



1993 – 2002

TRACECA: 1993-2002

Transport Corridor Europe - Caucasus - Asia

Editorial	2
What is TRACECA?	4
TRACECA nowadays	6
Main purposes and ways for realisation.	
Basic Agreement as a base for the TRACECA programme implementation.	
TRACECA – way to integration.	
TRACECA map	8
TRACECA organisation	10
TRACECA Intergovernmental Joint Commission.	
Permanent Secretariat.	
Contacts of the TRACECA Coordination Authorities.	
Contacts of the Chairmen of the National Commissions.	
Contacts of the National Secretaries of the IGC TRACECA.	
Programme evolution	16
How TRACECA started.	
TRACECA milestones.	
Projects	22
Overview of the key issues addressed by TRACECA programme.	
Technical Assistance projects	32
Investment projects	48
Brief overview of the projects proposed by TRACECA countries	56
TRACECA action plan 2002/2003.	
Special action plan.	
TRACECA investments	64
TRACECA coefficients	68
Legislation improvement	70
Humanitarian aid for Afghanistan	73
TRACECA programme horizons	78
Abbreviations	80

ТРАСЕКА: 1993 - 2002

Транспортный коридор Европа - Кавказ - Азия

Введение	3
Что означает - ТРАСЕКА?	5
ТРАСЕКА сегодня	7
Основные цели и пути для их реализации.	
“Основное Соглашение” - основа для имплементации программы ТРАСЕКА.	
ТРАСЕКА - путь к интеграции.	
Карта ТРАСЕКА	8
Организационная структура ТРАСЕКА	11
Межправительственная Комиссия ТРАСЕКА.	
Постоянный Секретариат.	
Контактные адреса: Координаторов программы ТРАСЕКА.	
Контактные адреса: Председателей Национальных Комиссий.	
Контактные адреса: Национальных Секретарей МПК ТРАСЕКА.	
Развитие программы	17
Как начиналась программа ТРАСЕКА.	
Основные этапы программы ТРАСЕКА.	
Проекты	23
Обзор основных вопросов, к которым обращается программа ТРАСЕКА.	
Проекты технического содействия	40
Инвестиционные проекты	52
Краткий обзор проектов, предложенных странами-участницами программы ТРАСЕКА	57
План действий ТРАСЕКА на 2002/2003 годы.	
Специальный план действий.	
Инвестиции ТРАСЕКА	66
Коэффициенты ТРАСЕКА	69
Совершенствование законодательной базы	71
В помощь Афганистану	76
Горизонты программы ТРАСЕКА	79
Сокращения	80





Editorial

The aim of this brochure is to describe in brief TRACECA programme, its activity since the moment of its establishment till the present times.

“Via est Vita” (“Road is life”) - the ancient Romans used to say.

The historic Great Silk Road, the shortest route from Europe to Asia passed through the territory of the southern Caucasus countries. The present Eurasian renaissance of the Silk Road is TRACECA, the Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia. This has become possible thanks to aid rendered by the European Union, which within the framework of the technical assistance to the newly independent states (TACIS) initialised a special project, the European Union TRACECA programme.

Transportation volumes along the TRACECA corridor are increasing year by year and TRACECA is not only about to realise specific economic objectives but also to contribute to the future of its rich history and culture.

TRACECA has become an integral part of economic development in its countries and a powerful instrument of mutual integration and fruitful cooperation.

“Via est Vita”, - as we say, let TRACECA be your guide!

Введение

Цель данной брошюры состоит в том, чтобы вкратце рассказать о программе ТРАСЕКА и о проделанной работе с момента ее основания до настоящего времени.

"Via est Vita" ("Дорога есть жизнь"), - говорили древние Римляне.

Исторический Великий Шелковый Путь является наикратчайшим маршрутом из Европы в Азию, следующим по территории Южно-Кавказских стран. В настоящее время в рамках программы ТРАСЕКА (Транспортный Коридор Европа - Кавказ - Азия) происходит возрождение Великого Шелкового Пути. Это стало возможным, благодаря программе технического содействия Европейского Союза независимым странам (ТАСИС), в рамках которой был инициирован специальный проект Европейского Союза ТРАСЕКА.

Объемы перевозимых грузов по коридору ТРАСЕКА возрастают из года в год, и данная программа не только стремится претворить в жизнь конкретные экономические цели, но также внести свой вклад в будущее богатой истории и культуры стран ТРАСЕКА.

ТРАСЕКА стала составной частью экономического развития каждой страны-участницы этой программы, мощным инструментом взаимной интеграции и плодотворного сотрудничества.

"Via est Vita", - говорим мы, и пусть ТРАСЕКА станет Вашим путеводителем!



What is TRACECA?

The European Union proposes TRACECA programme as an addition to all traditional routes. This project conforms to the global strategy of European Union towards the *TRACECA* member-states and pursues the following objectives:

- Assistance to political and economic sustainability of these republics providing access to European and World markets via alternative transport routes.
- Promoting future regional cooperation between the *TRACECA* member-states.
- Promoting all possible use of *TRACECA* projects as a means to attract loans from International Financial Institutions (IFI) and private investors.
- Promoting optimal integration of the international Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia “*TRACECA*” with Trans-European Networks (TENs).

The leaders of the partner states consider that the *TRACECA* route is of strate-

gic importance, by assuring them of an alternative transport link to Europe. *TRACECA* stimulates competition between and with their previously exclusive route to the north, and newer alternative routes to the south. Furthermore, it is seen as complementary to their renewed commercial exchanges with the Far East, evoking the possibility of the ancient Silk Route becoming once again a major trade corridor.

The *TRACECA* programme has resulted in closer cooperation and dialogue among government authorities, which has led to agreements to keep transit fees at competitive levels, and efforts to simplify border crossing formalities. There have also been agreements to ship large volumes of cargo along the *TRACECA* corridor, recognizing that this route is the shortest and potentially the fastest and cheapest route from Central Asia to deep-water vessels linked with world markets.

The Technical Assistance provided through *TRACECA* has helped to attract large investments from the IFIs, that include the European Bank for Reconstruction and Development (EBRD), the World Bank (WB), the Asian Development Bank (ADB), the Islamic Development Bank (IDB), who have made a number of commitments for capital projects on ports, railways and roads along the *TRACECA* route totalling over EURO 1,7 billion. In addition, EU private investors are engaging in joint ventures with Caucasian and Central Asian transport companies. The

EU is supporting the programme with other EC projects to further enhance regional cooperation and economic sustainability in the region such as the Southern Ring Air Routes project and the Oil and Gas Pipeline project (INOGATE).

The dynamics of *TRACECA* today is stronger than ever, as a corridor and as a broad movement for transport integration. The *TRACECA* acronym has been adopted by partner states and the press as a synonym for the movement to integrate their national transport systems with the rest of the world. The East-West corridor from Central Asia through the Caucasus into the Black Sea, and their linking with the TENs and other worldwide destinations, is a physically functioning reality, carrying substantial cargo. The integration and harmonisation of the regions transport regulatory environment according to the European and international norms is an on-going process. *TRACECA* is the principal vector of the European, and indeed of other international agencies, for the introduction of practices to reduce non-physical barriers to the movement of goods. UN-ECE and UN-ESCAP are looking to the *TRACECA* projects to carry their message and introduce their working practices.

The influence of *TRACECA* in the region is tangible, by way of frequently organized regional conferences and seminars, close interaction with the IFI programs, the activities of *TRACECA* consultancy and direct investment projects, and growing use of the corridor by commercial shippers, particularly in the Caucasus.

The beneficiaries of *TRACECA* programme are the countries, that signed “Basic Multi-lateral Agreement on International Transport for Development of the Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia”: Republic of Azerbaijan, Republic of Armenia, Republic of Bulgaria, Georgia, Republic of Kazakhstan, Kyrgyz Republic, Republic of Moldova, Romania, Republic of Tajikistan, Republic of Turkey, Ukraine, Republic of Uzbekistan and Republic of Turkmenistan as the EU-TACIS-*TRACECA* programme participant



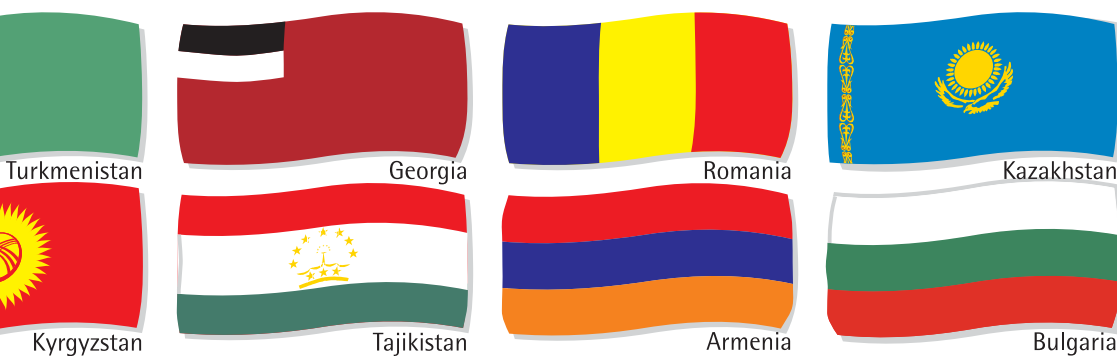
Reopening of the railway line Zestafoni – Khashuri, Georgia 1996

Открытие железнодорожной линии Зестафони - Хашури, Грузия, 1996 год



The 5th Working-group meeting in Tbilisi 1998

5-ое заседание Рабочей Группы в Тбилиси, 1998 год



Что означает ТРАСЕКА?

