

**Информация о выполнении Стратегии Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА по развитию международного транспортного коридора «Европа-Кавказ-Азия» на период до 2015 года**

Стратегия Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА по развитию международного коридора «Европа-Кавказ-Азия» на период до 2015 года была принята в мае 2006 года в ходе V заседания МПК ТРАСЕКА, г. София, Республика Болгария.

Впоследствии, Межправительственная Комиссия принимала 3 плана действий по имплементации Стратегии на 2008-2009, 2010-2012 и 2013-2015 годы. Ежегодные заседания Межправительственной Комиссии, на основании отчетов Сторон ОМС осуществляли мониторинг выполнения Планов мероприятий.

Стратегия была разделена на следующие компоненты, которые определяли необходимые условия развития коридора:

- укрепление и усовершенствование институциональной составляющей транспортной отрасли
- интеграция и взаимосвязь сетей инфраструктуры
- создание устойчивой мультимодальной сети
- максимальное использование возможностей воздушных перевозок и стимулирование развития воздушных пассажирских перевозок
- безопасные и устойчивые перевозки в регионе ТРАСЕКА
- обеспечение финансирования
- поддержка стратегии: развитие ТРАСЕКА как международной организации.

Планы действий по реализации Стратегии придерживались той же структуры, обозначая приоритетные направления деятельности для достижения целей Стратегии. Таким образом, обеспечивался единообразный подход к решению задач и действий Стратегии для всех стран-членов ТРАСЕКА.

В то же время, разность политических и экономических факторов, обусловили различную степень качества и объемов имплементации действий, предусмотренных Стратегией.

Вместе с тем, страны достигли значительных успехов и несомненно, заложили устойчивую систему коридора Европа-Кавказ-Азия.

## Укрепление и усовершенствование институциональной составляющей транспортной отрасли

Данная цель определяет 2 основных компонента: определение четких задач и роли центральных административных органов, ответственных за транспортный сектор и повышения их эффективности и деятельности. Страны осуществили действия, нацеленные на разделение полномочий и задач центральных административных аппаратов, ответственных за транспортный сектор, чья деятельность направлена исключительно на проведение транспортной политики и создание нормативной базы, а функции, связанные с управлением транспортного сектора, были возложены на уполномоченные государственные и общественные организации.

*Создание нормативной базы, создающей благоприятные условия для частного сектора, разработка законов регулирования рынка, обеспечение честной и открытой конкуренции стали основными приоритетами действий стран ТРАСЕКА в этом сегменте. Определение принципов установления тарифов и правил финансирования принятие стандартов и критериев для различных видов транспорта в экономической, социальной, финансовой сферах, а также в вопросах безопасности и охраны окружающей среды стали объектами в новом регламентировании транспортного сектора.*

В **Азербайджане** в период 2006-2015 гг. такие действия были определены в рамках Национальной стратегии развития транспортного сектора, разработанной при содействии АБР/ЦАРЭС. В 2008 году был принят Закон об автомобильном транспорте, разработан Закон о железнодорожном транспорте, которые наряду с принятыми ранее Законами о дорожном движении (1998), об автомобильных дорогах (1999) и Кодексе торгового судоходства (2001) составляют основу правовой базы деятельности транспорта в стране.

Объектами децентрализованного управления в **Азербайджане** являются исключительно частные транспортно-экспедиторские и транспортно-логистические компании.

Транспортная стратегия **Армении** включает два документа 2009 года: Стратегия развития транспортного сектора Армении до 2020 года и Национальная стратегия транспортной безопасности. За период имплементации Стратегии ТРАСЕКА Армения приняла Закон об автомобильном транспорте (2006), Закон о транспортной инспекции (2006), о железнодорожном транспорте (2007), о безопасности дорожного движения (2007), о введении и пересмотре тарифов на предоставление услуг в области обязательного технического осмотра транспортных средств с помощью технических средств идентификации дефектов (2007). Правительством РА был подготовлен новый пакет законов об автомобильном транспорте, который был представлен Парламенту РА на одобрение.

Либерализация транспортного сектора Армении была осуществлена на основании стратегии развития, принятой в 1997 году.

Законодательство **Болгарии** в области транспорта претерпело значительные изменения в связи с вступлением страны в Европейский Союз.

Функции политики и управления разделены между Министерством транспорта, информационных технологий и массовых коммуникаций, которое несет ответственность за развитие устойчивой транспортной системы и Агентствами (железнодорожного, автомобильного, морского транспорта, гражданской авиации).

Развитие транспорта системы обеспечивается Стратегии развития транспортной системы Республики Болгарии до 2020 года, Общим генеральным планом развития, Стратегией и Национальным планом по реализации Европейской системы железнодорожного трафика управления (ЕРТМС), Стратегией внедрения и использования технической спецификации для совместимости с общей железнодорожной системой в Республике Болгарии.

В 2011 г. в **Грузии** осуществились реформы, обеспечивающие разделение функций государственной политики, (которую осуществляет Департамент политики транспортного и логистического развития Министерства экономики и устойчивого развития) и регулирования (которые осуществляют 3 специализированных агентства).

За период имплементации Стратегии ТРАСЕКА Грузия приняла Закон о лицензировании и разрешениях (2005), об управлении сферой транспорта и ее регулировании (2007), об электронной подписи и электронном документе (2008), о таможенных пошлинах и сборах (2010) и новый Таможенный Кодекс (2011), которые наряду с принятыми ранее Законах об автомобильных дорогах (1994), об автомобильном транспорте (1995) Морском Кодексе (1997), Воздушном Кодексе (1996), Железнодорожном Кодексе (2002) составляют юридическую базу транспортной отрасли страны. Грузия подписала Соглашение об ассоциации с ЕС, предусматривающее внедрение европейского законодательства, в том числе и в транспортной сфере.

**Иран** присоединился к ОМС с 2009 года и включился в работу по реализации Стратегии: были утверждены и внедрены некоторые эффективные законы, регулятивные документы и руководящие принципы относительно направленности ассигнований, приватизации и процесса исполнения приватизации, поощрения иностранных инвестиций и содействия инвестированию, регулирование государственно-частного партнерства в гражданских проектах, устранение барьеров конкурентному производству, опубликование и продажа облигаций для участия в реализации проектов строительства бесплатных автострад и железных дорог, бесплатный доступ в сети железных дорог. В Иране разработан и внедряется Генеральный план по развитию транспорта до 2021 г.

Развитие транспортного сектора **Казахстана** обеспечивается реализацией следующих принятых документов - Государственной программы по форсированному индустриально-инновационному развитию на 2010-2014 гг. Стратегических планов развития до 2020 г. и до 2030 г, министерских стратегических планов на 2011-2015 гг.

