролем Совета национальной безопасности и обороны Украины. Стратегия определяет основные меры по укреплению устойчивости, стабильности и развитию морского сектора Украины, в частности в контексте послевоенного восстановления и противодействия последствиям российской агрессии. С учётом вышеизложенного Стратегия морской безопасности является одним из ключевых программных документов в сфере морского транспорта, подтверждающих серьёзную приверженность Украины решению упомянутых вопросов. В настоящее время Украина работает над ратификацией ключевых международных конвенций, в том числе: • Конвенции о труде в морском судоходстве (MLC, 2006); • Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (CLC) и Протокола к ней; • Найробийской международной конвенции об удалении затонувших судов (WRC, 2007); • Международной конвенции по контролю и управлению балластными водами и осадками судов (BWM-2004); • Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом. Кроме того, в 2022 году приказом Министерства инфраструктуры Украины № 203 от 11 апреля 2022 года были внесены изменения в Порядок регистрации судов в Государственном судовом реестре Украины и Судовой книге Украины. Согласно этим поправкам, запрещена регистрация в Государственном судовом реестре Украины следующих судов: • нефтяных танкеров, не соответствующих требованиям к двойному корпусу или эквивалентной конструкции, установленным Правилами 19 и 28 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ, а также танкеров возрастом 25 лет и старше; • судов, задержанных инспекторами контроля судов государством порта (PSC) в морских портах государств — участников региональных меморандумов о контроле судов государством порта более трёх раз за последние 36 месяцев; • начиная с 01.01.2025 — судов возрастом 35 лет и старше. Эти шаги обусловлены необходимостью обновления флота под флагом Украины, значительная часть которого состоит из устаревших судов, что, вероятно, негативно отражается на показателях Украины в системе Парижского меморандума. Порядок наделения классификационного общества (признанной организации) полномочиями по контролю за соблюдением морскими судами требований, установленных законодательством Украины и международными договорами Украины в сфере торгового мореплавания, был утверждён приказом Министерства развития общин, территорий и инфраструктуры Украины № 1030 от 10 ноября 2023 года. Украина полна решимости привести деятельность Морской администрации в соответствие с лучшими международными практиками и обеспечить соблюдение

			критериев качества Парижского меморандума. Путём законодательных реформ, обновления флота и усиления регуляторного контроля Украина стремится укрепить доверие к своему морскому сектору и добиться исключения из «чёрного списка» Парижского меморандума к четвёртому кварталу 2027 года. Морская администрация во взаимодействии с Европейским агентством по морской безопасности (EMSA) и Секретариатом Парижского меморандума заполняет анкету, направленную Секретариатом.
3.2	Реализация положений Конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими	2022-2024	**Азербайджан:** Требования Конвенции были реализованы в ходе контроля государства флага и порта. На суда ASCO начата и успешно продолжается установка устройств очистки балластных вод. В настоящее время этот процесс завершен на 12 судах. **Болгария:** Согласно действующей в настоящее время методике, Республика Болгария не попадает в «Белый», «Серый» или «Черный список» Парижского меморандума, так как за последние 3 года было проведено менее 30 проверок. **Грузия:** Грузия принимает установку системы управления балластными водами, которая одобрена и сертифицирована другими администрациями-участницами в соответствии с руководящими принципами «Большой восьмерки» (Резолюция МЕРС 174(58). **Казахстан:** Казахстан не является страной-участницей данной конвенции. **Румыния** – *Румынское морское управление*: Румыния не является участником данной Конвенции. Положения Конвенции BWM будут применяться после того, как Румыния станет Стороной указанной Конвенции, с учётом руководящих принципов и других соответствующих документов, разработанных и принятых Международной морской организацией для единообразного внедрения данной Конвенции. **Турция:** Турция ратифицировала Конвенцию о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими в 2014 году. С момента ратификации Конвенции ее положения были эффективно реализованы. **Украина:** Положения Конвенции будут применяться после присоединения Украины к указанной Конвенции Проект закона «О присоединении Украины к Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года» (рег. № 0264 от 25.04.2024) находится на рассмотрении Верховной Рады Украины (**https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/44114**).
3.3	Ратификация Конвенции о труде в морском судоходстве (МКТ МОТ) 2006 г.	2022-2023	**Азербайджан:** в 2022 году предприняты шаги по рассмотрению необходимости присоединения к Конвенции о труде в морском судоходстве. Также было предложено добавить в Кодекс торгового мореплавания Азербайджанской Республики определение «моряк», установленное в Конвенции. При этом положения Конвенции выполнялись Классификационными обществами согласно соглашению между ГМПА и Признанными организациями. Отчеты по этому поводу рассылаются регулярно. (Резолюция ИМО А.739(18), А.789(19).

			Болгария: Республика Болгария (государство) ратифицировала Конвенцию BWM законом, опубликованным в Государственном вестнике № 42 от 2009 года. Конвенция вступила в силу для государства с 20 августа 2013 года. **Грузия:** 2 мая 2023 года Парламент Грузии принял Постановление о ратификации Конвенции МКТ МОТ 2006 года. Парламент Грузии принял Закон Грузии о трудоустройстве моряков, который вступил в силу 1 июля 2024. Таким образом, Агентство морского транспорта проводит юридические процедуры для реализации определенных правовых актов, связанных с Конвенцией КТМС. В то же время положения Конвенции были реализованы Признанными организациями (классификационными обществами) в соответствии с соглашением между AMT и Признанной организацией, а также с циркулярами AMT № 14/CIRC/FSI от 04.07.2024. **Иран**: С момента вступления в силу Конвенции о труде в морском судоходстве (11-6-2015) были приняты соответствующие меры для эффективного осуществления этой конвенции, включая: - Проведение нескольких встреч с соответствующими исполнительными органами в соответствии с положениями о разделении обязанностей, а также с Иранским союзом судовладельцев и профсоюзом моряков коммерческого флота Ирана - Последующая работа по соответствующим вопросам - Надзор со стороны Штаб-квартиры за осуществлением Конвенции и предложение о принятии некоторых национальных законов и нормативных актов для содействия выполнению требований МКТ. **Казахстан:** Ратификация данной конвенции в ближайшее время не планируется. **Молдова**: Согласно Национальной программе присоединения Республики Молдова к Европейскому Союзу на 2025-2029 годы, утверждённой Постановлением Правительства № 306/2025, крайний срок для принятия проекта закона о присоединении Республики Молдова к Конвенции о труде в морском судоходстве (MLC 2006) установлен на июнь 2026 года. **Румыния**: *Румынское морское управление:* Румыния ратифицировала Конвенцию МКТ МОТ 2006 года Законом № 214/2015 о ратификации Конвенции о труде в морском судоходстве (МКТ МОТ 2006), принятой 23 февраля 2006 года в Женеве на 94-й сессии Международной организации труда, а также Поправки 2014 года к Конвенции о труде в морском судоходстве (МКТ МОТ 2006), одобренные на 103-й сессии Международной организации труда в Женеве 11 июня 2014 года. Поправки 2016, 2018 и 2022 годов к Конвенции МКТ МОТ также действуют в Румынии. Являясь государством-членом Европейского союза, Румыния применяет Директиву 2013/54/EU Европейского парламента и Совета от 20 ноября 2013 года о некоторых обязанностях государства флага по соблюдению и обеспечению выполнения Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве. Эта директива была перенесена в национальное законодательство приказом Министра транспорта № 1225/2015). После ратификации, учитывая необходимость консолидации и оптимизации существующей системы, касающейся условий труда, здоровья и безопасности на рабочем месте, а также социальной защиты работников сектора морского транспорта,

			преимущественно трансграничного сектора, в связи с новой нормативной базой, касающейся трудовых договоров, рабочего времени, репатриации, охраны здоровья и безопасности, медицинской помощи, развития навыков моряков и их карьеры, созданной в результате вступления в силу МКТ МОТ 2006 года и поправок от 2014 года к ней, включая изменения, внесенные Директивой (ЕС) 2018/131 в Соглашение между Ассоциацией судовладельцев Европейского сообщества (ECSA) и Европейской федерацией транспортников (ETF) в отношении Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве, были разработаны правила применения, соответственно Чрезвычайное Постановление № 50/2022, регулирующее труд моряков, опубликованный в Официальном вестнике, часть I, №. 382 от 19 апреля 2022 года. **Турция:** Процесс ратификации Конвенции о труде в морском судоходстве продолжается под координацией Министерства труда и социальной защиты. **Украина:** Министерство развития общин и территорий Украины разработало и направило на согласование соответствующим центральным органам государственной власти пересмотренные законопроекты Украины «О ратификации Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года с поправками» и «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины в связи с ратификацией Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года с поправками». В настоящее время от ряда заинтересованных центральных органов исполнительной власти получены ответы о согласовании/замечания и предложения по указанным законопроектам. Полученные замечания рассматриваются, ожидается получение ответов о согласовании законопроектов от ряда центральных органов исполнительной власти.
3.4	Ратификация Международной Конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими (BWM - 2004)	2022-2023	**Азербайджан:** Конвенция BWM не ратифицирована. При этом положения Конвенции выполнялись Классификационными обществами согласно соглашению между ГМПА и Признанными организациями. Отчеты по этому вопросу рассылаются регулярно (Резолюция ИМО A.739(18), A.789(19). **Болгария:** Республика Болгария (государство) ратифицировала Конвенцию BWM законом, опубликованным в Государственном вестнике № 28 от 2018 года. Конвенция вступила в силу для государства с 30 июля 2018 года. **Грузия:** 10 октября 2014 г. Грузия ратифицировала Международную конвенцию о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими (Конвенция об управлении балластными водами). **Иран**: Мониторинг надлежащего осуществления положений Конвенции и создание групп мониторинга. **Казахстан:** Ратификация данной конвенции в ближайшее время не планируется. **Румыния** – *Румынское морское управление*: Конвенция BWM еще не ратифицирована. Работа продолжается в данном направлении: присоединение Румынии к Конвенции BWM рекомендовано в Стратегии развития морского транспорта. Будет проведен анализ целесообразности присоединения Румынии к Конвенции BWM. **Турция:** Турция ратифицировала Конвенцию о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими в 2014 году.

			Украина: В настоящее время осуществляются внутригосударственные процедуры, необходимые для вступления в силу для Украины положений Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года. Верховной Радой Украины одновременно рассматриваются три законопроекта: Законопроект Украины «О присоединении Украины к Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года» по ссылке: https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/44114; Законопроект Украины «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины в связи с присоединением Украины к Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года» по ссылке: https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/44115; Законопроект Украины «О внесении изменений в Кодекс Украины об административных правонарушениях в связи с присоединением Украины к Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года» по ссылке: https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/44116. Постановлением Верховной Рады Украины № 4229-IX от 11 февраля 2025 года указанные законопроекты включены в повестку дня тринадцатой сессии Верховной Рады Украины девятого созыва.
3.5	Присоединение к Международной конвенции по облегчению международного морского судоходства (FAL – 1965)	2022-2023	**Азербайджан:** Азербайджанская Республика ратифицировала Конвенцию FAL в 2006 году, и за отчетный период были приняты меры по соблюдению положений Конвенции. **Болгария:** Республика Болгария (Государство) ратифицировала Конвенцию FAL законом, опубликованным в Государственной газете № 59 от 1999 года. Конвенция вступила в силу для государства с 21 июня 1999 года. **Грузия:** Грузия ратифицировала Конвенцию об облегчении международного морского судоходства (FAL-1965) в 1995 году, и она вступила в силу с 1995 года. **Иран**: Обучение и постоянный мониторинг реализации положений конвенции в портах страны. **Казахстан:** проводится работа по ратификации конвенции: конвенция включена в перспективный План международных договоров РК на 2023-2025гг. Проведены внутригосударственные процедуры по согласованию вопроса целесообразности ратификации конвенции. Разработан законопроект о ратификации. **Молдова:** был принят Закон о присоединении Республики Молдова к Конвенции по облегчению международного морского судоходства (FAL), с внесенными поправками (ЗАКОН № 13/2023). На основании Статьи 2 Закона №13/2023 о присоединении Республики Молдова к Конвенции по облегчению международного морского судоходства (FAL), было принято постановление Правительства № 862/2023 об утверждении Положения о правилах, применяемых в целях облегчения международного морского судоходства. Положение о правилах, применяемых в целях облегчения международного морского судоходства, определяет формальности по представлению отчетности для судов, прибывающих, находящихся на стоянке и отходящих из порта Республики Молдова, в соответствии с Конвенцией по облегчению международного морского судоходства (FAL),

			а также другие меры, выполняемые в целях упрощения и гармонизации административных процедур, применяемых в области водного транспорта. Настоящее Положение применяется к судам, выполняющим международные рейсы, которые совершают заход в порты Республики Молдова. **Румыния -** *Румынское морское управление:* Румыния присоединилась к Конвенции FAL на основании Постановления Правительства № 58/1999, утвержденного законом № 80/2000. Конвенция вступила в силу для Румынии с 24 июня 2001 года. **Турция:** Турция ратифицировала Конвенцию об упрощении международного морского судоходства (FAL-1965) в 2016 году, и она действует с 2016 года. **Украина:** Постановлением Кабинета Министров Украины от 21.09.1993 № 775 «О принятии Украиной Конвенции об облегчении международного морского судоходства 1965 года с поправками» принята Конвенция об облегчении международного морского судоходства, подписанная от имени Украины 09.04.1965, с поправкой 1973 года к ней и поправками 1969, 1977, 1986 и 1990 годов к ее приложению. Указанная Конвенция вступила в силу для Украины 24 декабря1993 г.
3.6	Повышение соответствия национальных кодексов морской безопасности Международному Кодексу по охране судов и портовых средств (ISPS)	2022-2026	**Азербайджан:** В ходе проверок судов государством флага и порта на соответствие требованиям ОСПС в 2022 году было выявлено 24 недостатка. ГМПА проводит регулярные проверки в виде первоначального, промежуточного аудита и аудита продления. В 2022 году проинспектировано 61 судно и 8 портов, сертифицировано 45 судов и 3 порта. **Болгария:** Республика Болгария является государством-членом Европейского Союза (ЕС). В этом отношении вторичное законодательство ЕС (Правила и Директивы) должно применяться посредством мер, принятых или перенесенных в национальное законодательство. Так, Регламент (ЕС) № 725/2004 Европейского парламента и Совета от 31 марта 2004 г. об усилении безопасности судов и портовых средств, имеющий прямое действие, содержит в Приложении II текст Международного кодекса охраны судов и Портовые сооружения (Кодекс ОСПС). Кроме того, Кодекс ОСПС был опубликован в Государственной газете № 97 с 2020 года и вступил в силу для Республики Болгария с 1 июля 2004 года. **Грузия:** Грузия является стороной Конвенции СОЛАС-74. Постановление Правительства от 31 декабря 2018 года (N685 «Правила охраны судов под флагом Грузии и портов Грузии» полностью соответствует Международному кодексу охраны судов и портовых средств (ОСПС). Циркуляр N12/CIRC/FSI. от 24 июня 2022 г. регламентированы процедуры Международного кодекса охраны судов и портовых средств (ОСПС). Национальное законодательство полностью соответствует Международному кодексу охраны судов и портовых средств (ОСПС). Все грузинские порты имеют сертификаты соответствия, выданные Грузинским агентством морского транспорта. Агентство морского транспорта проводит регулярные проверки в виде первоначального, промежуточного и возобновляемого аудита для четырех портов.

			Иран: Выполнение всех требований и предписаний кодекса безопасности ISPS в портах, проведение периодических тренингов и маневров, а также постоянный мониторинг в прибрежных и оффшорных зонах. **Казахстан:** Приняты национальные правила и требования по охране судов и портовых средств (Приказ Министра по инвестициям и развитию РК от 30 июня 2017 года № 406 «Об утверждении Правил и требований по охране судов и портовых средств»), имплементирующие требования Кодекса ОСПС. Суда, плавающие под флагом Республики Казахстан, проходят необходимые освидетельствования в признанных Казахстаном иностранных классификационных обществах на соответствие Кодексу ОСПС и имеют соответствующие международное свидетельство и план охраны судна. Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан определено уполномоченным органом по одобрению отчетов и плана охраны портовых средств и назначению уполномоченной организации для проведения оценки и разработки плана охраны портовых средств. В качестве уполномоченной организации для проведения оценки и разработки плана охраны портовых средств определено АО «Национальная компания «Актауский морской торговый порт». В 2019 году одобрены отчет об оценке портовых средств и план охраны портовых средств портов Актау и в 2020 году Актауский морской северный терминал. **Молдова:** Принято постановление Правительства об укреплении безопасности портов и безопасности на борту судов (постановление Правительства № 23/2024). Положение об укреплении безопасности портов регулирует меры по усилению защиты портов от угрозы посягательств на безопасность. Настоящее Положение определяет меры безопасности, которые соблюдаются в портах и в местах осуществления видов деятельности, связанных с портами. Положение об укреплении безопасности судов и портовых сооружений (регулирует меры по укреплению безопасности судов, используемых в международной торговле и связанных с ними портовых сооружений, от угроз, создаваемых умышленными незаконными актами. Принято Постановление Правительства об утверждении Концепции информационной системы «Морское единое окно» № 1078/2023 (вступила силу с 1 января 2025 года). Концепция определяет основные требования к информационной системе «Морское единое окно», задача которой состоит в обеспечении единого интерфейса для выполнения обязанностей по сообщению, необходимых при прибытии, стоянке или отплытии судов. **Румыния** - *Национальная компания «Администрация морских портов» АО Констанца:* С 1 июля 2004 года Румыния внедрила требования Кодекса ОСПС во всех своих морских портах. В порту Констанца все операторы, эксплуатирующие суда в соответствии с Кодексом ОСПС, имеют декларацию о соответствии безопасности портовых сооружений, которыми они управляют, и эти декларации получают после выполнения всех законных процедурных шагов, соответственно:

			- Подготовка планов безопасности и внешний аудит для сертификации. Все документы и внешние аудиты утверждаются администрацией порта Констанца в лице структуры безопасности отдела охраны и безопасности НК «АМП» АО Констанца. *Румынское морское управление:* Румыния является государством-участником Конвенции СОЛАС-74 с поправками. Кодекс ОСПС был внедрен в национальное законодательство Чрезвычайным Постановлением Правительства 80/2003, утвержденным законом № 484/2003, и решением Правительства № 248/2004 (методологические нормы применения положений Кодекса ОСПС). Как государство-член Европейского союза (ЕС), Румыния применяет законодательные акты ЕС, касающиеся охраны судов и портов: Регламент (ЕС) № 725/2004 Европейского парламента и Совета от 31 марта 2004 года об усилении охраны судов и портовых сооружений и Директива 2005/65/ЕС Европейского парламента и Совета от 26 октября 2005 года о повышении безопасности портов, осуществляемая в соответствии с приказом Министра транспорта № 290/2007. **Турция:** Национальные кодексы безопасности на море полностью соответствуют Международному кодексу безопасности судов и портовых средств (ISPS). **Украина:** Украина является стороной Конвенции СОЛАС-74. Постановлением Кабинета Министров Украины от 12.05.2007 № 722 «О мерах по повышению уровня безопасности на морском и речном транспорте» Мининфраструктуры определено Назначенным органом в соответствии с требованиями главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море и Международного кодекса по охране судов и портовых средств. Признанными организациями в сфере охраны судов и портовых средств на море государственное предприятие «Классификационное общество Регистр судоходства Украины» и государственное предприятие «Администрация морских портов Украины» (постановление Кабинета Министров Украины от 12.05.2007 № 722). Обязанности признанных организаций в сфере охраны судов и портовых средств на море, утвержденные приказом Мининфраструктуры от 26.07.2016 № 250, зарегистрированным в Минюсте 15.08.2016 за № 1133/29263. Процедуры одобрения оценок и планов охраны портовых средств определены Положением об одобрении оценок и планов охраны портовых средств и выдаче Актов о соответствии портовых средств, утвержденным приказом Минтранссвязи от 03.12.2007 № 1095, зарегистрированным в Минюсте 19.12.2007 под № 1380/14647. Порядок организации охраны морских и речных портов утвержден приказом Мининфраструктуры от 27.03.2013 № 198, зарегистрированным в Минюсте 22.04.2013 под № 654/23186. Вместе с этим, с целью установления стандартов компетенции по охране портов, портовых средств и судов на уровне закона Украины Мининфраструктуры разработан проект Закона Украины «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно торгового мореплавания и судоходства на внутренних водных путях» опубликован 03.11.2022 (**https://mtu.gov.ua/news/33820.html**).

			Предложения ГП «АМПУ» были направлены в Министерство инфраструктуры письмом от 23 декабря 2022 г. № 3206/10-01-01/Вих. Сейчас законопроект дорабатывается с учетом полученных замечаний Государственной экологической инспекции Украины и Министерства защиты окружающей среды и природных ресурсов Украины. Утвержден перевод акта законодательства ЕС – Директивы Европейского парламента и Совета 2005/65/ЕС от 26 октября 2005 г. об усилении безопасности портов. Проведена терминологическая проверка перевода Регламента (ЕС) № 725/2004 Европейского парламента и Совета от 31.03.2004 об усилении охраны судов и портовых сооружений. Предложения по внесению редакционных изменений были направлены на электронный адрес ответственного исполнителя Министерства инфраструктуры. Предложения подготовлены для консультаций с Секретариатом ИМО (письмо ГП «УСПА» от 30 мая 2023 г. № 1657/10-03- 10/Вих). Рассмотрено письмо Дунайской комиссии от 28 июля 2023 г. № ДК141/BII-2023 о поддержке применения «Рекомендаций по обеспечению безопасности судоходства на Дунае» (док. ДК/ТАГ 97/8) и направлены предложения по ответу (письмо ГП «УСПА» от 23 августа 2023 г. № 2691/10-08-03/Вих). Принято участие (онлайн) 22 сентября 20223 г. в тренинге Европейского агентства морской безопасности (EMSA) "IMO FAL Convention & Maritime Single Window (MSW)". Распоряжением Кабинета Министров Украины от 25.02.2022 № 183-р «Об установлении уровня безопасности в морских и речных портах Украины, портовых сооружениях, судах, имеющих право плавания под Государственным флагом Украины» установлен 3 уровень безопасности в морских и речных портах Украины на период введения военного положения. 4 Приказом Министерства инфраструктуры Украины от 28.04.2022 № 256 «О закрытии морских портов», зарегистрированным в Министерстве юстиции Украины 29.04.2022 за № 470/37806, закрыты морские порты Бердянск, Мариуполь, Скадовск, Херсон. Министерство развития общин и территорий Украины разработало проект Закона Украины «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно торгового мореплавания и судоходства на внутренних водных путях», одобренный Комитетом Верховной Рады Украины по вопросам транспорта и инфраструктуры.
3.7	Осуществление регулярных паромных и фидерных сообщений между портами стран-участниц ОМС на Каспийском и Черном морях	2022-2026	**Азербайджан:** Реализованы стандартные паромные маршруты по направлениям Баку (Алят)-Курык-Баку (Алят) и Баку (Алят)-Туркменбаши-Баку (Алят). Фидерные суда, принадлежащие ASCO, приняли активное участие в перевозках на регулярных контейнерных линиях, действующих в рамках ТМТМ. **Болгария:** Республика Болгария, являясь государством-членом Организации Черноморского экономического сотрудничества, является государством-участником Меморандума о взаимопонимании по развитию морских магистралей (ММ) в регионе ЧЭС (подписано в Белграде 19 апреля 2007 г.). Постановление опубликовано в Государственной газете № 5 с 2009 года и вступило в силу для Республики Болгария с 1 декабря 2008 года.

			Кроме того, следует принять во внимание Соглашение между Правительством Республики Болгария, Правительством Грузии и Кабинетом Министров Украины о совместной эксплуатации железнодорожных паромных переправ между портами Варна (Республика Болгария), Поти/Батуми (Грузия) и Ильичевск (Украина). Соглашение было опубликовано в Государственной газете № 94 с 2002 года и вступило в силу для Республики Болгария со 2 января 2001 года. **Грузия:** Осуществляется паромное сообщение из Грузии в Болгарию (Батуми-Варна и Батуми-Бургас и Поти-Бургас) и в Румынию (Поти-Констанца). До начала войны существовало также регулярное сообщение с Украиной, соединяющее порт Батуми с портом Черноморск. **Казахстан:** в рамках подписанных Соглашений о сотрудничестве в области организации линейного контейнерного сообщения действуют регулярные фидерные линии в направлении Актау-Астара (Иран), Актау – Каспиан (Иран), Актау-Туркменбаши (Туркменистан). В рамках ТМТМ действуют регулярные контейнерные линии в направлении Актау-Баку (Азербайджан), Актау-Говсан (Азербайджан). При строительстве казахстанских паромов планируется организация регулярной паромной линии на участке Курык-Баку, при этом для обеспечения интермодальной взаимосвязанности отдельных видов транспорта необходимо создание онлайн-портала с общедоступной информацией о расписании и тарифах наряду с внедрением системы электронных очередей для грузовых АТС. **Румыния** - *Национальная компания «Администрация морских портов» АО Констанца:* Существует две паромные линии (Ro-Ro), соединяющие порт Констанца с портом Поти (Грузия), а также с портом Карасу (Турция). Кроме того, порт Констанца связан с различными портами Чёрного и Средиземного морей через 11 регулярных контейнерных линий. **Турция:** Переговоры о создании регулярных линий ро-ро между портами Турции и Болгарии и Румынии продолжаются. Регулярные линии ро-ро между портами Турции и Украины приостановлены из-за конфликта между Украиной и Российской Федерацией. **Украина:** В морском порту Черноморск, находящемся на пути ТРАСЕКА, на регулярной основе, осуществлялись (до начала войны) регулярные паромные перевозки: «Черноморск – Карасу» / «Черноморск - Батуми / Поти». «Черноморск - Дериндже / Зонгулдак / Хайдарпаша / Карасу». С началом полномасштабного вторжения паромное сообщение с Украиной было приостановлено. В июле 2024 года ООО «Судоходная компания UKRFERRY» объявила о первом прибытии парома на паромный комплекс с начала военной агрессии России. Однако первые тестовые рейсы состоялись лишь в марте–апреле 2025 года (18 марта, 26 марта и 15 апреля 2025 года), в ходе которых в порт Варна (Болгария) были перевезены 120 порожних железнодорожных вагонов. Дальнейшая реализация проекта зависит исключительно от готовности бизнес-сообщества (прежде всего морских перевозчиков/паромных операторов),

			задействованного в данном виде международных железнодорожно-паромных грузовых перевозок, работать в условиях военного положения. 18 марта 2025 года в морском порту Черноморск состоялся первый заход парома с начала полномасштабной военной агрессии России. Нерегулярное паромное сообщение на маршруте Украина–Болгария–Грузия восстановлено.
3.8	Запуск онлайн-табло с информацией о прибывающих и отбывающих судах на сайтах морских портов и перевозчиков	2023	**Грузия:** В порту Батуми действует онлайн-табло, отображающее информацию о судах, находящихся в порту, на рейде и в пути, с указанием дат их прибытия и отправления. **Румыния** - *Национальная компания «Администрация морских портов» АО Констанца:* Списки прибытия и отправления морских/речных судов можно найти на официальном сайте порта Констанца **www.portofconstantza.com**. **Украина:** Запуск онлайн-табло с информацией о прибывающих и отправляющихся судах на сайтах морских портов и перевозчиков будет реализовано после окончания войны и налаживания устойчивого паромного и контейнерного сообщения по транспортному коридору Европа-Кавказ-Азия. Также подготовлен проект приказа Министерства развития общин и территорий Украины «Об утверждении изменений в некоторые нормативные акты Министерства инфраструктуры Украины», которым, в частности, планируется внести изменения в Инструкцию о порядке регистрации иностранных судоходных линий. Пунктом 10 указанной Инструкции предусмотрено, что информация о расписании линии должна публиковаться на официальных сайтах Администрации судоходства и Администрации морских портов Украины.
3.9	Обеспечение размещения и актуализации информации о портовых и терминальных сборах на официальных сайтах морских портов с функцией онлайн-калькулятора	2022-2024	**Болгария:** В Республике Болгария рассматривается возможность включения функции онлайн-калькулятора на официальные сайты морских портов. Однако в настоящее время на официальных сайтах болгарских морских портов общедоступна обновленная информация о портовых и терминальных сборах. **Грузия:** Тарифы доступны через онлайн-калькуляторы или в виде файлов PDF на соответствующих веб-сайтах морских портов и терминалов. **Казахстан:** На официальном сайте порта Актау www.portaktau.kz в открытом доступе размещен прейскурант плат (ставок сборов) на услуги АО «НК «АМТП», который своевременно актуализируется для ознакомления посетителей сайта. **Румыния** - *Национальная компания «Администрация морских портов» АО Констанца:* Все тарифы, применяемые НК «АМП» АО Констанца, включая тарифы на лоцманскую проводку и буксировку, опубликованы на официальном сайте порта Констанца: **www.portofconstantza.com**. Тарифы портовых операторов являются конфиденциальными. Портовые операторы являются частными компаниями, и тарифы с ними оговариваются отдельно в индивидуальном порядке. **Турция:** согласно соответствующему национальному законодательству, терминальные сборы публикуются на официальных сайтах морских портов Турции.

			Украина: Тарифы на специализированные услуги, предоставляемые в морском порту субъектами естественных монополий, которые подлежат государственному регулированию утверждены: приказом Мининфраструктуры от 27 мая 2013 года № 316 «О портовых сборах», зарегистрированным в Минюсте 12 июня 2013 года под № 930/23462; приказом Мининфраструктуры от 03 декабря 2013 года № 965 «Об утверждении Тарифов на услуги по регулированию движения судов», зарегистрированный в Минюсте 18 декабря 2013 года под № 2138/24670; приказом Мининфраструктуры от 03 декабря 2013 года № 966 «Об утверждении Тарифов на услуги по обеспечению лоцманской проводки судов», зарегистрированного в Минюсте 18 декабря 2013 года под № 2139/24671; приказом Мининфраструктуры от 26 декабря 2013 года № 1059 «Об утверждении Тарифов на услуги по обеспечению проведения ледокольных работ», зарегистрированного в Минюсте 16 января 2014 года под № 72/24849; приказом Мининфраструктуры от 18 декабря 2015 года № 541 «Об утверждении Тарифов на услуги по обеспечению доступа портового оператора к причалу, находящемуся в хозяйственном ведении администрации морских портов Украины», зарегистрированного в Минюсте 22 декабря 2015 года под № 1608/28053. Указанные приказы находятся в открытом доступе. Тарифы на другие услуги в Украине являются свободными и устанавливаются субъектами хозяйствования самостоятельно. Стоит также отметить, что в Украине действует запрет незаконного вмешательства органов государственной власти и их должностных лиц в хозяйственные отношения, поэтому установление обязанности для субъектов хозяйствования обнародовать тарифы на их услуги на собственных веб-сайтах с функцией онлайн-калькулятора невозможно в соответствии с требованиями действующего законодательства Украины.
3.10	Рассмотрение возможности преобразования судового реестра в электронные регистры для хранения и обмена электронных сертификатов (связанных с судном)	2022-2024	**Азербайджан:** в течение отчетного периода в этом отношении были приняты меры, и этот процесс находится в стадии разработки. **Болгария:** в настоящее время такая возможность рассматривается в Республике Болгария. Процесс преобразования судового регистра в электронные реестры для хранения и обмена электронными сертификатами будет основан на анализе и шагах по реализации, которые необходимо предпринять. **Грузия:** Регистрация судов вводится в электронном виде. С 1 января 2024 года одобрено использование электронных сертификатов с электронными подписями в сертификатах флага на борту судов, плавающих под флагом Грузии. **Казахстан:** В Казахстане в информационно-аналитической системе «Транспортная база данных и мониторинга динамики перевозок» создана электронная База данных водного транспорта, в которую внедрены Государственный судовой реестр морских судов, бербоут-чартерный реестр, международный судовой реестр, реестр строящихся судов. Также в данной системе хранятся электронные копии сертификатов, подаваемых при регистрации судов.

			Молдова: Принято постановление Правительства об утверждении Правил государственной регистрации судов в Республике Молдова (постановление Правительства № 1035/2023). С даты вступления в силу настоящего постановления признать утратившим силу Постановление Правительства № 855/2007 об утверждении Правил регистрации морских судов в Республике Молдова. Правила государственной регистрации судов в Республике Молдова разработаны с целью установления процедуры регистрации судов в Государственном судовом реестре Республики Молдова, требований к документам, представляемым судовладельцем, и процедуры выдачи свидетельств о национальности в соответствии с надлежащей международной практикой в данной сфере. В соответствии с пунктом 54 вышеупомянутых правил, Государственный судовой реестр Республики Молдова (ГСР) ведется в электронной форме. В порядке отступления от положений пункта 54 ГСР ведется в бумажном виде до тех пор, пока автоматизированная информационная система не начнёт функционировать в полном объёме. **Румыния** - *Румынское морское управление,* через Румынское морское управление создала базу данных о судах, зарегистрированных под румынским флагом, которую можно считать первым шагом на пути к электронному судовому реестру. В этой базе данных хранится информация о судах, но регистрационные свидетельства еще не полностью выдаются в электронном виде. Хотя электронный обмен информацией возможен для некоторых документов, электронные свидетельства не могут быть полностью переданы другим заинтересованным сторонам. Румынское морское управление рассматривает возможность внедрения полностью электронной системы для судового реестра, включая выдачу и обмен электронными свидетельствами. Этот процесс находится на ранней стадии, но есть желание модернизировать и упростить процедуры, связанные с регистрацией судов и управлением сопутствующими документами. **Турция:** Регистрация судов осуществляется в электронном виде. Процесс изготовления и обмена электронными сертификатами продолжается. **Украина**: Администрация судоходства отвечает за ведение следующих реестров и систем: Государственный реестр судов Украины, который состоит из следующих составных частей: Реестр морских судов; Реестр судов внутреннего плавания; Книга судов Украины; Электронная база данных международных свидетельств на право управления маломерным судном; Единая информационная система корпусов судов. Администрация судоходства разработала проект Приказа Министерства развития общин и территорий Украины «Об утверждении изменений в Порядок регистрации судов в Государственном реестре судов Украины и Книге судов Украины», которым, в частности, предусматривается внедрение информационно-коммуникационной системы судов

			Украины, целью которой, среди прочего, является создание и поддержание возможности просмотра, отправки, принятия, сбора, внесения, накопления, обработки, использования, изучения, хранения, защиты, записи и предоставления информации о судах Украины, а также электронного взаимодействия между физическими лицами, юридическими лицами и органами государственной власти.
3.11	Использование электронной информации для более целенаправленных проверок судов, осмотр судов с высокой степенью риска с помощью подхода, основанного на оценке риска	2022-2026	**Азербайджан:** Электронные системы «Морское движение» и «AIS Live Ships Map» использовались во время инспекций государства флага и порта в течение отчетного периода. **Болгария:** Электронные системы, которые в настоящее время используются режимом инспекций PSC для сортировки судов в соответствии с их фактором риска и проведения проверок: EMSA – Thetis EU, EMSA/PMOU – Thetis и BSMOU – BSIS. Что касается обязательств Республики Болгария по контролю судов как «государства порта», государственные экологические инспекции также проводятся должным образом уполномоченными инспекторами по охране окружающей среды (МАРПОЛ) Болгарской морской администрации. Суда, независимо от их флага, посещающие и/или работающие в болгарских морских портах, могут подвергаться проверке. Этот экологический контроль сложен: целью инспекций является проверка соблюдения судном экологических конвенций ИМО (МАРПОЛ 73/78 – Приложения I-V, Протокол МАРПОЛ'1997 – Приложение VI, Конвенция BWM'2004, Конвенция AFS'2001, БУНКЕРЫ'2001 и Протокол CLC). '92), а также соблюдение европейских правовых актов (перенесенных в национальное законодательство) в области защиты окружающей среды от загрязнения с судов – так называемой Директивы PRF (Директива 2000/59/EO, замененная Директивой (ЕС) 2019/883 о портовых приемных сооружениях для судовых отходов) и так называемая Директива по сере (Директива (ЕС) 2016/802, касающаяся снижения содержания серы в некоторых видах жидкого топлива). Механизмы определения рисков ЕС, созданные в соответствии с вышеупомянутыми директивами и соответствующими имплементационными актами Комиссии, используются для выбора судов для инспекций; данные, доступные в модулях «Портовый приемный пункт» и «Сера» Общеевропейской информационной системы THETIS-EU, используются для поставленной цели. **Грузия**: в 2017 году Агентство морского транспорта запустило электронный реестр грузинских судов, который представляет собой единую базу данных, значительно ускоряющую процедуры регистрации. Задачи, поставленные перед пользователями, отображаются на их домашних страницах, предоставляя мгновенную визуальную сводку об их рабочей нагрузке и предстоящих задачах: • Электронный реестр делает процесс регистрации судов более быстрым, удобным и надежным. • Система надежно хранит документы, включая сгенерированные сертификаты, загруженные свидетельства и отчеты. • Документы хранятся в базе данных. • Подготовка всеобъемлющих внутренних электронных финансовых отчетов, реестра залогов и обременений, отчетов FSI и PSC, включая оценку тоннажа ИМО.