Европейский Союз предлагает программу ТРАСЕКА (Транспортный Коридор Европа - Кавказ - Азия) в качестве альтернативного маршрута, который должен стать дополнением ко всем традиционным маршрутам. Данный проект соответствует глобальной стратегии Европейского Союза относительно стран-участниц программы ТРАСЕКА и преследует следующие цели:

- оказывать поддержку политической и экономической независимости республик путем увеличения возможности их выхода на Европейские и Мировые рынки через альтернативные транспортные маршруты;
- способствовать дальнейшему региональному сотрудничеству между странами-участницами программы ТРАСЕКА;
- оказывать максимальное содействие путем реализации проектов ТРАСЕКА для привлечения Международных Финансовых Учреждений (МФУ) и частных инвесторов;
- способствовать оптимальной интеграции международного транспортного коридора Европа - Кавказ - Азия "ТРАСЕКА" с Транс-Европейскими Сетями (ТЕНs).

Руководители государств-участниц программы ТРАСЕКА считают, что одноименный маршрут имеет огромное стратегическое значение, обеспечивая их альтернативным транспортным звеном, связывающим со странами Европы. ТРАСЕКА порождает конкуренцию между единственным ранее маршрутом в северном направлении и новыми альтернативными маршрутами в южном направлении. Более того, маршрут ТРАСЕКА рассматривается в качестве дополнительного маршрута в возобновленных этими государствами торговых отношениях со странами Дальнего Востока, возрождая традиции старого Шелкового Пути и становясь вновь основным торговым коридором.

Итогом программы ТРАСЕКА стало более тесное сотрудничество и диалог между представителями правительств,

что привело к соглашениям о поддержании транзитных пошлин на конкурентоспособных уровнях; содействию более упрощенному пересечению границ транспортом; упрощению торговых процедур и таможенному сотрудничеству между странами-участницами. Были также достигнуты соглашения по отгрузке больших объемов нового груза по маршруту ТРАСЕКА и было признано, что данный маршрут представляет собой кратчайший и потенциально самый скорый и самый дешевый путь из Центральной Азии до глубоководных морских судов, обслуживающих мировые рынки.

Техническое содействие, оказанное по программе ТРАСЕКА, помогло привлечь довольно крупные инвестиции со стороны МФУ, включая Европейский Банк Реконструкции и Развития (ЕБРР), Мировой Банк (МБ), Азиатский Банк Развития (АБР), Исламский Банк Развития (ИБР), которые сделали много капиталных вложений в проекты развития портов, железных и автомобильных дорог вдоль всего коридора ТРАСЕКА на общую сумму более чем 1.7 миллиарда ЕВРО. Кроме того, частные инвесторы ЕС вовлечены в совместные предприятия с транспортными компаниями Центральной Азии и Кавказа. Европейский Союз оказывает поддержку программе относительно других проектов с целью дальнейшего усиления регионального сотрудничества и экономической самостоятельности в регионе, а именно: Южные кольцевые воздушные маршруты и проект по нефтегазовому трубопроводу (INOGATE).

Динамика развития коридора ТРАСЕКА, как средства на пути к транспортной интеграции, на сегодняшний день ощущается сильнее, чем когда-либо раньше. Понятие ТРАСЕКА уже давно ассоциируется в странах-участницах и средствах массовой информации со стремлением к интеграции национальных транспортных сетей со всем миром. Восток - Запад - это реально функционирующий транспортный

коридор, используемый для перевозки значительного количества грузов, проходящий по территории Центральной Азии, Кавказа, достигающий Черного моря и соединяющий эти регионы с европейскими транспортными сетями и другими точками по всему миру. На данный момент осуществляется интеграция региональной транспортной нормативной базы, а также приведение ее в соответствие с европейскими и международными стандартами.

ТРАСЕКА является главным вектором в работе европейских и других международных организаций в области устранения нефизических барьеров на пути следования грузов. ЕЭК и ЭСКАТО ООН следят за ходом реализации проектов ТРАСЕКА, используя их для осуществления своей деятельности.

Роль программы ТРАСЕКА в регионе ощутима благодаря часто проводимым конференциям и семинарам, тесному сотрудничеству с МФУ, деятельности консультативного органа ТРАСЕКА, реализации прямых инвестиционных проектов, увеличению использования коридора коммерческими операторами, в частности, на Кавказе.

Бенефициарами программы ТРАСЕКА являются государства, подписавшие "Основное Моготропное Соглашение о Международном Транспорте по Развитию Транспортного Коридора Европа-Кавказ-Азия":
Азербайджанская Республика, Республика Армения, Республика Болгария, Грузия, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Молдова, Румыния, Республика Таджикистан, Турецкая Республика, Республика Узбекистан, Украина и Республика Туркменистан, как участница программы ЕС - ТАСИС - ТРАСЕКА.



TRACECA nowadays

Photos/ Фотографии:
TRACECA Summit
Baku, September 1998
Саммит ТРАСЕКА,
Баку, сентябрь 1998 года

Main purposes and ways for realisation

TRACECA (Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia) aims to develop a West-East transport corridor from Europe, across the Black Sea, through the South Caucasus and the Caspian Sea, building on the Trans European networks on EU territory, the Pan European Transport Corridors in Europe, especially the Black Sea Pan European Transport Area (PETrA) and the New Silk Route to Asia.

After the start-up phase 1993-1995, projects focused on making the physical corridor operational and on strengthening the Black Sea – Caspian link. Since the signing of the Multilateral Agreement in September in Baku, *TRACECA* has developed into a programme of transport cooperation around Europe – Asia Corridor.

Basic Agreement as a base for TRACECA programme implementation

“TRACECA - Restoration of the Historic Silk Route” Conference

In September 1997 there was a welcome initiative by Presidents Aliyev of Azerbaijan and Shevardnadze of Georgia who jointly proposed to host a Presidential Conference in the Caucasus in 1998, that could lead to the adoption of the Multilateral Agreement on Transport initiated within the *TRACECA* programme. This Agreement would open the existing four-country Serakhs Agreement to other members and further develop its dispositions. With the support of the *TRACECA* programme, this initiative has resulted in the international Conference “*TRACECA* - Restoration of the Historic Silk Route” that was held on 8 September 1998 in Baku (Azerbaijan).

This conference was attended by the Presidents of Azerbaijan, Bulgaria, Georgia, Kyrgyzstan, Moldova, Romania, Tur-

key, Uzbekistan and Ukraine, representatives of the Commission of the European Union as well as heads of governments and transport ministries and experts from 32 countries. Representatives of 12 international organisations also participated.

The important achievement of the conference was the signing of the “Basic Multilateral Agreement on International Transport for the Development of the Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia” and its Technical Annexes on international railway and road transport, international commercial maritime navigation, customs and documentation procedures.

The objectives of the Basic Agreement and its Technical Annexes are as follows:

- assisting in the development of economic relations, trade and transport communication in Europe, Black Sea region, Caucasus, Caspian Sea region and Asia
- ensuring access to the world market of road, rail transport and commercial navigation
- ensuring traffic security, cargo safety and environment protection
- harmonisation of transport policy and

legal structure in the field of transport

- creation of equal conditions of competition for transport operations

TRACECA - way to integration

Nowadays, in the era of globalisation and economic development, there is more dependence on trade. The *TRACECA* members are now witnessing an increased demand in transport. For this reason there is also an awareness and interest in *TRACECA*, that has been observed lately, across the whole Eurasian continent. After all, *TRACECA* is now considered to be the proof of the restoration of the Great Historic Silk Route.

In addition to the comprehensive development of sea, railway and road transport in the region, great importance is attached to the unified transport policy, harmonization and unification of the legal basis in the *TRACECA* member states which will enable to reduce the time of delivery and transport costs in the *TRACECA* corridor.



Основные цели и пути для их реализации

Программа ТРАСЕКА (транспортный коридор Европа–Кавказ–Азия) направлена на развитие транспортного коридора Запад–Восток, берущего начало в Европе, проходящего через Южный Кавказ, Черное и Каспийское моря и являющегося частью Трансевропейских транспортных сетей на территории ЕС, Пан–Европейских транспортных коридоров, особенно, Черноморской Пан–Европейской транспортной зоны (PETrA) и нового Шелкового Пути в Азии.

По прошествии начальной стадии, пришедшейся на период с 1993 по 1995 гг., реализуемые проекты были, главным образом, направлены на обеспечение функционирования коридора и укрепление связей между Черноморским и Каспийским регионами. После подписания в сентябре 1998 г. в Баку Основного Многостороннего Соглашения, программа ТРАСЕКА превратилась в программу развития сотрудничества в области транспорта по коридору Европа–Азия.

Основное Соглашение - основа для имплементации программы ТРАСЕКА

Конференция “ТРАСЕКА– Восстановление Исторического Шелкового Пути”

В сентябре 1997 г. от Президента Азербайджана Алиева и Президента Грузии Шеварднадзе поступило совместное предложение провести на Кавказе в начале 1998 г. конференцию на уровне президентов, которая могла бы привести к принятию проекта Многостороннего Транспортного Соглашения, подготовленного в рамках программы ТРАСЕКА. Это Соглашение откроет для других стран существующее Серахское соглашение четырех стран и в дальнейшем расширит его географию.

При поддержке программы ТАСИС -

ТРАСЕКА Европейского Союза результатом этой инициативы явилась международная конференция “ТРАСЕКА - Восстановление Исторического Шелкового Пути”, которая прошла 8 сентября 1998 года в г. Баку (Азербайджан).