В процессе имплементации Стратегии ТРАСЕКА Казахстан принял Законы о лицензировании (2007), об использовании воздушного пространства и деятельности авиации (2010), что наряду с принятыми ранее законами о транспорте (1994), о безопасности дорожного движения (1996), об автомобильных дорогах (2001), о торговом мореплавании (2002), об автомобильном транспорте (2003), о внутреннем водном транспорте определяют юридические рамки осуществления транспортной деятельности. Казахстан является членом Таможенного союза в рамках Евразийского экономического сообщества.

Транспортная политика **Кыргызстана** за истекший период определялась Программами развития автомобильного и водного транспорта (2009-2011 гг.), программой развития транспорта и связи (2009-2011гг.) и стратегией развития автомобильных дорог на 2007-2010 гг.

Главными юридическими документами в области транспорта являются Стратегия развития таможенной службы на 2011-2013 гг., Закон об автомобильном транспорте 2012 г, о государственно-частном партнерстве (2012), и принятые ранее законы об автомобильных дорогах (1998), о дорожном движении (1998), о железнодорожном транспорте (1998) и Таможенный кодекс (2004).

В 2012 году создано Государственное агентство автомобильного и водного транспорта, которое оптимизировало и исключило дублирующие функции структурных подразделений Министерства транспорта и коммуникаций. Агентство выдает разрешительные документы по принципу «единого окна» и осуществляет транспортный контроль по принципу «единая остановка» на стационарных постах.

Объектами децентрализованного управления в Кыргызстане являются аэропорты, городской транспорт, автовокзалы и автостанции.

Действия **Молдовы** в транспортном секторе определяются Концепцией формирования и развития национальной сети международных транспортных коридоров 2002 г., Стратегией инфраструктуры наземного транспорта на 2008-2017 гг, Стратегией в отношении грузоперевозок и логистики на период 2013-2020 гг., Концепцией развития водного транспорта, Стратегией развития гражданской авиации.

Юридическая база страны представлена Законом о транспорте (1995), Кодексами автомобильного транспорта (1998), железнодорожного транспорта (2003), внутреннего судоходства (2003). Молдова подписала Соглашение об ассоциации с ЕС, предусматривающее внедрение европейского законодательства, в том числе и в транспортной сфере.

Законодательство **Румынии** в области транспорта претерпело значительные изменения в связи с вступлением страны в Европейский Союз.

В 1998 году была завершена реформа железной дороги, в ходе которой были разделены функции руководства деятельностью инфраструктуры, транспорта и пассажирских и грузовых перевозок. Контроль в области автомобильного транспорта осуществляется специализированным техническим органом Министерства транспорта, Национальный генеральный план развития транспортного сектора **Таджикистана** на период до 2025 года принят в 2011 году и является первым документом такого рода для данного сегмента.

Законодательная база представлена законом о транспорте (1997) с изменениями от 2000 года является основным документом, регулирующим транспортную деятельность в стране.

Основными программными документами по регулированию сектора автомобильного транспорта в **Турции** являются Закон об автомобильном транспорте (2003), Правила дорожного движения (2004), о профессиональной компетенции (2004), Регламент технического осмотра транспортных средств (2004). Интермодальные перевозки регулируются Стратегией, принятой в 2014 году.

Политика **Украины** в сфере транспорта определяется Транспортной стратегией до 2020 года (2010), Морской доктриной Украины до 2035 года (2009), Стратегией развития морских портов до 2015 года (2008), стратегией развития железнодорожного транспорта до 2020 года (2009), концепцией программы развития автомобильного транспорта до 2015 года (2011).

Правовую основу деятельности транспорта составляет Законы о транспорте, транспортно-экспедиторской деятельности, о грузовых перевозках, о транзите грузов, об автомобильном транспорте, о перевозке опасных грузов, о морских портах, Кодекс торгового мореплавания и Водный Кодекс. Украина подписала Соглашение об ассоциации с ЕС, предусматривающее внедрение европейского законодательства, в том числе и в транспортной сфере.

Политика **Узбекистана** в области транспорта определяется Программой об ускорении развития инфраструктуры, транспортного и коммуникационного строительства в 2011-2015 гг., принятой в 2010 году, Концепция развития автомобильных дорог 2006 года и Концепцией повышения эксплуатационной надежности мостовых сооружений, расположенных на автомобильных дорогах в 2008-2015 гг.

В период имплементации Стратегии ТРАСЕКА **Узбекистан** принял Закон об автомобильных дорогах (2007) и Устав железных дорог (2008), которые наряду с Воздушным Кодексом (1993), Уставом внутреннего водного транспорта (1997), Законом об автомобильном транспорте (1998), о железнодорожном транспорте (1999) составляют основу транспортного законодательства страны.

Основными программными документами Узбекистана являются: Программа «Об ускорении развития инфраструктуры, транспортного и коммуникационного строительства в 2011-2015 годах», принятая в 2010г., Концепция развития автомобильных дорог от 2006г., Концепция повышения эксплуатационной надежности мостовых сооружений, расположенных на автомобильных дорогах в 2008-2015гг. и План развития железнодорожных транспортных коммуникаций до 2020г.

Неоднородно была реализована задача, связанная с содействием в проведении исследований и разработка новых идей с новейшими научными и техническими достижениями, сбором статистической информации.

Сбор и обработка оперативной информации в **Азербайджане** осуществляются между транспортными организациями как по горизонтали, так и по вертикали, с применением в ряде случаев имеющейся соответствующей практики стран ЕС. В соответствии с законодательством, статистические отчеты всеми юридическими лицами (в том числе транспортными) представляются в Государственный Статистический Комитет.

Министерство Транспорта **Армении** получило статус национального регистратора и осуществляет сбор данных, размещаемых на официальном сайте министерства.

Национальный институт статистики **Болгарии** является органом, ответственным за сбор информации и статистические исследования. Генеральный директорат Администрации гражданской авиации и Исполнительное агентство морской администрации являются специализированными статистическими органами в области воздушного и морского транспорта.

В **Грузии**, Департамент политики транспортного и логистического развития Министерства экономики и устойчивого развития отвечает за обработку и ведение статистической базы данных и публикует ежеквартальные данные на официальном веб-сайте Министерства.

С 2013 года в **Иране** функционирует система анализа транспортных перевозок. Кроме того, внедрены некоторые эффективные системы, включая универсальные информационные системы происшествий и несчастных случаев на транспорте.