			• Онлайн-верификация - система верификации, которая автоматически проверяет информацию, относящуюся к действительным электронным сертификатам флага. Система оценки рисков для судов была внедрена в рамках государственного портового контроля в рамках Меморандума о взаимопонимании по государственному портовому контролю в Черноморском регионе. **Иран**: Информация о судах контролируется в различных меморандумах и на сайтах GISIS и EQUASIS, а степень риска судов определяется инспекторами, и, исходя из полученного уровня риска, суда с высокой степенью риска являются приоритетными для инспекции. **Молдова:** используются следующие информационные порталы EMSA RULE Check, Paris MoU data base, BS MoU Data Base, Med MoU data base. Дополнительно используются информационные порталы, такие как GISIS, VESSELFINDER, EQUASIS и SEAVISION. **Румыния** - *Румынское морское управление:* Электронная информация поступает от следующих сторон: Парижский МоВ поддерживается центральной базой данных THETIS, размещенной и управляемой Европейским агентством морской безопасности. Результаты инспекций доступны для поиска и ежедневного обновления членами МоВ. Эта информационная система предоставляет данные о профиле риска судна и приоритете инспекций, определяет элементы в зонах риска, которые необходимо проверять при каждой инспекции. Другой базой данных является Черноморский МоВ. **Турция:** обязательно подавать электронную сводную декларацию в таможенную администрацию морских перевозок для проведения компьютерного анализа рисков. В соответствии со Средиземноморским и Черноморским меморандумами для проверки судов используются системы целевых коэффициентов. Проверки проводятся в соответствии с указанными в меморандумах целевыми системами. **Украина:** Система профилей риска судов введена в рамках контроля судов государством порта в зоне действия Меморандума о взаимопонимании по контролю судов государством порта в Черноморском регионе. Применение соответствующих профилей риска судов при контроле государства флага и судов, эксплуатируемых на внутренних водных путях, запланировано при разработке и внедрении информационной системы контроля судов. Создание и внедрение такой системы включено в План приоритетных действий Правительства на 2024 год. Статьей 361 Таможенного кодекса Украины предусмотрено, что под риском понимается вероятность несоблюдения требований законодательства Украины по вопросам таможенного дела. Таможенные органы применяют систему управления рисками для определения товаров, транспортных средств, документов и лиц, подлежащих таможенному контролю, форм таможенного контроля, применяемого к таким товарам, транспортных средств, документов и лиц, а также объема таможенного контроля. В частности, при перемещении товаров морскими видами транспорта определение

			необходимости проведения таможенного контроля, его форм, объемов и объектов основывается на применении анализа и оценки рисков. При осуществлении анализа и оценки рисков, в частности, с целью определения объектов с высокой степенью риска, таможенные органы используют имеющуюся у них информацию, в том числе цифровую (электронную) информацию, которая содержится в единой автоматизированной информационной системе Гостаможслужбы и других релевантных источниках информации (например, при перемещении товаров морскими видами транспорта могут использоваться сведения и инструменты из информационных систем WCO Cargo Targeting System, Marine Traffic и т.д.).
3.12	Внедрение программы обучения для всех вновь нанятых инспекторов и аудиторов, и улучшение системы для определения потребности в обучении для конкретных ролей и функций, проведение периодической подготовки	2022-2023	**Азербайджан:** в 2022 году инспекторы прошли курсы по Международному кодексу управления безопасностью (МКУБ), организованные ABS. **Болгария:** Ежегодно Европейское агентство морской безопасности представляет программу тренингов, которые будут им проводиться. В связи с этим Морская администрация Болгарии представляет запрос на обучение, которое необходимо провести ее сотрудникам для выполнения конкретных ролей и функций Агентства. Кроме того, периодически другие учреждения, такие как Международная морская организация (ИМО), базирующаяся в Лондоне, Великобритания, и I.M.S.S.E.A. – Международная академия морской безопасности охраны окружающей среды, расположенная в Генуе, Италия, организует учебные курсы, которые также доступны для инспекторов и аудиторов Болгарской морской администрации. **Грузия:** Обучение инспекторов в рамках Черноморского меморандума Агентством морского транспорта осуществляется на региональных и национальных тренингах, организованных в рамках проекта EMSA «BCSEA II», а также ИМО. Грузия также использует модули электронного обучения в MaKC, предоставленные EMSA. Все недавно нанятые инспекторы/оценщики государства флага проходят ознакомление с национальными и международными требованиями, обязательными для судов, плавающих под грузинским флагом, а также с новой «Модельной программой специальной теоретической подготовки для инспекторов государства флага и инструкциями по охране труда для инспекторов государства флага, проводящих инспекции судов», утверждённой агентством в 2024–2025 годах. **Иран:** Существует последовательная программа обучения для продвижения инспекторов (организаций и классификационных учреждений), которая постоянно реализуется и отслеживается. **Казахстан:** Обучение инспекторов Морской администрации портов Республики Казахстан проводится на региональных и национальных тренингах, организованных в рамках проекта EMSA «BCSEA II Project», а также IMO. **Молдова:** Приказ АВТРМ №60/2024 *об утверждении Регламента о минимальных критериях и документированной системе профессионального развития инспекторов по контролю государства флага и инспекторов по контролю государства порта Агентства морского транспорта Республики Молдова*, устанавливает минимальные квалификационные критерии и требования к подготовке инспекторов по контролю государства флага и инспекторов по контролю государства порта, а также

			документированную систему их профессионального развития, в соответствии с Частью II Резолюции Международной морской организации A.1070(28) от 04.12.2013. **Румыния** - *Румынское морское управление:* Для новых инспекторов государственного портового контроля (ГПК) была разработана структура, обеспечивающая включение всех необходимых знаний и практических навыков в программу подготовки до того, как инспектор будет уполномочен проводить проверки в рамках ГПК. Европейское агентство морской безопасности разрабатывает учебные программы, направленные на формирование как профессиональных, так и межличностных навыков. Цель Программы дистанционного обучения - содействовать гармонизации уровня знаний и понимания процедур инспекций в рамках ГПК. Новые сотрудники обязаны пройти годичную стажировку, участвуя в проверках под руководством опытных инспекторов ГПК. Каждый год для опытных инспекторов ГПК доступен широкий спектр учебных курсов, организуемых Европейским агентством морской безопасности или другими европейскими учреждениями. Кроме того, Европейское агентство морской безопасности предоставляет программу тренингов, проводимых как самим Агентством, так и через платформы EMSA Academy и MaCks для онлайн-обучения. В этом контексте, с целью повышения и поддержания компетентности, определённые категории персонала (например, инспекторы, аудиторы) используют модули e-learning на платформе MaCks. Дополнительно, такие организации, как Международная морская организация (ММО) и Международная академия морской безопасности, охраны и окружающей среды (I.M.S.S.E.A), периодически организуют учебные курсы, также доступные для инспекторов и аудиторов. Для всего персонала уровень профессиональной подготовки ежегодно оценивается в рамках процедуры индивидуальной оценки профессиональных навыков. **Турция:** вновь нанятые инспекторы должны пройти необходимое обучение перед получением сертификата. Действующие инспекторы проходят периодическую подготовку. С этой целью Генеральный директорат по морским делам Турции использует модули электронного обучения в MaKC, предоставленные EMSA, также Генеральный директорат по морским делам Турции выполняет Программу непрерывного образования (SEP), созданную на национальном уровне. **Украина:** Инспекторы, которые назначены впервые, проходят соответствующие курсы повышения квалификации и в случае необходимости проходят стажировку в соответствии с требованиями Черноморского Меморандума.
3.13	Разработка и принятие ключевых показателей эффективности по мониторингу работы национального флота	2022	**Болгария:** Ключевые показатели эффективности включаются в годовые отчеты. **Грузия:** Согласно политике государства флага, проверка судов, занятых во внутреннем плавании, проводится ежегодно. Кампания по концентрированной проверке проводится каждые 12 (двенадцать) месяцев и распространяется на все грузинские рыболовные суда (менее 150 регистровых тонн и длиной менее 24 метров) и пассажирские суда (для прогулочных целей), занятые во внутреннем плавании. **Иран:** В целях контроля за работой национального флота планируется ежегодно проводить централизованные инспекции судов под флагом страны, а в 2022 году было

			проведено четыре централизованных инспекций пассажирских судов, одна – для конвенционных судов и одна - так называемых японских барж. **Казахстан:** Объем транспортировки грузов является ключевым фактором, влияющим на производственные показатели работы национального флота. Показателем эффективности определена доля (%) транспортировки грузов судами под флагом РК в общем объеме перевалки грузов через порты РК, которая также дифференцируется по видам грузов. В дальнейшем планируется разработка ключевых показателей эффективности в соответствии с требованиями ESG путем стимулирования и поощрения инвестиций в экологически чистое производство услуг, снижение выбросов парниковых газов, с учетом достижения долгосрочной цели углеродной нейтральности. **Турция:** Инспекции государства флага периодически проводятся для судов, плавающих под национальным флагом. Генеральный директорат по морским делам Турции отслеживает работу флота с помощью программного обеспечения, созданного на национальном уровне.
3.14	Принятие во внимание практики ЕС по наложению штрафов на признанные организации, неспособные эффективно выполнять свои обязательства	2022-2023	**Болгария:** Республика Болгария является государством-членом Европейского Союза. В этом отношении вторичное законодательство ЕС (Правила и Директивы) должно применяться посредством мер, принятых или перенесенных в национальное законодательство. В этом отношении Постановление № 4 от 15 декабря 2011 г. о предоставлении и отзыве полномочий на проведение освидетельствований судов и судовладельцев транспонирует требования Директивы 2009/15/ЕС Европейского Парламента и Совета от 23 апреля 2009 г. общие правила и стандарты для организаций по инспекции и освидетельствованию судов и соответствующей деятельности морских администраций в национальное законодательство. Постановление также учитывает положения Регламента (ЕС) № 391/2009 Европейского парламента и Совета от 23 апреля 2009 г. об общих правилах и стандартах для организаций по инспекции и освидетельствованию судов. Более того, согласно Статье 381 Кодекса торгового мореплавания Болгарская морская администрация (БМА) имела право налагать административные штрафы на любого капитана или члена экипажа судна, не подчинившегося приказам капитана порта или БМА. Сумма штрафа может составлять от 20 до 1000 левов (приблизительно от 10 до 500 евро), а в повторных случаях может быть увеличена до 200–5000 левов (приблизительно от 200 до 1000 евро). Болгарская морская администрация также имела право налагать административные штрафы за несоблюдение подзаконных актов или любого из своих распоряжений и/или постановлений. В этих случаях штраф может составлять от 400 до 2000 левов (приблизительно от 200 до 1000 евро). **Грузия**: В зависимости от нарушения правил деятельности или выявленных в ходе мониторинга несоответствий могут быть применены административные санкции, установлен срок для проведения корректирующих действий или приостановлено признание. В июне 2024 года Грузия применила административные взыскания за участие в незаконных действиях или незаконное выдачу документа признанной организацией.

			Принудительные меры в отношении признанных организаций регулируются в соответствии с частью II1 п. 447 Морского кодекса Грузии, которая определяет приостановку или прекращение деятельности признанной организации. **Молдова:** Постановление Правительства № 2/2020, которое переносит Директиву 2009/15/ЕС и Регламент (ЕС) № 391/2009, предусматривает корректирующие действия и приостановление, в том числе отзывы признания организации. **Румыния** - *Румынское морское управление:* В качестве государства-члена Европейского союза, Румыния внедрила в национальное законодательство Директиву 2009/15/ЕС и Регламент № 391/2009 о единых нормах и стандартах для организаций, осуществляющих инспекцию и контроль судов, посредством Приказа № 249/2011 Министерства транспорта и инфраструктуры о проверке, техническом надзоре и сертификации морских судов под флагом Румынии, совершающих международные рейсы. Согласно данному приказу, Румынское морское управление (РМУ) является специализированным центральным органом, подчинённым Министерству транспорта и инфраструктуры, в области безопасности судоходства и охраны судов, которому переданы определённые полномочия министерства по реализации положений Директивы 2009/15/ЕС Европейского парламента и Совета от 23 апреля 2009 года о единых правилах и стандартах для организаций, осуществляющих инспекцию и контроль судов, а также по осуществлению деятельности в сфере морского управления (опубликована в Официальном журнале Европейского Союза № L 131 от 28 мая 2009 года). РМУ имеет право приостановить или прекратить выполнение специального мандатного договора, заключённого с уполномоченной признанной организацией, если у него имеются обоснованные причины полагать, что соответствующая признанная организация, хотя и соответствует минимальным критериям, изложенным в Приложении I к Регламенту (ЕС) № 391/2009, более не может быть уполномочена на выполнение переданных ей по договору полномочий в отношении судов под флагом Румынии. В случае, если окончательным и не подлежащим пересмотру решением суда или в результате урегулирования спора в арбитраже будет установлена ответственность РМУ за морской инцидент и потребуется возмещение пострадавшим сторонам за телесные повреждения или доказанную судом смерть, вызванные небрежным действием, неосторожностью либо бездействием признанной организации, её сотрудников, агентов или других лиц, действующих от имени признанной организации, РМУ имеет право на компенсацию от признанной организации в той мере, в какой телесные повреждения или смерть были вызваны, согласно решению соответствующего суда, действиями признанной организации; при этом максимальная сумма, подлежащая выплате признанной организацией, должна составлять не менее 4 миллионов евро. В случае, если окончательным и не подлежащим пересмотру решением суда или в результате урегулирования спора в арбитраже будет установлена ответственность РМУ за морской инцидент и потребуется возмещение пострадавшим сторонам за убытки или материальный ущерб, признанные судом как вызванные небрежным действием, неосторожностью, либо бездействием признанной организации, её сотрудников, агентов или других лиц, действующих от имени признанной организации, РМУ имеет право на

			компенсацию от признанной организации в той мере, в какой вышеуказанные убытки или материальный ущерб были вызваны, согласно решению соответствующего суда, действиями признанной организации; при этом максимальная сумма, подлежащая выплате признанной организацией, должна составлять не менее 2 миллионов евро. **Турция:** Признанные организации проходят авторизацию и проверку в соответствии с международными правилами и процедурами. Продолжается работа над проектом поправки к «Положению об уполномоченных органах для судов». **Украина:** Соответствующие процедуры установлены в Порядке уполномочивания классификационного общества (признанной организации) на осуществление надзора за выполнением на морских судах требований, установленных законодательством Украины и международными договорами Украины в сфере торгового мореплавания, утвержденном приказом Министерства инфраструктуры от 10.11.2023 № 1030, зарегистрированном в Министерстве юстиции Украины 26.01.2024 за N 139/41484.
3.15	Поддержка применения электронных сертификатов для облегчения работы государств флага и порта в рамках ИМО	2022-2026	**Азербайджан:** Электронные сертификаты, представленные во время проверок государства флага и порта, рассматриваются ГМПА. **Болгария:** Электронные сертификаты на данный момент не используются. **Грузия:** Согласно новым поправкам в Морской кодекс Грузии, с 1 января 2024 года одобрено использование электронных сертификатов с электронными подписями в сертификатах флага на борту судов, плавающих под флагом Грузии. **Казахстан:** Отсутствует **Румыния** – *Румынское морское управление:* Электронные сертификаты не внедрены. Румыния признает электронные сертификаты судов, выданные от имени других стран, если есть возможность проверить их действительность. **Турция:** продолжается процесс изготовления и обмена электронных сертификатов на суда. Процессы электронной сертификации могут осуществляться признанными организациями. Генеральный директорат по морским делам Турции, уполномочил признанные организации проводить сертификацию от имени администрации Генерального директората. **Украина:** В Украине не введены судовые электронные сертификаты. Однако Украина признает судовые электронные сертификаты, выданные от имени других стран в случае, если возможно проверить их действительность. На 2024 год запланировано создание и внедрение в эксплуатацию информационной системы Государственный судовой реестр Украины. На 2026 год - создание и внедрение в эксплуатацию Единой информационной системы судовых корпусов, связанной с ИМО.
3.16	Гармонизация и стандартизация инспекции государственного портового контроля в регионе Каспийского моря	2022-2023	**Азербайджан:** Проверки судов государством флага и государством порта на Каспийском море регулируются международными конвенциями, кодексами, резолюциями и национальным законодательством. **Грузия:** Не относится.

			Иран: В этой связи были приняты предварительные меры по созданию протокола о сотрудничестве для стран региона Каспийского моря, и в настоящее время на Каспии проводятся инспекции портового контроля на основе нового режима инспекционного контроля, предусмотренного Меморандумом о взаимопонимании в регионе Индийского океана. **Казахстан:** В рамках проекта Протокола о сотрудничестве в области обеспечения безопасности мореплавания на Каспийском море (находится на стадии разработки с прикаспийскими государствами), для выработки единого подхода к проверкам судов в портах прикаспийскими странами планируется разработка Меморандума о контроле судов государством порта на Каспийском море по аналогии с Черноморским, Парижским (порты ЕС) и Токийским (порты Азиатско-Тихоокеанского региона) меморандумами. Меморандум будет являться первым региональным документом, обеспечивающим соблюдение общеобязательных требований безопасности мореплавания, минимизацию числа проверок иностранных судов в прикаспийских портах. **Украина**: не относиться
3.17	Изучение практики Европейского морского агентства по использованию алгоритмов поведения для обнаружения необычного или подозрительного поведения судна в рамках функции автоматического мониторинга поведения	2022-2023	**Болгария:** Болгарская морская администрация получает сообщения о судах с необычным или подозрительным поведением через действующую рабочую платформу SSN. **Казахстан:** Отсутствует **Молдова:** Согласно Национальной программе присоединения Республики Молдова к Европейскому Союзу на 2025-2029 годы, утверждённой Постановлением Правительства № 306/2025, крайним сроком для принятия проекта Постановления Правительства о создании и утверждении Регламента об организации и функционировании Информационной системы «Морское единое окно» установлен декабрь 2026 года. Проект будет транспонировать Регламент (ЕС) 2019/1239 Европейского парламента и Совета от 20 июня 2019 года об установлении единой европейской среды для «единого окна» в морской сфере и будет направлен на создание рамок для единой европейской среды, совместимой и технологически нейтральной, оснащённой гармонизированными интерфейсами, с целью облегчения электронного обмена информацией, связанной с обязанностями по отчетности для судов, прибывающих в порт, находящихся в порту и покидающих порт. **Румыния** - *Румынское морское управление:* Реализация поведенческих алгоритмов АМП Европейского Агентства морской безопасности для выявления аномального или сомнительного поведения судна в рамках автоматизированной системы мониторинга поведения осуществляется в соответствии с национальными нормативными актами и протоколами. **Турция:** Использование алгоритмов поведения для обнаружения необычного или подозрительного поведения судна в рамках функции автоматического мониторинга поведения осуществляется в соответствии с национальными правилами и процедурами. **Украина:** Представителями Администрации судоходства получен доступ к системе CleanSeaNet.

3.18	Анализ пробелов в мерах по решению проблем морской кибербезопасности, а также разработка, выявление и обмен передовым опытом по кибербезопасности для морского кластера	2022-2023	**Азербайджан:** Процедуры кибербезопасности, прилагаемые к Руководствам МКУБ/ОСПС, рассматриваются и утверждаются ГМПА. **Болгария**: Республика Болгария приняла Закон о кибербезопасности в 2018 году. Основным органом, ответственным за применение закона, является Министерство электронного правительства. Кроме того, в соответствии со статьей 15 Положения об условиях и порядке обеспечения безопасности судов, портов и портовых территорий создан Совет морской безопасности. Совет морской безопасности является консультативным органом при министре транспорта и информационных технологий для стратегического планирования и консультаций, координации, сотрудничества и координации между ведомствами, юридическими и физическими лицами, участвующими в обеспечении безопасности судов, портов и портовых территорий. Совет морской безопасности помогает министру транспорта и информационных технологий в выполнении его функций по координации действий по предотвращению и/или устранению возникающих угроз безопасности судов, портов и портовых территорий. **Грузия:** Процедуры кибербезопасности являются частью кодексов ОСПС, которые включены в планы обеспечения безопасности портов. Циркуляр AMT 4/CIRC/FSI от 27.01.2021 предоставляет рекомендации высокого уровня по управлению киберрисками в морской сфере. **Казахстан:** отсутствует ввиду неполной автоматизации систем. **Румыния** - *Румынское морское управление:* Процедуры кибербезопасности, прилагаемые к кодексам ISM/ISPS, рассматриваются, утверждаются и внедряются в Румынии. Это важный шаг в обеспечении кибербезопасности румынских судов. Румыния полностью перенесла Директиву NIS 2 [Директива (ЕС) 2022/2555 Европейского парламента и Совета от 14 декабря 2022 года о мерах по обеспечению высокого общего уровня кибербезопасности в Союзе, изменяющая Регламент (ЕС) № 910/2014 и Директиву (ЕС) 2018/1972 и отменяющая Директиву (ЕС) 2016/1148] в национальное законодательство посредством Правительственного Чрезвычайного Постановления №155/2024, устанавливающего правовые рамки для обеспечения кибербезопасности национальной инфраструктуры критической важности, в том числе морского сектора. **Турция:** «Решение о проведении и координации национальных исследований в области кибербезопасности» было опубликовано в официальном бюллетене 20 октября 2012 года. В соответствии с этим решением при Генеральном директорате по морским делам была сформирована группа реагирования на киберинциденты в морском секторе для тщательного мониторинга киберинцидентов и определения принимаемых мер, а также – регулирования отрасли. **Украина:** процедуры кибербезопасности являются частью кодексов ОСПЗ, которые включаются в планы охраны судов и портовых средств.
3.19	Разработка мероприятий по эффективному контролю за	2022-2023	**Азербайджан:** В течение 2022 года на судах проводились проверки согласно Приложениям I, IV, V и VI Конвенции МАРПОЛ. В итоге, контрольные проверки были проведены в общей сложности на 35 судах. Также в целях предотвращения загрязнения

	обнаружением и последующим наблюдением загрязнения с судов		с судов в 2022 году на основании заявок судоходных компаний проверено и утверждено 39 судовых планов. **Болгария:** Европейская спутниковая служба обнаружения разливов нефти и судов в режиме реального времени, предоставляемая системой CleanSeaNet (она была разработана Европейским агентством по морской безопасности для поддержки соблюдения Директивы 2005/35/ЕО о загрязнении с судов и о введении наказания, в том числе уголовные, за преступления, связанные с загрязнением окружающей среды), применяется с 2007 года. CleanSeaNet позволяет обнаруживать возможные разливы нефти в морских пространствах Болгарии, способствует обнаружению и идентификации судов как возможных источников загрязнения, помогает Морской администрации Болгарии в чрезвычайных ситуациях, связанных с загрязнением морской среды, обеспечивая мониторинг разливов нефти (отслеживание ее распространения по поверхности моря со временем или поддержка мониторинга эффективности мер по борьбе с загрязнением). **Грузия:** Визуальный мониторинг акватории морского порта осуществляется Национальным агентством по охране окружающей среды, а также процесс мониторинга, осуществляемый Береговой охраной и Управлением капитана порта. В 2024 году по конвенции МАРПОЛ было задержано (а также оштрафовано) 18 судов. **Казахстан:** В настоящее время в Казахстане на законодательном уровне действует полный запрет сброса в водные объекты с судов нефти, вредных веществ и содержащих их вод, мусора и пластмасс, а также требование по перевозке углеводородов и иных опасных веществ в акватории Каспийского моря танкерами с двойным корпусом. Также предусмотрены обязанности капитана судна по сообщению в Морскую администрацию порта об обнаруженных загрязнениях в территориальных водах Республики Казахстан и об инциденте со своим судном, который повлек загрязнение территориальных вод Республики Казахстан или создал угрозу такого загрязнения. Сообщение предоставляется в любом случае, когда инцидент влечет сброс с судна или возможный сброс нефти, вредных веществ и содержащих их вод по любой причине и в любом виде и упаковке. Регламентирован порядок перевозок опасных грузов в соответствии с Международным кодексом морской перевозки опасных грузов. 30 июля 2019 года приняты Правила по предотвращению загрязнений с судов, направленных на внедрение требований Международной конвенции по предотвращению загрязнений с судов (МАРПОЛ). Данные Правила устанавливают требования к судовым операциям (например, по бункеровке, грузовым операциям, мойке грузовых отсеков), конструкции судов, их оборудованию и системам для недопущения при эксплуатации судна загрязнения моря нефтью, вредными химическими веществами, сточными водами и мусором. Для устранения загрязнения моря, в том числе с судов и в морских портах, утвержден Национальный план обеспечения готовности и действий к ликвидации разливов нефти на море и внутренних водоемах РК, который устанавливает порядок взаимодействия государственных органов и объединения их усилий, обеспечивающих готовность,

			своевременное реагирование и эффективное устранение последствий нефтяных разливов, вызванных аварийными ситуациями и другими причинами. В рамках требований Национального плана, морские порты и судоходные компании должны разрабатывать планы по ликвидации разливов нефти, включающие планирование, готовность и меры реагирования, предпринимаемые персоналом сооружения или судна в случае разлива нефти в соответствии с требованиями действующего законодательства, а также иметь специальное оборудование по ликвидации разлива нефти. Для обеспечения эффективного реагирования на аварийные разливы нефти создана специализированная организация «KMG Systems & Services», которая оперирует: - Северо-каспийской экологической базой реагирования на разливы нефти (СКЭБР) при проведении морских операций; - Базой поддержки морских операций в порту Баутино (БПМО). **Молдова:** Согласно Национальной программе присоединения Республики Молдова к Европейскому Союзу на 2025–2029 годы, утверждённой Постановлением Правительства № 306/2025, крайним сроком для принятия проекта Закона о внесении изменений в некоторые нормативные акты (в целях внедрения Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов – MARPOL) установлен февраль 2026 года. Проект будет транспонировать Директиву 2005/35/ЕС Европейского парламента и Совета от 7 сентября 2005 года о загрязнении, вызываемом судами, и о введении санкций за нарушения, и будет направлен на обеспечение того, чтобы любое предприятие, а также любое юридическое или физическое лицо, ответственное за незаконные сбросы загрязняющих веществ, подлежало эффективным, соразмерным и сдерживающим административным санкциям, с целью повышения морской безопасности и укрепления охраны морской среды от загрязнения, вызванного судами. **Румыния** - *Румынское морское управление:* Служба CleanSeaNet — это основанная на спутниковых технологиях система мониторинга, предназначенная для обнаружения, отслеживания и наблюдения за разливами нефти в морской среде путём анализа спутниковых изображений на месте происшествия. Услуга предоставляется Европейским агентством морской безопасности (EMSA) всем государствам-членам в соответствии с положениями Директивы 2005/35/ЕС. В Румынии данная система функционирует с 2007 года. Служба CleanSeaNet оказывает помощь участвующим государствам, включая Румынию, в следующих направлениях: • выявление и отслеживание нефтяного загрязнения на поверхности моря; • мониторинг аварийного загрязнения в экстренных ситуациях; • содействие в установлении лиц, ответственных за загрязнение. CleanSeaNet позволяет обнаруживать возможные утечки в морских водах Румынии, способствуя идентификации судов как потенциальных источников загрязнения. Оповещения поступают по электронной почте и по телефону. **Турция:** Обнаружение и последующее наблюдение за загрязнениями с судов также осуществляются с помощью контроля государства порта, береговой охраны и

			муниципалитетов. Используются лодки, самолеты (дроны и самолеты), а также электронные системы (например, система EU CleanSeaNet). **Украина**: ГП «АМПУ» в пределах компетенции внедрены мероприятия по мониторингу акваторий морских портов на предмет вероятного загрязнения, в том числе с судов. Визуальный мониторинг акваторий морских портов осуществляется природоохранными подразделениями 2 раза в день, где это возможно из соображений безопасности. Кроме того, во время работы судов портового флота обеспечивается дополнительное наблюдение за состоянием водной поверхности. Капитан судна обязан уведомлять Администрацию морского порта о любом загрязнении, обнаруженном в территориальных водах. В целях локализации и ликвидации загрязнения морской среды в каждом морском порту разработан план локализации и ликвидации разливов загрязняющих веществ акватории и территории морского порта. С 2023 года сотрудники ГП «АМПУ» используют европейскую систему мониторинга загрязнения водной поверхности CleanSeaNet, разработанную Европейским агентством морской безопасности (EMCA). Представители ГП «АМПУ» прошли обучение работе с вышеупомянутой европейской системой мониторинга загрязнения водной поверхности CleanSeaNet. Между ГП «АМПУ» и EMCA заключено соглашение о передаче Украине оборудования для ликвидации экологического загрязнения, в соответствии с которым ГП «АМПУ» в лице Одесского филиала получило 2 новых специализированных скиммера для сбора загрязняющих веществ с водной поверхности и 2 новые специализированные системы для локализации и сдерживания разливов загрязняющих веществ. Между ГП «АМПУ» и EMCA заключено соглашение о передаче Украине боновых заграждений для локализации и ликвидации загрязнений в акваториях морских портов Украины. Сотрудники Одесского филиала ГП «АМПУ» прошли обучение в городе Варна по освоению нового природоохранного оборудования, переданного ГП «АМПУ» Европейским агентством морской безопасности (EMCA), и получили соответствующие сертификаты. Сотрудник Департамента экологического менеджмента ГП «АМПУ» прошёл обучение по освоению европейской системы мониторинга загрязнения водной поверхности CleanSeaNet и MAR-CIS, разработанной Европейским агентством морской безопасности (EMCA). Сотрудник Департамента экологического менеджмента ГП «АМПУ» принял участие в активации сервиса MAR-ICE в рамках Плана действий проекта BCSEA II. Представителями Администрации судоходства получены доступы к системе CleanSeaNet.
3.20	Обеспечение достаточных портовых приемных сооружений в соответствии с международными требованиями и принятие мер для подачи предварительного уведомления об отходах для предотвращения	2022-2026	**Азербайджан:** в течение отчетного периода «План управления отходами» был запрошен, проверен и одобрен ГМПА в портах, а также были проведены проверки на местах. С этой целью был проверен «План обращения с отходами» порта «Zykh Dry Cargo Port», принадлежащего ЗАО «Азербайджанское Каспийское пароходство», и подтверждено его соответствие требованиям.

	неоправданных задержек судов и планирования эффективной доставки отходов		**Болгария:** Республика Болгария строго соблюдает требования всех международных соглашений, стороной которых она является. Кроме того, Республика Болгария, являющаяся государством-членом Европейского Союза, соблюдает требования вторичного законодательства ЕС (Правила и Директивы), которые должны быть реализованы посредством мер, принятых или перенесенных в национальное законодательство. В этом отношении национальное законодательство постоянно контролируется и в него вносятся изменения, чтобы оно соответствовало международным правилам и правилам ЕС. До сих пор в Болгарскую морскую администрацию не поступало никаких жалоб на нехватку приемных мощностей в порту. Таким образом, предотвращение необоснованных задержек судов и планирование эффективной доставки отходов были достигнуты на национальном уровне. **Грузия:** Судно за 24 часа до прибытия отправляет «декларацию об отходах» и «запрос на портовые услуги» властям морского порта Грузии, которые также контролируются и проверяются капитаном порта и Агентством по охране окружающей среды Черного моря. **Казахстан:** Суда до прихода на рейд подают заявку на сдачу отходов. Для сдачи отходов используется сборщик льяльных вод (СЛВ) «Булак». Объем танков на судне СЛВ «Булак»: -Водоотливной бак – 309.4 м^3 -Канализационный бак – 103.4 м$^{3.}$ **Молдова:** Согласно Национальной программе присоединения Республики Молдова к Европейскому Союзу на 2025–2029 годы, утверждённой Постановлением Правительства № 306/2025, крайним сроком для принятия проекта Постановления Правительства о портовых приёмо-сдаточных установках для сбора отходов, образующихся на судах, установлен декабрь 2026 года. Проект будет транспонировать Директиву (ЕС) 2019/883 Европейского парламента и Совета от 17 апреля 2019 года о портовых приёмо-сдаточных установках для сбора отходов с судов. Настоящий проект направлен на защиту морской среды от негативных последствий сброса отходов с судов, совершающих заходы в порты Европейского Союза, одновременно обеспечивая безопасность функционирование морского судоходства путём повышения доступности для использования соответствующих портовых приёмо-сдаточных установок, а также обеспечения сдачи отходов в такие установки. **Румыния** - *Национальная компания «Администрация морских портов» АО Констанца:* Директива ЕС 2019/883 о портовых приёмных сооружениях для приёма отходов с судов, вносящая изменения в Директиву 2010/65/EU и отменяющая Директиву 2000/59/ЕС, была внедрена в национальное законодательство Постановлении Правительства № 9/2022. План портовых приёмных сооружений разработан в соответствии с соответствующими положениями морской портовой администрацией, утверждён Румынским морским управлением и одобрен местным органом охраны окружающей среды. План определяет основные процедуры, обеспечивающие адекватность функционирования приемных портовых сооружений в румынских морских портах, включая вопросы, связанные с предварительным уведомлением. Жалобы на недостаточность

			портовых приёмных сооружений или необоснованные задержки судов, заходящих в румынские порты, не поступали. Администрация порта предоставляет портовые приемные сооружения для отходов, подпадающих под все приложения Конвенции МАРПОЛ. **Турция:** Уведомления о приеме отходов оформляются в рамках системы «единого морского окна» до прибытия судна в порт. **Украина:** Порядок взимания и размер ставок портовых сборов, утвержденный приказом Министерства инфраструктуры Украины от 27 мая 2013 года №. 316, зарегистрированный в Министерстве юстиции Украины 12 июня 2013 года под № 930/23462, предусматривает начисление санитарных сборов Государственным предприятием «АМПУ», которое обеспечивает достаточность портовых приемных сооружений, наличие материально-технической базы для приема судов, наличие материально-технической базы для приема судовых отходов и своевременное и качественное техническое обслуживание портовых приемных сооружений. Кроме того, соответствующие правила и процедуры предусмотрены Порядок предоставления услуг по обеспечению предупреждения и ликвидации на разливы загрязняющих веществ в морских портах Украины, утвержденным приказом Министерства инфраструктуры Украины от 21 августа 2013 г. № 631, зарегистрирован в Министерстве юстиции Украины 6 сентября 2013 года за № 1533/ 24065. Принимая во внимание вышеуказанный Порядок, на основании Типового плана по обращения с судовыми отходами и остатками грузов, план порта по обращения с судовыми отходами и остатками грузов, который был разработан с учетом резолюции с учетом резолюции MEPC.83 (44) «Руководящие принципы для обеспечения Руководящие принципы для обеспечения адекватности портовых объектов по приему отходов», резолюция MEPC.1/Circ.834/Rev.1 «Сводное руководство для поставщиков и пользователей портовых приемных сооружений» и национального законодательства. «Сводное руководство для поставщиков и пользователей портовых приемных сооружений» и национальное законодательство, был введен в каждом морском порту. План определяет основные процедуры для обеспечения адекватности портовых, План определяет основные процедуры для обеспечения адекватности портовых приемных сооружений, включая вопросы предварительного уведомления об отходах. Таким образом, на данный период времени ГП «АМПУ» располагает 9 единиц собственных плавучих портовых приемных сооружений и 5 единиц собственных береговых портовых приемных сооружений. Кроме того, для организации приёма судовых отходов привлекаются субъекты частного предпринимательства, имеющие соответствующие разрешения.
3.21	Контролирование выбросов парниковых газов с судов путем содействия совершенствованию национальных планов действий, которые включают политику в соответствии с «Первоначальной	2022-2026	**Азербайджан:** в 2002 году была создана рабочая группа, состоящая из представителей ряда государственных учреждений, для обеспечения подготовки «Национального плана действий по сокращению выбросов парниковых газов с судов» для реализации проекта «Зеленое путешествие 2050». Были проведены встречи между представителями ГМПА и представителями этой группы, а также представителями Международной морской организации (ИМО), и обсуждались методы оценки выбросов