На этой конференции присутствовали Президенты Азербайджана, Болгарии, Кыргызстана, Молдовы, Румынии, Турции, Узбекистана и Украины,



представители Комиссии Европейского Союза, а также главы правительств и министерств транспорта и эксперты из 32 стран. В конференции участвовали представители 12 международных организаций. Наиболее важным результатом этой конференции явилось подписание “Основного Многостороннего Соглашения по Международному Транспорту для Развития Транспортного Коридора Европа - Кавказ - Азия”, а также Технических Приложений к данному Соглашению по международному железнодорожному и автомобильному транспорту, международной торговой навигации, таможенным процедурам и обработке документации.

Целями Основного Многостороннего Соглашения и его Технических Приложений являются:

- содействие развитию экономических отношений, торговли и транспортных связей в Европе, регионе Черного моря, на Кавказе, в

регионе Каспийского моря и в Азии

- обеспечение доступа на международный рынок автомобильного, железнодорожного транспорта и торговой навигации
- обеспечение безопасности движения, сохранности грузов и защиты окружающей среды
- гармонизация транспортной политики и правовой структуры в области транспорта
- создание равных условий конкуренции для работы транспорта.

ТРАСЕКА - путь к интеграции

В нынешнюю эпоху глобализации и экономического роста, зависимость от торговли становится более значимой. Страны–участницы ТРАСЕКА становятся свидетелями повышенного спроса на перевозки. В связи с этим, в последнее время наблюдается возросший интерес к ТРАСЕКА на всем Евразийском пространстве. Ведь ТРАСЕКА воспринимается как реальное возрождение исторического Великого Шелкового Пути.

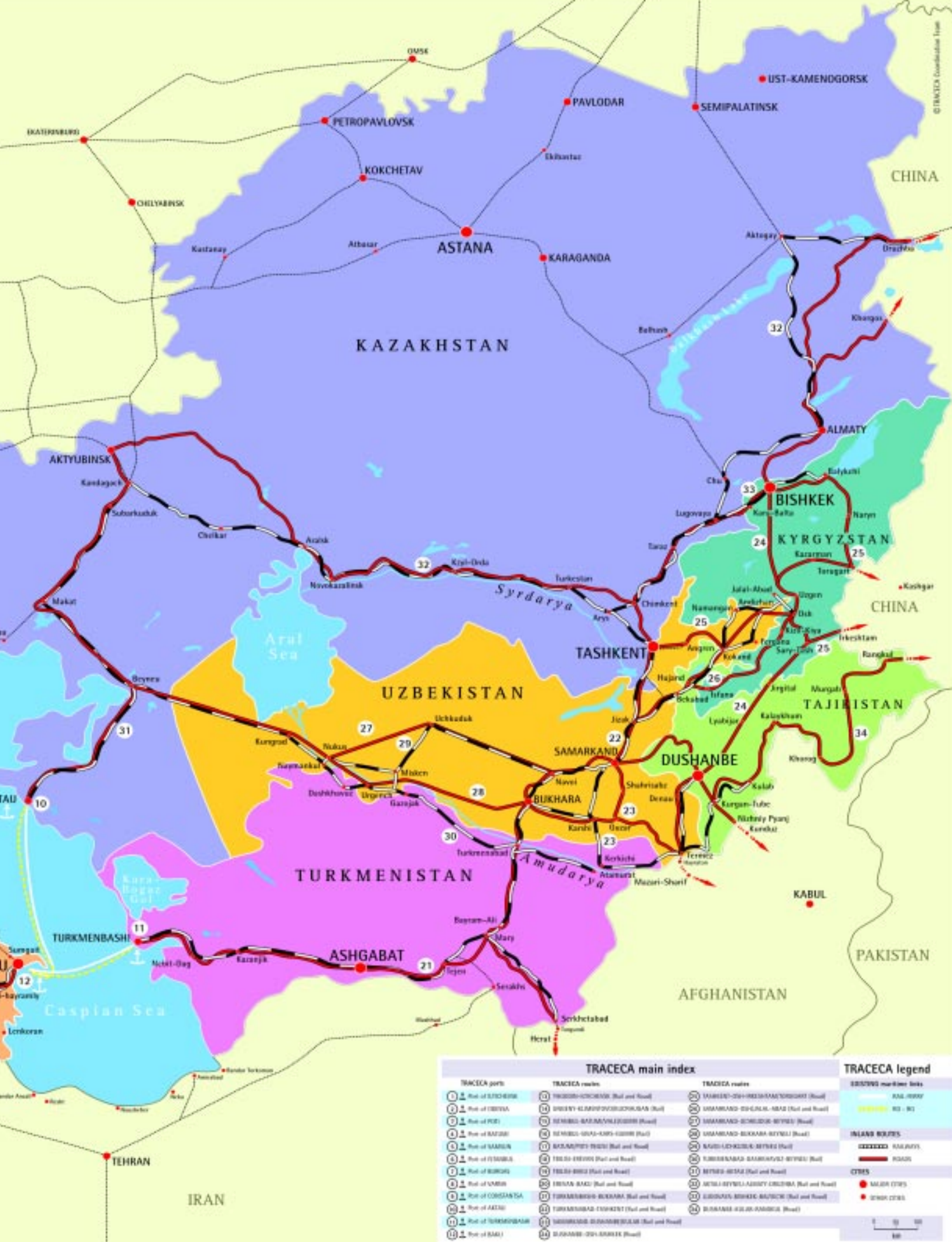
Наряду с комплексным развитием морских, железнодорожных и автомобильных перевозок в регионе также уделяется внимание единой транспортной политике, гармонизации и унификации законодательной базы стран–участниц программы ТРАСЕКА, что позволит существенно сократить как время доставки, так и транспортные издержки при перевозках по транспортному коридору “Европа - Кавказ - Азия”.