Сбором информации и статистической обработкой занимаются Национальный статистический комитет **Кыргызской Республики**.

В **Молдове** Таможенная Служба ежеквартально предоставляет Национальному Бюро статистики базу данных по перевозкам.

С 2006 года **Турция** запустила автоматизированную компьютерную систему (U-Net), которая предоставляет информацию о количестве лицензированных национальных и международных автомобильных перевозок, перемещениях и т.д. Система снижает нагрузку на пограничных пунктах пропуска. Все соответствующие учреждения, занимающиеся автомобильными перевозками

напрямую связаны в рамках этой системы, тем самым минимизируя время доставки и увеличивая показатели надежности транспортировки.

В **Украине** Укрзализныця проводит мониторинг объемов железнодорожных перевозок в рамках коридора ТРАСЕКА и предоставляет их на основании запросов. Укрзализныцей проводится работа по внедрению электронного документооборота с сопредельными железнодорожными администрациями, АМПУ и таможенными органами. Аналогичную базу данных по автомобильным перевозкам ведет Государственная фискальная служба.

*Усовершенствование академических и исследовательских программ, программ повышения квалификации, направленных на устойчивое развитие сферы транспортных услуг и инфраструктуры, определяли деятельность стран по повышению кадрового потенциала.*

Эксперты профильных министерств и ведомств, заинтересованных операторов международных перевозок стран ТРАСЕКА принимают участие в семинарах, тренингах и учебных курсах в рамках реализации проектов международной технической помощи Европейского Союза, а также в рамках реализации ежегодных страновых планов повышения квалификации.

Обучение и подготовка кадров для транспортного сектора **Азербайджана** осуществляются в основном нижеследующими высшими учебными заведениями:

- Азербайджанский Технический Университет - (для автодорожного и железнодорожного транспорта);
- Академия Морского Транспорта (для морского транспорта);
- Академия Авиационного Транспорта (для гражданской авиации).

В **Армении** обучение и подготовка кадров сектора автомобильного транспорта осуществляются в Национальном политехническом университете Армении, в Национальном аграрном университете Армении и в Национальном университете архитектуры и строительства Армении. Подготовка кадров в железнодорожном и авиационном секторах осуществляется в основном в Российской Федерации и других странах в рамках межправительственных договоров.

В **Болгарии** наряду с Институтом государственного управления и специализированными учебными заведениями действуют сертифицированные учебные центры и подготовительные курсы в сфере транспорта. Рабочая программа "Транспорт" (приоритет ось 5 - техническая помощь) является одним из механизмов для укрепления человеческих ресурсов.

В **Грузии** повышение кадрового потенциала в транспортной сфере проводится под эгидой Квалификационного центра современных технологий и в рамках проектов технического содействия. Большой вклад в этом направлении вносят различные проекты ТРАСЕКА, EUROCONTROL, GAA TO, Авиационная академия Сингапура в рамках, которых постоянную подготовку проходили специалисты Агентства гражданской авиации, ведомств морского транспорта.

**Иран** осуществил пересмотр задач и служебных обязанностей соответствующих секторов и подсекторов, приемом на работу экспертов, разработкой и внедрением современных систем и методов исполнения поставленных задач, а также автоматизацией делопроизводства, обеспечением квалифицированного управления в организациях, обеспечением учебных программ операторов транспортных систем, персонала, экспертов, а также руководства. В **Кыргызстане** при Государственном агентстве автомобильного и водного транспорта функционируют учебно-технические центры, где ежегодно проводится обучение по повышению квалификации инженерно-технических специалистов и водителей.

Обучение и подготовка кадрового потенциала для транспортного сектора **Молдовы** осуществляют Технический Университет Молдовы, Академия Транспорта, Информации и коммуникации, Колледж транспорта, Центры по обучению водителей и менеджеров, участвующих в транспортном секторе (обязательное требование для водителей, которые перевозят грузы в международном сообщении и для всех пассажирских перевозок). Ежегодно Технический Университет Молдовы проводит повышение квалификации (72 часа) специалистов дорожной отрасли.

В **Румынии** профессиональное обучение для всех позиций в железнодорожной отрасли осуществляется специализированным национальным Центром, подведомственным Министерству транспорта, в области железнодорожного транспорта действуют авторизованные центры обучения для профессионального развития и переквалификации кадров, где обучения осуществляется в соответствии с нормами ЕС.

В **Турции** сотрудники государственных и частных учреждений проходят обучение в рамках проектов технического содействия, Твининг-проектов, EUROCONTROL, GAA TO.

В **Узбекистане** подготовкой кадров для транспортной отрасли занимаются: Ташкентский Автодорожный институт, Институт инженеров железнодорожного транспорта, Политехнические университеты, специализированные колледжи. Повышение квалификации осуществляется в рамках программы «Региональное экономическое развитие в Центральной Азии».

Обучение и подготовка кадрового потенциала для транспортного сектора **Украины** в основном осуществляются следующими высшими учебными заведениями: Государственный экономико-технологический университет транспорта; Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна; Украинская государственная академия железнодорожного транспорта; Национальный авиационный университет; Национальный транспортный университет. Повышение квалификации осуществляется в рамках действующих проектов в рамках инструмента Twinning.

### **Интеграция и взаимосвязь сетей инфраструктуры**

Для ТРАСЕКА была разработана основная сеть инфраструктуры, включающая автомобильные дороги, существующую систему железных дорог, порты, аэропорты, задействованные в международных перевозках грузов и пассажиров. Сеть связывает трансъевропейскую транспортную сеть с панъевропейскими коридорами, и коррелируется с политикой Европейского Союза по развитию собственных сетей.

За истекший период страны приложили достаточно усилий для развития инфраструктуры коридора ТРАСЕКА.

Основным критерием определения приоритетности инфраструктурных проектов в **Азербайджане** является их региональное значение и важность в развитии привлекательности транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА).

Исходя из этого принципа в настоящее время находятся на стадии завершения строительства такие инфраструктурные проекты как ж/д сообщение Баку-Тбилиси-Карс и новый современный Международный Морской Торговый Порт в пос. Аляты (в 65 км от Баку).

В 2013 году введен в эксплуатацию транспортно-логистический центр, для транзитных полетов, в аэропорту Бина.

В начале 2014 года начал функционировать новый модернизированный терминал в Международном аэропорту им. Гейдара Алиева. Реализуются ряд других инвестиционных проектов.

Поскольку Армения находится на перекрестке международных коридоров ТРАСЕКА и Север-Юг, основной потенциал направлен на реализацию инфраструктурных проектов развивающих вышеуказанные транспортные коридоры.