	стратегией ИМО по сокращению выбросов парниковых газов с судов»		парниковых газов на национальном уровне. Собраны данные, необходимые для расчета количества выбросов парниковых газов, и проведен последующий анализ данных. Для подготовки «Национального плана действий» были проанализированы электронные ресурсы, предоставленные ИМО, и примерные планы действий других стран. Также были собраны и размещены в информационной системе ИМО (GISIS) соответствующие данные о расходе топлива 34 судов общей вместимостью 5000 GT и более, плавающих под флагом Азербайджанской Республики, за 2021 год. Использование мазута на судах ASCO сведено к минимуму, предпочтение отдано дизельному топливу. Кроме того, в результате таких работ, как вывод из эксплуатации старых судов, выделяющих сравнительно более вредные газы, и замена их новыми, построенными с современными двигателями, исправность масло- и топливных сепараторов, своевременное обслуживание механизмов машин и закупка необходимые запасные части и т. д., количество выбросов CO2 в атмосферу в 2022 году сократится на 15-20 процентов по сравнению с предыдущим годом. **Болгария:** Что касается амбиций и мер, предусмотренных в Первоначальной стратегии ИМО по сокращению выбросов парниковых газов с судов (Резолюция MEPC.304(72)), на 75-й сессии Комитета ИМО по защите морской среды была принята Резолюция MEPC.327(75). , который побуждает государства-члены – в качестве добровольной краткосрочной меры – разработать национальные планы действий по решению проблемы выбросов парниковых газов в результате международного судоходства. Идея состоит в том, чтобы государства-члены инициировали заблаговременные действия по содействию сокращению выбросов парниковых газов с судов до вступления в силу обязательных мер ИМО в этом контексте. Государствам-членам рекомендуется разрабатывать планы с соответствующими правовыми, политическими, институциональными и/или другими механизмами в соответствии с их национальными условиями, обстоятельствами и приоритетами. Ожидается, что такие планы укрепят сотрудничество между заинтересованными сторонами в секторе морского транспорта, в том числе на международном уровне (поэтому государства-члены призываются добровольно представить свои национальные планы действий в ИМО). Разработка Национального плана действий по сокращению выбросов парниковых газов с судов является не обязательным, а добровольным обязательством, для Республики Болгария оно еще не разработано. Однако следует отметить, что Национальная стратегия по адаптации к изменению климата и План действий до 2030 года были приняты в 2019 году (см. Постановление Совета Министров № 621/25.10.2019) в соответствии с обязательствами, предусмотренными Регламентом ЕС 2018/1999 об управлении Энергетическим союзом и действиях по борьбе с изменением климата. Основная цель Стратегии и Плана действий – служить справочными документами, определяющими рамки действий по адаптации к изменению климата и приоритетные направления до 2030 года, определяя и подтверждая необходимость действий по адаптации к изменению климата для всей экономики, а также

			для различных секторов. (включая транспорт), а также подчеркивая последствия бездействия. **Грузия:** Грузия поддержала первоначальную стратегию Международной морской организации по сокращению выбросов парниковых газов с судов. Согласно первоначальной стратегии по выбросам парниковых газов, суда, участвующие в международных перевозках, должны начать переход от потребления ископаемого топлива к потреблению возобновляемого и низкоуглеродного топлива к 2030 году. В Грузии разработана концепция долгосрочного развития для обеспечения низких выбросов, концепция определяет диапазон оценки национальных показателей выбросов и абсорбции и устанавливает концепцию на 2050 год, которая основана на прогнозах выбросов и абсорбции парниковых газов в секторах источников выбросов и поглотителей парниковых газов. Согласно концепции, одним из приоритетных направлений является транспортная сфера. Кроме того, Грузия является ведущей пилотной страной «Зеленого путешествия ИМО-Норвегия 2050». С 2019 года целью проекта является поддержка эффективной реализации Первоначальной стратегии ИМО по выбросам парниковых газов. **Казахстан:** Контроль выбросов парниковых газов с судов не осуществляется, вместе с тем содержание серы в судовом топливе соответствуют нормам, предусмотренным Приложением 6 к конвенции МАРПОЛ – 0,5 % серы. **Молдова:** Принято постановление Правительства об утверждении Положения о мониторинге, отчетности и верификации выбросов парниковых газов, производимых морским транспортом (№ 544/2024). Положение устанавливает правила осуществления точного мониторинга, отчетности и верификации выбросов парниковых газов и сбора другой соответствующей информации с судов, прибывающих в порты, находящихся в них или покидающих их, в целях содействия сокращению выбросов парниковых газов, производимых морским транспортом. **Румыния** - *Румынское морское управление***:** Как государство-член Европейского союза, Румыния применяет законодательную базу ЕС по сокращению выбросов ПГ, в том числе: • - Регламент (ЕС) 2021/1119 Европейского парламента и Совета от 30 июня 2021 года, об установлении правовых рамок для достижения климатической нейтральности и вносящий изменения в Регламенты (ЕК) № 401/2009 и (ЕС) 2018/1999 (Европейский закон о климате). • - Регламент (ЕС) 2015/757 Европейского парламента и Совета от 29 апреля 2015 г. о мониторинге, отчетности и верификации выбросов парниковых газов от морского транспорта и внесении изменений в Директиву 2009/16/ЕС (в ее обновленной версии), которым устанавливается правовая основа для системы ЕС по мониторингу, отчетности и проверке выбросов ПГ, энергоэффективности судоходства и предусматривается включение деятельности морского транспорта в Систему торговли квотами на выбросы ЕС; вместе со следующими связанными нормативными актами:

			- Делегированный Регламент Комиссии (ЕС) 2023/2917 от 20 октября 2023 г. о деятельности по верификации, аккредитации верификаторов и утверждении планов мониторинга управляющими органами в соответствии с Регламентом (ЕС) 2015/757; - Исполнительный Регламент Комиссии (ЕС) 2023/2449 от 6 ноября 2023 года, устанавливающий правила применения Регламента (ЕС) 2015/757 Европейского парламента и Совета в отношении шаблонов планов мониторинга, отчетов о выбросах, частичных отчетов о выбросах, документов о соответствии и отчетов на уровне компании, и отменяющий Исполнительный Регламент Комиссии (ЕС) 2016/1927; - Делегированный Регламент Комиссии (ЕС) 2023/2849 от 12 октября 2023 года, дополняющий Регламент (ЕС) 2015/757 Европейского парламента и Совета в отношении правил отчетности и представления агрегированных данных о выбросах на уровне компании; • Директива 2003/87/ЕС Европейского парламента и Совета от 13 октября 2003 г., устанавливающая схему торговли квотами на выбросы парниковых газов в рамках Сообщества и вносящая изменения в Директиву Совета 96/61/ЕС (пересмотренная Директива о Системе торговли квотами на выбросы ЕС в ее обновленной версии); вместе со следующими связанными с ней нормативными актами: - Исполнительный Регламент Комиссии (ЕС) 2023/2599 от 22 ноября 2023 года, устанавливающий правила применения Директивы 2003/87/ЕС Европейского парламента и Совета в отношении управления судоходными компаниями управляющими органами в отношении судоходной компании; - Делегированный Регламент Комиссии (ЕС) 2023/2904 от 25 октября 2023 года, изменяющий Делегированный Регламент (ЕС) 2019/1122, дополняющий Директиву 2003/87/ЕС Европейского парламента и Совета в отношении функционирования Регистра Союза; - Исполнительный Регламент Комиссии (ЕС) 2023/2122 от 17 октября 2023 года, вносящий изменения в Исполнительный Регламент (ЕС) 2018/2066 в части обновления мониторинга и отчетности по выбросам парниковых газов в соответствии с Директивой 2003/87/ЕС Европейского парламента и Совета; - Исполнительный Регламент Комиссии (ЕС) 2023/2297 от 26 октября 2023 года, определяющий соседние порты перевалки контейнеров в соответствии с Директивой 2003/87/ЕС Европейского парламента и Совета; • Регламент (ЕС) 2023/1804 Европейского парламента и Совета от 13 сентября 2023 года о развертывании инфраструктуры альтернативных видов топлива и отмене Директивы 2014/94/EU; вместе со следующими связанными с ним регламентами: - Исполнительный Регламент Комиссии (ЕС) 2025/655 от 2 апреля 2025 г., устанавливающий правила применения Регламента (ЕС) 2023/1804 Европейского парламента и Совета в отношении спецификаций и процедур, связанных с наличием и доступностью данных об инфраструктуре альтернативных видов топлива • Регламент (ЕС) 2023/1805 Европейского парламента и Совета от 13 сентября 2023 г. об использовании возобновляемых и низкоуглеродных видов топлива на морском транспорте и внесении изменений в Директиву 2009/16/ЕС (Морской регламент ЕС о

			топливе), требующий от всех судов размером более 5000 регистровых тонн, используемых в коммерческих целях, независимо от их флага, выполнять ежегодные целевые показатели по снижению интенсивности выбросов парниковых газов при использовании энергии на борту (2025 - 2%, 2030 - 6%, 2035 - 14. 5%, 2040 - 31%, 2045 - 62%, 2050 - 80%); вместе со следующими сопутствующими правилами: - Делегированный Регламент Комиссии (ЕС) 2025/192 от 9 сентября 2024 года о процедурах аккредитации верификаторов в соответствии с Регламентом (ЕС) 2023/1805 Европейского парламента и Совета об использовании возобновляемых и низкоуглеродных видов топлива на морском транспорте и внесении изменений в Директиву 2009/16/ЕС Европейского парламента и Совета - Исполнительный Регламент Комиссии (ЕС) 2024/2027 от 26 июля 2024 года о деятельности по проверке в соответствии с Регламентом (ЕС) 2023/1805 Европейского парламента и Совета об использовании возобновляемых и низкоуглеродных видов топлива на морском транспорте и внесении изменений в Директиву 2009/16/ЕС - Исполнительный Регламент Комиссии (ЕС) 2024/2031 от 26 июля 2024 г. о шаблоне планов мониторинга в соответствии с Регламентом (ЕС) 2023/1805 Европейского парламента и Совета об использовании возобновляемых и низкоуглеродных видов топлива на морском транспорте и внесении изменений в Директиву 2009/16/ЕС - Директива (ЕС) 2023/2413 Европейского парламента и Совета от 18 октября 2023 года, вносящая изменения в Директиву (ЕС) 2018/2001, Регламент (ЕС) 2018/1999 и Директиву 98/70/ЕС в отношении продвижения энергии из возобновляемых источников и отменяющая Директиву Совета (ЕС) 2015/652 (Директива по возобновляемой энергии - RED III). Она определяет новую обязательную цель для ЕС по использованию возобновляемых источников энергии в размере не менее 42,5% к 2030 году, но стремится к 45%; В настоящее время ведется работа по гармонизации существующей национальной законодательной базы с законодательством ЕС по ПГ. Долгосрочная стратегия Румынии по сокращению выбросов парниковых газов - «Нейтральная Румыния в 2050 году» - была утверждена Постановлением Правительства № 1215/2023. Стратегия была разработана в соответствии с положениями Приложения IV к Регламенту (ЕС) 2018/1999 с поправками. Румыния внедрила пересмотренное Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ и ряд технических Руководств, связанных с Приложением VI к МАРПОЛ, по EEDI, EEXI, CII и SEEMP. Помимо того, на 73-м заседании Комитета ТС/ММО Румыния совместно с Украиной, Болгарией и Грузией выступила соавтором документа ТС 73/3/b, после чего были одобрены три региональных тренинга, один из которых посвящен будущим климатическим мерам после принятия ММО среднесрочных мер по сокращению выбросов парниковых газов в 2025 году. Румыния выразила готовность принять у себя два из предложенных в документе ТС 73/3/b мероприятий, соответственно, по Конвенции по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству (2024 год) и по выбросам ПГ (2025 год).

			Турция: Необходимый контроль осуществляется согласно Приложению VI Конвенции МАРПОЛ. **Украина:** Министерство развития общин и территорий Украины инициировано разработку мероприятий по созданию и/или развитию инфраструктуры, направленной на обеспечение обслуживания судов, использующих возобновляемое и низкоуглеродное топливо, и/или других мероприятий по уменьшению негативного воздействия на окружающую среду от хозяйственной деятельности в морских портах Украины в рамках обновления планов развития морских портов.
3.22	Разработка процедур быстрого тестирования и анализа на месте проверки образца отбора проб судового топлива для предотвращения выбросов серы	2022-2026	**Азербайджан:** в 2022 году проведена проверка квитанций и паспортов топлива на определение количества серы на судах. **Болгария:** В Республике Болгария содержание серы в судовом топливе, используемом судами (и/или перевозимом на борту для дальнейшего использования), контролируется путем документальных проверок и/или лабораторного анализа проб судового топлива, взятых во время проверок судов, проводимых надлежащим образом уполномоченными инспекторами. Болгарской морской администрации. Процедура отбора проб была разработана и регулярно обновляется в соответствии с применимыми руководящими принципами ИМО и ЕС. Анализы проводятся в аккредитованных лабораториях в Бургасе, Болгария. На основании лабораторного протокола, в котором указано фактическое содержание серы в испытуемом судовом топливе (в %м/м), Главное управление «Контроля качества жидких топлив» Государственного агентства «метрологического и технического надзора» (как национальный компетентный орган по качестве жидкого топлива) предоставляет официальное письменное заключение с указанием соответствия испытанного судового топлива действующим стандартам по содержанию серы. Портативное оборудование для быстрого отбора проб на месте и ориентировочного анализа не находится в распоряжении инспекторов Морской администрации Болгарии. **Грузия:** Грузия не является участницей Приложения VI МАРПОЛ. **Молдова:** Постановление Правительства № 414/2016 об утверждении Положения о снижении содержания серы в некоторых видах жидкого топлива, устанавливает условия использования определенных видов жидкого топлива, в том числе судового топлива, с целью сокращения выбросов диоксида серы, происходящих в результате их сжигания, уменьшения негативных последствий таких выбросов для здоровья населения и окружающей среды. **Румыния** - *Румынское морское управление***:** В Румынии контроль содержания серы в судовом топливе, используемом на судах, осуществляется путем проверки документов и/или лабораторных анализов образцов судового топлива, взятых во время инспекций судов. Образцы анализируются в аккредитованных лабораториях в Констанце (Румыния), после чего выдается сертификат соответствия, удостоверяющий, что проверенное судовое топливо соответствует действующим стандартам по содержанию серы. До сих пор не существует портативного оборудования для быстрого отбора проб и их анализа на месте.

			Турция: хотя необходимый контроль в рамках Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ осуществляется на основе документов и путем отбора проб с судов в случае возникших сомнений, контроль выбросов осуществляется с помощью портативных устройств на судне. В 2022 году также было подготовлено законодательство по экспресс-тестированию и анализу на месте проверки проб судового топлива для предотвращения выбросов серы.
3.23	Разработка решений по борьбе с операционным загрязнением, таких как системы очистки выхлопных газов и бортовые системы очистки воды в портах	2022-2024	**Болгария:** Снифферы (прикрепленные к мостам или зданиям в районах с интенсивным морским движением и/или установленные, например, на дронах) используются в некоторых государствах-членах ЕС в качестве технологии дистанционного сканирования для борьбы с выбросами SOx от судов, находящихся в их водах; это практическое решение поддерживает национальные механизмы проверки судов, поскольку облегчает выявление возможных несоответствий. Для мониторинга сбросов систем очистки воды в портах (т.е. для судов, которые используют системы очистки сточных вод и/или системы очистки балластной воды) инспекторы Болгарской морской администрации проводят регулярные визуальные наблюдения. Система спутникового мониторинга ЕС CleanSeaNet также поддерживает этот вид контроля. **Грузия:** Приняты Правила предотвращения загрязнения с судов, направленные на выполнение требований Конвенции МАРПОЛ (кроме Приложения VI). Согласно национальному законодательству запрещается сбрасывать балластную воду из нефтяного танка, удалять льяльные воды и осушать коффердам, а также сливать промывную воду танка в море. Накопленные на судне отходы должны быть доставлены на берег в установленном порядке. **Казахстан:** 30 июля 2019 года приняты Правила по предотвращению загрязнений с судов, направленных на внедрение требований Международной конвенции по предотвращению загрязнений с судов (МАРПОЛ). Данные Правила устанавливают требования к судовым операциям, судовому оборудованию и системам, включая системы очистки, для недопущения при эксплуатации судна загрязнения моря нефтью, вредными химическими веществами, сточными водами и мусором. **Молдова:** Согласно Национальной программе присоединения Республики Молдова к Европейскому Союзу на 2025–2029 годы, утверждённой Постановлением Правительства № 306/2025, крайним сроком для принятия проекта Постановления Правительства о портовых приёмо-сдаточных установках для сбора отходов, образующихся на судах, установлен декабрь 2026 года. Проект будет транспонировать Директиву (ЕС) 2019/883 Европейского парламента и Совета от 17 апреля 2019 года о портовых приёмо-сдаточных установках для сбора отходов с судов. Настоящий проект направлен на защиту морской среды от негативных последствий сброса отходов с судов, совершающих заходы в порты Европейского Союза, одновременно обеспечивая надлежащее функционирование морского судоходства путём повышения доступности и использования соответствующих портовых приёмо-сдаточных установок, а также обеспечения сдачи отходов в такие установки.

			В соответствии с предусмотренной программой, до ноября 2026 года должен быть утверждён проект Постановления Правительства о внесении изменений в Постановление Правительства № 414/2016 об утверждении Положения о снижении содержания серы в некоторых видах жидких топлив, который будет транспонировать Директиву (ЕС) 2016/802 Европейского парламента и Совета от 11 мая 2016 года о снижении содержания серы в некоторых видах жидких топлив. Цель проекта — сокращение выбросов диоксида серы, возникающих при сжигании определённых видов жидкого топлива, и, следовательно, уменьшение негативного воздействия этих выбросов на здоровье человека и окружающую среду. **Турция:** Турция является стороной Международной конвенции по контролю и управлению судовыми балластными водами и отложениями (BWM). Проверки очистки воды проводятся в рамках данной конвенции. **Украина:** По этому вопросу ГП «АМПУ» регулируется приложением VI Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (МАРПОЛ 73/78). Основным решением является обеспечение достаточности портовых приемных сооружений.
3.24	Разработка более жестких мер по реагированию на затонувшие корабли и потери грузов / контейнеров в территориальных водах, чтобы «загрязнитель платил» за расходы по очистке	2022-2024	**Болгария:** Болгарская морская администрация установила закрытый мониторинг прибывающих судовых документов и страховок с помощью электронных систем «Единое морское окно-Болгария» и «Mover». **Грузия:** Грузия находится в процессе присоединения к Найробийской конвенции. Специальных правил в отношении утраты груза или контейнера не существует, но от судовладельца требуется принять необходимые меры, считая их собственностью судна, поскольку они находятся на борту. **Казахстан:** В 2021 году ратифицирована Найробийская международная конвенция об удалении затонувших судов 2007 года. В целях ее реализации в национальное законодательство, в том числе, внедрены требования об обязательном страховании ответственности за удаление затонувшего имущества, наличия на судах валовой вместимостью от 300 регистровых тонн свидетельства о страховании или ином финансовом обеспечении ответственности за удаление затонувших судов, обязанности судовладельца удалить затонувшее имущество. **Румыния** - *Румынское морское управление*: Румынское морское управление установило закрытый контроль за документами и страховками прибывающих судов с помощью электронных систем «Морское Единое окно». **Турция:** чтобы предотвратить загрязнение морской среды и обеспечить безопасную и надежную навигацию для всех судов, Турция приняла закон, изменив недавно Законодательный акт о турецких портах № 618. Благодаря новой поправке к закону компетентная морская администрация намерена принять серьезные меры против гибели людей, ущерба имуществу, морских аварий и загрязнения моря, возникающих в результате севших на мель, затопленных, полузатопленных, брошенных кораблей/кораблекрушений, а также обеспечения безопасности и безопасной эксплуатации судов. Специального регулирования потери груза или контейнера не существует, но в рамках Статьи 618/7 следует потребовать от судовладельца принять необходимые меры,

			рассматривая грузы или контейнеры как собственность судна, поскольку они находятся на борту». Все эти механизмы соответствуют принципу «загрязнитель платит», поскольку основная ответственность возлагается на владельца». **Украина:** Вопрос о возмещении убытков и расходов, понесенных на локализацию и ликвидацию загрязнений, связанных с затонувшими судами, потерей грузов и сбросами загрязняющих веществ в водную среду, регулируется нормами Кодекса торгового мореплавания Украины, Гражданским кодексом Украины и другими нормативно-правовыми актами, которые предусматривают, в частности, ответственность владельца судна (владельца источника повышенной опасности) за причиненные убытки и возмещение расходов, понесенных на локализацию и ликвидацию последствий.
3.25	Содействие развитию берегового электроснабжения в портах с целью сокращения выбросов в атмосферу и обеспечение достаточной пропускной способности береговой инфраструктуры электроснабжения	2022-2023	**Азербайджан:** В настоящее время Бакинский порт предлагает своим клиентам услуги по обеспечению электроэнергией. Кроме того, в рамках Восточноевропейского партнерства по энергоэффективности и окружающей среде (E5P) в течение указанного периода было проведено технико-экономическое обоснование проекта «Солнечные панели». Дополнительно разработана финансовая модель проекта и ведутся работы по привлечению инвесторов. **Болгария:** Республика Болгария строго соблюдает требования всех международных соглашений, стороной которых она является. Кроме того, Республика Болгария, являющаяся государством-членом Европейского Союза, соблюдает требования вторичного законодательства ЕС (Правила и Директивы), которые должны быть реализованы посредством мер, принятых или перенесенных в национальное законодательство. В этом отношении национальное законодательство постоянно контролируется и в него вносятся изменения, чтобы оно соответствовало международным правилам и правилам ЕС. Например, в соответствии с требованиями Статьи 3 Директивы 2014/94/ЕС Европейского парламента и Совета от 22 октября 2014 г. о развертывании инфраструктуры альтернативных видов топлива Республика Болгария разработала национальную политическую основу для развития рынок альтернативных видов топлива в транспортном секторе и развертывание соответствующей инфраструктуры. Основы национальной политики утверждены Решением Совета Министров № 87 от 26.01.2017. **Грузия:** Агентство морского транспорта Грузии планирует внедрить проект “Cold Ironing” в портах Грузии. Для этого будет проведено технико-экономическое обоснование, чтобы определить, может ли технология холодного глажения сократить выбросы парниковых газов, исследование послужит платформой для внедрения берегового электроснабжения в стране. Кроме того, исследование будет использовано как попытка локального сокращения выбросов, что поможет достичь целей, связанных с глобальным изменением климата. Идея исследования портов Грузии на предмет возможности внедрения технологии холодного глажения была поднята на мероприятии ИМО–Норвегия «Зеленое путешествие 2050», состоявшемся в Батуми в марте 2023 года. С тех пор представители Батумской государственной морской академии и порта Поти совместно работали над

			анализом объема выбросов, выделяемых судами, стоящими в портах Поти, и оценить стоимость кВтч электрической энергии на судах и обеспечить ее с берега. **Казахстан:** в настоящее время в морском порту Актау начаты работы по подготовке инфраструктуры порта к обеспечению электроснабжения судов; технического задания на проектирование инженерных сетей; закуп услуги и работы по проектированию будут осуществлены в 2024 году, реализация проекта ожидается в 2025 году. **Румыния**: *Национальная компания «Администрация морских портов» АО Констанца:* Фотоэлектрический парк в порту Констанца Ориентировочная стоимость проекта: 11.5 млн евро (без НДС) Фотоэлектрический парк будет построен в пределах порта Констанца с целью производства и поставки электроэнергии; предложенный участок находится на территории бывшей свалки. Площадь, выделенная для данного проекта (солнечные панели, маршруты электрических кабелей и электрические щиты), составляет 111 946 м². Максимальная установленная мощность составит 9.5 МВт. Фотоэлектрический парк, спроектированный и расположенный в порту Констанца, будет подключен к существующему объекту электроснабжения на подстанции, находящейся под управлением и эксплуатацией Энергетического филиала порта при Национальной компании «Администрация морских портов» АО Констанца. Фотоэлектрический парк включает все необходимые объекты для производства электроэнергии и её подачи на объект электроснабжения 6 кВ, начиная от источников электроэнергии, необходимых кабелей с соответствующими маршрутами, включая сеть электроснабжения среднего напряжения и заземляющее устройство. ТЭО - утверждено. Проект представлен в рамках Фонда модернизации в 2025 году. Срок реализации: 2025-2027 гг. Национальная компания «Администрация морских портов» АО Констанца была партнёром в европейском проекте EALING (Европейская флагманская инициатива по электроснабжению от береговых сетей в портах), финансируемом из средств ЕС. Проект представлял собой европейскую инициативу по внедрению концепции «cold ironing» в портах в рамках программы CEF Transport. В рамках проекта партнёрские порты провели ряд исследований с целью анализа возможностей реализации системы электроснабжения судов с берега (OPS), которая рассматривается как привлекательное решение по снижению загрязнения, создаваемого судами в портах ЕС. Потенциал данного решения отражён в законодательстве Европейского союза (Директива 2014/94/ЕС о инфраструктуре для альтернативных видов топлива). НК «АМП» АО Констанца получила в рамках проекта EALING технические исследования по установке OPS на 10 причалах порта Констанца. Другим проектом, финансируемым в рамках программы CEF, является E-COLD, который является продолжением проекта EALING. Проект стартовал 11 марта 2025 года и включает реализацию работ по установке технологии холодного подключения на 10

			причалах порта Констанца, чтобы обеспечить условия для электроснабжения всех типов судов с берега (круизных, RO-RO, паромов, многофункциональных судов, балкеров, танкеров и т.д.), независимо от размера, напряжения питания, частоты и требуемой мощности. Срок реализации проекта - 3 года. **Турция:** Проект морской декарбонизации и зеленого судоходства, который обеспечит финансовые стимулы портовым предприятиям для создания инфраструктуры холодного глажения, был представлен Европейской комиссии в рамках программы периода IPA-III на 2021 год, и его бюджет был одобрен. Более того, благодаря инициативе «Зеленые порты» портовые предприятия поощряются к созданию такой инфраструктуры. **Украина:** В морском порту Черноморск, на всех причалах, задействованных в ТРАСЕКА, есть возможность получения электропитания из электрической сети порта. В рамках Концепции декарбонизации морских портов Украины, разработанной ГП «АМПУ», разрабатываются меры по обеспечению судов в портах береговым электроснабжением.
3.26	Поощрение использования модулей электронного обучения в МаКС, предоставленных Европейским агентством по безопасности на море	2022-2026	**Азербайджан:** Соответствующий запрос направлен в EMSA. **Болгария:** Болгарская морская администрация находится в постоянной связи и сотрудничестве с EMSA (Агентством). В этом отношении все соответствующие инициативы (связанные с функциями и деятельностью БМА), предпринятые Агентством, принимаются во внимание Морской администрацией Болгарии. **Грузия:** Модули электронного обучения, предоставленные Европейским агентством морской безопасности через МаКС, эффективно используются представителями Агентства морского транспорта. **Казахстан:** Доступ к модулям предоставлен EMSA инспекторам МАП. **Молдова:** Сотрудники службы контроля государства порта / государства флага периодически используют портал МАКС как для прохождения обучающих курсов, так и при проведении инспекций судов. **Румыния** - *Румынское морское управление*: Румынское морское управление через контактные пункты CNTA, которые выполняют роль администраторов платформы MACKs для персонала своей морской администрации, создает пользователей и оценивает степень использования учебных модулей. Координаторы CNTA выступают в качестве национальных координаторов платформы дистанционного обучения и действуют как связующее звено между потребностями в помощи в обучении своей морской администрации и EMSA. **Турция:** Модули электронного обучения в МаКС эффективно используются соответствующими сотрудниками Министерства транспорта и инфраструктуры. **Украина:** обеспечивается предоставление доступа к соответствующим модулям должностным лицам Администрации судоходства, в функциональные обязанности которых входит выполнение обязательств Украины по международным договорам в сфере безопасности и предупреждения загрязнения с судов.

			Сотрудники ГП «АМПУ» прошли обучение в Академии EMCA по учебному курсу «Альтернативные виды топлива в морской отрасли – аммиак» и получили соответствующие сертификаты.
3.27	Продвижение процедур управления рисками, а также проведение аварийных тренировок и тренировок с целью подготовки членов экипажа к действию чрезвычайных ситуаций в реальной жизни	2022-2026	**Болгария:** Болгарская морская администрация регулярно проводит проверки государства флага и проверки ISM/MLC национального флота. **Грузия:** Члены экипажей судов под грузинским флагом периодически проходят обучение в соответствии с международными правилами и процедурами. **Казахстан:** Проведение данных мер обеспечивается разделом 11 «Организация обеспечения живучести судна» Устава службы на судах морского транспорта Республики Казахстан, утвержденным приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 января 2015 года № 73. **Молдова:** В 2022 г. было проведено 4 инспекции флага, в ходе которых проводились учения, направленные на выявление знания экипажа в случае аварии на борту судна (например, оставление судна, пожар на борту, повреждение рулевого управления судном и др.). В 2022 г. были внесены изменения в Кодекс торгового мореплавания Республики Молдова № 599/1999, в соответствии с которым только судно, технический надзор за которыми осуществляется классификационными обществами, признанными ЕС и Республикой Молдова, имеют право плавать под флагом Республики Молдова (ЗАКОН № 216/2021 о внесении изменений в Статью 7 Кодекса торгового мореплавания Республики Молдова). В 2023 году не поступало заявок на регистрацию судов под флаг Республики Молдова, ссоответственно, не было проведено инспекции флага. **Турция:** Члены экипажей судов под флагом Турции периодически проходят обучение в соответствии с международными правилами и процедурами. **Украина:** Приложениями 1 и 2 к пункту 5.3.3 Положения о системе управления безопасностью судоходства на морском и речном транспорте, утвержденного приказом Министерства транспорта Украины от 20.11.2003 № 904, обеспечение защиты от всех выявленных рисков и постоянное улучшение навыков берегового и судового персонала, относящихся к управлению безопасностью, включая готовность к аварийным ситуациям, связанным как с безопасностью, так и с защитой окружающей среды определяются как основная цель управления безопасностью судоходства судоходной компании.
3.28	Улучшение обслуживания рефрижераторных контейнеров для обеспечения качества и оптимальной температуры чувствительных грузов в морских портах	2022-2026	**Болгария:** В портах, обслуживающих рефрижераторные контейнеры, для их хранения предусмотрена специально отведенная площадка, оборудованная электрощитом. Ответственность за подключение контейнера к электричеству несет только дежурный инженер-электрик. Встроенная система программного обеспечения обеспечивает точный мониторинг температуры как портовыми, так и линейными операторами, а также немедленное уведомление в случае разницы температур и/или неработающих агрегатов. Кроме того, физический осмотр проводится каждые 6 (шесть) часов круглосуточно соответствующим дежурным стивидором. Оператор порта осуществляет физический мониторинг каждые 12 (двенадцать) часов дежурными техническими специалистами. Эти же контейнеры включены в систему

			«НАВИС», реализуемую оператором порта. Эта система отслеживает технические проблемы и немедленно идентифицирует наличие технической проблемы или изменения температуры, отличной от заданной. **Грузия:** Техническое обслуживание рефрижераторных контейнеров в морских портах Батуми и Поти осуществляется на специально отведенных для этого площадках порта и на причалах. **Казахстан:** для электрического подключения рефрижераторных контейнеров на территории АО «НК «АМТП» имеются рефрижераторные колонки для подключения 61 контейнера. **Турция**: Соглашение СПС не распространяется на контейнеры ISO, используемые морским транспортом. **Украина:** Техническое обслуживание рефрижераторных контейнеров в Одесском морском порту выполняется на специально отведенных площадках порта. Есть развитая сеть ремонта контейнеров за пределами морских портов, которые в результате российско-захватнической войны были частично разрушены или повреждены в результате авиационных атак. При этом стоит отметить, что Мининфраструктуры совместно с военным командованием прорабатывается вопрос восстановления контейнерного сообщения в направлении морских портов Украины**.**
3.29	Рассмотрение возможности предоставления дифференцированных услуг (кроме погрузки и разгрузки грузов) в портах (например, услуги по ремонту контейнеров, услуги по мойке контейнеров)	2022-2026	**Азербайджан:** в настоящее время порт Баку предоставляет основные услуги, включая электроснабжение рефрижераторных контейнеров и различные услуги, связанные с контейнерами, такие как очистка и санитария. **Болгария:** На территории портов ремонт контейнеров не производится. Очистка и/или мойка контейнеров предлагается в качестве услуги. Порты или внешние компании могут предложить следующие морские технические услуги – снабжение судов (продуктами питания, запасными частями и т. д.), бункеровку судов, снабжение судов электроэнергией и водой, прием и переработку отходов и т. д. Разрешение на предоставление портовых услуг (бункеровка, снабжение водой, электричеством и связью, прием отходов, кроме погрузочно-разгрузочной деятельности) предоставляется зарегистрированным портовым операторам. Список зарегистрированных портовых операторов вместе с предоставляемыми ими услугами опубликован по следующей ссылке: **https://www.marad.bg/bg/taxonomy/term/179**. **Грузия:** За пределами морских портов существует развитая сеть ремонта контейнеров. **Казахстан:** Реализация проекта по созданию на базе морского порта Актау контейнерного хаба позволит сформировать контейнерный сервис и парк для стран Каспийского региона и Средней Азии. В рамках данного проекта будут предусмотрены сопутствующие и дополнительные сервисы, включающие ремонт контейнеров, услуги по взвешиванию контейнеров, освидетельствование контейнеров, подключение рефрижераторных контейнеров к электрическим точкам питания (до 200 ДФЭ), строительство стационарного железнодорожного ИДК (инспекционно-досмотрового комплекса).

			Украина: Существует развитая сеть ремонта контейнеров за пределами морских портов, которые в результате агрессивной войны России были частично разрушены или повреждены в результате воздушных атак.
3.30	Внедрение системы менеджмента качества в сфере морского и речного транспорта (государственный сектор)	2022-2024	**Азербайджан:** Судоходные компании осуществляют свою деятельность в соответствии с Системой менеджмента качества и Системой управления безопасностью. Наряду с наличием сертификатов ISO 9001:2015 (Стандарт качества), ISO 45001:2018 (Система охраны и безопасности труда), ISO 14001:2015 (Стандарт охраны окружающей среды) в отношении качества, здоровья, безопасности труда, охраны окружающей среды, безопасной эксплуатации судов и предотвращения загрязнения, ASCO действует в соответствии с требованиями Международного кодекса управления безопасностью. **Болгария:** Обращаем ваше внимание, что система менеджмента качества в сфере морского и речного транспорта регулируется Статьями 40, 67, 72 и 83 Постановления № 9 от 17 октября 2013 года о требованиях к эксплуатационной готовности портов и специализированных портовых сооружений (обнародовано в «Государственном Вестнике» № 96 за 2013 год). **Грузия:** В 2012 году в Грузии была создана и внедрена система управления качеством в соответствии с требованиями стандарта ISO 9001. С тех пор орган по сертификации TUV SUD периодически сертифицирует систему управления качеством. Агентство морского транспорта Грузии LEPL разрабатывает интегрированную систему управления с учетом требований ISO 27001 и ISO 9001. В июне 2024 года Агентство морского транспорта Грузии LEPL успешно прошло аудит по повторной сертификации в соответствии с требованиями стандарта ISO 9001:2015, проведённый сертификационным органом TUV NORD. **Казахстан:** Система менеджмента качества внедрена в Комитете транспорта МИИР РК по вопросам подготовки и дипломирования моряков. **Румыния** - *Румынское морское управление*: Румынское морское управление создало и внедрило систему управления качеством в соответствии с требованиями стандарта ISO 9001. Первоначальная сертификация была получена 18.01.2002 года и поддерживалась в соответствии с действующими стандартами. В настоящее время Румынское морское управление имеет сертифицированную систему управления качеством в соответствии с ISO 9001:2015. Система управления качеством сертифицирована DNV, цель сертификата: услуги по обеспечению безопасности судоходства и безопасности судов. Регистрация судов. Сертификация и регистрация моряков и штурманского персонала на внутренних водных путях. Сертификация ISM / ISPS. Инспекции PSC. Инспекции FSC. Сертификация судов. Разрешение на экипаж. Грузовые операции, контроль и досмотр опасных грузов. Инспекции на наличие газа и проверка терминалов. Разрешение на использование экономичных агентов. Предотвращение загрязнения с судов. **Украина:** на государственных предприятиях сферы морского транспорта внедрена система управления качеством. Кроме того, Администрацией судоходства начата работа

			по разработке системы управления качеством в части выполнения обязательств Украины как государства флага. Вместе с этим, в 2023 запланировано оказание помощи в разработке и внедрении системы управления качеством в части выполнения обязательств Украины как государства флага в рамках технической помощи EMSA. В августе 2022 года ООО «БЮРО ВЕРИТАС СЕРТИФИКЕЙШН Украина» проведен сертификационный аудит системы управления охраной здоровья и безопасностью труда ГП «АМПУ безопасностью труда ГП «АМПУ» на соответствие международному стандарту ISO 45001:2018 «Система управления охраной здоровья и безопасностью труда. Требования и указания по применению». По результатам проведенного сертификационного аудита ГП «АМПУ» выдан Сертификат на соответствие системы управления охраной здоровья и безопасности труда ГП «АМПУ» международному стандарту ISO 45001:2018. Сертификаты также выданы 11 филиалам ГП «АМПУ», в том числе Черноморскому филиалу (администрация морского порта Черноморск). Администрацией судоходства разработана и внедрена система управления качеством в части выполнения обязательств Украины как государства флага. 17.01.2024 Администрация судоходства получила Сертификат соответствия на систему управления качеством от Органа сертификации - Bureau Veritas Certification Holding SAS № UA 231222 и UA 231223.
3.31	Обеспечение представления в таможенные органы в электронном виде предварительной информации о судах и грузах, пассажирах и экипажах, а также транспортных и товаросопроводительных документов при международных морских перевозках.	2022-2024	**Азербайджан:** Предварительная информация о судах, грузе, пассажирах и экипаже, а также транспортно-сопроводительные документы для международных морских перевозок запрашиваются от судов и агентов в электронной форме. **Болгария:** Обращаем Ваше внимание, что 23.08.2012 принято Постановление об организации осуществления пограничного паспортного, таможенного, санитарного, ветеринарного и фитосанитарного контроля, а также контроля транспортных средств в портах Республики Болгария, обслуживающих суда международного плавания. Советом Министров. Регламент транспонирует в национальное законодательство: 1. Директива 2010/65/ЕС Европейского парламента и Совета от 20 октября 2010 г. о формальностях для сообщения о судах, прибывающих в порты государств-членов и/или отправляющихся из них, и отменяющая Директиву 2002/6/ЕС; 2. Директива 2011/15/EU от 23 февраля 2011 г., вносящая поправки в Директиву 2002/59/ЕС Европейского Парламента и Совета о создании системы контроля движения Сообщества на судах и для информации; 3. Статья 2 Директивы (ЕС) 2017/2109 Европейского парламента и Совета от 15 ноября 2017 года, вносящей поправки в Директиву Совета 98/41/ЕС о регистрации лиц, плавающих на борту пассажирских судов, курсирующих в порты государств-членов или из портов государств-членов Сообщества, и Директиву 2010/65/ЕС Европейского парламента и Совета о формальностях отчетности о судах, прибывающих в порты государств-членов и/или отправляющихся из них, и 4. Директива (ЕС) 2019/883 Европейского парламента и Совета от 17 апреля 2019 года о портовых приемных сооружениях для судовых отходов, вносящая поправки в Директиву 2010/65/ЕС и отменяющая Директиву 2000/59/ЕС.