EUROPEAN UNION


 TRANSPORT CORRIDOR | EUROPE | CAUCASUS | ASIA

www.traceca.org



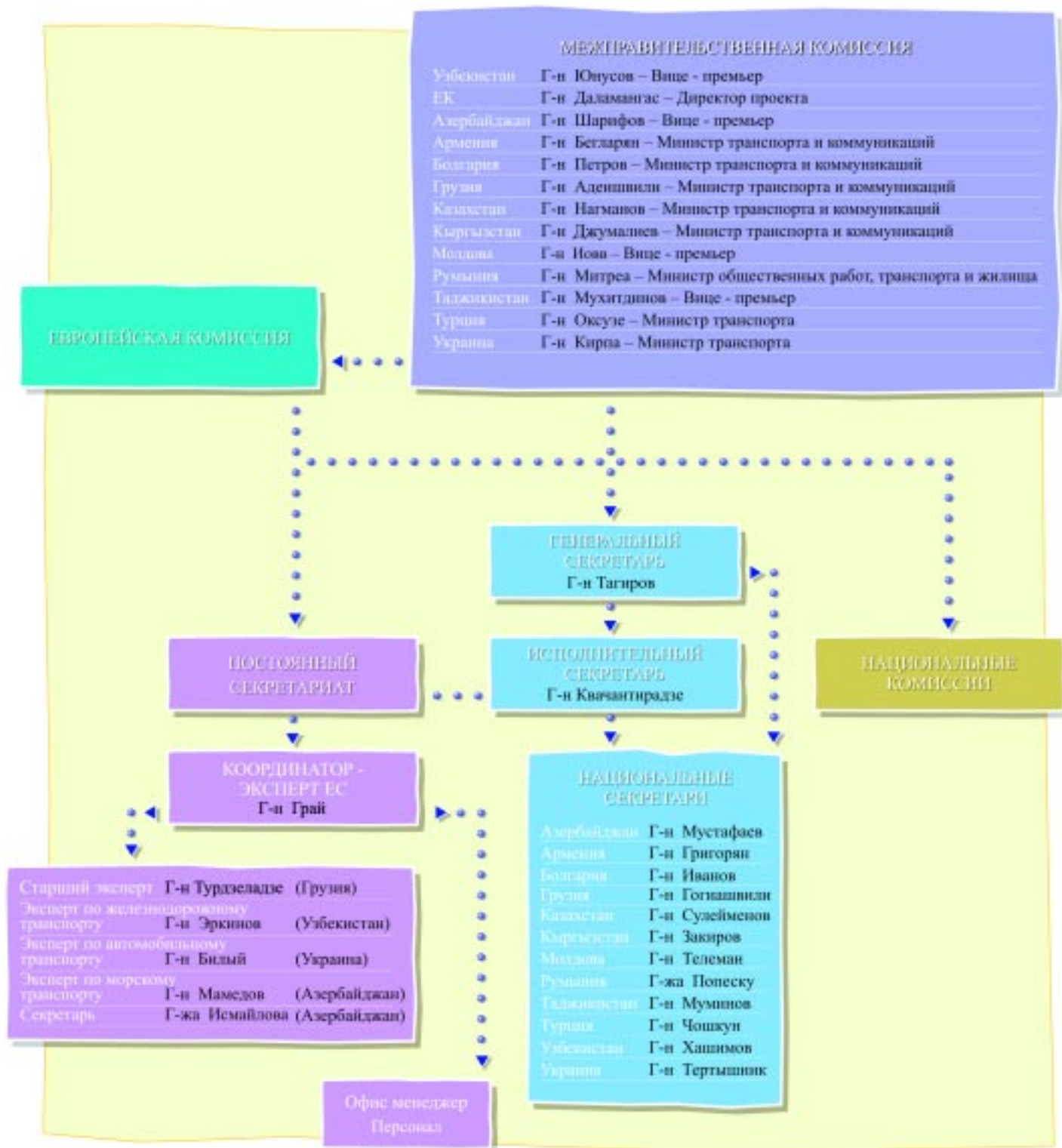


TRACECA main index				TRACECA legend
TRACECA ports	TRACECA routes	TRACECA routes	TRACECA routes	EXISTING marker links
① Port of BISHKEK	① TIRAZHOL-CHIRCHIK (Rail and Road)	② TASHKENT-DUJ-DIHMATYORGHAT (Road)	③ TASHKENT-DUJ-DIHMATYORGHAT (Road)	④ RAIL (RRRR)
② Port of TIRAZHOL	② DZHEZKAZGAN-DUJ-DIHMATYORGHAT (Rail)	④ USARHANO-DUJ-DIHMATYORGHAT (Rail and Road)	⑤ USARHANO-DUJ-DIHMATYORGHAT (Rail and Road)	⑥ RAIL (RR)
③ Port of POB	③ DZHEZKAZGAN-DUJ-DIHMATYORGHAT (Road)	⑥ USARHANO-BOZDOLIK-BEYNEU (Road)	⑦ USARHANO-BOZDOLIK-BEYNEU (Road)	⑧ INLAND ROUTES
④ Port of BAFANG	④ DZHEZKAZGAN-KHAR-KHAR (Rail)	⑧ USARHANO-BUKHARA-BEYNEU (Road)	⑨ SAUDI-LOKAZOLIK-BEYNEU (Rail)	⑩ RAILWAYS
⑤ Port of SAMARKAND	⑤ BUKHARA-POB (Rail and Road)	⑩ TURKMANBASHI-SAMARKAND-BEYNEU (Rail)	⑪ TURKMANBASHI-SAMARKAND-BEYNEU (Rail)	⑫ ROADS
⑥ Port of FAYOUBA	⑥ FAYOUBA-BEYNEU (Rail and Road)	⑫ TURKMANBASHI-SAMARKAND-BEYNEU (Rail)	⑬ TURKMANBASHI-SAMARKAND-BEYNEU (Rail)	⑭ OTHERS
⑦ Port of BUKHARA	⑦ FAYOUBA-BEYNEU (Rail and Road)	⑭ BEYNEU-BEYNEU (Rail and Road)	⑮ BEYNEU-BEYNEU (Rail and Road)	⑯ MAJOR OTHERS
⑧ Port of SAMAN	⑧ FAYOUBA-BEYNEU (Rail and Road)	⑯ BEYNEU-BEYNEU (Rail and Road)	⑰ BEYNEU-BEYNEU (Rail and Road)	⑱ OTHER OTHERS
⑨ Port of CONGANTA	⑨ FAYOUBA-BEYNEU (Rail and Road)	⑰ BEYNEU-BEYNEU (Rail and Road)	⑲ BEYNEU-BEYNEU (Rail and Road)	
⑩ Port of AKTAY	⑩ TURKMANBASHI-BUKHARA (Rail and Road)	⑲ BEYNEU-BEYNEU (Rail and Road)	⑳ BEYNEU-BEYNEU (Rail and Road)	
⑪ Port of TIRMIDZHAN	⑪ TURKMANBASHI-TIRMIDZHAN (Rail and Road)	⑳ BEYNEU-BEYNEU (Rail and Road)	㉑ BEYNEU-BEYNEU (Rail and Road)	
⑫ Port of BAK	⑫ USARHANO-DUJ-DIHMATYORGHAT (Rail and Road)	㉑ BEYNEU-BEYNEU (Rail and Road)	㉒ BEYNEU-BEYNEU (Rail and Road)	
	⑬ USARHANO-DUJ-DIHMATYORGHAT (Rail and Road)	㉒ BEYNEU-BEYNEU (Rail and Road)	㉓ BEYNEU-BEYNEU (Rail and Road)	
	⑭ USARHANO-DUJ-DIHMATYORGHAT (Rail and Road)	㉓ BEYNEU-BEYNEU (Rail and Road)	㉔ BEYNEU-BEYNEU (Rail and Road)	

TRACECA Organisation



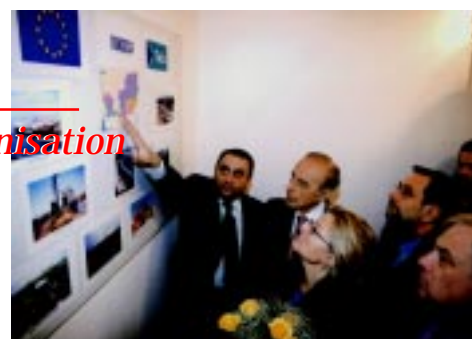
Организационная структура ТРАСЕКА





Team of the Permanent Secretariat of the IGC TRACECA in Baku
 Работники Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА в Баку

Visit of the President H.E. Heydar Aliiev and the EU-Troika in the PS office of the IGC TRACECA



TRACECA Organisation

Визит Президента г-на Гейдара Алиева и Европейской тройки в офис ПС МПК ТРАСЕКА

Permanent Secretariat of the IGC TRACECA

Permanent Secretariat (PS) is an executive organ of the Intergovernmental Commission (IGC) TRACECA, established in Baku in accordance with the Article 9 of the "Basic Multilateral Agreement on International Transport for Development of the transport corridor Europe – Caucasus – Asia" (MLA) and Item 7 of the "Rules of Procedures of Intergovernmental Commission (IGC) for the Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia "TRACECA", adopted at the First Conference of IGC TRACECA in Tbilisi, March 10-11, 2000.

Official inauguration of the Permanent Secretariat's office at 2/8 General Aliyarbekov St., Baku, Azerbaijan, was held on February 21, 2001 and attended by the President of Azerbaijan Republic Heydar Aliyev, Minister of Foreign Affairs, Representative of Swedish Presidency in EU Ms. Anna Lindh, the Commissioner for External Relations Mr. Christopher Patten, Secretary-General/ High Representative of CFSP Javier Solana. Heads of Diplomatic Missions, accredited in Azerbaijan Republic and representatives of International Financial Institutions (IFIs) have also participated in the opening ceremony.

Permanent Secretariat monitors the adherence of the member-countries to the provisions of the Basic Multilateral Agreement, implements decisions of the Intergovernmental Commission and generates proposals for the IGC, promoting competitiveness of TRACECA.

The Permanent Secretariat incorporates a team of technical experts, which has actively operated since July 2001.

From the date of commencement of its activities, the Permanent Secretariat has organized and carried out 8 action plan and legal Working Groups with National Secretaries, 4 meetings with plenipotentiary representatives of TRACECA railways, sea ports and shipping companies, an Extraordinary Meeting and the Second An-

nual Conference of Intergovernmental Commission TRACECA. Additionally, the Permanent Secretariat has developed a number of activities focused on transportation of the humanitarian goods and reconstruction materials to Afghanistan and held a dedicated seminar with participation of the major international transportation and freight forwarding companies. Besides, the Permanent Secretariat has prepared several proposals to promote competitiveness of the TRACECA transport corridor, issued printed maps of the transport corridor Europe – Caucasus – Asia, "TRACECA Life" magazine, delivered presentations, and carried out nego-

tiations with authorized representatives of the international organizations, financial institutions, transport and freight forwarding companies.

The Permanent Secretariat is closely cooperating with representatives of the MLA member-states on identification of projects and drafting of the IGC TRACECA Action Plan, developing recommendations promoting competitiveness of the transport corridor "Europe – Caucasus – Asia".

Representatives of the Permanent Secretariat participated in the work of exhibitions and seminars held in Seoul, Odessa, Kiev, Astana, Teheran and other cities.

TRACECA Coordination Team

NAME	COUNTRY / CITY	TELEPHONE, FAX, E-MAIL	POST ADDRESS
European Commission – Task Manager			
DALAMANGAS Efstathios	BELGIUM / Brussels	Tel: (3222) 95 06 78 Fax: (3222) 95 16 47 E-mail: efstathios.dalamangas@cec.eu.int	L-41 04-67 B- 1049 Brussels Belgium
Regional Coordinator for Black Sea Region			
SCHLAACK Manfred	UKRAINE / Odessa	Tel/Fax: (38048) 729 35 56 (38048) 729 39 58 Tel: (38048) 729 35 48 (direct) Tel: (38050) 395 13 88 (mobile) E-mail: manfred.schlaack@ps.traceca.org	6 Primorskaya Street Yachtclub Office 108 65026 Odessa Ukraine
Regional Coordinator for Central Asia			
ROSSIG Bodo	UZBEKISTAN / Tashkent	Tel: (99871) 136 74 39 (99871) 136 74 49 Fax: (99871) 136 74 76 (99871) 185 25 88 (mobile) E-mail: bodo.rossig@traceca.net traceca@globalnet.uz	68 Pushkin Street 700000Tashkent Uzbekistan
Team Leader / Regional Coordinator for Caucasus/ Supervisor of the Permanent Secretariat of IGC TRACECA			
GRAILLE Marc	AZERBAIJAN / Baku	Tel: (99412) 98 27 18 (99412) 98 92 34 Tel/Fax: (99412) 98 10 61 Fax: (99412) 98 64 26 (99455) 590 36 37 E-mail: marc.graille@traceca.net	8/2, Aliyarbekov Street 370000 Baku Azerbaijan
Consortium – Home Office			
BOTH Martin	GERMANY / Friedrichshafen	Tel: (49754) 58 53 06 (49754) 58 54 47 E-mail: martin.both@dornier-consulting.com	Zeppelin Werftgelaende 31 Postfach 1307 D- 88003 Friedrichshafen Germany
CERVESATO Michel	BELGIUM / Brussels	Tel: (3222) 66 49 64 Fax: (3222) 66 49 65 E-mail: mcervesato@transtec.be	Av. De Tyras, 75 1120 Bruxelles Belgium



Opening ceremony of the PS office of the IGC TRACECA in Baku, 2001 by H.E. H. Aliiev President of Azerbaijan

Инаугурация офиса
ПС МПК ТРАСЕКА
в Баку Президентом
Азербайджана господином
Гейдаром Алиевым,
2001 год

Организационная структура ТРАСЕКА

Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА

В соответствии со статьей 9 “Основного Многостороннего Соглашения по международному транспорту для развития коридора Европа–Кавказ–Азия” и главой 7 “Правил Процедуры Межправительственной Комиссии по транспортному коридору Европа–Кавказ–Азия “ТРАСЕКА”, принятыми на Первой Конференции МПК ТРАСЕКА, состоявшейся в г. Тбилиси (Грузия) 10–11 марта 2000 г., был создан Постоянный Секретариат (ПС) МПК ТРАСЕКА в городе Баку (Азербайджан).