**Болгария** применяет Регламенты ЕС о руководящих принципах Союза для развития транс-европейской транспортной сети и возможностей для определения приоритетности инфраструктурных проектов.

Для осуществления отбора приоритетных проектов правительство **Грузии** использует ТЕА и нормы и стандарты AASHTO.

Действия **Ирана** были направлены на устранение узких мест и завершение недостающих звеньев в транспортной инфраструктуре, усилия по соединению сети автомобильных дорог и железных дорог Ирана с соседними пограничными странами, реализацию планов по развитию портов и прилегающих территорий, повышение пропускной способности и расширение услуг, предоставляемых в северных и южных портах.

В **Кыргызстане** функционирует на постоянной основе Группа реализации инвестиционных проектов Министерства транспорта и коммуникаций.

В **Румынии** инфраструктурные проекты являются приоритетными в соответствии с Постановлением Правительства 225/2014 об утверждении методологических норм по приоритетности инвестиционных общественных проектов, в области морского транспорта приоритизация осуществляется на основании Национального Мастер- плана. Также приоритетность определяется на основании приоритетов коридора Рейн-Дунай.

В **Украине** формирование планов реализации инфраструктурных проектов в железнодорожной отрасли происходит в соответствии с порядком, определённым в приказах Минэкономразвития, Мининфраструктуры и Укрзалізниця.

### **Создание устойчивой мультимодальной сети**

Развитие портов в части модернизации, оптимизации и совершенствования управления работы портов.

Развитие морских магистралей в регионе обусловлено возможностью использования преимуществ в процессе регионального развития, включая экономическую эффективность и экологическую устойчивость транспортной системы, а также укрепление связей между странами ТРАСЕКА и Европейским Союзом. В этой связи страны предприняли действия, нацеленные на усовершенствование инфраструктуры и услуг портов, обеспечение соединений портов с регионами, отдаленными от прибрежной зоны, а также содействию надежности морских перевозок и услуг, в том числе повышая уровень безопасности морских перевозок.

**Азербайджан** осуществил строительство нового Бакинского Международного Торгового порта в пос. Аляты, включающего два паромных моста, три грузовых причала для приема контейнеров, Ро-Ро и судов для генеральных/сухих грузов на первом этапе строительства и еще пять грузовых причалов на втором и третьем этапе строительства.

Ролкерные операции осуществляются в порту Зых. Порты Санчагал и Дюбенди представляют собой нефтегазовые терминалы.

Азербайджанская Республика присоединилась и ратифицировала 29 Конвенций в области морских перевозок. Требования и стандарты ММО/ИМО и ОСПС/ISPS в основном выполняются. Государственный контроль за выполнением требований и стандартов ММО/ИМО и ОСПС/ISPS и созданием систем управления движением судов (СУДС) осуществляется Государственной Морской Администрацией.

Поскольку **Армения** является государством без выхода к морю, целесообразным является развитие инфраструктур автомобильного и железнодорожного транспорта. Основной задачей обеспечения мультимодальной сети является развитие перевозок через Черное море-Персидский Залив и на данный момент ведутся соответствующие работы.

Большая часть речных и морских портов **Болгарии** переданы в концессию. Национальная компания портовой инфраструктуры управляет портовой инфраструктурой общественного транспорта национального значения.

Система портов **Грузии** включает порты Поти и Батуми – средних размеров для навалочных, генеральных грузов и контейнеров, а также нефтяные терминалы в Супсе и Кулеви. Поти и Батуми являются интермодальными терминалами/узлами, их специализированные терминалы обслуживают железнодорожные паромы и линии Ро-Ро. Грузия является участником Международной морской организации, присоединилась к 15 ММО и международным Конвенциям ЕЭК ООН, к 10 другим конвенциям в области транспорта.

В период имплементации Стратегии **Иран** предпринял ряд мер для развития инфраструктуры портов, сосредоточив усилия на развитии портов Анзали, Ношар, Амирабад, каждый из которых осуществляет погрузочно-разгрузочные работы в объеме более 5 млн тонн. Приоритетные действия касались дноуглубительных работ, строительству нефтяных береговых станций, очистку территорий, оборудование Ро-Ро терминала (Амирабад, Ношар).

Единственным морским портом **Казахстана** является Актау. Баутино – база снабжения нефтяных месторождений на северо-востоке Каспия, а Курых – строительная база для нефтяных плавучих платформ. Железнодорожно-паромное и Ро-Ро сообщение осуществляется с Баку и Махачкалой. За время реализации Стратегии реконструирован железнодорожно-паромный терминал, осуществляется расширение порта.

Инфраструктура водного транспорта **Молдовы** включает 1 морской порт (на базе Дуная), речные порты на Днестре и Пруте (погрузочно-разгрузочные работы осуществляются в одном порту).

Основной порт Молдовы находится в Джурджулешты и обеспечивает выход через Дунай в Черноморский регион и на международные направления располагается на территории 120 га и имеет статус свободной экономической зоны (СЭЗ). Он состоит из нефтеналивного терминала, погрузочно-разгрузочных и складских мощностей для зерновых продуктов и промышленной зоны. Нефтяной и зерновой терминалы являются действующими, в 2011 году сданы в эксплуатацию новый контейнерный терминал и площадка для генеральных грузов, первое судно с контейнерами обработано в начале 2012 года.

Констанца - крупный морской порт **Румынии** на Черноморском побережье. Акватория порта Констанца защищена мысом и молами, состоит из трёх участков — Старый порт, Новый порт и нефтегавань. Порт располагает 36 причалами с глубинами свыше 13 м. Длина причального фронта 8 км, суммарный оборот морских грузоперевозок порта Констанца достигает 50 млн. т в год. Румыния с 1999 года присоединилась и выполняет требования Международной конвенции по

упрощению международного морского судоходства (FAL), от 1965 года с поправками от 1984, 1986, 1989, 1991, 1993 и 1994 гг.

18 портов **Украины** находятся в государственной собственности, однако многие администрации заключили договоры об аренде с частными операторами портов и судоходными компаниями на аренду участков, предусматривающих эксплуатацию и инвестирование в контейнерные терминалы.

Железнодорожно-паромные операции выполняются в портах Ильичевск и Керчь. Основная часть контейнерной перевалки выполняется Ильичевском и Одесским портами.

В 2013-2015 годах реализуется проект по строительству контейнерного терминала на Карантинном моле на территории Одесского морского порта за счет искусственно созданной территории. В зоне деятельности Южной таможни и портов Одесской области в морских портах удалось создать электронный документооборот при оформлении грузов и создание Информационной системы портового сообщества (ИСПС).