			Кроме того, Постановление определяет условия и порядок: предоставления информации, применимой к морскому и речному транспорту в отношении судов, прибывающих в порты Республики Болгария и/или отправляющихся из них. В настоящее время информация, полученная в соответствии с формальностями информации о судах, прибывающих и/или отправляющихся из портов Республики Болгария, вносится в национальную часть общеевропейской системы SafeSeaNet. Болгарская система разработана Исполнительным агентством «Морская администрация», сертифицирована Европейским агентством морской безопасности (EMSA) и выпущена для использования в ноябре 2009 года. **Грузия:** С 1 октября 2024 года все заинтересованные стороны, вовлеченные в процесс прибытия и отбытия судов работают в системе «Морское единое окно» (MSW) через персональные учетные записи, а 28 октября 2024 года вступило в силу Постановление Правительства Грузии № 371 «Об утверждении Правил функционирования и управления системой «единое окно» в морских портах Грузии», обязывающее всех участников работать в системе MSW. С внедрением системы MSW предварительная информация о судах и грузах, пассажирах и экипажах, а также транспортные и судовые документы для международных морских перевозок предоставляются таможенным органам полностью в электронном виде через персональные учетные записи в MSW. Цифровая платформа интегрирует предоставление информации от судов, участвующих в международных перевозках, с участием более 600 пользователей. Кроме того, в морском секторе Грузии в настоящее время проводится внедрение Системы портового сообщества (Port Community System). Система портового сообщества представляет собой электронную платформу, соединяющую различные системы управления портом и обеспечивающую безопасный и быстрый обмен информацией между всеми участниками порта (государственный и частный сектор). Внедрение системы портового сообщества позволит улучшить управление и автоматизацию портовых и логистических процессов, включая упрощение и стандартизацию разрешений на вход и выход из порта и сопроводительной документации. Это приведёт к сокращению времени обработки, уменьшению времени разворота судов и грузовиков, времени ожидания, сокращению времени задержки грузов, а также к оптимизации таможенных процедур. Система также обеспечит улучшенную координацию между агентствами, снизит административные требования и улучшит координацию действий (например, инспекцию грузов) различными государственными органами (в первую очередь таможней) при движении товаров через порты Грузии. **Казахстан:** С 1 июля 2019 года вступило в силу Решение коллегии ЕЭК от 10 апреля 2018 года № 51 «Об утверждении Порядка представления предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию ЕАЭС водным транспортом» *(лица, обязанные представлять, состав преднифо, срок и т.д.)* **Молдова:** В случае судов, совершающих заходы в порты Республики Молдова, Таможенная служба в составе комиссии по прибытию/ отбытию имеет доступ ко всей необходимой информации для выполнения своих полномочий.

			Румыния - *Румынское морское управление*: Судовые документы для международных морских перевозок (включая список пассажиров) передаются в электронном формате в соответствующие органы в рамках национальной системы морского единого окна (таможенные органы являются частью MEO). *Таможенное управление Румынии:* В целях безопасности и охраны предварительная информация поступает в электронном виде (ввозные сводные декларации - ENS) через Систему контроля импорта ЕС 2 (ICS2) в соответствии с правилами Таможенного кодекса Союза для воздушных, почтовых, автомобильных и железнодорожных перевозчиков. Начиная с сентября 2025 года ICS2 заменит устаревшую систему ICS1 и будет действовать также для морских и внутренних водных перевозчиков. Информация о вывозе товаров с территории ЕС также поступает в электронном виде через вывозные сводные декларации (EXS). **Турция:** Судовые документы для международных морских перевозок передаются соответствующим органам в рамках Национальной морской системы «единого окна» в электронном формате. **Украина:** ГП «АМПУ» внедряется информационная система планирования работы морских портов DocPort (очередность обработки судов, очередность прохода каналами, расстановка судов по причалам, оформление пропусков на въезд автотранспорта). В дальнейшем, на базе этой системы, возможно внедрение программного комплекса, который обеспечивает функционал морского единого окна в соответствии с требованиями Конвенции FAL. DocPort – это отечественная цифровая платформа типа Port Community System (PCS), обеспечивающая эффективное взаимодействие между всеми участниками портового сообщества: портовыми администрациями, операторами, агентами, экспедиторами, таможенными и пограничными органами. К ключевым преимуществам относятся: однократный ввод данных, юридически значимые действия с электронной цифровой подписью, открытый API для интеграции, полноценная веб-версия и масштабируемость. Начата тестовая интеграция с реестрами, базами данных судов и информационными системами партнёров, а также подготовка к обмену данными с Единым окном для внешней торговли Государственной таможенной службы.
4.			**Развитие автодорожного сектора**
4.1	Принятие единых стандартов по признанию транспортных средств (вес, габариты, нагрузка на ось и т.д.)	2022	**Азербайджан:** Следующие изменения были внесены в Габаритно-весовые параметры грузовых автомобилей, утвержденные Постановлением Кабинета Министров Азербайджанской Республики от 7 июля 2009 года №104. Допустимая полная масса трехосных грузовиков изменена с 24 т до 25 т, для автомобилей с тремя ведущими мостами, а также для автомобилей с двумя парами колес, оснащенных пневматической или аналогичной подвеской, изменена с 25 т. до 26 т. Кроме того, для комбинированных автомобилей и полуприцепов были внесены следующие изменения: 1. Двухосный тягач с трехосным полуприцепом 38т. до 40т.;

			2. Трехосный тягач с двухосным полуприцепом 38т. до 40т.; 3. Трехосный тягач с трехосным полуприцепом 38т. до 40т.; Кроме того, добавлены следующие параметры по перевозке 40-футовых контейнеров: при перевозке контейнера (40'') длиной 12 192 м, шириной 2 438 м, высотой 2 438 м/ 2 591 м или 2 896 м с трехосным тягачом с двухосным или трехосным полуприцепом полной массой 44 т. **Армения**: В рамках реализации требований директивы 96/53/ЕС от 25 июля 1996 года в 2021 году в Постановление Правительства Республики Армения 1106-Н от 20 июля 2006 года были внесены соответствующие изменения, устанавливающие новые весогабаритные параметры для грузовых ТС и автобусов. **Грузия:** В Постановлении Правительства Грузии №393 от 11 августа 2017 года «Определение максимальных габаритов и веса категорий транспортных средств, разрешенных для использования на дорогах», стандарты веса и габаритов автотранспортных средств в Грузии соответствуют стандартам ЕС и не были изменены. **Румыния:** Румынская национальная компания по управлению дорожной инфраструктурой (CNAIR S.A.)): • Движение грузовых транспортных средств по дорогам национального значения в Румынии осуществляется в соответствии с положениями GO 43/1997 о режиме дорог, которые были приведены в соответствие с положениями Европейских директив. **Таджикистан:** Основные весогабаритные нормы Максимально допустимая масса автомобиля (включая груз): Для одиночного транспортного средства - до 24 тонн. Для автопоезда (тягач + прицеп/полуприцеп) - до 40 тонн. Максимальная нагрузка на ось: Ось автомобиля (одинарная) - не более 8 тонн. Сдвоенная ось - до 11 тонн. Тройная ось - до 13 тонн. Габаритные размеры: Максимальная длина автомобиля - до 12 метров. Максимальная ширина – 2.5 метра. Максимальная высота - 4 метра. Для перевозки грузов, которые превышают установленные весовые и габаритные параметры, требуется получение специального разрешения (пропуска) в уполномоченных органах. Неправомерный перегруз транспортных средств влечет наложение штрафов и других административных мер. Контроль за соблюдением весогабаритных норм осуществляется на весогабаритных пунктах (весовых постах) и с помощью мобильных контрольных средств. **Турция:** В 128-й Статье Правил дорожного движения, принятой в соответствии с Законом о дорожном движении № 2918, указаны масса и габариты транспортных средств. Стандарты веса и размеров, применяемые в Турции, соответствуют стандартам ЕС и не могут быть изменены.

			Украина: В целях приведения правовых актов Украины в соответствие с законодательством Европейского союза в сфере перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов автотранспортными средствами, во исполнение Статьи 138 Соглашения об ассоциации между Украиной, с одной стороны, и Европейским союзом, Европейским сообществом по атомной энергии и их государствами-членами, с другой стороны (далее – Соглашение), ратифицированного Законом Украины № 1678-VII от 16 сентября 2014 года, а также во исполнение задачи 1796 Плана действий по реализации Соглашения, утверждённого постановлением Кабинета Министров Украины № 1106 от 25 октября 2017 года, Правительство Украины приняло постановление Кабинета Министров Украины № 105 от 9 февраля 2022 года «О внесении изменений в постановления Кабинета Министров Украины от 10 октября 2001 года № 1306 и от 27 июня 2007 года № 879». Данным правительственным актом большинство габаритных и весовых параметров, а также межосевых расстояний транспортных средств, указанных в пункте 22.5 Правил дорожного движения, утверждённых постановлением Кабинета Министров Украины № 1306 от 10 октября 2001 года, были приведены в соответствие с положениями Директивы Совета 96/53/ЕС от 25 июля 1996 года «об установлении для некоторых дорожных транспортных средств, осуществляющих перевозки внутри Сообщества, максимально допустимых габаритов при национальных и международных перевозках, а также максимально допустимых весовых параметров при международных перевозках» (далее – Директива 96/53/ЕС). В соответствии с Директивой 96/53/ЕС были введены новые термины, в том числе: «допустимая максимальная нагрузка на ось», «допустимые максимальные габариты», «неделимый груз», «фактическая масса» и «фактическая масса автопоезда». Постановлением также были увеличены ставки сборов за пользование автомобильными дорогами общего пользования, установленные постановлением Кабинета Министров Украины № 879 от 27 июня 2007 года «О мерах по сохранению автомобильных дорог общего пользования», в соответствии с положениями Закона Украины «О едином сборе, взимаемом в пунктах пропуска (контрольных пунктах) через государственную границу Украины» (с поправками). Вместе с тем, с учётом отдельных расхождений с Директивой 96/53/ЕС в части норм по ширине и нагрузке на ось для транспортных средств, указанных в пункте 22.5 Правил дорожного движения, постановление Кабинета Министров Украины № 105 от 9 февраля 2022 года будет пересмотрено после прекращения или отмены военного положения на Украине.
4.2	Переход на электронный обмен двусторонних бланков разрешений на осуществление двусторонних и транзитных перевозок, а также перевозок в/из третьих стран	2022-2026	**Азербайджан:** Одним из ключевых шагов в области цифрового транспорта является внедрение системы e-Permit – Электронной системы разрешений. Данная система разработана на основе Меморандума, принятого в рамках Организации тюркских государств (ОТГ). В декабре 2024 года были успешно проведены первые пилотные транспортные операции с Турцией, обеспечившие обмен квотами в режиме реального времени. Кроме того, в январе 2025 года были успешно завершены первые пилотные операции между Азербайджаном и Узбекистаном, что обеспечило переход на полностью

			электронный режим выдачи разрешений на данном маршруте начиная с 1 сентября 2025 года. С июля 2025 года проект e-Permit реализуется с Кыргызстаном, в то время как технические переговоры с Казахстаном в настоящее время продолжаются. Были проведены обсуждения с Турцией по реализации пилотного проекта по составлению электронных форм разрешений. **Грузия:** Ведутся активные работы по внедрению системы электронных разрешений в рамках двустороннего сотрудничества между Грузией и Турцией. **Казахстан:** Казахстаном проект Соглашения о ЕТР согласован, ожидается поступление письма от МПК ТРАСЕКА о согласовании всех стран участниц ТРАСЕКА, для проведения внутригосударственных процедур. **Румыния:** Румынская национальная компания по управлению дорожной инфраструктурой (CNAIR S.A.): CNAIR S.A. поддерживает любую инициативу, которая приводит к упрощению контроля, осуществляемого собственными сотрудниками в пунктах пересечения границы. Однако разрешение на доступ к национальной дорожной сети Румынии транспортных средств для грузов или людей, зарегистрированных в других государствах, основано на правилах Управления автомобильного транспорта Министерства транспорта и инфраструктуры Румынии. **Таджикистан:** Продолжается работа по цифровизации услуг транспортного сектора, включая систему выдачи и обмена электронными разрешениями в сотрудничестве с соседними странами. **Турция:** Турция реализует проекты электронных разрешений для упрощения перевозок и цифровизации системы разрешений на двустороннем уровне. В настоящее время реализуется пилотный проект с Узбекистаном. Также планируется реализовать проекты электронных разрешений с Казахстаном, Азербайджаном и Грузией.
4.3	Переход на e-TIR при осуществлении перевозок в рамках процедур МДП между странами-участницами ОМС	2022-2026	**Азербайджан:** В связи со вступлением в силу нового Приложения 11 к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с использованием книжки МДП (Конвенция МДП, 1975 г.), которое представляет собой правовую основу для полной цифровизации процедур книжки МДП, Государственный таможенный комитет в координации с секретариатом МДП завершил работы по проведению тестов на совместимость, связанных с интеграцией в международную систему e-TIR, и 26 декабря провел первую пилотную перевозку по процедуре e-TIR из Узбекистана в Азербайджан. 2022. **Казахстан:** Комитет государственных доходов Министерства финансов Республики Казахстан принимает активное участие в работе по цифровизации международных автомобильных перевозок с использованием книжек МДП, проводимой Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ). В настоящее время, в рамках пилотного проекта «e-TIR», проводимого между Республикой Казахстан и Республикой Узбекистан при поддержке МСАТ, в международном пункте пропуска на казахстанско-узбекской границе «Яллама/Б.Конысбаева» проводятся пилотные международные перевозки с применением электронных книжек МДП.

			На стадии пилотного проекта, производится тестирование взаимодействия информационных систем, на прохождение передаваемых сведений об электронных книжках МДП, электронных гарантиях, проверки возможностей функционала информационных систем к использованию электронной книжки МДП. **Молдова:** Инициатива по запуску пилотного проекта оцифровки МДП с Украиной. **Румыния:** Таможенные органы Румынии: Система E-TIR (ЕЭК ООН) также является приоритетом и уже предполагается, что она будет введена в эксплуатацию в будущем в соответствии с планами Европейского Союза. Румынская национальная компания по управлению дорожной инфраструктурой (CNAIR S.A.): Сотрудники CNAIR S.A., осуществляющие свою деятельность в пунктах пропуска через границу, используют в контрольных действиях информацию, внесенную в книжку МДП. Тем не менее, поддерживают любую инициативу, которая приведет к облегчению доступа к информации о транспортной операции и, косвенно, к упрощению контроля, осуществляемого собственным персоналом на пунктах пересечения границы. **Таджикистан:** Данный вопрос прорабатывается в рамках стратегии цифровизации отрасли, со стороны таможенной службы и ассоциацией международных автоперевозчиков «АВВАТ». **Турция:** Приложение 11 к Конвенции МДП, устанавливающей правовую основу e-TIR, вступило в силу 25 мая 2021 г. и опубликовано в Официальном журнале Турецкой Республики от 22 октября 2022 г. под номером 31991. В этом контексте проводятся технические работы по соединению с Международной системой e-TIR. **Украина:** В период проведения конференции Европейской Экономической Комиссии ООН (06 - 10 февраля 2023 года, Женева, Швейцария) по новым разработкам в применении Конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (TIR) состоялись совместные консультации экспертов Государственной таможенной службы Украины, Таможенной службы при Министерстве финансов Республики Молдова, Международного союза автомобильного транспорта (IRU) по обмену достижениями в цифровизации TIR и CMR и внедрение Пилотного проекта по перевозке товаров между Украиной и Республикой Молдова (достигнута договоренность о проведении Пилотного проекта в 2023 году).
4.4	Переход на e-CMR при осуществлении перевозок между странами-участницами ОМС	2022-2026	**Азербайджан:** Азербайджанская Республика присоединилась к Конвенции «О договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом» согласно Закону № 614-VIQ от 21 октября 2022 года. Что касается коносамента, Азербайджанская Республика присоединилась к Дополнительному протоколу (e-CMR) и регулярно участвует в обсуждениях в этом направлении. В сотрудничестве с Европейской экономической комиссией Организации Объединённых Наций (ЕЭК ООН) Азербайджан реализует пилотный проект по практическому применению системы электронной накладной (e-КДПГ).

			В настоящее время пилотный проект реализуется с Турцией. С турецкой стороной проводятся регулярные консультации в целях согласования всех технических и институциональных деталей и обеспечения бесперебойного функционирования системы. **Иран**: Участие в соответствующих заседаниях, проводимых ЕЭК ООН в Штаб-квартире Организации Объединенных Наций, и представление мнений. **Казахстан:** ведётся работа по ратификации Протокола. **Молдова:** Инициатива разработать систему по внедрению e-CMR. Ведутся переговоры международными партнерами для финансирования проекта. В рамках инициативы EU4Digital которая является региональной программой ЕС по поддержке цифровой трансформации и гармонизации цифровых рынков в странах-участницах Восточного Партнерства (ВП), Республика Молдова участвует в Анкете для оценки состояния обмена информацией в области грузовых перевозок. Также, Республика Молдова и Румыния подтвердили взаимную поддержку по внедрению e-CMR в контексте подписания Меморандума между двумя государствами о сотрудничестве в области цифровизации автомобильных перевозок грузов. Данный проект будет реализован при финансовой поддержке иностранных партнеров. **Румыния:** Румынская национальная компания по управлению дорожной инфраструктурой (CNAIR S.A.): Сотрудники CNAIR S.A., осуществляющие свою деятельность в контрольно-коллекторских агентствах (ACI) на пунктах пропуска, являются лишь пользователем информации, внесенной в CMR, в ходе контрольной операции, не имея прямой связи с характером документов. с точки зрения правовых положений, на основании которых выдан такой документ. Однако CNAIR S.A. поддерживает любые инициативы, способствующие облегчению доступа к информации, необходимой для специального контроля грузовых транспортных средств. Информация, используемая в операции управления: •регистрационный номер транспортного средства и полуприцепа, элемент, необходимый для идентификации транспортного оператора, которому принадлежит транспортное средство; •общий вес товара, элемент, необходимый для определения общего веса транспортного средства, особенно в местах, где нет стационарных средств взвешивания; •имя и адрес грузоотправителя/покупателя, элементы, необходимые для установления типа выполняемого движения (транзитное сообщение, прямое сообщение или движение в третью страну) и, косвенно, тип разрешения, на основании которого транспортному средству разрешен доступ к дорожной сети, находящейся в ряду национальных интересов Румынии; •Местонахождение, куда должен быть доставлен товар – особенно для перевозок с местом погрузки/разгрузки из/в Румынии; •транспортная компания.

			Таджикистан: Присоединился к дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов в 2019 году и со стороны ГУП «Центр Цифровизации транспортного сектора» ведутся работы по запуску системы выдачи электронной накладной eCMR. **Турция:** Деятельность по электронному CMR осуществляется под эгидой ЕЭК ООН. Турция также принимает участие в соответствующих встречах. **Украина:** Проведен пилотный проект по внедрению электронной товаротранспортной накладной во внутреннем сообщении в 2020-2021 гг. Для этого внесены изменения в закон Украины об автомобильном транспорте и в Правила перевозок грузов автомобильным транспортом (приказ Министерства Инфраструктуры от 03.06.2019 № 413). С 1.08.2023 г. электронная ТТН должна вступить в силу на территории Украины. Министерство инфраструктуры принимает участие в рабочей группе экспертов ЕЭК ООН по внедрению e-CMR. В 2022 г. состоялись три сессии работы выше названой рабочей группы в онлайн режиме. В 2023 г. состоялись три сессии рабочей группы экспертов в ЕЭК ООН (в Женеве) в оффлайн режиме, в которых приняли активное участие представители Украины**.** https://ips.ligazakon.net/document/kr241337?an=27&ed=2024_12_24 Начиная с мая 2023 года вблизи контрольно-пропускных пунктов на государственной границе со странами ЕС открыты четыре зоны обслуживания (Порубное, Тиса, Ужгород, Шегини). Программное обеспечение зоны обслуживания синхронизировано с данными системы электронной очереди: передаются государственные номера транспортных средств, время прибытия и убытия из зоны обслуживания, количество свободных зон и доступные услуги. Планируется совершенствование процессов, связанных с пересечением государственной границы, в частности создание соответствующих механизмов межрегионального и трансграничного сотрудничества с интеграцией в цифровое пространство ЕС и Шенгенской зоны. Планируется решить данную задачу в рамках реализации Стратегии развития и обустройства пограничной инфраструктуры с Европейским союзом и Республикой Молдова до 2030 года (утверждена распоряжением Кабинета Министров Украины от 24 декабря 2024 года № 1337-р) посредством процедур совместного контроля, общего транзита (NCTS) и электронных накладных (е-КДПГ). https://ips.ligazakon.net/document/kr241337?an=27&ed=2024
4.5	Переход на электронный формат системы многосторонних разрешений и единого транзитного разрешения	2022-2026	**ПС МПК ТРАСЕКА:** В 2024 году также подготовлен и согласован Сторонами Системы разрешений ТРАСЕКА проект Решения по внесению изменений и дополнений в Технический документ «Многостороннее разрешение ТРАСЕКА» Руководство Пользователя, согласно которому предлагается предусмотреть возможность перехода на электронные бланки многосторонних разрешений ТРАСЕКА путем дополнения Технического документа разделом 6-1, а также принять новый порядок определения серийных номеров разрешений согласно Приложению 2 в новой редакции к Техническому документу. Проект Решения был рассмотрен на прошедшем 26 февраля 2025 года в г. Тегеран XVII Ежегодном Заседании МПК, по итогам которого было принято решение о том,

			что страны-участницы Системы разрешений ТРАСЕКА делегируют полномочия своим представителям для подписания указанного Решения. **Грузия**: В рамках системы многосторонней квоты ЕКМТ, в которой участвует Грузия, ведутся работы по цифровизации многосторонних разрешений ЕКМТ. **Казахстан:** Казахстаном проект Соглашения о ЕТР согласован, ожидается поступление письма от МПК ТРАСЕКА о согласовании всех стран участниц ТРАСЕКА, для проведения внутригосударственных процедур. **Молдова**: Республика Молдова участвует в Системе многосторонней квоты ЕКМТ, в рамках которой ведётся работа по цифровизации многосторонних разрешений ЕКМТ. Также, Республика Молдова участвует в пилотном Проекте по цифровизации разрешений в рамках Организации Черноморского Экономического Сотрудничества (BSEC). Таким образом, в настоящее время, Национальное Агентство автомобильного транспорта совместно с Таможенной службой участвуют совместно в проекте по внедрению электронной системы обмена данными между ведомствами, относительно выдачи и контроля за использованием разрешений для осуществления международных автомобильных грузовых перевозок по территории Республике Молдова. **Румыния:** Румынская национальная компания по управлению дорожной инфраструктурой (CNAIR S.A.): Контроль CNAIR S.A. со стороны пунктов пересечения границы также заключается в проверке разрешения на передвижение по дорогам, на основании которого разрешен доступ к национальной дорожной сети Румынии. Дорожные разрешения, на основании которых транспортному средству разрешено выполнять транспортные операции, связанные с транзитом через Румынию. •разрешения, выданные Министерством транспорта и инфраструктуры Румынии через Управление автомобильного транспорта; •разрешения СЕМТ; •разрешения ОЧЭС (BSEC); •разрешения ТРАСЕКА; •другие эквивалентные документы, удостоверяющие, что согласно соглашениям, заключенным между соответствующими государствами и Румынией, транспортные средства, принадлежащие этим государствам, могут осуществлять транспортные операции, связанные с транзитом на территории Румынии. Кроме того, органом румынского государства, регулирующим способы осуществления международных автомобильных перевозок товаров и людей, является Министерство транспорта и инфраструктуры Румынии через Управление автомобильного транспорта. **Турция:** Турция предоставила свои мнения/оценки относительно системы многосторонних/единых транзитных разрешений по дипломатическим каналам. **Украина:** В 2022 г. проведен пилотный проект внедрения электронной очереди (е-черга) на пограничном пункте Ягодин, лежащий на маршруте прохождения ТРАСЕКА. В 2023 г. проект будет распространен на другие пограничные пункты пропуска. В соответствии с пунктом 11 постановления Кабинета Министров Украины от 02.12.2022 № 1349 распространено действие экспериментального проекта на

			международные пункты пропуска через государственную границу Украины для автомобильного сообщения в соответствии с перечнем, утвержденным приказом Министерства развития общин, территорий и инфраструктуры. В соответствии с требованиями постановления Кабинета Министров Украины от 2 декабря 2022 года № 1349 «Об особенностях реализации пилотного проекта по управлению очередями грузовых автомобилей перед международным контрольно-пропускным пунктом через государственную границу Украины для автомобильного движения «Ягодин – Дорогуск»» была внедрена система «Электронная очередь для пересечения границы Ягодин – Дорогуск».
4.6	Вступление в силу Соглашения о едином транзитном разрешении	2022	**Азербайджан:** Проект Соглашения о едином транзитном разрешении ТРАСЕКА обсуждается с соответствующими учреждениями Азербайджана. Процесс находится на завершающей стадии, и ожидается, что доработанный проект Соглашения на основе предложений Азербайджана будет представлен в Национальный секретариат во второй половине года. **Казахстан:** Казахстаном проект Соглашения о ЕТР согласован, ожидается поступление письма от МПК ТРАСЕКА о согласовании всех стран участниц ТРАСЕКА, для проведения внутригосударственных процедур. **Таджикистан:** Правительство Республики Таджикистан в декабре 2022 года одобрило проект Соглашения. Однако текст Соглашения был доработан и сейчас дополненный проект Соглашения проходит внутригосударственные процедуры по повторному согласованию и одобрению текста Соглашения. **Украина:** Соглашение между Украиной и Европейским Союзом о грузовых перевозках автомобильным транспортом подписано 29 июня 2022 года в городе Лионе. Соглашение упраздняет необходимость получения украинскими перевозчиками соответствующих разрешений для осуществления двусторонних и транзитных перевозок в государства ЕС и позволяет избежать остановки экспорта украинской продукции через автомобильные пункты пропуска. Также Соглашение предусматривает меры по упрощению признания водительских документов. Украина и ЕС освобождают владельцев водительских удостоверений, выданных одной из сторон, от требования иметь международное водительское удостоверение. Срок соглашения составляет один год с возможностью пролонгации, временно она начала действовать в день подписания.
4.7	Запуск единой информационной системы (веб-портала) и мобильного приложения ТРАСЕКА	2022	**ПС МПК ТРАСЕКА**: В целях реализации Цифровой концепции МТК ТРАСЕКА в 2022 году совместно с независимым консультантом подготовил рекомендаций по созданию цифрового коридора и минимальных требований к нему, включая информационную систему. В целях детального обсуждения предложений по предложению ПС МПК ТРАСЕКА сформирована РГ по цифровизации коридора ТРАСЕКА. 17 мая 2023 года в рамках

			третьего вопроса повестки дня заседания РГ по цифровизации коридора ТРАСЕКА продемонстрирована презентация независимых консультантов. Запуск будет возможен после принятия консолидированного решения участниками Рабочей Группы.
4.8	Обеспечение функционирования как минимум одной «зеленой полосы» TIR на каждом пункте пропуска при наличии возможности	2022-2026	**Казахстан:** В настоящее время функционируют полосы на таможенных постах: «Нур жолы» Департамента государственных доходов МФ РК по области Жетiсу, «им. Б.Конысбаева» Департамента государственных доходов МФ РК по Туркестанской области, «Курык» Департамента государственных доходов МФ РК по Мангистауской области. **Молдова:** В пунктах пропуска через государственную границу предоставляется отдельная полоса для международных перевозок грузов по книжкам TIR-EPD. **Румыния:** Таможенное управление Румынии: На КПП Албица, на въездном направлении, у нас есть выделенная линия для УЭО (уполномоченный экономический оператор) и TIR. То же самое будет реализовано и на КПП Галац (в результате внедрения координированного контроля). **Таджикистан:** Основные пункты пропуска (Нижний Пяндж, Фотехабад, Сарай-Комар) пока обрабатывают TIR-грузовики в общем порядке. Нет выделенных «зелёных полос» как в ЕС или Турции, но есть приоритетные очереди для TIR. **Турция:** на постах автодорожного контроля вес и габариты грузовых автомобилей, тягачей + полуприцепов проверяются без остановки. Подача электронной предварительной декларации обязательна для начала процедуры МДП на пунктах пересечения границы Турции. **Украина:** На сегодняшний день «зелёная полоса» МДП внедрена на следующих контрольно-пропускных пунктах Украины: «Ягодин – Дорогуск» (Волынская таможня) – а именно две полосы на выезд из Украины; «Порубное – Сирет» и «Мамалыга – Крива» (Черновицкая таможня); «Краковец – Корчова» (Львовская таможня); «Старокозачье – Тудора» (Одесская таможня); «Ужгород – Вышне Немецке» и «Чоп – Захонь» (Закарпатская таможня). Постановлением Кабинета Министров Украины от 24 декабря 2024 года № 1337-р утверждены Стратегия развития и обустройства пограничной инфраструктуры с Европейским союзом и Республикой Молдова до 2030 года и Оперативный план действий по её реализации на 2024-2030 годы при поддержке Европейской комиссии в рамках проекта «Маршруты солидарности». Украина совместно с соседними странами намерена реализовать ряд проектов, связанных с развитием и модернизацией контрольно-пропускных пунктов, в рамках финансового инструмента CEF на 2021-2027 годы.