Инаугурация офиса Постоянного Секретариата состоялась 21 февраля 2001 г. в г. Баку по адресу: Азербайджан, Баку, ул. Генерала Алиярбекова 8/2. На церемонии открытия присутствовали Президент Азербайджана г-н Гейдар Алиев, Министр Иностранных Дел, представитель Швеции, председательствующей в ЕС, г-жа Анна Линд, Уполномоченный по Международным Отношениям г-н Кристофер Паттен, Генеральный Секретарь/Высокопоставленный Представитель ОВПБ г-н Хавьер Солана. Также на церемонии присутствовали главы дипломатических миссий, аккредитованных в Азербайджане и представители Международных Финансовых Учреждений (МФУ).

Постоянный Секретариат осуществляет наблюдение за выполнением положений Основного Соглашения, а также выполняет решения Межправительственной Комиссии и с целью повышения конкурентоспособности транспортного коридора ТРАСЕКА вносит соответствующие предложения в МПК.

С июля 2001 года при Постоянном Секретариате начала функционировать группа технических экспертов.

С момента начала своей деятельности, Постоянным Секретариатом было подготовлено и проведено 8 рабочих групп Национальных Секретарей по плану действий и юридическим вопросам, 4 встречи полномочных представителей железных дорог, судоходных компаний и

портов стран ТРАСЕКА, внеочередное заседание и вторая ежегодная Конференция МПК ТРАСЕКА. Постоянным Секретариатом была проделана большая работа в области транспортировки грузов и строительных материалов в Афганистан. Этому вопросу был посвящен специальный семинар с участием крупных международных транспортных и экспедиторских компаний.

Кроме того, Постоянным Секретариатом был подготовлен ряд предложений по повышению конкурентоспособности транспортного коридора ТРАСЕКА, выпущены карты коридора ТРАСЕКА, издается журнал “TRACECA Life”, подго-

товлены различные презентации и проведены переговоры с уполномоченными представителями международных организаций, финансовых институтов, транспортных и экспедиторских компаний.

Совместно с представителями стран-участниц ОМС, в Постоянном Секретариате ведется работа по определению проектов и разработке Плана Действий МПК ТРАСЕКА, вырабатываются рекомендации по повышению конкурентоспособности коридора ТРАСЕКА.

Представители Постоянного Секретариата принимали участие в выставках и семинарах, проходивших в Сеуле, Одессе, Киеве, Астане, Тегеране и других городах.

Координационная группа ТРАСЕКА

ИМЯ	СТРАНА / ГОРОД	ТЕЛЕФОН, ФАКС, E-MAIL	ПОЧТОВЫЙ АДРЕС
Европейская Комиссия — Таск Менеджер			
ДАЛАМАНГАС Эфстасиос БЕЛЬГИЯ / Брюссель	Тел: +32.2.295.06.78 Факс: +32.2.295.16.47 E-mail: efstathios.dalamangas@cec.eu.int	L-41 04-67 B- 1049 Brussels Belgium	
Региональный Координатор по Черноморскому региону			
ШЛААК Манфред УКРАИНА / Одесса	Тел/Факс: (38048) 729 35 56 (38048) 729 39 58 Тел: (38048) 729 35 48 (прям.) (38048) 39 513 88 (моб.) E-mail: manfred.schlaack@ps.traceca.org	ул. Приморская, дом 6, Яхт клуб, офис 108 65026 Одесса, Украина,	
Региональный Координатор по Центральной Азии			
РОССИГ Бодо УЗБЕКИСТАН / Ташкент	Тел: (99871) 136 74 39 (99871) 136 74 49 Факс: (99871) 136 74 76 (99871) 185 25 88 (моб.) E-mail: bodo.rossig@traceca.net traceca@globalnet.uz	ул. Пушкина 68, 700000 Ташкент, Узбекистан	
Руководитель Координационной Группы / Региональный Координатор по Кавказу / Супервайзер Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА			
ГРАЙ Марк АЗЕРБАЙДЖАН / Баку	Тел: (99412) 98 27 18 (99412) 98 92 34 Тел/Факс: (99412) 98 10 61 Факс: (99412) 98 64 26 (99455) 590 36 37 E-mail: marc.graille@traceca.net	ул. Алиярбекова 8/2, 370000 г. Баку, Азербайджан	
Контракторы — главные офисы			
БОТ Мартин ГЕРМАНИЯ / Фридрихсхафен	Тел: +49.75.45.8.53.06 Факс: +49.75.45.8.54.47 E-mail: martin.both@dornier-consulting.com	Zeppelin Werftglaende 31 Postfach 1307 D- 88003 Friedrichshafen Germany	
СЕРВЕСАТО Мишель БЕЛЬГИЯ / Брюссель	Тел: +32.2.266.49.64 Факс: +32.2.266.49.65 E-mail: mcervesato@transtec.be	Av. De Turas, 75 1120 Bruxelles Belgium	

Chairmen of the TRACECA National Commissions

COUNTRY / CITY NAME Occupation	TELEPHONE, FAX, E-MAIL	POST ADDRESS
ARMENIA / Erevan Hrant BEGLARYAN <i>Minister of Transport and Communications</i>	Tel: (3741) 52 66 52 Fax: (3741) 54 00 25 E-mail: traceca@arminco.com	P.O.Box 69, 375010, Erevan, Armenia
AZERBAIJAN / Baku Abid SHARIFOV <i>Vice Prime Minister</i>	Secretary: Guseinova Sevda Tel: (99412) 92 23 21 Fax: (99412) 98 97 86 Assistant: Mamedov Sabutai Tel: (99412) 92 89 95 E-mail: nk@cabmin.baku.az	68 Lermontov str., 370066, Baku, Azerbaijan
BULGARIA / Sofia Plamen PETROV <i>Minister of Transport and Communications</i>	Tel: (3592) 940 94 02 Fax: (3592) 987 39 16 E-mail: PlamenPetrov@mtc.government.bg	9 Diakon Ignatii str., 1000 Sofia, Bulgaria
GEORGIA / Tbilisi Merab ADEISHVILI <i>Minister of Transport and Communications</i>	Tel: (99532) 93 28 46 Fax: (99532) 92 17 86 (99532) 70 07 17	12 Rustaveli av., 380008, Tbilisi, Georgia
KAZAKHSTAN / Astana Kazhmurat NAGMANOV <i>Minister of Transport and Communications</i>	Tel: (73172) 36 67 77 Fax: (73172) 32 10 58 Assistant: Muratali Askar Tel: (73172) 36 62 67	49 Abay av., 473000, Astana, Kazakhstan
KYRGYZSTAN / Bishkek Kubanychbek JUMALIYEV <i>Vice prime Minister, Minister of Transport and Communications</i>	Tel: (996312) 61 04 72 Fax: (996312) 66 47 81	42 Isanov str., 720017 Bishkek, Kyrgyzstan
MOLDOVA / Kishinev Vasily IOVV <i>Vice Prime-minister</i>	Tel: (3732) 25 01 41 Fax: (3732) 24 26 96 E-mail: traceca@hotmail.com	1 Great National Assembly Plaza, 2033, Kishinev Moldova
ROMANIA / Bucharest Miron Tudor MITREA <i>Minister of Public works, Transport and Housing</i>	Tel: (401) 222 36 36 Fax: (401) 312 07 72 E-mail: traceca@mt.ro	77113, Dinicu Golescu, nr. 38, sect 1, Bucharest, Romania
TAJIKISTAN / Dushanbe Faruh MUHITDINOV <i>Vice Prime-Minister</i>	Tel: (992372) 21 86 01 Fax: (992372) 21 68 07 E-mail: pdservice@mail.ru	80 Rudaki str., Cabinet of Ministers 730423, Dushanbe Tajikistan
TURKEY / Ankara Selcuk COSKUN <i>Deputy Undersecretary Turkish Ministry of Transport</i>	Tel: (90312) 215 83 16 (90312) 215 83 17 Fax: (90312) 215 83 32 E-mail: s.coskun@ubak.gov.tr	Ministry of Transport Emek 8, Prospect No: 5, 91 Sokak str, 06338 Emek, Ankara / TURKEY
UKRAINE / Kiev Georgiy KIRPA <i>Minister of Transport</i>	Tel: (38044) 226 22 04 (38044) 226 22 03 Fax: (38044) 268 10 41 (38044) 268 22 02 E-mail: com@mintrans.kiev.ua	Ministry of Transport 7/9, Schors str., Kiev, Ukraine
UZBEKISTAN / Tashkent Rovshan ZAKHIDOV <i>Chairman of State Joint Stock Company "Uzbekiston Temir Yullari"</i>	Tel: (99871) 133 62 91 (99871) 138 80 07 Fax: (99871) 133 45 49 (99871) 133 69 24	7 Taras Shevchenko str., 700000, Tashkent Uzbekistan