Важность развития современных автомобильных грузоперевозок обусловлена ролью автомобильного компонента в мультимодальной перевозке, обеспечивающей услуги «от двери к двери».

В этой связи страны осуществляли действия в двух основных направлениях: посредством реструктуризации сектора автомобильных перевозок на национальном уровне и развитию соглашений, регулирующих перевозки между странами. Имплементируется Концепция развития международных автомобильных перевозок на транспортном коридоре Европа-Кавказ-Азия, принятая на VIII заседании МПК в Брюсселе, в октябре 2010 г.

Усовершенствование профессиональных стандартов в области автомобильных перевозок в странах отмечено действиями по внедрению в национальное законодательство требований к операторам и водителям, оказывающим данные услуги, внедрение требований лицензирования компаний и транспортных средств.

Требования массы и габаритов грузов транспортных средств, осуществляющих перевозку грузов и транзитные сборы не были гармонизированы по всему коридору.

На пути к либерализации автомобильных перевозок в ходе XI заседания МПК ТРАСЕКА в Турецкой Республике была введена система разрешений ТРАСЕКА, к которой на первоначальном этапе присоединились Армения, Грузия, Молдова, Румыния, Турция и Украина.

Повышению безопасности автомобильных перевозок уделялось все больше внимания и главные вопросы структурировались в План действий по повышению безопасности наземного транспорта на коридоре ТРАСЕКА, принятый в ходе IX заседания МПК ТРАСЕКА в г. Бухарест, Румыния, в 2011 году.

Распоряжением Президента **Азербайджанской Республики** с сентября месяца 2015 года начато внедрение упрощенной системы выдачи лицензий водителям транспортных средств через службу упрощенного обслуживания «ASANXIDMET», которая исключает какие-либо элементы коррупции.

Эксплуатация негабаритных и тяжеловесных грузов осуществляется в соответствии с положениями соглашения «О массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих международные перевозки грузов по автомобильным дорогам государств-участников СНГ».

В соответствии с Законом о лицензировании **Армении** от 2001 года, услуги по организации регулярных пассажирских перевозок, перевозка пассажиров такси и транспортный сектор подлежат лицензированию. С 2014 года был упрощен процесс предоставления лицензии на перевозку пассажиров такси. Также с 2007 года лицензированы услуги по технической диагностике транспортных средств.

В качестве члена ЕС **Болгария** применяет все европейские / международные правила и стандарты, а также требования всех конвенций ЕЭК ООН в области безопасности автомобильного транспорта.

В **Грузии** возросло финансирование дорожной инфраструктуры. С целью повышения квалификации менеджеров транспорта в начале ноября 2015 года МСАТ предоставило аккредитацию Квалификационному центру «Агентство наземного транспорта». Квалификационный центр предоставляет обучение местным и зарубежным менеджерам, занятым грузовыми перевозками. С 2016 г. Квалификационный Центр выдает дипломы о профессиональной компетенции (Менеджер СРС), признанные в государствах ЕС (и не только).

В **Иране** модифицирован механизм лицензирования автотранспортных компаний, разработаны и внедрены планы по предоставлению полномочий компаниям-перевозчикам.

В **Казахстане** на постах транспортного контроля внедрена система контроля в режиме реального времени, установлены 30 систем взвешивания.

В **Кыргызстане** деятельность по осуществлению пассажирских перевозок автомобильным транспортом (за исключением легковых такси) и международные грузовые перевозки автомобильным транспортом подлежат лицензированию.

**Молдова** присоединилась к системе TACHOnet, определены сектора, имеющие высокую частоту несчастных случаев для установки автоматизированного наблюдения (мониторинга) национального дорожного движения. С 2014 г. действует Национальный совет по безопасности дорожного движения, который координирует на национальном уровне процесс разработки и продвижения стратегий и планов действий в области дорожной безопасности, обеспечивает межведомственное сотрудничество и осуществляет контроль за реализацией соответствующими органами политики в данной области.

В **Румынии** общие рамки для организации и осуществления автомобильных перевозок грузов и пассажиров определяют условия предоставления качественных и безопасных услуг, соблюдения принципов свободной конкуренции, гарантии открытого и недискриминационного доступа к рынку, принципам охраны окружающей среды, защиты прав и законных интересов физических и юридических лиц. Этот сегмент законодательства полностью соответствует требованиям европейских норм в отношении общих правил для доступа к международному транспортному рынку.

Новая система лицензирования **Турции**, соответствует требованиям ЕС как для внутренних, так и международных перевозок и предусматривает 3 основных критерия (профессиональная компетентность, финансовое положение, и хорошая репутация) для доступа к автотранспортному рынку и профессии автотранспортного оператора. Система лицензирования требует получения различных видов лицензий для различных автомобильных перевозок (для внутренних/международных пассажирских/грузовых перевозок). По состоянию на август 2015 выдано около 581.700 лицензий.

Развитие железнодорожной системы коридора ТРАСЕКА сопряжено с проведением структурных реформ, направленных на эффективность и финансовую жизнеспособность сетей, планирование инвестирования в инфраструктуру, отделение органов управления от коммерческих перевозок.

ЗАО «**Азербайджанские железные дороги**» с 51% акций, принадлежащих государству, являются единственным железнодорожным оператором в стране; процесс разделения функций эксплуатации и управления инфраструктурой не завершен. Развитие этого сектора определено Государственной программой развития системы железнодорожного транспорта на 2010-2014 гг. с общим бюджетом в 1,5 млрд. долларов предусматривающей установку семафорной сигнализации, приобретение железнодорожного оборудования, реабилитацию железнодорожной магистрали Восток-Запад, модернизацию системы электрификации, обновление путей, локомотивов, контактных сетей, приобретение новых контейнерных платформ и т.д.

Единственным железнодорожным оператором **Армении** является ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» (филиал ОАО РЖД). Концессионный договор, заключенный на 30 лет, предусматривает инвестиции в размере 572 млн долларов, нацеленные на модернизацию инфраструктуры, включая замену и ремонт железнодорожных путей, сигнально-коммуникационных систем, обновление подвижного состава. С 2011 года, в структуру ЗАО введена Дирекция по управлению инфраструктурой, осуществляющей оптимизацию затрат управления.

**Грузия** осуществила преобразование железной дороги в государственное акционерное общество, которое отвечает за управление и техническое обслуживание железнодорожной инфраструктуры и за операционную деятельность пассажирских и грузовых перевозок. Начиная с 2011 года дочерняя

компания ГДЖ – Georgian Railway TransContainer Ltd осуществляет все контейнерные операции и управляет железнодорожным контейнерным терминалом.