4.9	Рассмотрение возможности осуществления перевозок полуприцепами с заменой вне зависимости от страны регистрации	2022-2023	**Казахстан:** возможно рассмотреть в рамках двусторонних соглашений с каждой страной-участницей. **Молдова:** Таможенное законодательство Республики Молдова регулирует перевалку под таможенным контролем товаров, перемещаемых в режиме таможенного транзита, с одного вида транспорта на другой. **Таджикистан:** Можно предусмотреть такие условия в рамках двусторонних соглашений со странами-членами ТРАСЕКА. **Турция:** Такая практика вызовет проблемы на этапе реализации и может привести к неправильному функционированию обычной транспортной системы. Поэтому Турция не поддерживает это мероприятие. **Украина:** Частью 5 Статьи 96 Таможенного кодекса Украины установлено, что при перемещении товаров в таможенном режиме транзита разрешается осуществление замены моторного транспортного средства с предварительным информированием таможенного органа назначения о причинах такой замены, если такая замена не требует перегрузки товаров.
4.10	Обеспечение выхода из ТОП-150 стран по смертности от аварий на дорогах путем принятия мер по снижению смертности от ДТП	2022-2026	**Азербайджан:** В целях повышения уровня безопасности дорожного движения в Азербайджанской Республике, снижения количества дорожно-транспортных происшествий и ущерба, причиняемого ими, а также обеспечения перехода на использование экологически чистых транспортных средств, Указом Президента Азербайджанской Республики от 27 декабря 2018 года принята Государственная программа Азербайджанской Республики по безопасности дорожного движения на 2019-2023 годы. Программа отражает меры по снижению количества дорожно-транспортных происшествий за счет повышения уровня безопасности дорожного движения в Азербайджанской Республике и уменьшения социально-экономического ущерба стране от дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом. В результате реализации мероприятий, предусмотренных Государственной программой, к концу 2023 года по сравнению с 2013-2017 годами планируется достичь следующих целевых показателей: снижение количества смертей в дорожно-транспортных происшествиях на 30%; снижение количества тяжелых и менее тяжелых травм при дорожно-транспортных происшествиях на 30%;снижение количества дорожно-транспортных происшествий на 30%;снижение количества младенческих смертей на 50%.. **Грузия:** Одним из приоритетных направлений для Грузии является безопасность дорожного движения. **Национальная стратегия безопасности дорожного движения Грузии**[1] на 2022-2025 годы и План ее действий на 2022-2023 годы были приняты правительством Грузии в июле 2022 года. В соответствии с новой стратегией будут

[1] http://www.moesd.gov.ge/uploads/files/2017/transport/2022/road_safety_strategy_2022_2025/road_safety_strategy_2022_2025_catalog.pdf

			реализованы значительные мероприятия и меры по сокращению количества смертельных случаев и серьезные травмы на дорогах Грузии. Впоследствии в 2024 году был принят План действий на 2024-2025 годы, обеспечивающий дальнейшую реализацию стратегических целей в этом секторе. В то же время поддержка ЕС имеет огромное значение для улучшения ситуации с безопасностью дорожного движения в Грузии. Проект Twinning по безопасности дорожного движения является одним из примеров сотрудничества ЕС и Грузии в этом направлении. Проект был завершён в марте 2024 года, способствуя совершенствованию управления данными и обеспечению безопасности дорожного движения в Грузии. Комплексная база данных и ее эффективное администрирование имеют первостепенное значение для общего улучшения показателей безопасности дорожного движения в стране. Кроме того, Грузия была выбрана местом проведения Региональной обсерватории по безопасности дорожного движения Восточного партнерства и станет аналитическим центром по безопасности дорожного движения в регионе. Кроме того, с целью сокращения числа смертей в результате дорожно-транспортных происшествий в конце 2023 года в составе Министерства внутренних дел был создан Отдел анализа безопасности дорожного движения. Этот Отдел проводит детальный анализ причин ДТП, выявляет аварийно опасные и проблемные участки, планирует профилактические меры, а также участвует в разработке документов по дорожной безопасности. Отдел выявил 3 аварийно опасных участка и 19 проблемных участков и направил их соответствующим ведомствам для дальнейших действий. В Грузии разработана Матрица целей устойчивого развития – национальный документ о целях устойчивого развития, который включает цели устойчивого развития, глобальные и национальные цели и индикаторы, ключевые данные, источники данных на основе повестки дня Грузии до 2030 года. **Иран**: Проект по регулированию скорости с помощью Всемирной организации здравоохранения, выявление аварийно-опасных участков, тренинги, стационарное и мобильное оборудование для контроля скорости, улучшение дорожных знаков и разметки. **Казахстан:** По итогам 2022 года, смертность в результате ДТП составила 2425 человек. При расчете численности населения на 1 января 2023 года 19 млн. 765 тыс. человек, показатель смертности в ДТП на 100 тыс. населения составил 11,9 человек. Казахстаном проводится постоянная работа по снижению количества ДТП, путем обследования аварийно-опасных участков автодорог, установки дорожных знаков, автоматических камер фиксации нарушений ПДД. Министерством внутренних дел РК также выпущено свыше 1 тыс. видеороликов и 2 тыс. аудироликов в качестве социальной рекламы. **Таджикистан:** Согласно официальным данным МВД РТ, в 2024 году было зарегистрировано 1233 дорожно-транспортных происшествия (ДТП), что на 122 случая меньше по сравнению с 2023 годом. В результате этих происшествий погибли 552 человека, а 1353 получили травмы. Национальная стратегия безопасности дорожного движения Республики Таджикистан на 2025–2035 годы находится в стадии разработки. Основные направления и цели этого документа были обсуждены на семинаре-совещании,

			состоявшемся 26 февраля 2025 года в Национальной библиотеке Таджикистана. Мероприятие прошло в рамках проекта «БРАМОМ-4» при Министерстве транспорта Республики Таджикистан и собрало представителей различных министерств, международных экспертов и специалистов транспортной отрасли. В апреле 2024 года Министерство транспорта заключило контракт с британской компанией EASST Expertise LTD сроком на 18 месяцев. Цель сотрудничества - усиление ответственности водителей, внедрение обязательного использования ремней безопасности и проведение широкой информационной кампании. Кроме того, 31 июля 2024 года был подписан контракт с итальянской компанией FRED Engineering S.R.L. на сумму около 480 тысяч долларов. Компания окажет консультационные услуги по поддержке УГАИ МВД в рамках разработки и реализации стратегии безопасности дорожного движения. **Турция:** Главное управление автомобильных дорог осуществляет деятельность, включая устранение очагов аварийности, установку дорожных знаков, шумовых полос и защитного оборудования, такого как ограждения, внедрение интеллектуальных транспортных систем, обустройство пешеходных переходов, проверку веса и габаритов большегрузных транспортных средств, а также подготовку соответствующих стандартов и правил для снижения дорожно-транспортных происшествий и обеспечения безопасности дорожного движения, следуя последним тенденциям в области безопасности дорожной инфраструктуры в мире. **Украина:** Распоряжением Кабинета Министров Украины от 21.10.2020 № 1360-р одобрена Стратегия повышения уровня безопасности дорожного движения в Украине на период до 2024 года, целью которой является снижение уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий минимум на 30 процентов к 2024 году, снижение степени тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий для участников дорожного движения и уменьшения социально-экономических потерь от дорожно-транспортного травматизма, а также внедрение эффективной системы управления безопасностью дорожного движения для обеспечения защиты жизни и здоровья населения. Также постановлением Кабинета Министров Украины от 21.12.2020 № 1287 утверждена Государственная программа повышения уровня безопасности дорожного движения в Украине на период до 2023 года, целью которой является снижение в Украине уровня аварийности и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий, прежде всего социально-экономических, в соответствии с целями, определенными Стратегией повышения уровня безопасности дорожного движения в Украине на период до 2024 года. Кроме этого, в 2022 г. в Украине проводились (в 2 этапа) мероприятия Глобальной недели безопасности дорожного движения ООН (в рамках Второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, провозглашенного в соответствии с Резолюцией A/74/L.86 «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире», принятой Генеральной Ассамблеей ООН на 74-й сессии), глобальной целью которого

			является сокращение количеств смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий на 50% к 2030 году. Также в 2023 г. в Украине проводились (в 2 этапа) мероприятия Глобальной недели безопасности дорожного движения ООН (в рамках Второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, провозглашенного в соответствии с Резолюцией A/74/L.86 «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире», принятой Генеральной Ассамблеей ООН на 74-й сессии), глобальной целью которого является сокращение количеств смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий на 50% к 2030 году. В 2024 году на Украине проводились мероприятия Глобальной недели безопасности дорожного движения ООН (в два этапа) в рамках Второго десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, провозглашённого в соответствии с Резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН A/74/L.86 «Повышение безопасности дорожного движения во всём мире», принятой на 74-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН. Глобальная цель – сокращение числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий на 50% к 2030 году. Постановлением Кабинета Министров Украины № 1550 от 27 декабря 2024 года утверждена Национальная транспортная стратегия Украины до 2030 года. Одними из её задач являются: - снижение смертности в результате транспортных аварий/дорожно-транспортных происшествий на 50% к 2030 году, то есть до пяти смертей на 100 000 населения; - сокращение числа тяжёлых травм в результате транспортных аварий/дорожно-транспортных происшествий на 50% к 2030 году, то есть до 48 пострадавших на 100 000 населения; - сокращение ежегодных потерь общества от транспортных аварий на 50% к 2030 году, то есть до 2-2,5 млрд долларов США
4.11	Переход на выдачу виз водителям автотранспортных средств в электронном формате	2022-2023	-

4.12	Организация работы горячей линии в приграничной зоне на всем транзитном участке Европа-Кавказ Азия	2022-2023	**Азербайджан:** Государственный таможенный комитет Азербайджанской Республики создал колл-центр +994 (12) 404-22-00 (доб.: 09-15; 09-16) для ответа на поступающие запросы от международных операторов по вопросам международных грузовых перевозок. **Армения:** В Комитете государственных доходов функционирует отдел колл-центра, который предоставляет организациям и физическим лицам информацию о правах и обязанностях налогоплательщиков, налогах, таможенных пошлинах, таможенных и иных обязательных платежах, а также о порядке их исчисления и уплаты. **Молдова:** Таможенная служба Республики Молдова имеет Единый колл-центр, доступный для предоставления консультаций и информации из первых источников относительно таможенного законодательства.
4.13	Принятие на национальном уровне планов действий по внедрению интеллектуальных транспортных систем с элементами управления потоками на основных международных маршрутах	2022-2026	**Армения:** В рамках проекта «Международный транспортный коридор Север–Юг» (МТКС), Транш 4, планируется разработка «Стратегии интеллектуальной транспортной системы (Системы)», целью которой является: определение вариантов внедрения Системы для повышения общей эффективности, эксплуатации, управления активами и общего управления сетью автомобильных дорог; разработка программного комплекса центра управления дорожным движением для централизованного управления сетью. Система обеспечит возможность применения широкого спектра решений, таких как автоматические счётчики транспортных средств и крупномасштабное оборудование для сбора данных (скорость, погода, время прохождения участка дороги и др.), переменные информационные знаки, мобильные весовые станции, автоматическая идентификация транспортных средств, электронные платежи, системы видеонаблюдения, системы управления дорожным движением и необходимое программное обеспечение для них и т.д. Кроме того, проект «Сисиан–Каджаран» включён в рамки инициативы ЕС «Глобальные ворота» и соответствует двум приоритетным инициативам Программы экономических инвестиций ЕС для Армении. Проект «Строительство тоннеля Каджаран» предусматривает разработку правил безопасности и эксплуатации тоннеля, которые касаются: - вентиляции, обязательных эвакуационных выходов через каждые 500–1000 метров (в зависимости от интенсивности движения); - мониторинга безопасности тоннеля из единого центра управления с использованием оборудования SCADA; - мер безопасности в тоннелях, связанных с геометрической формой и конструкцией тоннеля; - улучшения условий безопасности для людей с ограниченными возможностями. **Грузия**: В соответствии с директивой 2010/40/EU Европейского парламента и Совета от 7 июля 2010 года о рамках для развертывания интеллектуальных транспортных систем в области автомобильного транспорта и для сопряжения с другими видами транспорта. Интеллектуальные транспортные системы внедряются поэтапно, параллельно с

			крупными проектами дорожной инфраструктуры. На данном этапе некоторые компоненты интеллектуальных транспортных систем были внедрены на автомагистрали Восток-Запад E60/E70, которая является частью маршрутов ТРАСЕКА. Дополнительные компоненты и технологии ИТС будут внедряться параллельно с завершением строительства новых участков. При поддержке Всемирного банка Департамент автомобильных дорог Грузии в настоящее время занимается подготовкой институциональной основы и концептуального проекта Центра управления дорожным движением с последующей разработкой детального проекта и технических спецификаций. Целью создания ЦУДД является интеграция инфраструктуры ИТС по всей стране в рамках централизованной структуры эксплуатации и управления, включающей завершенные и новые дороги и тоннели на основных магистралях для обеспечения безопасного и эффективного дорожного движения. **Иран**: В соответствии с политикой внедрения интеллектуального транспорта (ИТС) в стране в настоящее время работает множество интеллектуальных систем и комплексов, таких как: комплексная транспортная система, система механизированных очередей в терминалах, интеллектуальная выдача документов. **Казахстан**: в настоящее время, на площадке ЕАЭС проводится работа по формированию и внедрению экосистемы цифровых транспортных коридоров. На сегодняшний день, стоит задача консолидации данных разрозненных систем в одну аналитическую платформу. На данный момент на законодательном уровне закреплен статус ИТС, расширена сфера ее применения. Разработано инвестиционное предложение на создание Цифровой платформы трансформации, которая объединит весь информационный поток по всем отраслям МИИР РК. В целях перевода в электронный формат товарно-транспортной накладной и путевого листа внедрена Единая система управления транспортными документами (ЕСУТД). Инициированы соответствующие поправки в транспортное законодательство, которые 2 января 2021 года были подписаны Главой государства. Кроме того, МИИР РК в рамках проводимой работы по цифровизации, автоматизированы бизнес-процессы транспортного контроля: - создан и опубликован интеграционный сервис на платформе SmartBridge для интеграции Специальных автоматизированных измерительных средств (САИС) с Информационно-аналитической системой транспортной базы данных и динамики безопасности перевозки (ИАС ТБД); - интегрированы САИС, установленные на платных участках автодорог; - интегрирована информационная система взимания платы за проезд по платным автомобильным дорогам KazToll. Планируется завершение работ по: - интеграции ЕСУТД с ИАС ТБД; - интеграции ИАС ТБД с системой Астана-1 Министерства Финансов РК;

			- интеграции ИАС ТБД с интегрированной информационной системой внешней и взаимной торговли ЕАЭС. **Румыния**: Генеральный Директорат Европейских транспортных программ Министерства транспорта и инфраструктуры Румынии: Достижения 2022 года: в рамках RRP, Постановлением Правительства №. 682 от 25.05.2022 были приняты Национальная стратегия безопасности дорожного движения и План действий на период 2022-2030 годы. Постановление правительства опубликовано в Официальном вестнике, часть I, №535 от 31.05.2022. Стратегия интеллектуальных транспортных систем и План действий были одобрены HG no. 1068/2022 от 31.08.2022 и опубликованы в Официальном вестнике №. 687-687bis/02.09.2022. **Таджикистан:** Внедряются цифровые системы контроля, такие как «Умный город» и «Безопасный город», которые фиксируют нарушения правил дорожного движения. Проект «Безопасный город» в Душанбе представляет собой масштабную инициативу по повышению общественной и дорожной безопасности с использованием современных технологий видеонаблюдения и автоматизированного контроля. Проект был запущен 1 ноября 2013 года и реализуется в сотрудничестве с китайской компанией Huawei. Общая стоимость проекта составила 22 миллиона долларов США, из которых 20,9 миллиона предоставлены Китаем в виде долгосрочного кредита в рамках Шанхайской организации сотрудничества, а 1,1 миллиона - вклад таджикской стороны. Предполагается, что кредит будет возвращён за счёт штрафов, полученных с нарушителей правил дорожного движения. В апреле 2024 года была запущена вторая фаза проекта «Безопасный город», направленная на повышение качества работы системы наружного наблюдения. В рамках этой фазы планируется установка дополнительных камер и модернизация существующего оборудования. **Турция**: Завершена работа над Стратегией национальных интеллектуальных транспортных систем (ИТС) и Планом действий на 2020-2023 годы, подготовленными Главным управлением автомобильных дорог Министерства транспорта и инфраструктуры.
4.14	Оснащение КПП аппаратурой рентгеновского сканирования АТС (в случае не оснащённости)	2022-2024	**Азербайджан:** Таможенные органы Азербайджанской Республики используют 19 систем досмотра для автотранспортных средств и 3 системы досмотра для железнодорожного транспорта. **Грузия:** Таможенное управление Службы доходов осуществляет деятельность через 20 таможенных пунктов пропуска, 6 экономических зон таможенного оформления и 4 отделения таможенного оформления. Управление постоянно проводит обновление и модернизацию рентгеновских сканеров с целью повышения эффективности и безопасности таможенного контроля.

			На текущем этапе Таможенное управление обладает следующими рентгеновскими сканерами, расположенными на таможенных пунктах пропуска и в экономических зонах таможенного оформления: •8 стационарных сканеров для транспортных средств •3 мобильных сканера для транспортных средств •3 железнодорожных сканера •3 ручных сканера •5 сканеров для досмотра людей •36 сканеров для багажа •3 сканера для багажа с КТ (3D) •2 сканера паллет **Казахстан:** в соответствии с международными соглашениями и действующим законодательством, в РК функционирует 100 пунктов пропуска: *Для сведения:* 84 - многосторонних, 16 – двухсторонних; по видам сообщения: 51 - автомобильных; 27 - железнодорожных; 18 - авиационных; 3 - морских и 1 речной. По информации ПС КНБ РК, из 37 автомобильных пунктов пропуска на внутренних границах ЕАЭС только на 5-и имеются инспекционно-досмотровые комплексы. По информации Комитета государственных доходов (КГД) Министерства финансов Республики Казахстан, определенного ответственным за модернизацию пунктов пропуска на внешней границе ЕАЭС за счет средств льготного правительственного займа КНР проводится модернизация и техническое дооснащение 9 автомобильных и 1 железнодорожного п/п и Главного диспетчерского управления КГД МФ РК (г.Астана). *Для сведения: автомобильные - 9: граница с Узбекистаном (4) - Капланбек, Казыгурт, Атамекен, Тажен; граница с КНР (4) - Алаколь, Калжат, Майкапчагай, Бахты; граница с Туркменистаном (1) - Темир-баба; Железнодорожный - 1: граница с КНР – Достык, ГДУ –1.* *Сроки реализации проекта - 4 квартал 2024 года.* Проведена работа по подписанию необходимой документации. В 2022 году по всем пунктам пропуска разработаны ПСД и получены положительные заключения госэкспертизы. Планируемые сроки сдачи каждого п/п - 19 месяцев. Сегодня ведутся строительно-монтажные работы по всем п/п на внешней границе ЕАЭС. В рамках модернизации пунктов пропуска проводится работа по расширению полос движения транспортных средств *(от 4 до 8 в зависимости от категории пункта пропуска),* установка дополнительных кабин и систем бесконтактного прохождения паспортного контроля «E-gate» *(требуется 83 ед.)*, приобретение инспекционно-досмотровых комплексов *(требуется 32 ед.)*. Предварительная стоимость реконструкции автомобильных пунктов пропуска составит 259 млрд. тенге (1 категории – 174 млрд. тенге; 2 категории – 45 млрд. тенге; 3 категории – 39 млрд. тенге).

			Молдова: Таможенная служба Республики Молдова располагает 5 мобильными сканерами, 2 стационарными, 12 сканерами для проверки багажа. **Румыния:** *Таможенное управление Румынии*: Для оснащения прицепов и контейнеров рентгеновскими сканирующими системами и оборудованием для неразрушающего контроля в настоящее время на уровне Таможенного управления Румынии реализуются следующие проекты: 1. «Оснащение пограничных таможенных пунктов системами сканирования транспортных средств и контейнеров (системы безопасности) и создание Национального центра анализа изображений, в который будут интегрированы системы сканирования транспортных средств и контейнеров Таможенного управления Румынии» при финансировании из средств Национального плана восстановления и устойчивости (НПВУ); 2. «Повышение эффективности деятельности таможенного контроля Таможенного управления Румынии: 2021-RO-BCROSS», с финансированием из Инструмента финансовой поддержки оборудования для таможенного контроля (CCEI), посредством которого было одобрено предоставление 367 единиц оборудования для неразрушающего таможенного контроля 19 внешним пограничным таможенным пунктам, из которых 3 рентгеновские сканирующие системы для легкого транспорта (легковые автомобили/микроавтобусы), рентгеновские сканеры для контроля багажа/паллет, эндоскопы, устройства для обнаружения радиации, наркотиков, изотопов, а также внедрение новых систем автоматического распознавания номерных знаков и модернизация существующих (типа LPR); 3. «Модернизация пограничной таможни «Сирет» с целью оптимизации движения на транснациональном пункте пропуска на северной границе Румынии - DN2 (E85), уезд Сучава с финансированием из средств Операционной программы «Крупная инфраструктура» (POIM) - в рамках которой также была одобрена закупка 1 шт. сканирующего оборудования; 4. «Трансграничная инфраструктура Унгены (Румыния-Молдова)», код 22-EU-TG-UCBI ROMD с финансированием из фонда Connecting Europe Facility Transport 2022 (CEF-T-2022). **Таджикистан:** По состоянию на 2024 год, оснащение пунктов пропуска (КПП) Таджикистана рентгеновскими сканерами для досмотра автотранспортных средств (АТС) остается неравномерным.
4.15	Взаимное признание результатов взвешивания уполномоченными операторами стран-участниц ОМС	2022-2023	**Турция:** В соответствии с Регламентом ЕС 9653 вес и габариты приведены в соответствие со Статьей 128 Правил дорожного движения.

4.16	Подготовка и распространение среди национальных перевозчиков Памятки по осуществлению перевозок крупногабаритных и неделимых грузов	2022	**ПС МПК ТРАСЕКА:** Информация о процедурах выдачи специальных разрешений для пропуска тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств в странах ОМС была собрана ПС МПК ТРАСЕКА и размещена на вэб-портале в разделе «Обзоры и публикации» → «Полезная информация» последующей ссылке: https://traceca-org.org/ru/o-traseka/obzory-i-publikacii/poleznaja-informacija **Турция**: Статья 33 Закона о дорожном движении № 2918 гласит, что «Получение разрешения Генерального директората автомобильных дорог на перевозку нештатных грузов, особых по массе и габаритам, превышающих требуемые ограничения возможностей транспортировки, которые невозможно перевозить другими видами транспорта, является обязательным». Согласно заявлению заявителя, специальное разрешение/специальное разрешение на перевозку нештатных грузов, выданное Генеральным директоратом, предоставляется в виде штрих-кода/квадратного кода с адреса www.kgm.gov.tr путем изучения информации о транспортном средстве и грузе, а также запрошенном маршруте перевозки.

4.17	Проведение оценки эффективности деятельности автомобильных пунктов пропуска	2022, 2024, 2026	**ПС МПК ТРАСЕКА:** для реализации положений Методики оценки автомобильных контрольных пунктов пропуска проведена первая оценка деятельности пунктов пропуска. В целом, для оценки были представлены ответы 9 стран, но в оценке была использована информация 3 стран по 7 пунктам пропуска ввиду недостаточности информации, представленной в адрес ПС МПК ТРАСЕКА. **Румыния**: Таможенные органы Румынии: Румыния измеряет среднее время пересечения границы грузовиками на пограничных таможнях. **Турция:** на 2022 год было запланировано провести 34 миллиона техосмотров транспортных средств, проверено 33 701 885 транспортных средств, на 101 143 транспортных средства наложены административные штрафы за нарушение весогабаритных ограничений. В 2024 году планируется провести 34 миллиона техосмотров транспортных средств. **Украина:** 6 декабря 2023 года на контрольно-пропускном пункте Кучурган – Новосавицкая с Молдовой на территории Украины были запущены процедуры контроля с применением технологии совместного контроля. Скоординированный контроль с Республикой Польша в отношении внешней границы ЕС осуществляется на четырёх автомобильных контрольно-пропускных пунктах (исключительно с польской стороны): Устилуг – Зосин; Угринов – Долгобычув; Грушев – Будомеж; Смильница – Кросценко. Введение совместного (скоординированного) контроля позволит решить ряд проблемных вопросов, в частности касающихся обустройства контрольно-пропускных пунктов. Учитывая, что КПП ЕС оснащены системами сканирования, совместный контроль значительно упростит и ускорит процедуру пересечения границы. С августа 2023 года для автобусов, осуществляющих международные пассажирские перевозки, функционирует система eCherga, которая предоставляет возможность: - водителям и перевозчикам рассчитывать приблизительное время пересечения границы, что помогает лучше планировать маршруты и избегать простоев; - избежать необходимости ожидания в длинных очередях на границе, что экономит время и деньги; водители могут ожидать в удобном месте, а не вдоль трассы, что особенно важно в холодное время года; - экономить время и топливо за счёт сокращения времени ожидания на границе; - цифровизировать процесс пересечения границы; - обеспечить удобный сервис учёта и отслеживания очереди на пункте пропуска.
4.18	Улучшение и развитие дорожной и придорожной инфраструктуры на маршрутах ТРАСЕКА	2022-2026	**Азербайджан:** За период с 2000 по 2023 год на отдельных участках транспортного коридора ТРАСЕКА в Азербайджане реализовано 15 различных проектов по реабилитации, реконструкции, строительству и расширению дорог до 4 полос. Стоимость этих проектов составляет $2582,4 млн, из которых $1747,5 млн — это кредиты различных международных банков или финансовых институтов.

			В 2022 году продолжились строительные работы по расширению проезжей части до 4 полос на участке Гянджа – граница Грузии (130 км), сумма расходов составила $66,7 млн, из которых $54,1 млн — кредиты Европейского банка реконструкции и развития. За период 2000 – 2016 годы на участках Баку-Гянджа (383 км) автодороги М-2 Баку-Алят-Газах-граница Грузии (513 км) были реконструированы и расширены до I категории 8,6 и 4 полосы движения. С 2019 года продолжаются работы по расширению оставшегося 130-километрового участка до I категории, завершение которого запланировано на 2023 год. В 2022 году по маршруту ТРАСЕКА на участке Гянджа – граница Грузии (130 км) продолжены работы по расширению автодороги М-2 до 4 полос, общий физический объем которой составляет 96,1% от общего объема строительных работ автомагистрали М-2 на 3-х секциях. По состоянию на 1 ноября 2023 года строительство участков протяженностью 102 км завершено, продолжаются строительные работы на участке протяженностью 28 км (физический прогресс – 89,5%). Завершение строительства запланировано на первое полугодие 2024 года. **Армения**: В течение 2022 года было отремонтировано более 530 км дорог межгосударственного и республиканского значения, в том числе по маршрутам ТРАСЕКА. В рамках реализации МТК «Север-Юг» по одноимённому проекту в Армении заключены договора на строительство двух Траншей (2 и 4), с общей протяженностью 82 км. В период с 2018 по 2024 год Армения осуществила масштабные инфраструктурные инвестиции в целях улучшения транспортной связности, качества государственных услуг и регионального равенства. На строительство и реабилитацию дорог было израсходовано свыше 242 млрд драмов, в результате чего было модернизировано 2 000 км дорог – на 576% больше, чем за предыдущий семилетний период. С конца 2015 года участки Транша 1 МТК Север-Юг Ереван-Артасат (19,6 км) и Ереван–Аштарак (11,4 км) открыты для двустороннего движения. Проект реализован за счёт займа Азиатского банка развития (АБР). В рамках реализации МТК Север–Юг по одноимённому проекту в Армении заключены контракты на строительство двух Траншей (2 и 4) общей протяжённостью 82 км. В частности, в 2023 году начались строительные работы на участке Транша 2 МТКС, М-1, Ереван-Гюмри-Бавра, вблизи общины Агарак (с км 29+600 до км 37+545). Дорога была открыта для движения 3 октября 2025 года. Строительство участка Каджаран-Агарак (въезд в планируемый тоннель Агарак–Варданидзор–Каджаран) финансируется Евразийским фондом стабилизации и развития Евразийского банка развития и Правительством Республики Армения. Общая протяжённость строящегося участка дороги составляет около 32 км (въезд в планируемый тоннель Агарак–Варданидзор–Каджаран). Строительные работы на участке дороги Каджаран–Агарак начались в начале 2024 года и запланированы к завершению в 2027 году. Строительные работы на участке Транша 2 МТКС, М-1, Ереван-Гюмри-Бавра, вблизи общины Агарак протяжённостью 8 км (с км 29+600 до км 37+545) начались в 2023 году. Дорога была открыта для движения 3 октября 2025 года.

			Контракт на завершение строительства около 34,0 км автомагистрали М-1, Ереван-Гюмри-Бавра (с км 37+545 до км 71+500) был подписан 03.10.2023. Срок действия контракта – 18 месяцев. Реализация проекта строительства дороги Сисиан–Каджаран протяжённостью 60 км является одним из стратегических приоритетов Правительства Республики Армения и была утверждена в качестве приоритетного инвестиционного проекта Правительством Республики Армения в 2021 году. Проект предусматривает строительство нового участка дороги 2-й технической категории общей протяжённостью около 60 км, включая 27 мостов общей протяжённостью 4,7 км и 9 тоннелей общей протяжённостью 12,5 км (наиболее протяжённый – тоннель Баргушат длиной около 8,65 км). Срок строительных работ составляет 6 лет. Период ДНП – 2 года. Участок дороги с его техническими решениями позволяет разделить его на 3 подучастка: северный подучасток Сисиан-Шенатах (до северного портала тоннеля Баргушат), тоннель Баргушат и южный подучасток Кицк–Лернадзор (начиная от южного портала тоннеля Баргушат). Разделение на подучастки разработано таким образом, чтобы продолжительность строительных работ была максимально равномерной – в среднем около 5,33 года. Протяжённость строящегося тоннеля Баргушат составляет 8,65 км. Инженерная часть проекта выполнена в соответствии с требованиями европейских стандартов безопасности автодорожных тоннелей, а именно Директивы 2004/54/ЕС Европейского парламента и Совета от 29 апреля 2004 года о минимальных требованиях безопасности для тоннелей в Трансъевропейской дорожной сети. Согласно плану/графику проектной документации, срок строительства рассчитан на 5 лет. Работы по проходке/взрывным работам в тоннеле планируется вести с обеих сторон. Процесс подготовки рабочих проектов для оставшихся участков дороги Транша 4 и Транша 5 будет осуществляться при наличии финансовых ресурсов. Все построенные и строящиеся участки дороги МТК Север-Юг входят в транспортный коридор ТРАСЕКА. **Грузия**: В соответствии с видением Правительства на 2030 год предусмотрено развитие сети автомобильных дорог общей протяженностью 760 км. Из них протяженность сети ТРАСЕКА составляет 650 км. Строительные работы ведутся на участках автомобильной дороги протяжённостью 81 км, 366 км уже построены, а оставшиеся 313 км планируется завершить в 62 этапа к 2030 году. Постановление правительства о зонах обслуживания и отдыха на автомагистрали Восток-Запад определило места для придорожных объектов, в настоящее время построено пять зон отдыха/обслуживания, а дополнительные места будут строиться поэтапно. **Иран**: Развитие и улучшение транзитных дорог, и строительство стоянок для грузовиков и комплексов бытового обслуживания. **Казахстан:** в рамках развития автодорог вдоль маршрута ведется реконструкция участка «Узынагаш – Отар» длиной 101-143 км с переводом на 1 категорию, завершение планируется в 2024 году. Кроме того, на реконструкции находится автодорога Актобе – Макат, где на сегодняшний день обеспечен проезд по твердому покрытию.

			В рамках развития придорожной инфраструктуры на маршрутах ТРАСЕКА в 2022 году было построено 33 единицы объектов придорожного сервиса, соответствующих Национальному стандарту. **Румыния:** *Национальная компания по управлению дорожной инфраструктурой (CNAIR S.A.):* Среди крупных проектов в области дорожной инфраструктуры, расположенных вдоль коридора ТРАСЕКА, можно отметить: – A7 - Плоешти - Пашкани - Сучава (383.847 км); – A8 - Тыргу-Муреш - Меркуря-Ниражулуй и Легин - Тыргу-Нямц (Моцка) (54.302 км); – A1 - Маргина - Холдеа (9 км) и Сибиу - Питешты (122.1 км); – A3 - Нэдэшелу - Поарта Сэлажулуе (42 км); – DX 12 - Крайова – Питешты (121.185 км); – A0 - Бухарест (100.765 км); – DX Арад - Орадя (120.47 км); – Сибиу - Фэгэраш (68.05 км). Прогресс на 2025 год 1. Завершённые проекты, введённые в эксплуатацию на момент составления документа: • A7 - Плоешти - Бузэу, участок 1 (21 км); • A7 - Бузэу - Фокшани (82.44 км); • A1 - Сибиу - Питешты, участок 1 (13,17 км) и участок 2 (15.77 км); • DX 12 – Крайова – Питешты (109.185 км); • A0 - Бухарест Север (11,8 км) и Бухарест Юг (33.23 км). 2. Проекты, находящиеся на стадии реализации или на этапе тендера на заключение контракта на выполнение работ: • A7 - Плоешти - Пашкани - Сучава (218.546 км): работы продолжаются; • A7 - Пашкани - Сучава (60.50 км): тендерная процедура в процессе; • A8 - Тыргу-Муреш - Меркуря-Ниражулуй и Легин - Тыргу-Нямц (Моцка) (54,302 км): работы по строительству продолжаются; • A1 - Маргина - Холдеа (9 км) и Сибиу - Питешты (93.16 км): строительные работы продолжаются; • A3 - Нэдэшелу - Поарта Сэлажулуе (42 км): строительные работы продолжаются; • DX12 - Крайова - Питешты (12 км): строительные работы продолжаются; • A0 - Бухарест (55.735 км): строительные работы продолжаются; • DX Арад - Орадя (120.47 км): тендерная процедура в процессе; • Сибиу - Фэгэраш (68.05 км): строительные работы продолжаются.

			Тендер на выполнение работ по последнему участку автомагистрали A7 практически завершён, а строительные работы на автомагистрали A8 продолжаются. Для 12 участков автомагистралей A7 и A3 подписаны контракты на выполнение работ, и строительство уже началось. Что касается участков автомагистрали A1, в настоящее время продолжается стадия проектирования и выполнения работ. *Генеральный Директорат Европейских транспортных программ Министерства транспорта и инфраструктуры Румынии:* Целью RRP инвестиции 3 является улучшение качества и эффективности дорожной инфраструктуры на конкретных участках сети TEN-T, а также поощрение экономического и социального единства, особенно в менее развитых и отдаленных регионах. Новые автомагистрали будут построены общей протяженностью 429 км, которые станут частью маршрутов ТРАСЕКА, а именно: - A7 — Плоешти-Пашкани (319 км); - A8 — Тыргу-Муреш-Меркуря-Ниражулуй и Легин-Тыргу-Нямц (Моцка) (59 км); - A1 — Маргина -Холдеа (9 км); - A3 — Нэдэшелу-Поарта Сэлажулуе (42 км). Прогресс на 2025 год: в настоящее время заключены контракты на выполнение работ по всем 18 лотам, связанным с четырьмя проектами автомагистралей (A1, A3, A7 и A8), и строительные работы находятся в стадии реализации. Благодаря Операционной программе «Крупная инфраструктура» и Транспортной программе на 2021-2027 годы, в настоящее время в эксплуатации находится примерно 1300 км автомагистралей, а многочисленные участки находятся на различных стадиях строительства. *Национальная компания «Администрация морских портов» АО Констанца:* 1. Дорога и парковочная зона в речном и морском районе порта Констанца Проект финансируется в рамках Операционной программы «Крупная инфраструктура» - инициативы «Пути солидарности» (2023-2024 гг.) и реализуется поэтапно в рамках Транспортной программы 2021-2027 гг. Проект завершён. Стоимость проекта: 3.26 миллиона евро Увеличение пропускной способности дорожной инфраструктуры в порту приведёт к снижению заторов на дорожной сети внутри порта и на подъездных путях к нему, что облегчит доступ к причалам, зонам погрузки/разгрузки и временного хранения товаров. Проект включает в себя: – Строительство дороги длиной 2 237 м с одной полосой движения в каждом направлении; – Обустройство парковки для грузовых автомобилей площадью 14 000 кв. м (примерно 75 мест); – Освещение общественной дороги и парковки; – Сбор и отвод дождевой воды с дороги, и парковки, включая предварительную очистку дождевых стоков.

			2. Расширение дороги до четырех полос между входом 7 и перекрестком (дорожного моста на км 0+540 Дунайского канала - Черное море) с дорогой, соединяющей входы 9 и 8 с Северной зоной порта Констанца Оценочная стоимость проекта: 50 млн евро (без НДС) ТЭО - завершено и утверждено. В настоящее время проводится процедура закупки проектной документации и выполнения работ. Проект получил финансирование в рамках Транспортной программы на 2021-2027 гг. За счёт создания двухполосной дороги между входами 9 и 7 внутри порта активируется доступ в порт через вход 9, что позволит разгрузить трафик, поступающий через вход 7. Кроме того, устраняется пересечение на одном уровне с железной дорогой. Ожидаемые цели инвестиции: – Обеспечение пропускной способности доступа к Северному порту Констанца для интенсивного трафика, даже после развития островной зоны; – Устранение заторов, возникающих из-за пересечения с железнодорожной линией в южной части Северного порта Констанца; – Обеспечение необходимой пропускной способности для интенсивного трафика; – Повышение безопасности дорожного движения за счёт оптимизации геометрии кольцевой развязки на восточном конце автомагистрали A4; – Увеличение пропускной способности доступа в Северную зону порта Констанца путём расширения транспортных потоков за счёт активации входа 9. Эта цель тесно связана со строительством Национальной компании «Администрация морских портов» АО Констанца соединительной дороги с двумя полосами движения внутри порта между входами 9 и 7. 3. Генеральный план дорожной инфраструктуры - реконструкция, модернизация и расширение дорожной инфраструктуры (дороги, путепроводы, включая дорожный мост через соединительный канал) и доступ к порту Констанца и зоне Мидия Оценочная стоимость проекта: 122.6 млн евро (без НДС) ТЭО - завершено и утверждено. В настоящее время проводится процедура закупки проектирования и выполнения работ. Проект предложен к финансированию в рамках Транспортной программы на 2021-2027 гг. **Таджикистан:** В рамках Государственной целевой программы «Развитие транспортного комплекса Республики Таджикистан до 2025 года» предусмотрено создание современной инфраструктуры вдоль автомобильных дорог. Это включает строительство и модернизацию объектов придорожного сервиса, таких как автозаправочные станции, кафе, гостиницы, санитарные зоны и парковки. Целью является обеспечение качественного обслуживания участников дорожного движения и повышение привлекательности транспортных коридоров страны. **Турция:** Дороги на маршруте имеют высокое качество, геометрическое и физическое состояние дорог улучшаются по мере необходимости, дороги и инженерные сооружения на маршруте регулярно обслуживаются.