Председатели Национальных Комиссий ТРАСЕКА

СТРАНА / ГОРОД ИМЯ Должность	ТЕЛЕФОН, ФАКС, Е-MAIL	ПОЧТОВЫЙ АДРЕС
АЗЕРБАЙДЖАН / БАКУ Абид ШАРИФОВ <i>Вице премьер-министр</i>	Секретарь: Севда Гусейнова Тел: (99412) 92 23 21 Факс: (99412) 98 97 86 Помощник: Сабутай Мамедов Тел: (99412) 92 89 95 E-mail: nk@cabmin.baku.az	ул. Лермонтова 68, 370066 Баку, Азербайджан
АРМЕНИЯ / Ереван Грант БЕГЛЯРН <i>Министр Транспорта и Коммуникаций</i>	Тел: (3741) 52 66 52 Факс: (3741) 54 00 25 E-mail: traceca@arminco.com	а/я 69, 375010 Ереван, Армения
БОГАРИЯ / София Пламен ПЕТРОВ <i>Министр Транспорта и Коммуникаций</i>	Тел: (3592) 940 94 02 Факс: (3592) 987 39 16 E-mail: PlamenPetrov@mtc.government.bg	ул. Дьякон Игнатия 9, 1000 София, Болгария
ГРУЗИЯ / Тбилиси Мераб АДЕИШВИЛИ <i>Министр Транспорта и Коммуникаций</i>	Тел: (99532) 93 28 46 Факс: (99532) 92 17 86 (99532) 70 07 17	ул. Шота Руставели 12, 380008 Тбилиси, Грузия
КАЗАХСТАН / Астана Кажмурат НАГМАНОВ <i>Министр Транспорта и Коммуникаций</i>	Тел: (73172) 36 67 77 Факс: (73172) 32 10 58 Ассистент: Мураталы Аскар Тел: (73172) 36 62 67	пр. Абая 49, 473000 Астана, Казахстан
КЫРГЫЗСТАН / Бишкек Кубанычбек ДЖУМАЛИЕВ <i>Вице Премьер министр, Министр Транспорта и Коммуникаций</i>	Тел: (996312) 61 04 72 Факс: (996312) 66 47 81	ул. Исанова 42, 720017 Бишкек, Кыргызстан
МОЛДОВА / Кишинев Василий ИОВВ <i>Первый заместитель Премьер-министра</i>	Тел: (3732) 25 01 41 Факс: (3732) 24 26 96 E-mail: traceca@hotmail.com	Площадь Великого Национального Собрания №.1, 2033 Молдова, Кишинев
РУМЫНИЯ / Бухарест Мирон Тудор МИТРЕА <i>Министр Общественных работ, Транспорта и Жилища</i>	Тел: (401) 222 36 36; Факс: (401) 312 07 72 E-mail: traceca@mt.ro	Бульвар Дивики Голеску 38, 77113 Бухарест, Сектор 1, Румыния
ТАДЖИКИСТАН / Душанбе Фарух МУХИТДИНОВ <i>Заместитель Премьер Министра</i>	Тел: (992372) 21 86 01 Факс: (992372) 21 68 07 E-mail: pdservice@mail.ru	ул.РудакИ 80, 734023 Душанбе, Таджикистан
ТУРЦИЯ / Анкара Сельчук ЧОШКУН <i>Заместитель Государственного секретаря Министерства Транспорта Турции</i>	Тел: (90312) 215 83 16 (90312) 215 83 17 Факс: (90312) 215 83 32 E-mail: s.coskun@ubak.gov.tr	Министерство Транспорта, Эмек 8, проспект № 5, ул. Сокак 91, 06338 Эмек, Анкара, Турция
УКРАИНА / Киев Георгий КИРПА <i>Министр Транспорта</i>	Тел: (38044) 226 22 04 (38044) 226 22 03 Факс: (38044) 268 10 41 (38044) 268 22 02 E-mail: com@mintrans.kiev.ua	Министерство Транспорта, ул. Шорса, 7/9, Киев, Украина
УЗБЕКИСТАН / Ташкент Равшан ЗАХИДОВ <i>Председатель Государственно-акционерной компании "Узбекистон темир йуллари"</i>	Тел: (99871) 133 62 91 (99871) 138 80 07 Факс: (99871) 133 45 49 (99871) 133 69 24	ул. Тараса Шевченко 7, 700000 Ташкент, Узбекистан

TRACECA National Secretaries

COUNTRY / CITY NAME	TELEPHONE, FAX, E-MAIL	POST ADDRESS
ARMENIA / Erevan Gagik GRIGORYAN	Tel/Fax: (3741) 54 59 79 (3741) 54 57 07 Fax: (3741) 52 38 62 E-mail: traceca@arminco.com	375010, 28, Nalbadyan str., P.O.Box 69, Erevan, Armenia
AZERBAIJAN / Baku Akif MUSTAFAYEV	Tel/Fax: (994 12) 93 37 76 (994 50) 310 07 33 (mob) E-mail: akif.m@ps.traceca.org	8/2, Aliyarbekov str., 370000, Baku, Azerbaijan
BULGARIA / Sofia Lyubomil IVANOV	Tel: (3592) 940 97 21 (3592) 940 94 97 (3592) 940 95 46 (3592) 940 94 10 Fax: (3592) 987 12 61 (3592) 987 49 42 (3592) 988 50 94 E-mail: livanov@mtc.government.bg Cc: ltrenkova@mtc.government.bg zmladinova@mtc.government.bg	Ministry of Transport and Communications 9, Levski str., 1000 Sofia, Bulgaria
GEORGIA / Tbilisi Georgiy GOGIASHVILI	Tel: (99577) 43 53 33 (mob) (99532) 94 17 65 (office) (99532) 92 18 45 Fax: (99532) 25 05 63 E-mail: george.gogiasvili@traceca.net traceca@iberiapac.ge	Ministry of Transport and Communications 12, Rustavelli av., Tbilisi, Georgia
KAZAKHSTAN / Astana Yerzhan SULEYMENOV	Tel/Fax: (73172) 32 86 39 (7300) 522 69 23 (mob) E-mail: suleimenov@mail.ru Cc: syerzhan@hotmail.com	Ministry of Transport and Communications 473000 49, Abay av., apt. 328 Astana, Kazakhstan
KYRGYZSTAN / Bishkek Suleyman ZAKIROV	Tel: (996312) 53 05 47 (966517) 76 00 55 (mob) Fax: (996312) 53 05 48 E-mail: zakirovss@mail.kg Cc: traceca@mail.kg	Transport Revision of Kyrgyzstan 1 Gorkiy str., Bishkek, Kyrgyzstan
MOLDOVA / Kishinev Vyacheslav TELEMAN	Tel: (3732) 21 39 81 Fax: (3732) 21 39 81 (3732) 291 045 41 (mob) E-mail: traceca@hotmail.com	National Secretariat, MD-2012, m/b 90, Kishinev Moldova
ROMANIA / Bucharest Ana-Maria POPESCU	Tel/Fax: (401) 212 69 74 (401) 223 29 81 E-mail: traceca@mt.ro Cc: andu@mt.ro	77113, Dinicu Golescu, nr. 38, apt. 89 sect 1, Bucharest, Romania
TAJIKISTAN / Dushanbe Solih MOUMINOV	Tel/Fax: (992372) 21 09 70 (992372) 27 57 55 (992372) 32 26 26 (home) E-mail: mtdh@tajik.net Cc: peukulma@tajik.net	Cabinet of Ministers, 80 Rudaki str., Dushanbe, Tajikistan
TURKEY / Ankara Seleuk COSKUN	Tel: (90312) 215 83 16 (90312) 215 83 17 Fax: (90312) 215 83 32 E-mail: scoskun@ubak.gov.tr Cc: mujde@ubak.gov.tr	Ministry of Transport Hakki Turalich, ave.№ 9, 06100 2 floor Emek, Ankara, Turkey
UKRAINE / Kiev Yuriy TERTYSHNIK	Tel: (38044) 268 13 74 (38044) 202 41 12 (mob) (38044) 250 96 83 E-mail: uatraceca@svitonline.com	Ministry of Transport 719, Schors str., Kiev, Ukraine
UZBEKISTAN / Tashkent Abdulla KHASHIMOV	Tel: (99871) 137 26 05 (99871) 137 26 10 Fax: (99871) 136 06 65 E-mail: khashimov@uzavtoyul.uz Cc: info@uzavtoyul.uz	68 A, Pushkin str., 700000, Tashkent, Uzbekistan