**Иран** осуществлял строительство железнодорожных веток Каф (Иран) – Харт сити (Афганистан) и новой железной дороги между Ираном, Туркменистаном и Казахстаном (900 км).

В 2002 году **Казахстан** осуществил преобразование национальной железнодорожной компании в закрытое акционерное общество «Казахстан темиржолы», в чьи функции входят управление и обслуживание железнодорожной инфраструктуры и организация пассажирских и грузовых перевозок. 26 дочерних компаний выполняют основные функции по управлению пассажирскими и грузовыми перевозками, обслуживанию инфраструктуры, обеспечению и техобслуживанию подвижного состава, содержанию и телекоммуникация. Казахстан планирует создание национального оператора на базе КТЖ.

Единственным оператором железных дорог в **Кыргызстане** является государственная компания «Кыргызтемиржолу», сети страны представляют разрозненную структуру, имеют несколько тупиковых линий. Государство нацелено на строительство железнодорожной линии Китй-Кыргызстан-Узбекистан.

Единственным оператором железных дорог **Молдовы** является Государственное предприятие «Calea Ferata din Moldova». Начат процесс реструктуризации по центрам затрат для пассажирских и грузовых перевозок, и инфраструктуры. Доступ в отрасль частных операторов запланирован на ближайшие годы. С 2012 года осуществляется модернизация парка локомотивов, внедрение системы электронного учета.

Рынок железнодорожных перевозок в **Румынии** открыт для всех лицензированных операторов. Коммерческие споры между операторами решаются Наблюдательным советом железной дороги, который находится в подчинении Совета по конкуренции, по чрезвычайным ситуациям.

В соответствии с европейской директивой была проведена реорганизация железнодорожного органа Румынии (Afer), путем создания следственного органа румынских железных дорог (AGIFER).

Сеть железных дорог **Таджикистана** не объединены в единую сеть, состоят из 3 участков, которые соединяются на территории Узбекистана. Единственным оператором сети является государственная компания «Таджикская железная дорога». Процесс разделения начат, страна планирует к 2018 году обеспечить создание самостоятельной инфраструктурной компании. Разработаны долгосрочные планы развития, предусматривающие соединение всех участков в единую сеть.

Железнодорожная отрасль **Украины** является наиболее развитой в регионе. Государственная администрация железнодорожного транспорта осуществляет

руководство 6 региональными компаниями Укрзалізниця и выполняет функции государственной администрации и коммерческого оператора. На 2010-2019 гг. действует Государственная целевая программа реформирования железнодорожного транспорта.

Государственная акционерная железнодорожная компания «Узбекистон темир йуллары» является единственным оператором **Узбекистана** и подчиняется напрямую Кабинету Министров. За период реализации Стратегии ТРАСЕКА железнодорожная инфраструктура страны увеличилась на порядка 600 км новых дорог. Разделения между грузовыми и пассажирскими перевозками и инфраструктурой не осуществлено. Разделения между грузовыми и пассажирскими перевозками и инфраструктурой не предусматривается страной в обозримом будущем. На долю железных дорог приходится 90% всех грузоперевозок страны. Начиная с 2013 года началась реализация проекта «Строительство новой электрифицированной ж.д. линии Ангрэн-Пап», которая свяжет железнодорожную сеть Ферганской долины с остальной системой.

Упрощение процедуры пересечение границ имеет особое значение для развития перевозок коридора ТРАСЕКА. В этой связи страны внедряли принципы системы «единого окна», а также принципа «одной остановки на границе», электронный обмен документами. В ряде стран уже действуют несколько пограничных контрольно-пропускных пунктов, функционирующих по методике организации совместных таможенных постов: Казахстан-Кыргызстан, Молдова-Украина, Турция-Грузия. Система предварительного декларирования перевозимых товаров TIR-EPD внедрена в Болгарии, Румынии, Молдове, Грузии, Казахстане, Турции, Узбекистане и Украине. К системе TIR-EPD присоединились Иран и Кыргызстан.

В **Азербайджане**, на основании Государственной программы развития таможенной системы на период 2007-2011 гг. осуществляется применение автоматизированных методов таможенного контроля и оформления, сближение с международными стандартами и расширение инфраструктуры таможенной службы. С 2010 года, на основании Указа Президента на контрольно-пропускных пунктах государственной границы внедрен принцип единого окна на железнодорожном и автомобильном транспорте, применяются электронные методы обработки документации, использование цифровой подписи.

В ноябре 2010 года в **Армении** была принята и Стратегии по безопасности границ и комплексного управления государственной границей. Приоритетным является проект модернизации трех пунктов пересечения границы с Грузией: Баграташен, Бавра и Гогаван. Проект также включает в себе конструкцию нового моста над пунктом пересечения границы в Баграташене, который позволит увеличить объем перевозок на границе и уменьшить время ожидания в пограничном пункте.

**Грузия** существенно сократила количество необходимых экспортных/импортных лицензий и разрешений, отказалась от системы количественных ограничений на импорт и экспорт, а также таможенных пошлин на экспорт и реэкспорт, отменила

НДС на экспортные операции, ввела три типа зон с льготным налоговым режимом. В стране применяется система «единого окна».

В Казахстане международные таможенные нормы интегрированы в регуляторную политику в отношении транзита.

В **Иране** реализуется строительство второго пограничного терминала на железнодорожной станции в Сарахсе на границе с Туркменистаном для смены колесных пар. Установлено оборудование для сканирования автотранспорта на 21 пограничных пунктах. Обновляется база данных транзитных перевозок, приоритетным стал принцип единого окна и содействия международному транзиту.

С 2013 года в **Кыргызстане** введены изменения и дополнения в правовую систему, согласно которым уполномоченным государственным органом в сфере таможенного дела осуществляется первичный документационный контроль, учет грузовых транспортных средств и весогабаритный контроль в пунктах пропуска по периметру государственной границы. В пунктах пропуска, где уполномоченным государственным органом в области таможенного дела применяется Единая автоматизированная информационная система таможенного оформления и контроля, по согласованию с уполномоченными государственными органами, осуществляется транспортный, санитарно-карантинный и фитосанитарный виды контроля, с последующим направлением информации уполномоченным государственным органам путем применения информационного оповещения по результатам первичного контроля.

В **Молдове** вступило в силу Положение об электронной таможенной процедуре для экспорта товаров (электронная декларация). Разработана автоматизированная информационная программа «UNIPASS», которая способствует правильному расчету дорожных сборов и упрощает процедуру оформления транспортного средства.