			Украина: В рамках реализации совместного проекта между Украиной, ЕИБ и ЕБРР «Развитие трансъевропейской транспортной сети» предусмотрено выполнение капитального ремонта автомобильной дороги М-05 Киев - Одесса на участке км 237 + 108 - км 274 + 435, в пределах Кировоградской области и капитальный ремонт автомобильной дороги М-05 Киев - Одесса на участках км 274 + 435 - км 280 + 445, км 280 + 445 - км 304 + 095 в пределах Одесской и Николаевской областей. Указанные работы будут выполняться за кредитные средства. В рамках реализации совместного проекта между Украиной, ЕИБ и ЕБРР «Улучшение транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог на подходах к г. Киев» осуществлялось содержание автомобильной дороги М-06 Киев - Чоп на основе конечных результатов (OPRC) на участке км 434+230 - км 621+500. Работы проводились за кредитные средства. Контракт с подрядчиком завершен. В рамках реализации совместного проекта между Украиной и МБРР «Проект развития дорожной отрасли» предусмотрено выполнение работ по реконструкции и капитальному ремонту на автомобильной дороге М-30 Стрый - Тернополь - Винница - Кировоград - Знаменка на участке км 291+240 - км 332+052 (Хмельницкая область). Срок завершения работ 2023 год. Работы выполняются за кредитные средства. В рамках реализации совместного проекта между Украиной, ЕИБ и ЕБРР «Улучшение транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог на подходах к г. Киеву» выполнены работы по содержанию автомобильной дороги М-06 Киев - Чоп на основе конечных результатов (OPRC) на участке км 434+230 - км 621+500. Работы проводились за кредитные средства. Участок автомобильной дороги сдан в эксплуатацию в 2021 году. В рамках реализации совместного проекта между Украиной и МБРР «Проект развития дорожной отрасли» завершено выполнение работ по реконструкции и капитальному ремонту на автомобильной дороге М-30 Стрый - Тернополь - Винница - Кировоград - Знаменка на участке км 291+240 - км 332+052 (Хмельницкая область). Работы проводились за кредитные средства. Участок автомобильной дороги сдан в эксплуатацию в 2023 году. В связи с полномасштабным военным вторжением Российской Федерации на территорию Украины, мероприятия по развитию дорожной инфраструктуры на маршрутах ТРАСЕКА за бюджетные средства в 2023 году не выполнялись.
4.19	Применение информационных технологий в дорожной отрасли, включая управление дорожными активами и содержание дорог	2022-2026	**Азербайджан:** Одним из направлений оценки деятельности отрасли в Азербайджане (также МТК ТРАСЕКА) является применение информационных технологий, включая управление дорожными активами и содержанием дорог. Источником данных по направлению «Информационные технологии» является информация, предоставляемая уполномоченным органом Азербайджанской Республики в ПС ТРАСЕКА, который на основании полученных данных формирует ежегодную оценку деятельности с рекомендациями по улучшению их деятельности. Информационные технологии в дорожной отрасли включают следующие системы показателей: - электронное бронирование въезда в пункт пропуска; - введение предварительного электронного декларирования;

			- автоматизированное определение весовых и габаритных параметров; - радиационный контроль; - обнаружение запрещенных к перевозке товаров и грузов; - электронная оплата; - оценка рисков до прибытия товара на физическую границу. Управление дорожными активами (УДА) в Азербайджане поручено Государственному агентству автомобильных дорог Азербайджана (ГААДА). УДА – это системный процесс принятия решения с целью наилучшего использования имеющихся ресурсов дорожной отрасли, оптимального инвестирования дорожных активов, содержания, модернизации и эксплуатации физических активов дорожной отрасли. Для выполнения УДА в ГААДА проводятся следующие работы: - разработка стратегических целей и программ; - проведение инвентаризации и оценки активов (физические и кадровые ресурсы); - принятие стандартов качества и эксплуатационных характеристик; - соответствия деятельности согласно определенным стратегическим целям; - прогнозирование дорожных условий, создание соответствующих баз данных и программ повышения качества; - формирование дорожного бюджета; - создание инструментов технического и экономического анализа. Основные задачи ГААДА состоят в обеспечении максимальной полезности дорожных активов и развитие, содержание автомобильных дорог с наименьшими издержками при нижеследующих условиях: - расходы (бюджетные средства для строительства, содержания, эксплуатации и сохранения дорожной инфраструктуры) дорожной администрации экономически оправдываются; - обеспечиваются минимальные издержки (временные, а также эксплуатационные и транспортные затраты) дорожных пользователей; - минимальный риск ДТП и минимальное воздействие на окружающую среду. Для процесса УДА наиболее распространенным компонентом является система управления дорожными покрытиями и мостами. Процесс управления дорожными активами заключается в нижеследующем: - ожидаемые эксплуатационные характеристики дорожной сети увязываются с доступным финансированием и политикой дорожной администрации; - данные инвентаризаций и информация о существующих эксплуатационных характеристиках сети собираются и анализируются; - применение аналитических инструментов и процедур позволяет разработать экономически выгодные стратегии для распределения бюджетов, удовлетворения нужд администрации и требований пользователя. Классификация активов дорожной администрации ГААДА представляется следующими показателями: Инфраструктурные активы (покрытия, конструкции, туннели, искусственные сооружения, дорожное оборудование) и прочие активы (механизмы и оборудование для

			строительства и содержания, транспортные средства, недвижимость, материалы, кадровые ресурсы, информационные данные). Управление дорожными активами (УДА) зависит от развития технологий Географических информационных систем (GIS) и Глобальных систем позиционирования (GPS), от обеспечения более совершенных информационных программ, от представления результатов анализа для различных стратегий содержания и сохранения дорог. Аналитические инструменты, используемые в ходе управления активами, увязывают инвестиции и эксплуатационные характеристики системы, а основная задача – минимизировать одновременно затраты дорожной администрации и издержки пользователя. **Армения:** Контроль и мониторинг состояния государственных дорог в Республике Армения осуществляется посредством электронной программы «Система управления дорожной сетью» (RAMS). RAMS включает инвентаризацию, мониторинг, контроль, наблюдение и оценку межгосударственных и республиканских автомобильных дорог Республики Армения, данные регистрации интенсивности дорожного движения и т.д. RAMS предоставляет всем гражданам информацию о проходимости дорог через мобильное приложение. Программа содержит сведения о реализованных и планируемых строительных вмешательствах (строительство, реконструкция, капитальный и средний ремонт). Система также содержит определённую информацию о региональных (местных) дорогах, главным образом о тех дорогах, на которых в последние годы проводились строительные работы. Данные, загружаемые в программу, используются для анализа интенсивности транспортных потоков по назначению дорог, годам и составу транспортного потока (например, лёгковые пассажирские автомобили, грузовые автомобили и т.д.). Инструменты, доступные в RAMS, позволяют проводить анализ и формировать отчёты. Данные, необходимые для работы RAMS, регулярно собираются, загружаются и обновляются. **Грузия:** Информационная система управления дорожными активами основана на модульном подходе, включающем решения COTS, а также собственный сбор и обработку данных. Системы включают в себя ROMDAS для обследования на сетевом уровне, звездный рейтинг iRAP, ESRI ArcGIS для управления данными, обработки, планирования и т. д. Программное обеспечение HDM-4 для подготовки многолетних перспективных программ и решение GIS Cloud для обмена веб-данными. **Казахстан:** В 2022 году завершены испытания на соответствие требованиям информационной безопасности Системы управления дорожными активами по результатам выдан Акт испытаний Комитета по информационной безопасности Министерства цифрового развития, инноваций и аэрокосмической промышленности РК о соответствии. В апреле 2022 года Системы управления дорожными активами введена в промышленную эксплуатацию, также за 2022 год внесены данные по инструментальной диагностике дорог 13 тыс. км.

			Таджикистан: Правительство Таджикистана утвердило программу внедрения СУДА на период 2021-2024 годов, в рамках которой предусмотрено создание нормативно-правовой базы и использование информационно-коммуникационных технологий для эффективного управления дорожной инфраструктурой. Ведется работа по паспортизации дорожных активов. В 2023 году началась работа по учёту и паспортизации дорожных активов, что стало первым шагом к внедрению СУДА. Это позволило более точно распределять средства на обслуживание и ремонт дорог. **Турция:** Продолжаются работы по обновлению проекта Системы управления информацией на основе изображений (GTBYS), которую наше учреждение использует с 2019 года, и которая управляет процессами управления активами, обслуживания, планирования, проектирования, измерения и оценки. В рамках данного проекта были выполнены обновления изображений для дополнительно 10 000 км дорожной сети. Планируется обновить изображения для ещё 20 000 км дорожной сети в 2025 и 2026 годах. **Украина:** Постановлением Кабинета Министров Украины от 27 декабря 2024 года № 1550-р утверждены Национальная транспортная стратегия до 2030 года и Оперативный план действий по её реализации на 2025–2027 годы. Оперативный план Национальной транспортной стратегии, в частности, предусматривает приоритизацию проектов нового строительства, реконструкции, ремонта и содержания дорог на основе информационно-аналитических и экспертных систем, а также исключение субъективного вмешательства в процесс планирования работ на основе инструментальных показателей.
4.20	Автоматизация процессов транспортного и весогабаритного контроля	2022-2026	**Азербайджан:** В целях недопущения нарушений требований по разрешенным габаритным, массовым и осевым параметрам крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств в Государственном агентстве автомобильных дорог Азербайджана планируется осуществить установку соответствующих электронных весов (на 35 пунктах) в 2 этапа и по согласованию с компанией «Аселсан». Будет использоваться сенсорное оборудование класса А (премиум) производства компании Aselsan и производства компании "Kistler", специализированное по европейским стандартам и изготовленное по кварцевой технологии, работающее в режиме 7/24. С учетом последних технических показателей и конструктивно-инженерных характеристик трассы М-2 на маршруте ТРАСЕКА количество станций взвешивания определено равным 6. Было принято решение, что вместо бетонного покрытия 200-метровый участок дороги для установки весов будет заменен на асфальтобетонное покрытие, соответствующее стандартам компании «Кистлер». В целом в Азербайджане планируется установить техническое оборудование в 11 местах (справа и слева) на первом этапе к октябрю 2024 года (включая первые весы на трассе М-1), а на втором этапе до конца 2024 года указанное оборудование планируется к установке в 29 пунктах. Ожидается, что соответствующие дополнения и изменения будут внесены специалистами компаний «Аселсан» и «Кистлер», после осмотра весовых станций, планируемых к установке на II этапе. **Армения**: Для создания автоматизированной системы весогабаритного контроля на дорогах Армении в течение 2022-2023 гг был объявлен международный конкурс на

			создание в Армении 40 пунктов автоматизированного весогабаритного и скоростного контроля. Фактическая реализация проекта запланирована на 2024-2025 гг. **Грузия:** Стратегия контроля перегрузки была разработана при поддержке АБР, включая ТЗ и техническую спецификацию, подготовленную для пилотного внедрения системы взвешивания в движении (WIM). Стратегия направлена на прямое обеспечение соблюдения требований, и первоначальный пилотный проект предусматривает установку пяти систем WIM в трех местах, определенных на международных дорогах. Спецификация системы, помимо контроля осевой нагрузки, также включает требования к измерению размеров и распознаванию номерных знаков и является одним из компонентов текущего проекта строительства участка шоссе Восток-Запад при финансировании АБР. Параллельно для патрульной полиции были закуплены 38 мобильных весов для усиления контроля и контроля за перегрузкой. **Иран:** внедрение системы взвешивания во всех пограничных терминалах, а также интеллектуальной системы WIM вдоль маршрута. **Казахстан:** в настоящее время вдоль маршрута функционирует 11 станций автоматического измерения весогабаритных параметров грузовых ТС. До 2025 года планируется установка 63 САИС по Республике. **Молдова:** Постановлением Правительства Республики Молдова № 960 от 06.12.2003 было утверждено создание Информационной системы взвешивания в движение транспортных средств, передвигающихся по автомобильным дорогам общего пользования Республики Молдова. Также, Национальным Агентством Автомобильного Транспорта Республики Молдова была разработана и внедрена процедура запроса, обработки данных и выдачи специального транспортного разрешения на перевозке грузов, масса и/или габариты которых превышают предельно доступные значения, в электронном формате - начиная от подачи заявления, до выдачи электронного разрешения перевозчику. **Румыния:** Румынская национальная компания по управлению дорожной инфраструктурой (CNAIR S.A.): В целях защиты дорожной инфраструктуры Румынии сотрудники CNAIR S.A. на пунктах пропуска через границу путем взвешивания проверяют соблюдение максимально допустимых масс (массы по осям и общей массы) и путем измерения соблюдение максимально допустимых размеров. Для автоматизации процесса взвешивания: ⇨ CNAIR S.A. внедрила в органах контроля и сбора на пунктах пересечения границы 18 систем взвешивания, которые связаны с ИТ-приложением e-Tariff, и реализует проект по модернизации ряда из 22 установок взвешивания. ⇨ Кроме того, на пограничном пункте Калафат компания CNAIR S.A. внедрила две системы измерения, которые связаны с ИТ-приложением электронного тарифа. **Таджикистан:** В настоящее время вдоль автодорог организовано 30 пунктов взвешивания, оснащённых стационарными, динамическими и мобильными весами. Также планируется несколько единиц современных динамических весов будут доставлены и

			установлены и в других регионах страны, в том числе на двух въездах в город Душанбе, а также в грузовых пунктах «Нурек», «Гулистон» Кулябской зоны и «Кызыл-Кала» Бохтарской зоны, примыкающих к автомагистралям. Эти весы обладают широким спектром возможностей и импортируются из-за рубежа. Они могут определять размеры и вес грузовых автомобилей при движении на высоких скоростях, даже до 100-120 км/ч. В настоящее время такие весы установлены и введены в эксплуатацию в грузовых пунктах района Шамсиддин Шохина Хатлонской области и «Маданият» города Канибадам Согдийской области. **Турция**: Автоматизация процессов транспортировки и весового/габаритного контроля. Система автоматизации KDI-Net начала широко использоваться на станциях дорожного контроля. В результате все данные о проверке на 104 дорожных станциях, использующих низкоскоростную систему взвешивания в движении (LSWIM), были собраны в едином центре и стали управляемыми. **Украина:** На начало фиксации административных правонарушений в сфере безопасности на автомобильном транспорте в автоматическом режиме было запущено 20 WIM-комплексов, а на конец 2021 года их действовало уже 24. В начале широкомасштабного вторжения войск российской федерации, Укртрансбезопасность приостановила обработку данных с WiM-комплексов. Украинские веб-ресурсы и базы данных подверглись массированным кибератакам. Доступ к системам и реестрам был заблокирован. Восстановление работы WiM-комплексов в период действия военного положения началось в мае 2022 года. На первом этапе было запущено в работу 14 WiM-комплексов по основным направлениям перевозок грузов (кроме зоны боевых действий). За 2023 год количество WiM-комплексов, подключенных к ЦОД Укртрансбезопасности, выросло с 38-ми до 50-и единиц. В 2024 году количество комплексов WiM, подключённых к центру обработки данных Укртрансбезопасности, увеличилось с 50 до 55 единиц.
4.21	Повышение конкурентоспособности и привлекательности автомобильных маршрутов ТРАСЕКА	2022-2026	**Армения:** В целях повышения конкурентоспособности автодорожных маршрутов ТРАСЕКА Армения продолжит и завершит строительство Северо-Южного дорожного коридора (см. информацию в пункте 4.18). Вместе с тем будет реализована программа «Перекрёстки мира», направленная на реабилитацию и модернизацию дорожной и железнодорожной инфраструктуры Армении, целью которой является обеспечение транспортной связности со всеми странами региона. Основными задачами программы являются: • реабилитация и модернизация связи Армении с Турцией и Азербайджаном посредством современной инфраструктуры; • увеличение объёма регионального транзитного грузопотока; • снижение затрат на сухопутные перевозки; • обеспечение участия Армении во всех крупных региональных торговых коридорах; • расширение доступа армянских грузовых компаний к новым рынкам.

			В рамках программы Армения планирует реабилитировать 4 участка железнодорожной инфраструктуры общей протяжённостью около 130 км. Планируется обустройство 7 автомобильных и 5 железнодорожных пограничных контрольно-пропускных пунктов в Армении. **Грузия:** Ожидается, что благодаря продолжающимся масштабным работам по модернизации сети ТРАСЕКА пропускная способность увеличится в три раза, ожидается, что конструкция разделенной центральной полосы значительно повысит безопасность, улучшение состояния дорожного покрытия, геометрии и расстояния движения сократит затраты на эксплуатацию транспортных средств и время в пути. Параллельное строительство зон обслуживания и отдыха еще больше повысит конкурентоспособность коридора. **Казахстан:** В целях повышения конкурентоспособности маршрута планируется строительство автодороги «Бейнеу – Шалкар – Иргиз», примыкающей к автомагистрали «Западная Европа – Западный Китай». В 2022 году начата проработка вопроса разработки ТЭО к проекту. Также планируется модернизация участков автодороги от г. Кызылорда до гр. РФ (Мартук) под 1-ю техническую категорию с 4-полосным движением. Реализация проектов запланирована с 2025 года. **Таджикистан**: Для повышения конкурентоспособности и привлекательности автомобильных маршрутов страны реализуются проекты по строительству и реконструкции автодорог и продолжаются работы по содержанию автодорог в надлежащем состоянии. Строительство и реконструкция около 1000 км дорог, мостов и противолавинных коридоров запланированы в ближайшие годы. Проекты охватывают ключевые трассы, включая «Дангара - Гулистон» (50 км) и «Гулистон - Фархор» (33 км). **Турция**: чтобы повысить привлекательность автомагистралей, время от времени можно обновлять цены и регулировать цены на автомагистралях, чтобы использовать их более эффективно и, таким образом, экономить время и топливо, более широко использовать ресурсы страны и увеличивать привлекательность автодорог. Кроме того, привлекательность может быть повышена за счет качества услуг, предоставляемых операторами сервисных и парковочных зон, которые являются неотъемлемой частью автомагистралей. Начиная с автомагистрали Северная Мраморная, будут созданы логистические/грузоперевалочные центры для удовлетворения потребностей сектора комбинированных грузоперевозок, чтобы сделать автомагистрали зонами притяжения. Таким образом, увеличение числа водителей, непосредственно пользующихся автомагистралью, приведет к росту доходов от платы за проезд. **Украина:** В 2022 году, службами автомобильных дорог в областях обеспечивалось проведение эксплуатационного содержания и мероприятий по безопасности дорожного движения, в том числе восстановление схем и технических средств организации дорожного движения, а также ремонтных работ на дорогах государственного значения, в том числе на дорогах, которые входят в международный коридор Европа-Кавказ-Азия.

			В 2023 году службами восстановления и развития инфраструктуры в областях обеспечивалось проведение эксплуатационного содержания и мероприятий по безопасности дорожного движения, в частности установка и/или замена технических средств организации дорожного движения в соответствии со схемами организации дорожного движения, в том числе на дорогах, которые входят в международный коридор Европа - Кавказ - Азия.
4.22	Обеспечение надлежащего сервисного обслуживания экипажей транспортных средств, которые выполняют международные дорожные перевозки (сервисные стоянки для грузовых транспортных средств Track Parking)	2022-2026	**Иран:** Инвестиции в развитие сервисных комплексов на дорогах и повышение качества инфраструктуры и стоянок. **Казахстан:** в рамках развития придорожной инфраструктуры на маршрутах ТРАСЕКА в 2022 году было построено 33 единиц объектов придорожного сервиса, соответствующих Национальному стандарту из которых на 27 единицах, имеются пункты питания, парковочные зоны, магазины. **Молдова**: Постановлением Правительства №1091 от 27.12.2023 об Информационной системе программирования электронных очередей на границе было установлено внедрение предварительной записи в пунктах пропуска через государственную границу и программирования электронных очередей, для транспортных средств, которые осуществляют автотранспортные грузоперевозки в направлении выезда из страны. Также, Правилами предварительной записи в пунктах пропуска через государственную границу предусмотрено определение и обустройство мест стоянки для транспортных средств. После внедрения информационной системы, предварительная запись будет осуществляться на специальной электронной странице: а) для транспортных средств в таможенном режиме экспорта - регистрация будет производиться из пункта погрузки/разгрузки, с прибытием в пункт пропуска через государственную границу в назначенный час согласно записи; б) для транспортных средств в режиме транзита по территории Республики Молдова - из специально обустроенных стоянок с дальнейшим прибытием в пункт пропуска через государственную границу в назначенной час согласно записи. **Таджикистан:** Вдоль основных международных коридоров, пролегающих по территории страны, в частности в направлении Душанбе-Кульма (гр. с КНР), Душанбе-Турсунзаде (гр. с Узбекистаном) построены удобные парковки, хостелы, склады хранения для удобства водителей. Также продолжаются работы по оснащению других пунктов пропуска всеми необходимыми удобствами для водителей. **Турция:** Парковки доступны для транспортных средств, перевозимых по автомагистралям ТРАСЕКА, и по мере необходимости строятся новые. На автомагистралях зоны обслуживания и парковки доступны примерно в 250 пунктах, причем объекты обеспечивают круглосуточное бесперебойное обслуживание и достаточное количество парковочных мест для удовлетворения краткосрочного отдыха и потребностей водителей. На новых маршрутах автомагистралей одинаково планируются места для стоянки и места отдыха для всех видов транспортных средств. В рамках автомагистрали, находящейся в частной эксплуатации (построенной по методу ГЧП), на 103 участках обустроены зоны отдыха, включая парковочные площадки, предназначенные для удовлетворения потребностей всех категорий транспортных

			средств и водителей, использующих автомагистраль. Кроме того, подобные зоны отдыха будут созданы и в рамках реализуемых в настоящее время проектов по строительству автомагистралей.
4.23	Расширение сети комплексов автоматической фото-видеофиксации правонарушений и системы взвешивания в движении (WIM)	2022-2026	**Грузия:** Разработана стратегия контроля перегрузки и подготовлено ТЗ, включая техническую спецификацию, для пилотного внедрения системы взвешивания в движении (WIM). Стратегия направлена на прямое обеспечение соблюдения требований, и первоначальный пилотный проект предусматривает установку пяти систем WIM в трех местах, определенных на международных дорогах. **Иран**: Камеры наблюдения и контроль скорости работают в Центре управления дорожным движением. **Казахстан:** В рамках Национального проекта «Сильные регионы - драйвер развития страны» до конца 2025 года на основных автодорогах запланировано установить 63 ед. автоматизированных станций измерения (АСИ) весогабаритных параметров автотранспортных средств с применением весов стационарного типа с минимальной погрешностью в пилотном режиме. **Румыния***: Национальная компания «Администрация морских портов» АО Констанца:* В порту Констанца был успешно реализован пилотный проект по контролю за перегруженными автомобилями под названием «Взвешивание в движении» (WIM), который будет внедрен во всех зонах доступа с интенсивным движением в ближайший период. **Таджикистан:** На 2024 год в Таджикистане системы взвешивания в движении (Weigh-in-Motion, WIM) находятся на стадии внедрения и тестирования. Установлены 2 экспериментальные системы WIM на трассе Душанбе-Худжанд (возле г. Турсунзаде и г. Гафуров) До конца 2025 года запланирован монтаж 12 систем WIM на ключевых трассах: Душанбе-Турсунзаде (3 точки) Душанбе-Куляб (2 точки) Худжанд-Бустон (2 точки)

			Турция: Расширение сети автоматической фотосъемки – Проверка системы видеонаблюдения за преступлениями и системы взвешивания в движении (WIM) проводится с помощью LSWIM на 104 станциях контроля на автомагистралях. **Украина:** На начало фиксации административных правонарушений в сфере безопасности на автомобильном транспорте в автоматическом режиме было запущено 20 WIM-комплексов, а на конец 2021 года их действовало уже 24. В начале широкомасштабного вторжения войск российской федерации, Укртрансбезопасность приостановила обработку данных с WiM-комплексов. Украинские веб-ресурсы и базы данных подверглись массированным кибератакам. Доступ к системам и реестрам был заблокирован. Восстановление работы WiM-комплексов в период действия военного положения началось в мае 2022 года. На первом этапе было запущено в работу 14 WiM-комплексов по основным направлениям перевозок грузов (кроме зоны боевых действий). За 2023 год количество WiM-комплексов, подключенных к ЦОД Укртрансбезопасности, выросло с 38-ми до 50-и единиц. В 2024 году количество комплексов WiM, подключённых к центру обработки данных Укртрансбезопасности, увеличилось с 50 до 55 единиц.
5.	**Развитие внутренних водных путей**		
5.1	Учет требований к укомплектованию персоналом для внутреннего судоходства	2022-2024	**Грузия**: Внутренние водные пути Грузии не входят в коридор ТРАСЕКА и не используются для транспортировки коммерческих грузов. Однако в 2024 году Грузия внедрила национальную правовую базу для регулирования внутреннего водного транспорта, которая включает положения о компетенции операторов судов: Постановление Правительства № 451 от 27 декабря 2024 года «Об утверждении Правил безопасности внутреннего водного транспорта Грузии». Постановление запрещает эксплуатацию моторных судов внутреннего водного транспорта без надлежащей регистрации и устанавливает основные обязанности операторов судов, включая подготовку судна и обеспечение безопасности пассажиров. **Казахстан:** Внутренние водные пути РК не входят в коридор ТРАСЕКА. **Молдова:** В соответствии с Национальной программой присоединения Республики Молдова к Европейскому Союзу на 2025–2029 годы, утверждённой Постановлением Правительства № 306/2025, крайним сроком для принятия проекта Закона о внесении изменений в некоторые нормативные акты (установление механизма признания профессиональных квалификаций в области внутреннего судоходства) является февраль 2026 года. Проект будет транспонировать Директиву (ЕС) 2017/2397 Европейского парламента и Совета от 12 декабря 2017 года о признании профессиональных квалификаций в области внутреннего судоходства. Цель проекта – установить условия и квалификационной сертификации лиц, участвующих в управлении судном, плавающим по внутренним

			водным путям, а также признания этих квалификаций в государствах – членах Европейского Союза. **Украина:** Приказом Министерства развития общин, территорий и инфраструктуры Украины № 265 от 29.03.2024, зарегистрированным в Министерстве юстиции Украины 07.05.2024 под № 657/42002, утверждено Положение о присвоении и подтверждении квалификации членов экипажей судов внутреннего плавания. Принят Закон Украины «О внутреннем водном транспорте», в котором Статья 30 посвящена подготовке персонала судов внутреннего плавания и требованиям к нему, учитывая нормы директивы (ЕС) 2017/2397 Европейского Парламента и Совета от 12.12.2017 о признании профессиональных квалификаций во внутреннем судоходстве и об отмене директив Совета 91/672/ЕЭС и 96/50/ЕС (далее - Директива 2397). На уровне Закона закреплен перечень квалификационных удостоверений и специальных разрешений, ведение Администрацией судоходства Реестра квалификационных удостоверений членов палубной команды и послужных книжек, других квалификационных документов членов экипажей украинских судов внутреннего плавания, а также специальных разрешений капитанов (судоводителей), требования о прохождении медицинского осмотра членами экипажа. Принят приказ Мининфраструктуры от 28 января 2022 года № 55 «О некоторых вопросах ведения судового журнала судна внутреннего плавания», зарегистрированный в Министерстве юстиции Украины 29 марта 2022 года под № 363/37699. Приказом частично имплементированы нормы Директивы 2397. Введена единая новая форма судового журнала судна внутреннего плавания, которая соответствует форме, установленной резолюцией Европейского комитета по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (CESNI) (Приложение к Резолюции CESNI 2019-II-5 «Стандарты на судовой журнал»). Приказ Министерства инфраструктуры № 265 от 29 марта 2024 года «Об утверждении Положения о присвоении и подтверждении квалификации членов экипажей судов внутреннего водного транспорта» был принят и зарегистрирован в Министерстве юстиции Украины 7 мая 2024 года под № 657/42002. Положение предусматривает создание эффективной системы европейского образца, которая обеспечит получение членами экипажей украинских судов внутреннего плавания соответствующих квалификационных документов, введёт прозрачную процедуру подтверждения стажа плавания, а также установит процедуры выдачи, продления, обмена квалификационных документов для членов палубной команды судов внутреннего плавания и специальных разрешений для капитанов (шкиперов), порядок аннулирования, изъятия или приостановления действия квалификационных документов, специальных разрешений для капитанов (шкиперов), выдачи, продления и обмена служебных книжек, а также установит формы документов и т.д. В настоящее время Украина проходит процедуру получения Имплементационного акта Европейской комиссии о соответствии новой системы квалификации нормам Директивы 2397.

			Министерство развития общин и территорий Украины совместно с Министерством здравоохранения Украины ведёт работу по приведению правил определения годности лиц к работе на судах в соответствие с Директивой 2397 и стандартом ES-QIN.
5.2	Содействие цифровой интеграции ВВТ в интеллектуальную, устойчивую и устойчивую цепочку поставок	2022-2026	**Грузия**: По состоянию на 2024 год Грузия не приступала к интеграции внутреннего водного транспорта в цифровые цепочки поставок или более широкие мультимодальные логистические системы. Деятельность на внутренних водных путях в настоящее время ограничена частным, рекреационным и туристическим использованием. **Казахстан:** Внутренние водные пути РК не входят в коридор ТРАСЕКА. **Украина:** Планируется модернизация Речной информационной службы (РИС) и обеспечение возможности предоставления грузоотправителям гармонизированных услуг через РИС в соответствии с Директивой 2005/44/ЕС Европейского парламента и Совета от 7 сентября 2005 года о гармонизированных речных информационных службах (РИС) на внутренних водных путях Сообщества (далее – Директива 44) и соответствующими европейскими техническими регламентами. Приказом Министерства инфраструктуры № 462 от 30 мая 2023 года «Об утверждении Положения о речных информационных службах», зарегистрированным в Министерстве юстиции 13 июля 2023 года под № 1187/40243, утверждены новые положения о РИС с учётом ключевых требований Директивы 44. В настоящее время готовятся изменения к принятому Положению о РИС в целях полной имплементации Директивы 44 и технических регламентов. В феврале 2024 года украинская сторона подала заявку в программу Европейского союза «Connecting Europe Facility» (CEF) на реализацию проекта UkrRIS-Danube. После одобрения заявки на реализацию проекта 28 октября 2024 года между Европейским исполнительным агентством по климату, инфраструктуре и окружающей среде (CINEA) и государственным предприятием водных путей «УКРВОДШЛЯХ» было подписано Грантовое соглашение. Данный проект направлен на разработку и внедрение РИС на украинском участке реки Дунай, включая интеграцию этой службы в портал EuRIS и информационную систему CEERIS.

5.3	Поощрение логистических операторов использовать больше ВВТ и разрабатывать маркетинговые стратегии для привлечения и предоставления информации потребителям и предприятиям	2022-2026	**Грузия**: Грузия не предпринимает никаких политических или нормативных мер для стимулирования использования внутренних водных путей для грузовой логистики. Принятые в 2024 году нормативные меры направлены на обеспечение контроля и безопасности, но не включают маркетинговые или экономические стимулы для грузовых операторов. Эти нормативные действия обеспечивают структурированную регистрацию, инспекцию и мониторинг внутренних судов, но не касаются перевозки грузов или коммерческой деятельности. **Казахстан:** Внутренние водные пути РК не входят в коридор ТРАСЕКА. **Румыния:** *Национальная компания «Администрация морских портов» АО Констанца:* Порт Констанца имеет двух представителей - в Будапеште, Венгрия, и в Белграде, Сербия, с целью продвижения порта Констанца и Дуная как одного из самых выгодных видов транспорта. Совместно с представителями порта Констанца в Будапеште и Белграде Администрация морских портов продвигает имидж порта в соответствии с маркетинговой стратегией, выявляет потенциальных клиентов и информирует их о возможностях порта Констанца для привлечения грузов из/в Центральную и Западную Европу в/из порта Констанца. Среди наиболее важных мероприятий, направленных на продвижение преимуществ и возможностей, предлагаемых портом Констанца, и бизнес-возможностей для привлечения грузопотока по Дунаю, а также на установление новых контактов и отношений сотрудничества в этой области, можно отметить: День порта Констанца в Будапеште и День порта Констанца в Белграде. Эти мероприятия регулярно рекламировались партнерам порта Констанца, расположенным в Грузии, Казахстане, Азербайджане и других государствах Центральной Азии и Кавказа, чтобы они могли принять в них участие как в качестве участников, так и докладчиков. Румынская Национальная компания «Администрация морских портов Дуная» АО Галац: Ряд национальных программ и проектов, софинансируемых ЕС, поддерживают переход на внутренний водный транспорт (ВВТ). Администрация морских портов Дуная в Галац запустила маркетинговые кампании и установила партнёрства с логистическими компаниями для продвижения речного транспорта. Финансовые стимулы и развитие инфраструктуры направлены на повышение привлекательности ВВТ. Проекты, завершенные в 2023 году (финансирование ОПКИ 2014-2020, ФС, ЕФРР, государственный бюджет): 1. Мультимодальная платформа Галац - этап II: модернизация дорожной инфраструктуры для оптимизации движения. 2. Железнодорожное сообщение LFI - Порт Базинул Ноу: Продление ширококолейных линий.

			3. Работы по созданию портовой инфраструктуры - Причал 32 - Портовые доки Галац 4. Порт Брэила - Модернизация инфраструктуры портового сектора Ограждающая конструкция докового бассейна 5. Развитие порта Исакча: Восстановление и модернизация 6. Модернизация и развитие порта Килия-Веке Результаты, достигнутые в рамках ОПКИ: Общий объем инвестиций составил 103.8 млн евро, из которых 76.51 млн евро — это безвозмездное европейское финансирование (21.63 млн евро из ЕФРР и 54.88 млн евро из ФС), а 24.55 млн евро были выделены из государственного бюджета, что позволило осуществить: • - Строительство 430 погонных метров нового вертикального причала, • - Реконструкцию 1 861 погонного метра существующего причала, • - Обустройство 18 125 кв. метров портовых площадок, • - Модернизацию 5 940 погонных метров портовых дорог, • - Расширение железнодорожной инфраструктуры на 2 869,40 погонных метров, • - Развитие административных помещений и обеспечение судов коммунальными услугами. Проекты, реализуемые в период 2024–2025 гг. (финансирование по Транспортной программе на 2021–2027, ФС, государственный бюджет): 1. Мультимодальная платформа Галац – модернизация портовой инфраструктуры 2. Обустройство причалов RO-RO в порту Базинул Ноу Галац* 3. Модернизация и развитие Минерального порта Галац 4. Порт Брэила - инфраструктурные работы в портовом секторе, эксплуатационный фронт на Дунае 5. Развитие порта Тулча - Этап I 6. Развитие порта Мэчин Влияние инвестиций в рамках Транспортной программе на 2021-2027 гг.: Общий объем инвестиций, запланированных в рамках данной программы, составляет 141.18 млн евро, из которых 59.5 млн евро — это безвозмездное европейское финансирование (из ФС), а 59.5 млн евро - средства государственного бюджета, с реализацией следующих целей: • - Строительство 4 200 погонных метров нового вертикального причала, • - Реконструкция 1 019 погонных метров существующего причала, • - Создание 8 000 кв. метров новой портовой территории, • - Обустройство 38 164 кв. метров портовых площадок, • - Строительство рампы RO-RO, • - Обеспечение судов коммунальными услугами. **Украина:** Национальная транспортная стратегия Украины на период до 2030 года и оперативный план её реализации на 2025–2027 годы, утверждённые постановлением Кабинета Министров Украины № 1550 от 27 декабря 2024 года, предусматривают ряд

			задач, направленных на восстановление и развитие внутреннего водного транспорта. В частности, к таким задачам относятся: создание условий для восстановления судоходства на всём протяжении украинской части реки Днепр и других судоходных участков внутренних водных путей Украины (в частности, рек Днестр, Горынь и Стырь), а также для создания рекреационных зон вдоль рек; создание условий для функционирования Речной информационной службы государственного предприятия водных путей «Укрводшлях» в соответствии с законодательством ЕС, максимальной автоматизации судоходства на внутренних водных путях; имплементация Директивы ЕС 2017/2397 от 12 декабря 2017 года о признании профессиональных квалификаций в сфере внутреннего судоходства и об отмене Директив Совета 91/672/ЕЕС и 96/50/ЕС о профессиональных компетенциях в судоходстве и др.
5.4	Обеспечение надежности сети для гарантирования беспрепятственного потока товаров и предотвращения задержек	2022-2024	**Грузия**: Хотя внутренние водные пути Грузии не используются для перевозки грузов и не входят в коридор ТРАСЕКА, предпринимаются меры для обеспечения безопасного и упорядоченного судоходства посредством национальных нормативных актов: 1. Постановление Правительства № 451 от 27 декабря 2024 года - «Об утверждении Правил безопасности внутреннего водного транспорта Грузии» 2. Приказ № 68 от 27 декабря 2024 года - «Об утверждении Правил инспекции транспортных средств внутреннего водного транспорта» 3. Приказ № 67 от 27 декабря 2024 года - «Об утверждении Правил государственной регистрации транспортных средств внутреннего водного транспорта» 4. Приказ № 1-1/496 от 30 декабря 2024 года - «Об утверждении Правил официального расследования транспортных аварий и происшествий в морском и внутреннем водном транспорте» Эти меры укрепляют правовую основу в части обеспечения безопасности, регистрации, инспекции и расследования инцидентов, однако по-прежнему ориентированы исключительно на использование, не связанное с перевозкой грузов, а на рекреационные и внутренние цели. **Казахстан:** Внутренние водные пути Республики Казахстан не входят в коридор ТРАСЕКА. **Украина:** До начала полномасштабного вторжения Министерство инфраструктуры активно работало над развитием речного транспорта. В частности, был принят Закон Украины «О внутреннем водном транспорте», принят ряд подзаконных актов, проводилась работа по поддержанию эксплуатационного и безопасного состояния шлюзов Днепровского каскада, выполнялись дноуглубительные работы и т.д. С началом реформирования сектора внутреннего водного транспорта в 2021 году наблюдался значительный рост грузовых перевозок по реке Днепр внутренним водным транспортом:

			14 365,5 тыс. тонн (↑ рост на 27,9% по сравнению с 2020 годом, когда объём грузовых перевозок составлял 11 229,2 тыс. тонн). Однако в связи с полномасштабным вторжением Российской Федерации на Украину судоходство по ВВП практически отсутствует. Вместе с тем продолжается дальнейшая работа над нормативно-правовой базой и имплементацией европейских стандартов в украинское законодательство. Государственное предприятие водных путей «Укрводшлях» было реорганизовано и в настоящее время сосредоточено на поддержании водных путей в судоходном состоянии, обеспечении навигационно-гидрографического обслуживания водных путей, а также подготовке к восстановлению речной логистики после деоккупации временно оккупированных территорий.
6.	**Воздушные перевозки**		
6.1	Повышение квалификации посредством проведения обучающих курсов для государственного сектора	2022-2026	**ПС МПК ТРАСЕКА:** В марте 2022 года за счет средств Постоянного Секретариата проведены курсы обучения по кибербезопасности в авиации. Все участники получили сертификаты о прохождении курсов от UK CAA. Кроме того, в течение 2022 года были проведены переговоры с потенциальными образовательными центрами в целях проведения в 2023 году аналогичных курсов обучения в области морских перевозок и логистики, в том числе за счет привлечения сторонних средств. Результаты переговоров с партнерами обеспечили выделение свыше 30 тыс. долларов для пилотирования GTrD и проведения курсов обучения по работе с платформой TradeLens для участников от заинтересованных стран. Трехдневные курсы, организованные ПС МПК ТРАСЕКА при поддержке USAID PSA (Азербайджан), программы USAID по торговле в Центральной Азии (TSA) и программы USAID по экономическому управлению в Грузии прошли в период с 11 по 13 сентября 2023 г. в г. Барселона. Участниками курса стали представители портовых стран региона - Азербайджана, Болгарии, Грузии, Казахстана, Румынии, а также Туркменистана. В ходе данного курса участники ознакомились с деятельностью порта Барселоны, транспортными технологиями и инновациями, информационными услугами, связанными с деятельностью порта, а также приняли участие в ознакомительных визитах и семинарах. В рамках сотрудничества ПС МПК ТРАСЕКА с Европейской конференцией гражданской авиации (ЕКГА) 29-30 апреля 2024 года в г. Баку был организован региональный семинар по авиационной безопасности и оценке рисков. На данном семинаре приняло участие порядка 60 участников от 13 стран ТРАСЕКА. **Азербайджан:** Курсы подготовки персонала гражданской авиации проводятся в соответствии с требованиями ИКАО. **Грузия**: В Агентстве гражданской авиации Грузии (GCAA) внедрена система обучения и учебная программа, в рамках которых определяются необходимые области и уровень знаний для каждой функции/полномочия агентства (в случае инспекторов по безопасности полётов). Учебная программа включает следующие этапы: начальное обучение, базовое обучение, обучение на рабочем месте, периодическое/продолжающееся обучение и дополнительные занятия. Все необходимые тренинги для персонала GCAA проводятся.