Национальные Секретари ТРАСЕКА

СТРАНА / ГОРОД ИМЯ	ТЕЛЕФОН, ФАКС, Е-MAIL	ПОЧТОВЫЙ АДРЕС
АЗЕРБАЙДЖАН / Баку Акиф МУСТАФАЕВ	Тел/Факс: (99412) 93 37 76 (99450) 310 07 33 (моб) E-mail: akif.m@ps.traceca.org	370000, ул. Алиярбекова, 8/2, Баку, Азербайджан
АРМЕНИЯ / Ереван Гагик ГРИГОРЯН	Тел/Факс: (3741) 54 59 79 (3741) 54 57 07 Факс: (3741) 52 38 62 E-mail: traceca@arminco.com	375010, ул. Налбадина, 28, ая 69, Ереван, Армения
БОЛГАРИЯ / София Любомил ИВАНОВ	Тел: (3592) 940 97 21; (3592) 940 94 97; (3592) 940 95 46; (3592) 940 94 10 Факс: (3592) 987 12 61; (3592) 987 49 42; (3592) 988 50 94 E-mail: livanov@mtc.government.bg Cc: ltrenkova@mtc.government.bg zmladinova@mtc.government.bg	Министерство Транспорта и Коммуникации, ул. Левски 9, 1000 София Болгария
ГРУЗИЯ / Тбилиси Георгий ГОГИАШВИЛИ	Тел: (99577) 43 53 33 (моб) (99532) 94 17 65 (офис) (99532) 92 18 45 Факс: (99532) 25 05 63 E-mail: george.gogiasvili@traceca.net Cc: traceca@iberiapac.ge	Министерство Транспорта и Коммуникации, пр. Руставели 12, Тбилиси, Грузия
КАЗАХСТАН / Астана Ержан СУЛЕЙМЕНОВ	Тел/Факс: (73172) 32 86 39 (7300) 522 69 23 (моб) E-mail: suleimenov@mail.ru Cc: syerzhan@hotmail.com	Министерство Транспорта и Коммуникации, 473000, пр. Абая 49, 328, Астана, Казахстан
КЫРГЫЗСТАН / Бишкек Сулейман ЗАКИРОВ	Тел: (996312) 53 05 47 (966517) 76 00 55 (моб) Факс: (996312) 53 05 48 E-mail: zakirovss@mail.kg Cc: traceca@mail.kg	Кыргызская Транспортная Инспекция, ул. Горького 1, Бишкек, Кыргызстан
МОЛДОВА / Кишинев ТЕЛЕМАН Вячеслав	Тел: (3732) 21 39 81 Факс: (3732) 21 39 81 (3732) 291 045 41 (моб) E-mail: traceca@hotmail.com	Национальный Секретариат, MD-2012, м/б 90, Кишинев, Молдова,
РУМЫНИЯ / Бухарест Анна-Мария ПОПЕСКУ	Тел/Факс: (401) 212 69 74 (401) 223 29 81 E-mail: traceca@mt.ro Cc: andu@mt.ro	Бульвар Дивуки Голеску 38, ком 89, 77113 Бухарест, Сектор 1, Румыния
ТАДЖИКИСТАН / Душанбе Солих МУМИНОВ	Тел/Факс: (992372) 21 09 70 (992372) 27 57 55 (992372) 32 26 26 (дом) E-mail: mtdh@tajik.net Cc: peukulma@tajik.net	Кабинет Министров, пр. Рудаки 80, Душанбе, Таджикистан
ТУРЦИЯ / Анкара Сельджук ЧОШКУН	Тел: (90312) 215 83 16 (90312) 215 83 17 Факс: (90312) 215 83 32 E-mail: scoskun@ubak.gov.tr Cc: mujde@ubak.gov.tr	Министерство Транспорта, Хаккы Туралыч прос. № 9 06100, 2 этаж Эмек Анкара, Турция
УЗБЕКИСТАН / Ташкент Абдулла ХАШИМОВ	Тел: (99871) 137 26 05 (99871) 137 26 10 Факс: (99871) 136 06 65 E-mail: khashimov@uzavtoyul.uz info@uzavtoyul.uz	700000, ул. Пушкина, 68 А, Ташкент, Узбекистан
УКРАИНА / Киев Юрий ТЕРТЫШНИК	Тел: (38044) 268 13 74 (38044) 202 41 12 (моб.) (38044) 250 96 83 E-mail: uatraceca@svitonline.com	Министерство Транспорта, ул. Шорса, 7/9, Киев, Украина



Programme evolution

How TRACECA started

TRACECA Programme was initiated at the Conference in Brussels, in May 1993, involving Ministries of Trade and Transport from 8 countries: Armenia, Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan and Uzbekistan.

The Baku Conference adopted Brussels Declaration, to give rise to implementation of interregional programmes of technical assistance “TRACECA”, financed from the European Union and aiming at development of the transport corridor from Europe, crossing the Black Sea, Caucasus and the Caspian Sea and reaching the Central Asian countries.

In the period of 1996-1998 Ukraine, Mongolia and Moldova joined the Programme. At the first Annual Meeting of IGC TRACECA in Tbilisi, March 2000, Bulgaria, Romania and Turkey officially applied to the European Commission with a request to join TRACECA Programme.

TRACECA milestones

Brussels Conference, May 1993

This conference identified a number of problems and deficiencies in the region’s trade and transport systems that were translated into project proposals for the

TRACECA Programme.

An initial 15 mln. EURO was allocated to implement projects that were aimed to improve and develop trade and transport within the region. These projects were essential for the diversification of the traditional Moscow-centered trade and transport flows and to open up trade routes to the West.

TRACECA Working Groups, 1995-1999

The Programme plan was developed through the four sectoral working groups (Trade Facilitation, Road, Rail and Maritime Transport) with representatives from all the participating states taking an active part. These working groups were responsible for project identification and for the endorsement of projects proposed for EC financing.

During these meetings the participating states arrived at a common agreement on one specific route on which TRACECA should focus its actions. For all sections of the route each delegation made recommendations in areas which required action in Trade Facilitation, Maintenance and Operations, Rehabilitation and Modernization.

It was also agreed that any project outside this route should only be financed through the National TACIS programmes

or by other donors. It may be noted however that much of the focus of TRACECA TA projects is on institutional or management issues. The beneficial effects of such actions are not limited to any single route.

The concept of TRACECA as a multi-modal transport route was further developed and all ongoing projects were fully evaluated. The participating states agreed that Ukraine, Moldova and Mongolia would become full beneficiaries of the TRACECA Programme. They also reiterated the necessity of linking TRACECA route to the Crete Corridors that link the Black Sea region with the TENs.

TRACECA - Black Sea Economic Cooperation Conference

In Tbilisi in April 1997 a joint TRACECA - BSEC (Black Sea Economic Cooperation) Conference was organised by the EU in order to examine the possibilities of linking the TRACECA route with the Black Sea region and the TENs. This Ministerial Transport Conference brought around the table all BSEC countries and NIS involved in the TRACECA Programme.

The Ministers of the 16 participating countries expressed the wish to integrate TRACECA and the Black Sea countries within the Trans European Networks. It



Photos:
Plenary Session of the
TRACECA Summit
Baku, September 1998

Фотографии:
Пленарное заседание
Саммита ТРАСЕКА,
Баку, сентябрь 1998 года

Как начиналась программа ТРАСЕКА

Программа ТРАСЕКА была инициирована на конференции, которая прошла в Брюсселе в мае 1993 г., при участии министров торговли и транспорта из 8 стран: Азербайджана, Армении, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана, и Узбекистана.

На конференции была принята Брюссельская Декларация, которая дала старт имплементации межрегиональной программы технического содействия "ТРАСЕКА", финансируемой Европейским Союзом для развития транспортного коридора из Европы через Черное Море, Кавказ, Каспийское Море с выходом на страны Центральной Азии. В период с 1996 по 1998 гг. к программе присоединились Украина, Монголия и Молдова.

В марте 2000 года, на первом заседании Межправительственной Комиссии в городе Тбилиси, Болгария, Румыния и Турция официально обратились в Европейскую Комиссию относительно присоединения к программе ТРАСЕКА.

Основные этапы программы ТРАСЕКА

Брюссельская Конференция, май 1993 г.

На Конференции были определены проблемы и недостатки, существующие в региональных системах торговли и транспорта и сформированы первые задачи для реализации в рамках программы ТРАСЕКА.

Были ассигнованы первые 15 млн. ЕВРО для реализации проектов, целью которых было усовершенствование и развитие торговли и транспорта в регионе. Эти проекты были необходимы, чтобы разнообразить традиционные централизованные в Москве потоки торговли и транспорта и открыть новые торговые маршруты в западные страны.

Рабочие Группы ТРАСЕКА, 1995–1999

Был разработан программный план по 4 секторам рабочих групп (Содействие торговле, Автомобильный, Железнодорожный и Морской транспорт) с представителями всех участвующих государств. Данные рабочие группы отвечали за определение и одобрение проектов, предлагаемых для финансирования Европейской Комиссией.

В ходе данной встречи страны-участницы пришли к общему соглашению по одному специальному маршруту, на котором ТРАСЕКА должна сосредоточить свои действия. По всем участкам маршрута каждая делегация внесла рекомендации по областям, где необходимы усилия для содействия торговле, техническому обслуживанию и эксплуатации, реабилитации и модернизации.

Также стороны пришли к соглашению, что любой другой проект, не имеющий отношения к данному маршруту, должен финансироваться только через национальные программы ТАСИС или другими донорами. Необходимо отметить, что многие из рассматриваемых проектов технического содействия ТРАСЕКА имеют институциональный или хозяйственный характер. Благоприятный эффект от такого рода проектов не ограничивает сферу его применения.

Концепция ТРАСЕКА получила развитие в качестве привлекательного маршрута для мультимодального транспорта и была проведена полная оценка всех текущих проектов. Страны – участницы приняли решение о том, что Украина, Молдова и Монголия незамедлительно станут полноправными получателями программы ТРАСЕКА. Они также повторили необходимость связи маршрута ТРАСЕКА с Критскими коридорами,



Photos:
IGC TRACECA
Extraordinary Meeting
in Tbilisi
December 11th/12th, 2001

Programme evolution

was agreed that *TRACECA* and BSEC would cooperate closely to develop this idea by concrete actions and projects. Several countries (Bulgaria, Romania and Ukraine) used the occasion to declare their intention to join the Serakhs Agreement concluded between Georgia, Azerbaijan, Turkmenistan and Uzbekistan, which aims at establishing a common policy in transport.

The Conference resulted in the establishment of a Ministerial Committee for the development of concrete projects that also served as a platform of 16 countries for the Pan European Transport Conference in Helsinki in June 1997.

As a result the Helsinki Conference identified the Black Sea Region as a Pan European Transport Area which will further develop the TENs outlet to the East.

“TRACECA - Restoration of the Historic Silk Route” International Conference

In September 1997 there was a welcome initiative by the Presidents Aliyev of Azerbaijan and Shevardnadze of Georgia who jointly proposed to host a Presidential Conference in the Caucasus in 1998, that could lead to the adoption of the Multilateral Agreement on Transport initiated within the *TRACECA* programme. This Agreement would open the existing four-country Serakhs Agreement to other members and further develop its dispositions.