В **Турции** реализуются требования и стандарты международных конвенций, рекомендованных ЕЭК ООН (конвенция ADR и приложения SAD). Реализованы системы автоматизированных таможенных процедур и деклараций (U- NET), а также предварительного обмена информацией (PAIES), осуществляется переход от концепции «единого окна» к принципу «одной остановки». Страна присоединилась к Системе общего режима Транзита (CTRS) для стран ЕС и ЕАСТ.

**Узбекистан** стал на путь глубоких реформ и модернизации процедур пересечения границ. Постановление Президента от 2011 года «О мерах по дальнейшему совершенствованию и повышению эффективности деятельности органов государственной таможенной службы» касается, помимо прочего, дальнейшего повышения эффективности работы таможенной службы, упрощения способов оплаты, дальнейшей оптимизации таможенных систем за счет внедрения современных технологий, управления рисками, профилактики правонарушений и

внедрения практики постановки целевых показателей работы на индивидуальной основе, а также механизмов контроля. В стране внедрены система передачи данных SafeTIR в режиме реального времени и система предварительного электронного декларирования TIR-EPD

Присоединение к Конвенциям ЕЭК ООН для обеспечения гармонизированного подхода к осуществлению перевозок грузов и упрощению процедур пересечения границ заняло важное место в процессе создания национальной правовой базы для осуществления международных перевозок.

Так, **Азербайджан** подписал 14 из 57 соглашений и Конвенций ЕЭК ООН в транспортной сфере. **Армения** ратифицировала 9, Грузия подписала 14 Конвенций из 57 Соглашений и Конвенций ЕЭК ООН в области транспорта, **Казахстан – 55, Кыргызстан - Молдова – 21, Узбекистан – 17, Украина – 17, Болгария и Румыния** внедряют все требования европейского законодательства в области транспорта.

**Максимальное использование возможностей воздушных перевозок и стимулирование развития воздушных пассажирских перевозок** обусловлено созданием справедливого и открытого рынка воздушных перевозок. В этой связи страны предпринимали меры по обеспечению справедливой конкуренции, открытию рынков международных воздушных перевозок, допуска на рынок частным авиакомпаниям, подписанию новых соглашений в области воздушных перевозок. страны предприняли усилия по разделению задач регулирования и управления деятельностью аэропортов, децентрализации управленческих функций, созданию компетентных органов управления деятельностью аэропортов, обеспечению авиационной безопасности.

В **Азербайджане** осуществляют свою деятельность государственные и частные компании: Государственная компания ЗАО «AZAL», частная авиа/компания «SILKWAY» и др., обеспечен доступ к рынку государственных и частных компаний Турции, Казахстана, Грузии, Украины, России, Узбекистана, Австрии, Германии, Франции Англии и др.

Азербайджан является участником около 30-ти двусторонних соглашений по воздушному транспорту со странами ТРАСЕКА, Европы, Азии и СНГ.

В то же время Азербайджан продолжает вопросы согласования проекта Соглашения с ЕС о едином воздушном пространстве (ECAA Agreement) и намерен подписать этот документ в будущем. Азербайджан выполняет требования и стандарты безопасности ИКАО (ICAO), ЕС/EASA, JAA.

В 2013 году **Армения** приняла политику «Открытого неба», основной задачей которой является обеспечение конкурентоспособных и устойчивых услуг воздушного транспорта и, как следствие, либерализация воздушных рубежей Армении и содействия открытому рынку.

С 1 января 2014 года Грузия стала членом Евроконтроля (EUROCONTROL). Более того, согласно итоговым результатам Универсального Аудита по безопасности ИКАО (ICAO), проведенного 7-17 декабря 2015 года, выполнение Грузией требований ИКАО к безопасности оценивается на 87,8 %. Предыдущий аудит системы авиационной безопасности Грузии проводился ИКАО в 2009 году. Тогда показатель эффективности выполнения требований к авиационной безопасности составлял около 58 %.

Цель аудита состояла в определении способности государства контролировать безопасность, оценивая выполнение важных компонентов системы контроля безопасности и статус выполнения стандартов ИКАО, связанных с безопасностью, рекомендованных материалов по практике, процедурам и руководству. Функции контроля качества безопасности, подготовка персонала авиационной безопасности, безопасность в аэропортах, авиационной техники и полетов также прошли аудит группы ИКАО.

В **Казахстане** в рамках реализации Закона РК «Об использовании воздушного пространства РК и деятельности авиации» утверждены Правила сертификации организации досмотра службы авиационной безопасности аэропорта, разработана Национальная программа по упрощению формальностей при международных воздушных перевозках. При поддержке ИКАО, на базе Академии гражданской авиации в г. Алматы открыт субрегиональный учебный центр ИКАО по авиационной безопасности, работающий в соответствии с международными стандартами.

**Кыргызстан** обеспечивает справедливый и открытый доступ к рынку воздушных перевозок государственным и частным авиакомпаниям. В 2007 году заключено Соглашение с Европейским Сообществом по некоторым аспектам воздушного сообщения, в целом действуют 35 Соглашений с различными странами. Кыргызстан в 2011 году ввел в действие Авиационные правила воздушных перевозок, которые включают в том числе и требования по шуму и выбросам.

В **Молдове** принят Закон об авиационной безопасности в соответствии с положениями законодательства ЕС, указанного в Приложении III к Соглашению о едином европейском пространстве между Европейским союзом, государствами-членами ЕС и Республикой Молдова.

За время имплементации Стратегии ТРАСЕКА **Турция** обеспечила справедливые и равные возможности для работы авиакомпаний на уровне двусторонних соглашений. Антимонопольные положения были изменены соответствующими протоколами. Внутри страны обеспечены равные требования для всех компаний, независимо от форм собственности. В 2006 году акции Турецких авиалиний были открыты для продажи, и на сегодняшний день доля государства составляет 49%.

Турция является участником 164 двухсторонних соглашений по воздушному транспорту и намерена до 2023 года довести это количество до 191. Кроме того, горизонтальное соглашение с ЕС парафировано в 2010 году. Турция является

членом ИКАО и ЕКГА. Турция внедрила все технические требования в соответствии с нормативно-правовой базой ЕС/EASA, в том числе и стандарты ИКАО для воздушной перевозки опасных грузов.

**Безопасные и устойчивые перевозки в регионе ТРАСЕКА**, включающие социальные и экологические факторы, обуславливают повышение безопасности и защиты пользователей, собственности, населения и окружающей среды входящие в ареал осуществления перевозки.