			Иран: Проведение сотен часов учебных курсов для персонала организации гражданской авиации по техническим, эксплуатационным, коммерческим, юридическим, административным вопросам и... **Молдова:** Инспектора ОГА на постоянной основе проходят курсы повышения квалификации в таких организациях как ICAO, JAA TO, EASA, DGCA France, SAA Singapore и т.д. **Таджикистан:** Курсы подготовки персонала гражданской авиации проводятся в соответствии с требованиями ИКАО и при финансовой поддержке доноров. **Турция:** Деятельность по развитию цифрового обучения для авиационного сектора и тех, кто хочет развивать свою карьеру в авиационном секторе, продолжается в рамках модели институциональной трансформации (KDM) в DGCA Турции. С помощью KDM, чтобы определить компетенции должностей и успешно выполнить задачи, необходимое обучение для каждого названия определяется путем проведения анализа потребностей в обучении, по крайней мере, одного отдельного обучения для каждой должности, а также обязательных и факультативных тренингов, которые будут способствовать реализации возложенных на него обязанностей. В 2024 году продолжились процессы разработки цифрового обучения. Предполагается, что тренинги, которые планируется завершить в 2024 году, будут доступны всему сектору через программную систему «Модель институциональной трансформации». С другой стороны, Eurocontrol (Европейская организация по безопасности воздушной навигации), являющаяся общеевропейской гражданско-военной организацией, посвящённой поддержке европейской авиации, имеет платформу Eurocontrol Learning Zone. С помощью этой платформы сотрудники государств-членов Eurocontrol могут участвовать в обучающих программах, связанных с их профессиональной деятельностью в авиационной отрасли, как онлайн, так и очно. Турция также является одним из упомянутых государств-членов. Центр авиационного обучения EUROCONTROL, расположенный в Люксембурге, разрабатывает и проводит обучение по управлению воздушным движением, а также предоставляет услуги и инструменты для поставщиков услуг аэронавигации, авиакомпаний, учебных организаций, а также гражданских и военных государственных органов по всему миру.
6.2	Внедрение e-Freight с целью обеспечения предварительного информирования, в том числе для таможенных целей	2022-2024	**Азербайджан:** Внедрение e-Freight находится в разработке. **Иран**: внедрение интеллектуального грузового терминала Iran Air в международном аэропорту имени Имама Хомейни. **Казахстан:** В Республике Казахстан в 2018 году внедрена система электронного сопровождения грузовых воздушных перевозок e-Freight. В 2019 году проект введен в промышленную эксплуатацию. Вместе с тем, по товарам, предполагаемым к ввозу на таможенную территорию ЕАЭС воздушным транспортом предусмотрен «Порядок предоставления предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза воздушным транспортом». **Румыния**- *Румынское управление гражданской авиации*:

			Румыния применяет Регламент (UE) № 2020/1056 об электронной информации о грузовых перевозках. *Румынское таможенное управление:* Для предварительного получения информации используется Система контроля импорта 2 (ICS2) в соответствии с правилами Таможенного кодекса Союза (см. также 3.31) **Таджикистан:** На 2024 год Таджикистан находится на начальном этапе внедрения системы e-Freight в авиационных грузоперевозках.
6.3	Принятие национальных планов по переходу на низкоуглеродное топливо до 2030 года	2022-2023	**Азербайджан:** в соответствии с резолюциями Ассамблеи ИКАО «Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды», в Азербайджане разработан обновляемый раз в три года Национальный план действий по сокращению выбросов. План включает в себя набор регулятивных, оперативных и технологических мер, отражающих соответствующие национальные возможности и обстоятельства. Однако в свете политики и практики ИКАО, связанных с долгосрочной желаемой целью, а также другими региональными аэронавигационными проектами (например, блочной модернизации авиационной системы), Азербайджан поддерживает инициативы по внедрению низкоуглеродных видов топлива в качестве одного из экологических приоритетов. В 2023 году в Баку при поддержке Европейской конференции гражданской авиации в рамках инициативы по наращиванию потенциала по SAF был организован семинар по устойчивому авиационному топливу (SAF). В мероприятии приняли участие представители Государственного агентства гражданской авиации (ГАГА), Государственной нефтяной компании Азербайджанской Республики, Министерства энергетики, Министерства цифрового развития и транспорта Азербайджанской Республики, а также различных заинтересованных сторон из авиационной отрасли. В настоящее время ГАГА разрабатывает стратегическую дорожную карту для внедрения экологически чистого авиационного топлива (SAF) в государственной план действий по сокращению выбросов в 2025 году. **Грузия**: В соответствии с резолюциями Ассамблеи ИКАО (самая последняя: A41-21) Агентство гражданской авиации Грузии (GCAA) разработало и опубликовало Государственный план действий Грузии по сокращению выбросов CO2 в авиации (SAP). План признаёт роль устойчивого авиационного топлива (SAF), включая передовые биотоплива и синтетические топлива, в значительном сокращении выбросов самолётов и поддерживает их масштабное внедрение на авиационном рынке. SAP выделяет SAF как ключевой элемент в пакете мер ИКАО по снижению доли авиации в изменение климата в краткосрочной перспективе с использованием существующего парка воздушных судов. Для выполнения требований резолюций Ассамблеи ИКАО по изменению климата GCAA планирует обновить SAP в 2025 году с учётом последних национальных политических и инфраструктурных изменений, включая стремление Грузии продвигать использование низкоуглеродного авиационного топлива (LCAF) в авиационной деятельности. В ноябре 2023 года GCAA приняло национальный подзаконный акт, внедряющий на национальном уровне «Схему компенсации и сокращения выбросов углерода для

			международной авиации» (CORSIA) ИКАО. Национальное регулирование по CORSIA содержит положения о допустимом топливе (как SAF, так и LCAF) и призывает национальных авиаперевозчиков использовать его в своей деятельности для сокращения выбросов CO2. В то же время персонал GCAA активно участвует в тренингах, семинарах и программах повышения квалификации, связанных с разработкой, использованием и продвижением низкоуглеродного авиационного топлива на национальном уровне. В 2024 году, в рамках Соглашения об общем авиационном пространстве ЕС-Грузия 2010 года, Грузия взяла на себя обязательство транспонировать в национальное законодательство Регламент ЕС 2023/2405 Европейского парламента и Совета от 18 октября 2023 года о обеспечении равных условий для устойчивого воздушного транспорта (ReFuelEU Aviation), который стимулирует увеличение использования SAF и LCAF с целью снижения выбросов CO2 в авиации. **Молдова:** В 2024 принято Постановление Правительства о создании и функционировании Схемы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA). Предполагается, что начисление финансовых обязательств по компенсации выбросов CO2, превышающих уровень 85% от 2019 года, послужит авиакомпаниям мотивацией для всего большего использования низкоуглеродного топлива. В настоящее время ведется работа и подготовительные мероприятия по введению в 2026 обязательного содержания низкоуглеродного топлива при заправки вылетающих воздушных судов из аэропортов Республики Молдова. **Румыния** - *Директорат воздушного транспорта Министерства транспорта и инфраструктуры Румынии:* Следующие соответствующие регламенты Европейского Союза из законодательного пакета «Fit for 55» применимы к Румынии как государству-члену ЕС: - Регламент (ЕС) 2023/1804 Европейского парламента и Совета от 13 сентября 2023 года о развертывании инфраструктуры альтернативных видов топлива и отменяющий Директиву 2014/94/ЕС (AFIR); - Регламент (ЕС) 2023/2405 Европейского парламента и Совета от 18 октября 2023 года, направленный на обеспечение равных условий для устойчивой воздушной перевозки (ReFuelEU Aviation). Регламент AFIR вводит обязательные цели для государств-членов по обеспечению подачи электроэнергии стационарным воздушным судам в аэропортах сети TEN-T. Авиационный Регламент ReFuelEU устанавливает гармонизированные на уровне ЕС обязательства для поставщиков авиационного топлива, операторов воздушных судов и аэропортов Союза по наращиванию использования экологически чистого авиационного топлива (SAF) для рейсов, отправляющихся из всех аэропортов ЕС с определённым ежегодным пассажирским (более 800 000 пассажиров) или грузовым (более 100 000 тонн) трафиком. Начиная с 2025 года, поставщики авиационного топлива обязаны поставлять минимум 2% смеси SAF с традиционным ископаемым топливом в аэропорты Союза, с постепенным увеличением до как минимум 70% к 2050 году. Синтетические авиационные

			топлива подпадают под амбициозный субмандат - начиная с 1.2% в 2030 году и достигая 35% к 2050 году. Для создания институциональной базы и принятия необходимых мер по реализации положений Авиационного Регламента ReFuelEU было принято Чрезвычайное Постановление Правительства № 151/2024. **Таджикистан:** Вопрос находится на рассмотрении, конкретных шагов в данном направлении нет. **Турция:** Благодаря обширной работе DGCA меры SAF были добавлены в отчеты 1-й Климатической Ассамблеи, 12-й Транспортной Ассамблеи и 12-го Президентского плана развития. Директива SHT-SAF была подготовлена в 2022 году и планировалась к выпуску в 2024 году. Ожидалось, что в Турции будет 1-5% обязательного использования SAF, удовлетворяющего критериям приемлемого топлива CORSIA. Однако обсуждение, проведенное с заинтересованными сторонами на двух последовательных встречах, показало, что директива SHT-SAF должна быть пересмотрена. Поскольку ИКАО адаптировала новую цель по снижению выбросов на 5% с помощью SAF к 2030 году, DGCA готовит новую директиву по изменению текущего шаблона SHT-SAF в соответствии с этими критериями и мнениями заинтересованных сторон. Для подготовки долгосрочной дорожной карты SAF DGCA одобрило участие в новом консорциуме, состоящем из различных заинтересованных сторон. Таким образом, ожидается, что цель «net-zero» на 2053 год будет достигнута заранее. **Украина:** В течение 2022-2023 годов велась активная работа по продвижению САФ в Украине, в частности, в сотрудничестве с ПРООН оценивались потенциальные сектора экономики, перспективы роста производства биотоплива и устойчивого авиационного топлива. Заинтересованные стороны принимали участие в совместных встречах по продвижению развития САФ в Украине. Кроме того, в Украине активно работает проект EU4Climate, который реализуется Программой развития ООН (ПРООН). Законодательная база для использования SAF в авиационной отрасли включает Авиационные правила № 1001 «Технические требования и административные процедуры мониторинга выбросов (эмиссии) эксплуатантами гражданских воздушных судов», которые регулируют использование SAF как метода сокращения выбросов CO2 в рамках CORSIA, и Постановление Кабинета Министров Украины «Об утверждении Обновленного национально определенного вклада Украины в Парижское соглашение» № 868-р от 30.07.2021. Документ ставит задачу сократить выбросы парниковых газов на 35% к 2030 году по сравнению с 1990 годом. Разделы «Задачи, направленные на решение проблем» и «Ожидаемые результаты» Стратегической цели 3: «Безопасный, ориентированный на человека, экологически чистый и энергоэффективный транспорт с курсом на декарбонизацию» Национальной транспортной стратегии Украины до 2030 года, утверждённой постановлением Кабинета Министров Украины № 1550 от 27 декабря 2024 года, устанавливают задачу продолжения развёртывания инфраструктуры для альтернативных видов топлива и возобновляемых

			источников энергии для всех видов транспорта. Это должно осуществляться в соответствии с приоритетами транспортной политики и законодательства ЕС в данной области, в частности Регламента (ЕС) 2023/1804 от 13 сентября 2023 года о развёртывании инфраструктуры для альтернативных видов топлива и отмене Директивы 2014/94/ЕС, с целью увеличения доли использования альтернативного и возобновляемого топлива и электроэнергии во всех видах транспорта и объектах транспортной инфраструктуры до 50% к 2030 году. В целях достижения этого пунктом 15 Оперативного плана действий по реализации Национальной транспортной стратегии Украины на 2025–2027 годы, утверждённого постановлением Кабинета Министров Украины № 1550 от 27 декабря 2024 года, предусматривается совершенствование программных документов и нормативно-правовой базы в части функционирования инфраструктуры для альтернативных видов топлива и энергии в целях повышения экологической устойчивости транспорта с учётом приоритетов транспортной политики и законодательства ЕС в данной области, в частности Регламента (ЕС) 2023/1804 от 13 сентября 2023 года. Показателем результативности данной меры является принятие до 2027 года нормативных и программных документов, учитывающих или способствующих развитию инфраструктуры для альтернативных видов топлива и энергии, и повышению экологической устойчивости транспорта до 2030 года, в том числе в сфере морского и внутреннего водного транспорта. Кроме того, пунктом 24 Плана действий по реализации Морской стратегии безопасности Украины, утверждённого распоряжением Кабинета Министров Украины № 1162-р от 22 ноября 2024 года, устанавливаются показатели для меры «Развитие экологически безопасной инфраструктуры и технологий в морских портах Украины». Это включает наличие пилотных проектов по развитию инфраструктуры для обслуживания судов, работающих на водороде или иных альтернативных видах топлива, которые должны быть включены в планы развития портов. Срок реализации данной меры — 2024-2030 годы. Ещё одним нормативным документом, способствующим развитию инфраструктуры для альтернативных видов топлива в морских портах, являются Критерии оценки допустимости государственной помощи субъектам хозяйствования, осуществляющим деятельность в портовой инфраструктуре, утверждённые постановлением Кабинета Министров Украины № 323 от 22 марта 2024 года (далее – Критерии). Согласно указанным Критериям, государственная помощь субъектам хозяйствования допустима в случаях расходов на инфраструктуру заправки и зарядки в портах, обеспечивающую снабжение транспортных средств, мобильного терминального оборудования и мобильной наземной техники электроэнергией, водородом, аммиаком и метанолом. ГП «АМПУ» разработало Концепцию декарбонизации морских портов Украины, одним из приоритетных шагов которой является содействие использованию альтернативных видов топлива.

6.4	Увеличение авиасообщений между странами-участницами ОМС	2022-2026	**Азербайджан:** В сезоне «Зима 2022-2023» количество рейсов, выполняемых между Азербайджанской Республикой и следующими странами, увеличилось за последний год и составляет каждую неделю: Грузия 26, Иран 2, Казахстан 15, Турция 111 и Узбекистан 6. В настоящее время полеты из Азербайджанской Республики в Армению, Кыргызстан, Молдову, Румынию, Таджикистан и Украину не выполняются. **Армения**: В 2022 году Армения ратифицировала соглашение с ЕС и странами участницами ЕС «О едином воздушном пространстве», что подразумевает внедрение европейских стандартов в армянское законодательство. 2022 году к существующему рынку пассажирских авиаперевозок присоединились еще 9 авиакомпаний, в том числе из Ирана (КешмЭйр, Иран ЭйрТур), Турции (Пегасус Эйрлайнз) и Молдовы (ФлайУан). В целом, рынок пассажирских авиаперевозок в 2022 году по отношению к 2021 году вырос на 54% (3,7 млн. пассажиров), тогда как в аналогичном сравнении рост воздушного грузопотока составил 34% (23,3 тыс тонн грузов). **Грузия**: В период 2022–2025 годов на грузинский авиационный рынок вышли следующие авиаперевозчики стран ОМС: Flyone Armenia, Sunexpress, Centrum Air, Armenia Airlines, Iran Airtour, Ajet, Somon Air, SAM Air, Fly Khiva. Воздушное сообщение между Грузией и странами-членами ОМС в 2023–2024 гг.: • Азербайджан: 2022 г.: пассажиры – 209 415; рейсы – 996; 2023 г.: пассажиры – 329 375; рейсы – 1 677; 2024 г.: пассажиры – 432 688; рейсы – 2 035. • Армения: 2022 г.: пассажиры – 135 635; рейсы – 775; 2023 г.: пассажиры – 122 788; рейсы – 580; 2024 г.: пассажиры – 63 180; рейсы – 402. • Иран: 2022 г.: пассажиры – 126 954; рейсы – 572; 2023 г.: пассажиры – 169 529; рейсы – 711; 2024 г.: пассажиры – 199 284; рейсы – 818. • Казахстан: 2022 г.: пассажиры – 263 303; рейсы – 1 172; 2023 г.: пассажиры – 296 763; рейсы – 1 109; 2024 г.: пассажиры – 289 943; рейсы – 1 093. • Молдова: 2022 г.: пассажиры – 5 993; рейсы – 37; 2023 г.: пассажиры – 21 410; рейсы – 120; 2024 г.: пассажиры – 54 272; рейсы – 225. • Таджикистан: 2024 г.: пассажиры – 4 697; рейсы – 19 (рейсов в 2022–2023 гг. не было). • Турция: 2022 г.: пассажиры – 955 675; рейсы – 3 058; 2023 г.: пассажиры – 1 078 915; рейсы – 3 603; 2024 г.: пассажиры – 1 219 664; рейсы – 4 008. • Узбекистан: 2022 г.: пассажиры – 22 234; рейсы – 126; 2023 г.: пассажиры – 89 804; рейсы – 305; 2024 г.: пассажиры – 78 846; рейсы – 271. • Украина: 2022 г.: пассажиры – 45 434; рейсы – 160 (рейсов в 2023–2024 гг. не было). Грузинской стороной утверждены следующие еженедельные частоты на летний сезон 2025 года для авиаперевозчиков, выполняющих рейсы в/из стран ОМС: Азербайджан – 42; Армения – 13;; Иран – 30; Казахстан – 55; Молдова – 7; Таджикистан – 1; Турция – 105; Узбекистан – 23. Прямые рейсы с Болгарией, Кыргызстаном, Румынией и Украиной отсутствуют.

			Иран: Обновление меморандумов о взаимопонимании по развитию сети полетов с Арменией, Таджикистаном и Турцией в 2023 году. **Казахстан:** на воздушном транспорте возобновлены и открыты международные авиарейсы в 29 стран по 109 маршрутам, частотой 479 рейсов в неделю. Полеты осуществляются 3 отечественными и 27 иностранными авиакомпаниями. В т. ч. в страны-участницы ТРАСЕКА: Азербайджан, Армения, Грузия, Иран, Кыргызстан, Таджикистан, Турция, Узбекистан. Планируется увеличить авиарейсы с Узбекистаном, открыть с Азербайджаном, Турцией, Таджикистаном. **Молдова:** У Молдовы есть прямое авиасообщение со многими странами ЕС, а также с Азербайджаном, Арменией, Грузиейи Турциейы. **Румыния:** *Директорат воздушного транспорта Министерства транспорта и инфраструктуры Румынии:* Румыния и Европейский Союз заключили двусторонние и многосторонние соглашения о воздушном сообщении и меморандум о взаимопонимании со странами ТРАСЕКА, на основе которых могут осуществляться воздушные перевозки, а именно: Азербайджан - Соглашение между Правительством Румынии и Правительством Азербайджанской Республики о воздушном сообщении, подписанное в Баку 27 марта 1996 года. Армения - Соглашение об общем авиационном пространстве между Европейским Союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Республикой Армения, с другой стороны, подписанное в Брюсселе 15 ноября 2021 года. Грузия - Европейско-Средиземноморское авиационное соглашение между ЕС и его государствами-членами, с одной стороны, и Грузией, с другой стороны, вступило в силу 19 марта 2018 года. Иран – Соглашение между правительством Румынии и правительством Исламской Республики Иран, подписанное в Тегеране 14 августа 2000 г. Казахстан – МЕМОРАНДУМ о взаимопонимании между органами гражданской авиации Румынии и Республики Казахстан относительно права полетов, подписанный в Нур-Султане 12 сентября 2022 года. Молдова - Соглашение об общем авиационном пространстве между ЕС и его государствами-членами, с одной стороны, и Республикой Молдова, с другой стороны, подписано в Брюсселе 26 июня 2012 года. Турция – Соглашение между Правительством Румынии и Правительством Турции о воздушном сообщении, подписанное в Анкаре 2 мая 1966 года. Узбекистан - Соглашение между Правительством Румынии и Правительством Республики Узбекистан о воздушном сообщении, подписанное в Бухаресте 6 июня 1996 года.

			Украина - Соглашение о едином авиационном пространстве между Европейским Союзом, его государствами-членами и Украиной, подписанное в Киеве 12 октября 2021 года. В настоящее время регулярные рейсы осуществляются только на маршрутах между Румынией и Турцией румынскими и турецкими авиакомпаниями, а на маршрутах между Румынией и Молдовой - румынскими авиакомпаниями и одной мальтийской авиакомпанией. **Таджикистан:** На основании подписанных двусторонних соглашений Таджикистан активно расширяет международное авиасообщение, особенно благодаря усилиям национального перевозчика - авиакомпании «Сомон Эйр». В 2024 году маршрутная сеть компании значительно расширилась, охватывая новые направления в страны Европы, Ближнего Востока, Центральной Азии и Кавказа. Среди ключевых достижений: запуск маршрута Худжанд-Стамбул, Душанбе-Астана, Душанбе-Баку, Душанбе-Тегеран, Душанбе -Мешхед, Душанбе-Бишкек, Душанбе-Тбилиси. **Турция:** Турция заключила двусторонние соглашения о воздушном сообщении и меморандум о взаимопонимании со странами-членами ТРАСЕКА, что позволяет осуществлять еженедельные рейсы следующим образом: Азербайджан (164 частоты), Армения (чартерные рейсы), Болгария (56 частот), Грузия (неограниченное открытое небо), Иран (130 частот), Казахстан (95 частот), Кыргызстан (более 60 частот), Молдова (неограниченное открытое небо), Румыния (87 частот), Таджикистан (более 12 частот), Туркменистан (35 частот), Узбекистан (72 частоты), и Украина (более 271 частоты). **Украина:** в настоящее время регулярное воздушное сообщение между Украиной и странами-членами ТРАСЕКА не осуществляется в связи с продолжающейся военной агрессией Российской Федерации против Украины.
6.5	Повышение уровня безопасности полетов и авиационной безопасности	2022-2026	**Азербайджан:** между авиационными властями государств-членов ОМС периодически проводятся консультации по вопросам безопасности полетов и авиационной безопасности. Так, в ноябре 2022 года и феврале 2023 года специалисты Государственного агентства гражданской авиации при Министерстве цифрового развития и транспорта Азербайджанской Республики провели консультации со специалистами Агентства гражданской авиации Республики Узбекистан. Проект Меморандума о региональном сотрудничестве в сфере авиационной безопасности, представленный казахстанской стороной на подпись ряду государств-

			членов ТРАСЕКА, в настоящее время находится на этапе переговоров в Азербайджанской Республике. **Грузия**: Грузия постоянно совершенствует национальную нормативно-правовую базу и возможности Агентства гражданской авиации (АГА) для обеспечения наивысших стандартов авиационной безопасности и охраны, установленных ИКАО. По результатам последнего аудита авиационной безопасности, проведённого ИКАО в Грузии в 2024 году, показатель устойчивости надзора за авиационной безопасностью составил 89.75 %. Кроме того, в рамках Соглашения об общем авиационном пространстве между Европейским Союзом и его государствами-членами и Грузией (2010 г.) страна последовательно внедряет нормы ЕС, касающиеся авиационной безопасности и охраны. В 2022 году, в рамках обязательств принятых в соответствии с Соглашением об ОАП, Агентство гражданской авиации Грузии приняло: • Правила сертификации специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов, разработанные в соответствии с требованиями PART-66 Регламента ЕС № 1321/2014; • Правила сертификации организаций по подготовке специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов, в соответствии с требованиями PART-147 Регламента ЕС № 1321/2014; • Правила сертификации организаций по управлению продолжающейся летной годностью в соответствии с требованиями PART-CAMO Регламента ЕС № 1321/2014; • Правила эксплуатации воздушных судов общего назначения больших и турбореактивных самолётов в соответствии с требованиями PART-NCC Регламента Комиссии (ЕС) № 965/2012. В 2023 году, в рамках обязательств принятых в соответствии с Соглашением об ОАП, Агентство гражданской авиации Грузии приняло: • Правила сертификации объединённых организаций по летной годности в соответствии с требованиями Регламента ЕС № 1321/2014; • Правила эксплуатации воздушных судов общего назначения, основанные на требованиях PART-NCO к Регламенту Комиссии (ЕС) № 965/2012. В 2024 году Агентство гражданской авиации Грузии приняло: • Правила коммерческих специализированных авиационных операций в соответствии с требованиями PART-SPO Регламента Комиссии (ЕС) № 965/2012; • Новые правила уведомления о происшествиях в соответствии с требованиями Регламентов ЕС 2015/1018, 2020/2034 и 2021/2082; • Правила эксплуатации планёров в соответствии с требованиями Регламента Европейской комиссии (ЕС) 2018/1976; • Правила сертификации операторов питания на борту воздушных судов в соответствии с требованиями Приложения 17 к Конвенции о международной гражданской авиации и Регламентов ЕС N300/2008 и N185/2010;

			• Правила управления воздушным движением в соответствии с Регламентом Комиссии (ЕС) 2019/123 от 24 января 2019 года, устанавливающим подробные правила реализации функций сети управления воздушным движением. В 2025–2026 годах планируется продолжение работы по разработке: • Правил коммерческих авиационных операций в соответствии с требованиями PART-CAT Регламента Комиссии (ЕС) № 965/2012; • Правил сертификации летного состава в соответствии с Регламентом Комиссии (ЕС) № 1178/2011 от 3 ноября 2011 года, устанавливающим технические требования и административные процедуры, касающиеся летного состава гражданской авиации. **Иран**: - Обновление правил, касающихся безопасности и соответствия обновленным правилам EASA - обновление оборудования аэропорта - первоначальное подписание соглашения о безопасности с Турцией. **Казахстан:** Казахстаном внедряются европейские требования и стандарты в области авиационной безопасности. АО «Авиационная администрация Казахстана» тесно сотрудничает с Европейской конференцией гражданской авиации (ЕКАК), проводятся консультационные работы, семинары и курсы с экспертами ЕКАК по изучению европейских требований по линии АБ. В настоящее время вносятся изменения и дополнения в нормативные правовые акты РК в области авиационной безопасности (Программа авиационной безопасности гражданской авиации РК, Правила авиационной безопасности, Правила проведения контроля качества по авиационной безопасности) с учетом вносимых поправок в Приложение 17 к Конвенции о международной гражданской авиации и DOC 8973 «Руководство по авиационной безопасности». **Молдова:** В целях обеспечения высокого уровня безопасности полетов и авиационной безопасности, Республика Молдова внедряет стандарты ИКАО и обеспечивает надзор за их соблюдением авиационными агентами. По результатам последнего аудита ИКАО в феврале 2022, эффективное внедрение стандартов составило 74%. В 2023 году, в рамках программы USAP-CMA, направленной на оценку состояния авиационной безопасности, Республика Молдова достигла показателя 85,76%. **Румыния:** *Управление гражданской авиации Румынии*: 1. В соответствии с Протоколом о сотрудничестве, подписанным Румынией в июне 2022 года между Казахстаном и Управлением гражданской авиации Румынии, в марте 2023 года УГА Румынии посетили делегаты Казахстана. На этой неделе казахстанские делегаты обсудили с представителями УГА Румынии конкретные правила и условия их реализации в области авиационной безопасности (в частности, перевозки опасных грузов по воздуху) и безопасности. Кроме того, румынские участники от УГА предоставили делегатам из Казахстана существующие руководства и модели процедур. Кроме того, казахстанские гости посетили главный аэропорт (Международный аэропорт имени Анри Коанды) и один из объектов регулируемого поставщика, а также

			провели конструктивные дискуссии с ответственными сотрудниками службы безопасности. 2. В соответствии с Протоколом о сотрудничестве, подписанным между органами гражданской авиации Румынии и Молдовы, в феврале 2023 года УГА Румынии посетили делегаты Молдовы. На этой неделе молдавские делегаты обсудили с представителями УГА Румынии конкретные правила и условия их реализации в области авиационной безопасности (надзор за авиаоператорами, выполняющими воздушные операции на аэродромах, отличных от сертифицированных аэродромов) и безопасности. Также была использована доля экспертных знаний для повышения эффективности работы компании. Также румынские представители департаментов воздушных операций и летной годности совершили рабочий визит в Кишинев (20-23.03.2023) в штаб-квартиру (Управления гражданской авиации Молдовы - MDCAA) и на основную базу бизнеса трех молдавских авиаперевозчиков, осуществляющих коммерческие авиаперевозки. Деятельность заключалась в проведении совместных проверок, основная цель которых заключалась в обмене опытом, полученным персоналом УГА Румынии в применении общественных требований, применимых к коммерческим воздушным транспортным операциям. 3. В ноябре 2024 года УГА Румынии подписало Меморандум о взаимопонимании с Государственным агентством гражданской авиации (ГАГА) Кыргызской Республики, и после подписания команда румынских экспертов отправилась в Кыргызстан, чтобы определить основные области, которые нуждаются в улучшении в рамках ГАГА. 4. Управление гражданской авиации Румынии и Комитет гражданской авиации Республики Армения в апреле 2024 года начали обсуждение необходимости подписания Меморандума о сотрудничестве в области гражданской авиации. **Таджикистан:** В целях повышения квалификации специалистов авиационной отрасли страны, на регулярной основе проводятся и направляются на курсы и тренинги представители аэропортов, аэронавигации на курсах по безопасности полетов и авиационной безопасности в целом. **Турция:** В 2022 году были закуплены 12 пожарных автомобилей. В 2023 году были приобретены 5 аварийно-спасательных автомобилей и 1 комплект оборудования для эвакуации воздушных судов. С другой стороны, была запланирована закупка симуляционной системы для обучения тушению пожаров на воздушных судах, однако осуществить её не удалось. В 2025 году планируется приобрести 18 новых пожарных автомобилей. В 2026 году планируется закупка 2 новых спасательных автомобилей и 6 новых водовозов. Путём перевода допустимых показателей безопасности (ALoS) в цифровую среду была обеспечена электронная система мониторинга показателей безопасности в аэропортах. Уведомления об опасностях и инцидентах также были переведены в цифровой формат, что способствовало поощрению добровольного информирования. Кроме того, с переводом формы контроля состояния ВПП, перрона и рулёжных дорожек в цифровую

			среду стало возможно оперативно контролировать состояние взлётно-посадочных полос, рулёжных дорожек и перронов. В 2023 году было поставлено и распределено по аэропортам: 5 подъемных платформ на шасси автомобилей (Sky Workers), 15 автомобилей сопровождения (Follow Me), 2 вилочных погрузчика, 5 экскаваторов-погрузчиков, 7 тракторов. В 2024 году в аэропорты были поставлены и распределены 7 снегоуборочных машин и 10 вакуумных подметальных машин. Также был проведён тендер на 9 машин для нанесения противообледенительной жидкости, поставка которых ожидается в 2025 году. В 2024 году были закуплены, поставлены и распределены по аэропортам 45 автомобилей сопровождения (Follow Me). В 2022 году был проведён тендер на 16 прицепных снегоочистительных машин, их закупка и поставка в аэропорты завершены в 2024 году. Тендер на паучьи подъемники, запланированный на 2024 год, был отменён из-за отсутствия участников. Закупка 3 паучьих подъемников планируется в 2025 году. В 2025 и 2026 годах планируется закупка 13 снегоходов. В 2026 году запланирована закупка: 4 тракторов, 9 экскаваторов-погрузчиков, 5 подъемных платформ на шасси автомобилей (Sky Workers). Для повышения безопасности полетов Главное управление гражданской авиации Турции может поделиться своими цифровыми процессами обучения, которые были созданы в рамках модели институциональной трансформации. Как поставщик аэронавигационных услуг, Главное управление государственных аэропортов (DHMI) располагает аэронавигационной инфраструктурой и человеческими ресурсами для обеспечения безопасного и эффективного обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве Турции. Благодаря ежегодным инвестициям аэронавигационная инфраструктура постоянно обновляется и совершенствуется. Наземная аэронавигационная инфраструктура обслуживается квалифицированным персоналом по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения (ATSEP). В «Национальной стратегии кибербезопасности и плане действий», подготовленных нашим министерством, авиационный сектор и Главное управление государственных аэропортов (DHMI) определены как «критически важная инфраструктура». Главное управление государственных аэропортов, обладающее критической инфраструктурой, продолжает свою деятельность по поддержанию своей инфраструктуры в сильном и актуальном состоянии в соответствии с «Руководством по информационной и коммуникационной безопасности», подготовленным Президентом Турецкой Республики в соответствии с президентским циркуляром № 2019/12 о «мерах информационной и коммуникационной безопасности», «системой управления информационной безопасностью», которую DHMI внедряет в соответствии со стандартом ISO 27001, имеющимся у DHMI, и «системой управления персональными данными», которую DHMI внедряет в соответствии с Законом о защите персональных данных № 6698 и стандартом ISO 27701.

			Организационная группа реагирования на компьютерные чрезвычайные ситуации, созданная в соответствии с Национальной стратегией и планом действий по кибербезопасности, осуществляет деятельность по обеспечению кибербезопасности в координации с TR-CERT (Группа реагирования на компьютерные чрезвычайные ситуации Республики Турция) и Главным управлением гражданской авиации (SHGM). Принимая во внимание международные стандарты и передовой опыт, информационные системы DHMI были созданы и управляются с помощью многоуровневой архитектуры безопасности. Для обеспечения кибербезопасности DHMI регулярно проводятся сканирование уязвимостей, тесты на проникновение и анализ исходного кода, а также необходимые исследования по улучшению. Кроме того, все программные проекты, разрабатываемые DHMI, осуществляются в соответствии с принципами методологии безопасной разработки программного обеспечения для обеспечения безопасности и целостности на протяжении всего жизненного цикла разработки. **Украина:** Украина продолжает внедрять стандарты и рекомендуемую практику ИКАО по авиационной безопасности (Приложение 17 «Авиационная безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства», Doc 8973 «Руководство по авиационной безопасности»), а также регулярно информирует ИКАО об имеющихся различиях. Украина также выполняет положения Регламента Европейского союза (Регламент (ЕС) № 300/2008 Европейского парламента и Совета от 11 марта 2008 года об общих правилах в области безопасности гражданской авиации и отмене Регламента (ЕС) № 2320/2002; Регламент Комиссии по внедрению (ЕС) 2015/1998 от 5 ноября 2015 года, устанавливающий подробные меры по внедрению общих базовых стандартов авиационной безопасности; Регламент Комиссии (ЕС) № 1254/2009 от 18 декабря 2009 года, устанавливающий критерии, позволяющие государствам-членам отступать от общих базовых стандартов по безопасности гражданской авиации и принимать альтернативные меры безопасности). В 2023 г: - принято распоряжение Кабинета Министров Украины «О внесении изменений в состав Межведомственной комиссии по безопасности гражданской авиации» № 1031 от 14 ноября 2023 года. Также в Украине были проведены следующие мероприятия: 1) Разработка проекта изменений в Воздушный кодекс Украины в части обеспечения авиационной безопасности. Основной целью данного мероприятия, основанного на законодательстве Европейского Союза, является установление стандартов авиационной безопасности на уровне основного авиационного закона (Воздушного кодекса Украины), а также обеспечение их практической реализации путем разработки других соответствующих правовых документов. 2) Разработка соответствующих правовых документов, необходимых для ратификации Конвенции о борьбе с незаконными актами, связанными с международной гражданской авиацией (Пекин, 2010), Дополнительного протокола к Конвенции о борьбе с незаконным

			захватом воздушных судов и Протокола о внесении изменений в Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов. 3) Разработка проекта Национальной программы контроля качества безопасности гражданской авиации.
7.	**Логистика, мультимодальные перевозки и связи с внутренними районами**		
7.1	Реализация проектов по строительству транспортно-логистических центров класса А вдоль маршрутов коридора ТРАСЕКА (соединяющих как минимум 2 вида транспорта), включая проекты, по которым ранее были подготовлены ТЭО в рамках проектов технического содействия	2022-2026	**Азербайджан:** На территории Алатской свободной экономической зоны ведётся работа по созданию нового грузового аэропорта. Его строительство создаст возможность для интеграции всех видов транспорта – железнодорожного, автомобильного, воздушного и морского – и превратит посёлок Алат в крупный мультимодальный хаб страны. **Грузия:** В 2022 году земельный участок вблизи Международного аэропорта Кутаиси был продан частному инвестору с условием создания логистического центра. В рамках этого проекта в феврале 2023 года было подписано соглашение, согласно которому инвестор обязан - либо непосредственно, либо через третью сторону - построить на приобретённой земле (или её части) склад, логистический центр или аналогичное сооружение с минимальной годовой пропускной способностью 900 000 тонн в течение 48 месяцев с даты подписания. Сооружение должно включать сервисный центр, необходимую инфраструктуру для логистических операций, соответствующие здания и сооружения, а также парковку минимум на 40 транспортных средств. Инвестор также обязан обеспечить строительство железнодорожного соединения к новому логистическому центру. Ещё одной инициативой частного сектора является строительство сухого порта Тбилиси, расположенного на территории площадью 283 000 квадратных метров. Официальное открытие первой фазы сухого порта Тбилиси состоялось 3 июня 2025 года. Проект реализуется в 3 этапа. После полного завершения порт будет включать складские помещения классов А и В и, как ожидается, сможет обрабатывать до 200 000 ДФЭ ежегодно, что дополнительно укрепит позицию Грузии как регионального логистического хаба. .**Иран**: Организация портов и судоходства Ирана, как доверенное лицо по размещению, привлечению инвесторов, строительству и эксплуатации логистических центров в портовых районах Амирабад, Бандар-Аббас, Чабахар, Махшар и Джаск, завершила исследования по размещению и строительству упомянутых логистических центров, и на втором этапе, будет заниматься привлечением инвесторов, а также строительством и эксплуатацией этих центров. **Казахстан:** 30 декабря 2022 года постановлением Правительства РК № 1116 утверждена «Концепция развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года». В результате реализации Концепции будут увеличены объемы транзита через территорию Республики Казахстан до 35 млн. тонн, в том числе контейнерного транзита до 2 млн. ДФЭ к 2030 году, будут созданы приграничные торговые хабы и региональные транзитные авиахабы, обновится подвижной состав и будут реализованы меры по развитию транспортной отрасли и становления Казахстана в транспортно-логистический хаб региона.

			По проекту создания «Контейнерного хаба» в порту Актау ведется работа по разработке ТЭО (срок завершения ноябрь 2023г.). Реализацию проекта планируется осуществить совместно с PSA. Для развития логистики и мультимодальных перевозок планируется создание системы трансграничных торговых хабов, на базе которых будут созданы площадки приграничного сотрудничества с сопредельными странами – в том числе, КНР, Республикой Узбекистан, прикаспийскими государствами. Создание товарообрабатывающего узла «Международный центр промышленной кооперации «Центральная Азия» на границе с Республикой Узбекистан: Для развития торгово-экономического сотрудничества на границе Казахстана и Узбекистана принято решение о создании Международного центра промышленной кооперации (МЦПК) «Центральная Азия». В целях реализации проекта МЦПК Министерством торговли и интеграции РК с 2021 по 2022 гг. была проделана следующая работа: • утверждена Концепция МЦПК; • утвержден совместный План мероприятий по созданию МЦПК; • подписано рамочное соглашение о создании МЦПК; • разработан проект основного Соглашения между Правительством Казахстана и Правительством Узбекистана о регулировании деятельности МЦПК (находится на согласовании узбекской стороны). • определена локация для создания МЦПК. Создание приграничного комплекса «Хоргосский узел» на границе с КНР: Хоргосский узел, представляет собой действующий комплекс инфраструктурных объектов, расположенных на казахстанско-китайской границе (СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота», СЭЗ «МЦПС «Хоргос», КПП «Нур-Жолы», ж/д станция «Алтынколь» и ж/д терминал «Сухой порт»). Цели, задачи и практические походы по созданию и развитию трансграничных хабов, изложены в Концепции. Практическая реализация проекта «Хоргосский узел» заключается в сопряжении и интеграции вышеуказанных инфраструктурных объектов для наращивания объемов экспорта, транзита и развития производственной кооперации. **Таджикистан:** проекты строительства ТЛЦ в Нижнем Пяндже и Согде являются приоритетными проектами, так как имеют ТЭО, но требуют финансирования. **Турция:** Министерство транспорта и инфраструктуры Турции осуществляет текущие инвестиции в логистический центр, имеющий железнодорожное сообщение с морским портом № 21 (Измир) в рамках ТРАСЕКА. Центр включает в себя функции, необходимые для транспортной и складской деятельности, где интегрированы различные виды транспорта, такие как железнодорожный и автомобильный. Инфраструктурные работы завершены, и продолжаются исследования надстройки и модели управления/операционной модели логистического центра. После ввода в эксплуатацию он соединит 3 вида транспорта: морской, железнодорожный и автомобильный.

7.2	Сбор информации интермодальных и логистических объектов вдоль маршрутов коридора ТРАСЕКА	2022	**ПС МПК ТРАСЕКА:** Осуществлен сбор информации от Сторон ОМС, однако из-за недостаточности информации итоговый документ по интермодальным и логистическим объектам вдоль маршрутов коридора ТРАСЕКА не был завершен. **Турция:** Контракт на «Укрепление интермодальных транспортных услуг в железнодорожном секторе Турции», который будет реализован в рамках Транспортной отраслевой операционной программы финансового сотрудничества Турции и Европейского Союза IPA II (2014-2020 гг.), был подписан между совместным предприятием WEglobal - NTU -TYPSA и Министерство транспорта и инфраструктуры 24 октября 2022 года. В настоящее время проект находится в стадии реализации.
7.3	Принятие мер на национальном уровне для повышения позиций стран в Индексе эффективности логистики	2022-2026	**Азербайджан**: Ведётся работа по укреплению позиций страны в Индексе эффективности логистики (LPI) посредством развития транспортной инфраструктуры, повышения операционной эффективности, а также улучшения качества и надёжности логистических услуг. **Грузия:** В 2023 году Правительство Грузии утвердило Национальную стратегию в области транспорта и логистики до 2030 года, направленную на формирование целостной политики по повышению конкурентоспособности транспортно-логистического сектора страны. Особое внимание уделяется развитию мультимодальной и логистической инфраструктуры, а также повышению качества и компетенций в сфере логистических услуг. **Казахстан:** Показатель индекса эффективности логистики LPI, рассчитываемый Всемирным банком, был включен в Государственную программу инфраструктурного развития «Нурлы жол» на 2020-2025 гг. и утратил силу постановлением Правительства РК от 30 декабря 2022 года № 1116 в связи утверждением Концепции развития транспортно-логистического потенциала РК до 2030 года. В связи с тем, что в 2022 году Всемирным банком не был опубликован рейтинг LPI, в том числе, из-за геополитической ситуации и глобальным нарушением логистических цепочек, индекс не был включен в расчет показателей и индикаторов утвержденной вышеуказанной Концепции. **Таджикистан:** Согласно концепции развития отрасли, планируется реализация проектов по созданию современных логистических центров. В рамках Меморандума с Иранской стороной, который был подписан 8 ноября 2024 года, была достигнута договорённость об использовании таджикскими грузоперевозчиками иранского морского порта Чобахар.
7.4	Реализация электронного руководства по пересечению границ на сайте ТРАСЕКА	2022	**ПС МПК ТРАСЕКА:** В целях реализации Цифровой концепции МТК ТРАСЕКА в 2022 году совместно с независимым консультантом подготовил рекомендации по созданию цифрового коридора и минимальных требований к нему, включая информационную систему. В целях детального обсуждения предложений по предложению ПС МПК ТРАСЕКА сформирована РГ по цифровизации коридора ТРАСЕКА. 17 мая 2023 года в рамках третьего вопроса повестки дня заседания РГ по цифровизации коридора ТРАСЕКА продемонстрирована презентация независимых консультантов. Реализация электронного руководства по пересечению границ планировалась в рамках мобильного приложения и

			после оцифровки процесса может быть размещена на сайте. В связи с необходимостью принятия согласованных мер и значительной доработки имеющейся версии руководства, данная работа будет осуществлена после согласования всеми Сторонами ОМС. Руководство по пересечению границ в оцифрованном варианте размещено на вэб-портале ПС МПК ТРАСЕКА по следующей ссылке: https://traceca-org.org/ru/glavnaja/rukovodstvo-po-peresecheniju-granic-traseka
7.5	Определение и внедрение единого документа, в том числе в электронном виде, для осуществления мультимодальных перевозок по территориям стран-участниц ОМС	2022	**ПС МПК ТРАСЕКА**: С 2020 года в рамках ПС МПК ТРАСЕКА велась работа по разработке Соглашения о едином транзитном разрешении ТРАСЕКА (далее - Соглашение), направленном на упрощение разрешительных процедур между странами ТРАСЕКА при осуществлении транзитных перевозок. 31 января 2025 года согласованный проект был отправлен заинтересованным сторонам в целях инициации внутригосударственных процедур, необходимых для ратификации Соглашения. По состоянию на октябрь 2025 года ряд стран уже выразили готовность к ратификации Соглашения. При условии наличия достаточного количества заинтересованных стран церемония его подписания возможно пройдет на запланированном в феврале-марте 2026 года XVIII Ежегодном Заседании МПК ТРАСЕКА в Республике Казахстан. **Казахстан**: Концепцией развития транспортно-логистического потенциала РК до 2030 года, утвержденной в декабре 2022 года, в качестве морского коносамента при осуществлении перевозок в железнодорожно-морском сообщении предусмотрено внедрение единой накладной ЦИМ/СМГС с последующим переходом на применение электронной накладной ЦИМ/СМГС. **Таджикистан:** Мультимодальные перевозки осуществляются с применением унифицированной единой накладной ЦИМ/СМГС. **Украина**: Принят Закон Украины «О мультимодальных перевозках» от 17 ноября 2021 года № 1887-IX, которым предусмотрено использование единого перевозочного документа установленной формы, по которому может осуществляться мультимодальная перевозка груза на всем маршруте мультимодальной перевозки.
7.6	Внедрение систем электронных очередей на пунктах пропуска и запуск онлайн-бронирования	2022	**Азербайджан:** Для эффективного управления пропуском грузовых автотранспортных средств из пунктов пропуска через государственную границу создана электронная система массового обслуживания. Грузовым автотранспортным средствам, въезжающим в страну и выезжающим с территории страны, присваивается электронный номер и формируется очередь. Когда таможенник вызывает соответствующий номер транспортных средств на регистрацию через систему, водители информируются по SMS. Водители могут следить за очередью через электронную услугу, представленную на сайте e.customs.gov.az. **Грузия:** С 2017 года в Грузии на всех основных контрольно-пропускных пунктах внедрены электронные системы управления очередями. **https://www.rs.ge/TirPark-en?cat=1&tab=1** **Казахстан:** С ноября 2022 года начался процесс внедрения системы электронной очереди CarGoRuqsat на платформе Qoldau.kz.

			В настоящее время, внедрение системы реализовано на пунктах пропуска на Достык, Нур-Жолы, Бахты, Майкапшагай, Калжат (граница КНР), а также Темир-баба и Тажен (Мангыстауская область). Функционал сервиса позволяет обеспечить прозрачность процесса прохождения автотранспортными средствами границы, посредством бронирования очереди при соответствующем прохождении форматно-логического контроля. Сервис также предоставляет возможность увидеть степень загруженности пунктов пропуска. На сегодняшний день, зарегистрировано порядка 17 тыс. пользователей сервиса. **Молдова:** В процессе реализации. **Румыния** - *Таможенное управление Румынии:* В 2024 году были инициированы переговоры с румынской пограничной полицией, Министерством транспорта и Генеральным директоратом по мобильности и транспорту Европейской комиссии (DGMOVE) с целью внедрения такой пилотной системы на границе с Молдовой (пункт пропуска Галац). **Таджикистан:** Изучается вопрос внедрения системы электронной очереди и запуска онлайн бронирования. **Турция:** Система бронирования виртуальной очереди («Randevulu Sanal Sıra Sistemi» - RSS) была разработана с целью управления доступом транспортных средств, перевозящих коммерческие товары, от наших пограничных ворот. После завершения разработки Министерством транспорта и инфраструктуры разработки цифрового приложения для распространения разрешительных документов на трансграничные перевозки (e-GEBOS), RSS будет работать интегрированно с e-GEBOS на запланированных таможенных пунктах. **Украина:** С целью комплексного решения социально-экономических, криминогенных и природоохранных проблем, обусловленных очередями автомобильных транспортных средств, используемых в международных перевозках для транспортировки товаров через таможенную границу Украины, на подъездных путях к международным пунктам пропуска через государственную границу Украины для автомобильного сообщения, создание эффективной системы и инфраструктуры для прогнозируемого пересечения государственной границы Украины, формирование инновационных инструментов финансирования инфраструктуры. Сейчас Министерство развития общин, территорий и инфраструктуры Украины с целью расширения перечня пунктов пропуска принимает меры по внесению изменений в Постановление и внедрение экспериментального проекта по организации управления очередями грузовых автомобилей перед международным пунктом пропуска через государственную границу Украины для автомобильного сообщения «Порубное – Сирет» с помощью электронной системы «Электронная очередь пересечения границы». Проект «Электронная очередь пересечения границы» реализуется Министерством развития общин, территорий и инфраструктуры Украины в сотрудничестве с Министерством цифровой трансформации Украины, Государственной службой Украины по безопасности на транспорте, Государственным агентством восстановления и развития инфраструктуры Украины, Государственной таможенной службой Украины и

			Государственной пограничной службой Украины при поддержке USAID / UKaid проекта «Прозрачность и подотчетность в государственном управлении и услугах / TAPAS». Осуществляется два экспериментальных проекта, утвержденных постановлениями Кабинета Министров Украины от 09.12.2021 № 1393 «Вопросы реализации экспериментального проекта по организации управления очередями перед международными пунктами пропуска через государственную границу Украины для автомобильного сообщения «Электронная очередь пересечения границы» и от 02.12.2022 № 1349 «Об особенностях реализации экспериментального проекта по организации управления очередями грузовых автомобилей перед международным пунктом пропуска через государственную границу Украины для автомобильного сообщения «Ягодин – Дорогуск» с помощью электронной системы «Электронная очередь пересечения границы Ягодин – Дорогуск» В морских портах Одесса и Рени с использованием Логистической портовой системы разрабатывается система электронной очереди и онлайн-бронирования, которая после тестирования будет распространена на все другие морские порты, в том числе на морской порт Черноморск.
7.7	Проведение совместных семинаров с международными организациями в области транспорта, логистики и таможенного дела	постоянно	**Азербайджан:** Таможенные органы Азербайджанской Республики тесно сотрудничают со Всемирной таможенной организацией и другими международными организациями в области организации семинаров. **Казахстан:** проводятся по мере необходимости и в соответствии с планами соответствующих международных организаций. **Молдова:** В рамках Таможенной службы Республики Молдова на постоянной основе проводятся семинары при поддержке Всемирной Таможенной Организации и других международных организаций. **Румыния** - *Таможенное управление Румынии:* Таможенное управление Румынии тесно сотрудничает с ВТамО, ОЛАФ и другими международными организациями в сфере организации семинаров и обучающих мероприятий для сотрудников таможни. **Таджикистан:** На постоянной основе в сотрудничестве с партнёрами по развитию, таких как ЭСКАТО и ЕЭК ООН, ОБСЕ, GIZ, JUCA проводятся круглые столы, семинары и консультации в области логистики транспорта и таможенного дела. **Турция:** Уполномоченные государственные органы Турции регулярно принимают участие в семинарах, проводимых международными организациями, в том числе ВТО, ЕЭК ООН, ОБСЕ, ТРАСЕКА и другими.
7.8	Выработка минимальных требований к оснащению пунктов пропуска	2022	**ПС МПК ТРАСЕКА:** в 2022 году был подготовлен проект документа по минимальным требованиям к оснащению пунктов пропуска и в мае 2023 года был направлен на рассмотрение Сторон ОМС. Кроме того, в рамках семинара по таможенным вопросам, проведенном 12 июля 2023 года данный вопрос был рассмотрен в рамках сессии 3, рассмотрен документ ТРАСЕКА «Рекомендации по минимальным требованиям к оборудованию контрольно-пропускных пунктов». Рекомендации по оборудованию, включая инфраструктуру и системы, приведены в соответствие с Методологией оценки контрольно-пропускных пунктов

			ТРАСЕКА и концепцией цифрового коридора ТРАСЕКА. Рекомендации включают разделение полос движения на ПП; достаточное количество контрольных полос и парковочных мест; системы дезинфекции и обеззараживания; Таможенные досмотровые комплексы; система электронного бронирования; электронный безбумажный таможенный транзит; системы автоматизированной идентификации веса/габаритов; радиационный контроль; выявление запрещенных/ограниченных товаров; электронный платеж; оценка риска; одно окно; другая придорожная инфраструктура для развития цифровых коридоров. В 2024 году Сторонами ОМС согласованы Рекомендации по минимальным требованиям к оборудованию пунктов пропуска, которые ранее были рассмотрены на Семинаре по таможенным вопросам на маршрутах ТРАСЕКА. Рекомендации по оборудованию, включая инфраструктуру и системы, приведены в соответствии с Методикой оценки контрольных пунктов пропуска ТРАСЕКА и Цифровой концепцией коридора ТРАСЕКА. Рекомендации были рассмотрен на прошедшем 26 февраля 2025 года в г. Тегеран XVII Ежегодном Заседании МПК, по итогам которого МПК одобрило указанные Рекомендации и рекомендовала сторонам ОМС учесть их в работе компетентных органов на национальном уровне. **Казахстан:** В РК требования по обустройству и оснащению пунктов пропуска определены постановлением Правительства РК от 17.09.2013 г. № 977. Помимо этого, в рамках ЕАЭС требования по обустройству и оснащению утверждены решением КТС от 22.06.2011 г. № 688.
7.9	Обеспечение оснащения пунктов пропуска согласно минимальным требованиям	2023-2026	**Азербайджан:** В последние годы проведена значительная работа по модернизации контрольно-пропускных пунктов и открытию новых. В результате принятых мер транзитный потенциал страны существенно возрос, а скорость и эффективность процесса грузовых перевозок на границах улучшились. В результате принятых мер общая суточная пропускная способность по всей стране достигла 4.100 транспортных средств. **Таджикистан:** Модернизация пунктов пропуска осуществляется при поддержке международных доноров. Пункт пропуска «Кулма – Карасу». На границе с Китаем ведутся работы по модернизации инфраструктуры и цифровизации процедур, что способствует развитию торговли и транзитного потенциала. **Турция**: Продолжается проект по модернизации контрольно-пропускного пункта Гюрбулак, завершение которого запланировано на 2024 год.
7.10	Обеспечение применения системы управления рисками на пунктах пропуска в соответствии с национальным законодательством стран	2022-2026	**Азербайджан:** Таможенный контроль товаров и автотранспортных средств, проходящих через пункты таможенной границы Азербайджанской Республики, осуществляется на основе оценки рисков Автоматизированной системой управления рисками. **Грузия:** В Грузии с 2012 года действует электронная система управления таможенными рисками, которая постоянно совершенствуется и совершенствует возможности таргетирования. **Казахстан:** Министерством финансов РК ведется работа совершенствованию «Системы управления рисками».

			В целях повышения транзитного потенциала страны и увеличения пропускной способности пунктов пропуска отменены профиля рисков, предусматривающие проведение таможенного досмотра в отношении транзитных товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом в третьи страны. При этом, имеют место факты проведения контрольных мероприятий в пунктах пропуска, проводимых по инициативе правоохранительных органов РК. В связи с чем, ведется совместная работа по оптимизации ресурсов и исключению досмотров в отношении «сквозного» транзита. **Молдова:** Таможенный контроль осуществляется на основе системы управления рисками. Контрольные уровни проводятся по одной из полос селективности (красная, желтая, зеленая, синяя) и зеленому коридору «нечего заявлять» или красному коридору. **Румыния**: *Таможенное управление Румынии*: Рамочная программа управления рисками в таможенной сфере (CRMF) является ключевой для обязательств Европейского Союза по обеспечению безопасности и финансовых интересов как ЕС, так и его граждан. CRMF позволяет таможенным органам всех государств-членов ЕС применять гармонизированный подход к управлению рисками в таможенной деятельности, обеспечивая единообразное выявление и снижение рисков, связанных с товарами, пересекающими границы ЕС. Таможенное управление Румынии создало надёжную институциональную структуру для своей системы управления рисками (RMF), соответствующую руководящим принципам ЕС. В центре этой системы находится приложение RMF-RO, которое использует данные, собранные из таможенных информационных систем ЕС, систем обработки таможенных деклараций, а также из информационных систем оповещения ЕС и национального уровня, что позволяет синхронизированно формировать профиль рисков и эффективно реагировать на них. **Таджикистан:** Внедрение Единой автоматизированной информационной системы (ЕАИС) позволяет автоматизировать процессы таможенного оформления и контроля, включая применение Системы управления рисками. Таджикистан активно участвует в региональных инициативах по совершенствованию СУР, включая сотрудничество с программой БОМКА, направленной на укрепление границ и повышение эффективности таможенного контроля. **Турция:** В соответствии с Положением о проверке транспортных услуг (опубликовано в Официальном вестнике от 03.06.2021 под номером 38660) создана необходимая законодательная база для проведения проверок на основе рисков. **Украина:** Статьей 318 Таможенного кодекса Украины, в частности, предусмотрено осуществление таможенного контроля товаров, транспортных средств в пунктах пропуска через государственную границу Украины с соблюдением принципа выполнения минимума таможенных формальностей, необходимых для обеспечения соблюдения законодательства Украины по таможенным вопросам. Статьей 320 Таможенного кодекса Украины определено, что формы и объемы таможенного контроля избираются должностными лицами таможенных органов на основании результатов применения системы управления рисками и/или автоматизированной системой управления рисками.

			При этом, разделом VIII Порядка №684 предусмотрено, что с целью ускорения таможенных формальностей в пунктах пропуска через государственную границу Украины при осуществлении анализа и оценки рисков предпочтение отдается такому подходу: - в пунктах пропуска через государственную границу Украины преимущественно осуществляется анализ и оценка рисков относительно наличия нефискальных рисков, а также рисков недоставки товаров в таможню назначения или их подмены; - в таможнях назначения при осуществлении таможенного контроля и оформления товаров, транспортных средств коммерческого назначения осуществляется анализ и оценка рисков относительно наличия фискальных и нефискальных рисков. Раздел VIII Приказа № 684 предусматривает, что в целях ускорения таможенных формальностей в контрольно-пропускных пунктах Украины таможенные органы (их структурные подразделения) обеспечивают проведение анализа рисков до прибытия товаров и коммерческих транспортных средств на таможенную территорию Украины. Данный анализ основывается на информации, представленной в соответствии с таможенным законодательством Украины, включая въездную суммарную декларацию, предварительную таможенную декларацию и предварительную информацию о товарах, перемещаемых (пересылаемых) через таможенную границу Украины посредством международных почтовых и экспресс-отправлений (далее – «предварительная информация»). При анализе предварительной информации приоритет отдаётся автоматизированному контролю с использованием Автоматизированной системы управления рисками (АСУР). Целью анализа предварительной информации является оценка вероятности фискальных рисков и рисков для безопасности и надёжности.
7.11	Активизация работы с международными организациями (ICAO, IMO, OTIF, OSJD UNECE и т.д.)	постоянно	**Азербайджан:** Азербайджан сотрудничает со многими международными организациями в области транспорта. Азербайджан избран на пост Председателя Международного транспортного форума (МТФ) на 2025-2026 годы. 22 октября 2025 года в Баку состоялись заседания четвёртого квартала Международного транспортного форума. В рамках четырёхдневного мероприятия были организованы заседания Исследовательского комитета. Был обсуждён проект Рабочей программы Исследовательского комитета на 2026-2027 годы. Страны-члены обменялись мнениями о будущих направлениях исследований и выдвинули предложения по определению приоритетных областей. В рамках Рабочей программы для председательства Азербайджана в Международном транспортном форуме были представлены две рекомендации: цифровизация международных транспортных связей и развитие городского транспорта. **Иран:** - Сотрудничество с ИКАО касательно USOAP, USAP - Участие в международных семинарах и встречах, участие в ICAN 2023 - Членство в специализированных группах по летной годности и презентации рабочих документов. **Казахстан:** ведётся активная работа в отрасли транспорта с упомянутыми международными организациями.

			Молдова: Таможенная служба Республики Молдова постоянно развивает взаимодействие в рамках международных организаций (Всемирная Таможенная Организация, Всемирная Торговая Организация и других). **Румыния** - *Таможенное управление Румынии:* Таможенное управление Румынии постоянно развивает взаимодействие в рамках международных организаций (Всемирная таможенная организация, Всемирная торговая организация, ИНТЕРПОЛ, ЕВРОПОЛ, УНП ООН, ОЭСР и др.) **Таджикистан:** Ведётся тесное сотрудничество между Министерством транспорта, ГУП «Рохи охани Точикистон», а также Агентством гражданской авиации с указанными международными организациями. **Турция:** Уполномоченные государственные органы Турции обладают высоким уровнем сотрудничества с соответствующими международными организациями. **Украина:** Мининфраструктуры ведется постоянная активная работа с международными организациями, в частности с ИМО, направленная, среди прочего, на разблокирование работы морских портов Украины и обеспечение свободы судоходства. Представитель Украины переизбран в 2024 году заместителем председателя Бюро Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН (UNECE). Представитель Украины также является руководителем Группы автомобильного транспорта и Подгруппы Европейского Соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР). АО «Укрзалізниця» осуществляет взаимодействие с железными дорогами стран-участниц транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) в рамках Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Международного Комитета железнодорожного транспорта (ЦИТ). Представители Администрации судоходства на постоянной основе участвуют в заседаниях рабочих органов ИМО (онлайн и офлайн).
7.12	Рассмотрение возможности создания единой информационной платформы, объединяющей информационные системы перевозчиков, экспедиторов и логистических центров	2022-2023	**Казахстан:** Концепцией развития транспортно-логистического потенциала РК до 2030 года, утвержденной в декабре 2022 года, предусмотрено создание «зеленого коридора» для транзитных грузов, объединяющей информационные системы контролирующих органов, без ограничения доступа отечественным производителям и участникам внешнеэкономической деятельности. **Румыния** - *Национальная компания «Администрация морских портов» АО Констанца:* Порт Констанца готовится к запуску тендера на приобретение и внедрение системы управления портом (СУП). Для подготовки технического задания была привлечена команда консультантов, которая должна предоставить его к маю, после создания технико-экономического обоснования по внедрению СУП. Все заинтересованные стороны порта (частные компании и органы власти) были вовлечены во все аспекты (бизнес-модели, финансовые модели, безопасность данных и т.д.), чтобы конечная платформа соответствовала ожиданиям всех участников.

			Таджикистан: Со стороны ГУП «Центра цифровизации транспортной отрасли» с 2023 года начаты работы по интегрированию существующих информационных систем в единую платформу. **Турция:** Формирование единой информационной платформы реализуется частным сектором (например, TIRPORT) в Турции.
7.13	Оценка эффективности и текущего состояния работы порта для поддержания производительности судов у причала и внедрение лучших в своем классе практик	2022-2023	**Азербайджан:** В данном контексте осуществляется одновременный процесс оценки в целях повышения общей эффективности порта и оперативного устранения существующих операционных проблем. В результате принятых мер по повышению эффективности время операционной обработки судов (погрузка и разгрузка) значительно сократилось.. **Украина:** Мининфраструктуры и подведомственными ему предприятиями, учреждениями и организациями ведется постоянная работа, направленная на оптимизацию работы и повышение качества предоставления услуг в морских портах Украины, среди прочего осуществляется внедрение и развитие электронного документооборота и электронных очередей, проводятся дноуглубительные работы, обновляется перегрузочное оборудование, реализуются инфраструктурные проекты, направленные на увеличение пропускной способности морских портов, оптимизируются процедуры контроля судов и т.д.
7.14	Внедрение практики двойного цикла для увеличения производительности крана вдвое в морских портах	2022-2023	**Азербайджан:** в настоящее время из государственного бюджета планируется выделить средства на приобретение мобильного крана, специального грейферного оборудования для крана и расширение соответствующей терминальной инфраструктуры. Кроме того, частным инвестором приобретен один автокран и в настоящее время проводятся погрузочно-разгрузочные работы. Планируются дальнейшие закупки. **Казахстан:** Существующая номенклатура грузов в морском порту Актау не позволяет одновременно выгружать грузы из судна и грузить судно другими грузами. **Украина:** на сегодняшний день спаренная работа портальных кранов практикуется, среди прочего, в морских портах Рени и Измаил. Так, портальные краны одинаковой марки в морском порту Рени могут перегружать грузы до 40 тонн, в морском порту Измаил - до 80 тонн. При этом в морских портах Украины имеются портальные краны со значительно большей грузоподъемностью.
7.15	Стимулирование тесного сотрудничества между железными дорогами и судоходными линиями для развития необходимой пропускной способности путем внедрения предварительного бронирования (предоплаты) вместимости парома/ поездов	2022-2023	**Азербайджан:** В этой связи Азербайджан предпринял институциональные шаги по укреплению координации между железнодорожным и морским транспортом: в целях совершенствования управления в транспортном секторе и повышения операционной эффективности ЗАО «Азербайджанские железные дороги» было реорганизовано путём присоединения Бакинского международного морского торгового порта. Ожидается, что данная реформа обеспечит более комплексный подход к планированию, распределению мощностей и предварительному бронированию в рамках коридора ТРАСЕКА. **Казахстан:** Морские порты Актау и Курык являются 100% дочерними организациями Национальной железнодорожной компании АО «НК «Қазақстан темір жолы». Вместе с тем, для развития пропускной способности инфраструктуры и портов реализовывается ряд инфраструктурных проектов (строительство ж/д линии Достык-Мойынты, обводной ж/д линии станции Алматы, контейнерного хаба в порту Актау) **Украина:**

			По итогам успешных операций Военно-морских сил Украины в Чёрном море на протяжении 2024-2025 годов в морских портах Черноморск и Одесса было восстановлено регулярное контейнерное сообщение. В обоих портах также возобновлено нерегулярное паромное сообщение. Вместе с тем объёмы грузов, перевозимых в контейнерах и паромами, пока не достигли довоенного уровня. Железная дорога в полной мере обеспечивает текущий объём грузоперевозок, и предварительное бронирование (предоплата) на данном этапе не требуется. АО «Укрзализныця» провело работу, направленную на восстановление паромного сообщения между Украиной и Грузией. В результате предпринятых усилий в марте-апреле 2025 года было совершено три рейса из порта Черноморск в порт Батуми. В настоящее время ведётся работа по организации регулярного паромного сообщения с дальнейшим привлечением контейнерных грузоперевозок.
7.16	Внедрение отправки судоходными компаниями в порт подробного плана укладки груза для предварительного планирования погрузочно-разгрузочных операций, включая обеспечение оборудования и рабочей силы для сокращения неоправданной задержки судна, а также проведения грузовых операций наиболее эффективным образом	2022-2023	**Азербайджан:** На территории Азербайджана ведётся работа по цифровизации транспортных процедур, которая позволит управлять всеми транспортными операциями, выявлять узкие места и оперативно их устранять. После введения в эксплуатацию Цифровая логистическая платформа будет интегрирована с другими платформами вдоль коридора ТРАСЕКА. **Украина:** в соответствии с пунктом 4.9 Правил предоставления услуг в морских портах Украины, утвержденных приказом Министерства инфраструктуры Украины от 05 июня 2013 г. № 348, зарегистрированным в Министерстве юстиции Украины 15 августа 2013 г. под № 1401/23933, планирование работ по завозу, вывозу грузов и обслуживанию судов осуществляется согласно своду обычаев морского порта. Своды обычаев морского порта сейчас утверждены по каждому морскому порту Украины. Кроме того, государственные и частные компании на постоянной основе осуществляют обновление собственных основных фондов, что способствует ускорению обработки грузов.
7.17	Проведение ежегодных консультаций с представителями частного сектора для выявления актуальных проблемных вопросов	Ежегодно до 2026 года	**Азербайджан:** Советом по транзиту Азербайджанской Республики регулярно проводятся встречи с частным сектором в целях выявления актуальных проблем на маршруте коридора ТРАСЕКА в пределах страны и их решения. **Казахстан:** Мероприятия проводятся на площадке Национальной палаты предпринимателей РК «Атамекен». Ведется реестр проблем предпринимателей, в том числе на транспорте, и мониторинг их решения. **Румыния** – *Национальная компания «Администрация морских портов» АО Констанца:* В соответствии с Регламентом ЕС 2017/352 о создании рамочной основы для предоставления портовых услуг и общих правил финансовой прозрачности портов, проводятся процедуры публичных консультаций. В целях соблюдения законодательных положений о прозрачности принятия решений, НК «АМП» АО Констанца обеспечивает постоянную коммуникацию с заинтересованными сторонами.

			Таджикистан: Министерство транспорта проводит регулярные встречи с представителями частного сектора для обсуждения актуальных проблем в области перевозок. **Турция:** Министерство торговли Турции регулярно проводит встречи с представителями частного сектора в рамках Национального комитета по упрощению процедур торговли (NCTF). Координационный комитет по упрощению процедур торговли Турции состоит из 23 членов, 12 из которых представляют частный сектор, включая представителей экспортеров, автомобильных перевозчиков и таможенных брокеров. Представители частного сектора считаются очень важными в общей структуре Комитета, который выступает в качестве главного координирующего органа в рамках программы реформ по упрощению процедур торговли в Турции. Представители частного сектора являются сопредседателями трех рабочих групп Комитета, а именно Рабочей группы по прозрачности, Рабочей группы по таможне и внешней торговле, Рабочей группы по инфраструктуре и логистике. Турция старается охватить каждый этап цепочки поставок, привлекая экспортеров, импортеров, перевозчиков, экспедиторов, таможенных брокеров, транспортных агентов, чтобы получить представление обо всех секторах и всех видах транспорта, связанных с внешней торговлей и таможенными процедурами. Повестка дня определяется форумным характером Комитета и постоянными требованиями о необходимости реформирования процедур торговли.
7.18	Создание условий, необходимых для привлечения инвестиций частного сектора и функционирования логистики и мультимодальных объектов	2022-2026	**Казахстан:** Концепцией развития транспортно-логистического потенциала РК до 2030 года предусмотрены меры трансформации АО «НК «Қазақстан темір жолы». в Национальную транспортно-логистическую компанию с созданием комплексного 3PL-4PL оператора транспортного сервиса. В сферу деятельности оператора войдут услуги по перевозке грузов различными видами транспорта, терминально-складская деятельность, логистический консалтинг и аутсорсинг с применением инновационных технологий. С целью развития транзита и торговли будет создано пять промышленных транспортно-логистических хабов за счет привлечения инвестиций. Помимо этого, будут созданы условия для развития конкурентной среды железнодорожных грузовых перевозок, диверсификации и наращивания объемов перевозок посредством создания инфраструктурных возможностей. **Таджикистан:** В ближайшие годы на основе Государственной программы развития системы логистики в Республике Таджикистан на 2023-2028 годы в стране планируется строительство нескольких логистических комплексов, имеющих региональное и международное значение. Для строительства этих объектов подготовлены инвестиционные проекты на общую сумму более 100 млн долларов и продолжаются переговоры с международными финансовыми институтами. **Турция:** Наше министерство продолжает работать над проектными исследованиями по размещению Измирского таможенного управления МДП в центре, который включает в себя функции, необходимые для транспортной и складской деятельности, где интегрированы различные виды транспорта, такие как железнодорожный и автомобильный, и где можно легко организовать морское и воздушное сообщение.

			Считается, что после завершения проекта компании сэкономят много средств и времени благодаря таможенным объектам, которые обеспечат безопасное и упорядоченное хранение и возможность распределения.