В области судоходства страны ТРАСЕКА в ходе IX заседания МПК в Бухаресте, в 2011 году, приняли Региональную Стратегию действий ТРАСЕКА по обеспечению безопасности мореплавания и охраны окружающей среды на период до 2021 года.

Страны активно присоединялись и предпринимали меры по внедрению Конвенций ИМО.

**Азербайджан** присоединился и ратифицировал 28 Конвенций в области морских перевозок. Требования и стандарты ММО/ИМО и ОСПС/ISPS, ЕС в том числе в отношении перевозок нефти в бассейне Каспийского моря в основном выполняются. Государственный контроль за выполнением требований и стандартов ММО/ИМО и ОСПС/ISPS и созданием систем управления движением судов (СУДС) осуществляется Государственной Морской Администрацией Азербайджанской Республики. В области воздушных перевозок страны внедряли правовые нормы, отвечающие требованиям Европейского Агентства безопасности воздушных перевозок, САС, ИКАО, Евроконтроль).

**Армения** инициировала процесс вступления в Международную морскую организацию (ИМО).

В 2005 году был основан Национальный совет по безопасности дорожного движения Армении во главе с Премьер-министром РА, который реализует национальную стратегию и План действий по безопасности дорожного движения с 2009 года.

**Иран** присоединился к 28 конвенциям и протоколам ММО и к Конвенции NAIROBI WRC.

На национальном уровне страны создали специализированные компетентные органы по безопасности дорожного движения, изменили законодательство по осмотру транспортных средств, внедряли автоматизированные системы управления транспортом.

**Азербайджан** присоединился и в целом выполняет требования 15 важных конвенций/соглашений в области наземного транспорта и в частности требования и стандарты Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), а также Европейского Соглашения по международной

перевозке скоропортящихся грузов. Основные требования этих конвенций исполняются.

Внедрены цифровые тахографы на автомашинах азербайджанских автоперевозчиков, осуществляющих международные автоперевозки. В результате проведенных работ за последние 5 лет не зафиксировано ни одного случая дорожно-транспортного происшествия с участием азербайджанских международных автоперевозчиков.

Вопросы безопасности на автомобильном транспорте координируются специализированной Комиссией Кабинета министров которой руководит вице-премьер Правительства. В состав комиссии входят представители руководства министерства транспорта, исполнительной власти г.Баку, государственной дорожной полиции, департамента "Азеравтойол" и др. Непосредственными ответственными за проведение политики в области безопасности автодорожного движения являются Главное Управление Дорожной Полиции МВД и Министерство Транспорта.

**Кыргызстан** не присоединился к Европейским соглашениям по перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и по соблюдению режима отдыха и труда (ЕСТР). Однако, в стране действуют отдельные нормативные и правовые акты по обеспечению безопасной перевозки опасных и специальных грузов, по соблюдению режима труда и отдыха водителей. Также в 2015 году принят План мероприятий на 2015-2017 гг. по обеспечению безопасности дорожного движения.

**Румыния** создала законодательную базу для аудита безопасности дорожного движения. Закон устанавливает организационную структуру и метод управления безопасностью дорожного движения по дорожной инфраструктуре и применяется: для новых инфраструктурных объектов и дорог, входящих в транс-европейской сети автомобильных дорог, дорог национального значения (с 01.01.2013), и местных и городских дорог и улиц (с 01.01.2015).

**Турция** придерживается международных стандартов по перевозке опасных грузов на всех видах транспорта перевозчики опасных грузов обязаны пройти обучение и сдать экзамены для получения СРС. Начиная с 2012 года выполнение требований регулярно инспектируется специализированным управлением Министерства.

С целью обеспечения устойчивого развития транспортной инфраструктуры проведены оценка и аудит инфраструктуры, имеющей региональное и международное значение.

Начиная с 2014 года на **Украине** образована Государственная служба по безопасности на транспорте, курирующая вопросы безопасных перевозок морским, речным и наземным транспортом. В стране принята Стратегия повышения уровня безопасности дорожного движения на 2011-2015 гг.

Повсеместное применение программы ГАЛИЛЕО осталось нереализованным.

В **Азербайджане** спутниковая система Галилео введена на судах ЗАО «Государственное Морское Пароходство» а также на автопоездах «TIR» работающих на международных перевозках.

### **Обеспечение финансирования**

Страны разработали Национальные инвестиционные планы, государственные программы по финансированию транспорта, определяя приоритетные действия.

Значительно расширилась практика привлечения средств из международных источников финансирования для выполнения приоритетных проектов, было усовершенствовано законодательство для осуществления проектов государственно-частного партнерства, обеспечение прозрачности тендеров.

В **Азербайджане**, при содействии МФО с 2007 года были реализованы инфраструктурные проекты на сумму 3075,6 млн долларов.

**Армения** имеет соответствующую юридическую базу, способствующую привлечению инвестиций. Основными документами в этой сфере являются Закон об иностранных инвестициях 1994 г. и Концепция инвестиционной политики 2005 года. При содействии МФО за период имплементации Стратегии ТРАСЕКА в стране реализованы проекты на общую сумму 1542,1 млн долларов.

В **Грузии** реализованы проекты на общую сумму 1545, 5 млн долларов.

В соответствии с Программой по развитию транспортной инфраструктуры **Казахстан** определил для 2010-2014 гг. 145 инфраструктурных проектов. За период имплементации Стратегии ТРАСЕКА, при участии МФО реализовано проектов на сумму 4199,1 млн. долларов.

При поддержке МФО **Кыргызстан** реализовал проекты на сумму в 756,5 млн долларов. В стране действует Закон о государственно-частном партнерстве.

**Молдова** при содействии МФО реализовала инфраструктурные проекты на сумму 702,3 млн долларов.

В **Таджикистане** при поддержке МФО осуществлены инфраструктурные проекты на сумму 344,6 млн. долларов.

**Украина** при поддержке МФО инвестировала в инфраструктуру 3590,2 млн долларов.

**Узбекистан** реализовал за период имплементации Стратегии ТРАСЕКА проекты на сумму 1319,1 млн долларов.

Представленный отчет разработан Постоянным секретариатом на основе отчетов Сторон, аналитических материалов, данных исследований проектов технической помощи и т.д.

Проект отчета был направлен Сторонам, изучен на заседаниях Постоянного Секретариата, дополнен, и представляет собой нарративную информацию о значимых изменениях, которые осуществили страны для достижения целей Стратегии.

Незавершенные или завершенные частично задачи нашли свое отражение в проекте Стратегии на следующий период.