With the support of the *TRACECA* programme, this initiative has resulted in the international conference “TRACECA – Restoration of the Historic Silk Route” that was held on September 8, 1998 in Baku (Azerbaijan).

This conference was attended by the Presidents of Azerbaijan, Bulgaria, Georgia, Kyrgyzstan, Moldova, Romania, Turkey, Uzbekistan and Ukraine, representatives of the European Commission, as well as heads of governments and transport ministries and experts from 32 countries. Representatives of 12 international organisations also participated.

The important achievement of the conference was the signing of the “Basic Multilateral Agreement on International Transport for the Development of the Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia” and its Technical Annexes on international railway and road transport, international commercial maritime navigation, customs and documentation procedures.

First IGC Conference on Transport Corridor “Europe – Caucasus – Asia” in Tbilisi, March 10-11, 2000

On March 10, 2000 President of Georgia Eduard Shevardnadze opened the first conference of the *TRACECA* Intergovernmental Commission in Tbilisi.

Heads of Governments, Prime-Minister of Armenia, Ministers of Transport and Vice Prime-Ministers of Azerbaijan, Bulgaria, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Moldova, Romania, Tajikistan, Turkey, Ukraine and Uzbekistan, as well as Representatives of the European Commission attended this conference. Representatives of Mongolia and Turkmenistan were invited to the Conference as members of the *TRACECA* Programme but not yet signatories of the Basic Agreement.

The Conference adopted the Intergovernmental Commission “Rules of procedures” for the future as well as “The statutes of the Permanent Secretariat” and elected its Secretary General and his Deputy Secretary General.

Inauguration of the Permanent Secretariat’s office

An official opening of the office of the Permanent Secretariat of *IGC TRACECA* was held on February 21, 2001 in Baku.

The guests on the official ceremony were: the President of Azerbaijan Republic Heydar Aliyev, Minister of Foreign Affairs, representative of Swedish presidency in EU Anna Lindh, Commissioner for External Relations Christopher Patten, Secretary-General/High Representative of

CFSP Javier Solana.

Heads of Diplomatic Missions, accredited in Azerbaijan Republic and Representatives of International Financial Institutions were also invited to the opening ceremony.

Extraordinary Meeting of IGC TRACECA on development of the transport corridor Europe – Caucasus – Asia, Tbilisi, 11-12.12.2001

Under the chairmanship of the Minister of Transport and Communications of Georgia Merab Adeishvili the IGC has adopted Final Resolutions of the WG of National Secretaries. The Final Resolutions provide the special conditions for the transportation of humanitarian goods and reconstruction material to Afghanistan, the action plan which identifies the priorities of projects to solve the major transport and transit problems for the years 2002 and 2003 and the principle design of a new *TRACECA* Map.

Working Group Meeting of National Secretaries of IGC TRACECA in Ashgabat, 25-26.02.2002

The meeting was opened by the welcoming speech of Turkmenistan Cabinet of Ministers’ official, the Head of the department “Turkmemdiryollari” Batyr Sardjajev.

The meeting was attended by the European Commission representatives and EU countries’ diplomats.

In accordance with the results of the meeting there have been made the following recommendations and decisions: transportation of humanitarian goods and reconstruction materials to Afghanistan, “TRACECA Coefficient”, “TRACECA Hotline”, “TRACECA Visa”.

Special workshop devoted to the transportation of humanitarian goods and reconstruction materials for Afghanistan

The special workshop dedicated to the



Развитие программы

Фотографии:
Внеочередное Заседание
Межправительственной
Комиссии (МПК) ТРАСЕКА
в г. Тбилиси
11-12 декабря 2001 года

которые связывают регион Черного моря с Транс-Европейскими Сетями.

Конференция ТРАСЕКА – ОЧЭС

В апреле 1997 года Европейский Союз организовал в Тбилиси совместную конференцию ТРАСЕКА – Организация Черноморского Экономического Сотрудничества с целью изучения возможности связать маршрут ТРАСЕКА с регионом Черного моря и Транс-Европейскими Сетями. Эта Конференция на уровне Министров Транспорта собралась за круглым столом все страны Черноморского Экономического Сотрудничества и страны СНГ, участвующие в программе ТРАСЕКА.

Министры 16 стран-участниц выразили желание интегрировать страны ТРАСЕКА и Черного моря в Транс-Европейские Сети. Было согласовано, что ТРАСЕКА и Организация Черноморского Экономического Сотрудничества будут работать в тесном сотрудничестве с целью развития этой идеи посредством конкретных действий и проектов. Некоторые страны (Болгария, Румыния и Украина) на конференции объявили о своем намерении присоединиться к Серахскому Соглашению, которое было заключено между Грузией, Азербайджаном, Туркменистаном и Узбекистаном, целью которого является установление общей политики в секторе транспорта.

Результатом Конференции явилось создание Комитета на уровне Министров для разработки конкретных проектов, который также послужил платформой для проведения Пан-Европейской Транспортной Конференции с участием 16 стран в Хельсинки в июне 1997 года.

Хельсинкская Конференция определила регион Черного моря в качестве Пан-Европейской Транспортной Зоны (РЕТгА), которая будет дальше развивать выход через Транс-Европейские Сети на Восток.

Международная конференция “ТРАСЕКА – Восстановление Исторического Шелкового Пути”

В сентябре 1997 г. от Президентов Азербайджана г-на Гейдара Алиева и Грузии г-на Эдуарда Шеварднадзе поступило совместное предложение провести на Кавказе в начале 1998 г. конференцию на уровне президентов с целью принятия проекта Многостороннего Транспортного Соглашения, подготовленного в рамках программы ТРАСЕКА. Это Соглашение откроет для других стран существующее Серахское соглашение и в дальнейшем расширит его географию. При поддержке программы ТАСИС-ТРАСЕКА Европейского Союза результатом этой инициативы явилась международная конференция “ТРАСЕКА – Восстановление Исторического Шелкового Пути”, которая прошла 8 сентября 1998 г. в Баку (Азербайджан).

На этой конференции присутствовали: Президенты Азербайджана, Болгарии, Грузии, Кыргызстана, Молдовы, Румынии, Турции, Узбекистана и Украины, представители Комиссии Европейского Союза, а также главы правительств и министерств транспорта, эксперты из 32 стран. В конференции участвовали представители 12 международных организаций. Наиболее важным достижением конференции явилось подписание “Основного Многостороннего Соглашения по Международному транспорту для Развития Транспортного Коридора Европа-Кавказ-Азия”, а также Технических Приложений к данному Соглашению по международному железнодорожному и автомобильному транспорту, международной торговой навигации, таможенным процедурам и обработке документации.

Первая Межправительственная Конференция по транспортному коридору “Европа-Кавказ-Азия” в г. Тбилиси, 10-11 марта 2000 года

10 марта 2000 г. в г. Тбилиси Президент

Грузии г-н Эдуард Шеварднадзе открыл Первую Конференцию Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА, в которой приняли участие главы правительств, Премьер-министр Армении, Заместители Премьер-министров и Министры транспорта Азербайджана, Болгарии, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Молдовы, Румынии, Таджикистана, Турции, Узбекистана и Украины, а также представители Европейской Комиссии.

В качестве стран-участниц программы ТРАСЕКА, не присоединившихся к Основному Соглашению, были приглашены представители Монголии и Туркменистана. На Конференции были приняты “Правила процедуры” Межправительственной Комиссии, “Положение о Постоянном Секретариате”, были избраны Генеральный Секретарь и заместитель Генерального Секретаря.

Инаугурация офиса Постоянного Секретариата

Официальное открытие офиса Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА состоялось в Баку, 21 февраля 2001 г.

В церемонии принимали участие Президент Азербайджанской Республики г-н Гейдар Алиев, Министр иностранных дел, представитель Швеции, как председательствующей стороны в Европейском Союзе, г-жа Анна Линд, Комиссар по внешним связям г-н Кристофер Паттен, Генеральный Секретарь/Высокопоставленный Представитель ОБПБ г-н Хавьер Солана, а также главы дипломатических миссий, аккредитованных в Азербайджанской Республике, и представители международных финансовых учреждений (МФУ).

Внеочередное Заседание МПК ТРАСЕКА по развитию транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия г. Тбилиси, 11-12 декабря 2001 г.

В ходе заседания Рабочей Группы Национальных Секретарей, проходившей под председательством Министра



transportation of humanitarian aid and reconstruction materials for Afghanistan via the international Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia took place in Frankfurt on Main (Germany) on April 12, 2002.

The meeting held with participation of the major transport and forwarders companies under the aegis of PS IGC *TRACECA* with organizational support of the German company Dornier System Consult GmbH (company of the Daimler Chrysler Group).

Presentation of all initiatives adopted by the PS IGC *TRACECA* over the last two months for creation of more favourable conditions for transportation of humanitarian cargo and construction materials towards Afghanistan took place at the meeting.

Declaration on cooperation was signed. The document notes that all the participants to the meeting supported the initiatives of PS IGC *TRACECA* in particular, simplification of administrative procedures, elimination of all taxes and duties, other collections for transit carriages (lowering of tariffs for carriages), free of charge issue of licenses and so on.

The participants to the meeting took into account the proposal of the UN World Food Programme to arrange dispatch of two trial lots of cargo through the corridor *TRACECA* which will allow

to check its competitiveness and reliability as compared to the other corridors.

The representatives of the European Commission, UN WFP and the following transport companies took part in the workshop: Willi BETZ (Germany), PANALPINA Relief Services (Switzerland), CALBERSON GE (France), M & M (Germany), TRANSRAIL (Switzerland), FERROVIASPED (Germany), KUHNE & NAGEL (Germany), BALTHASAR PAPP (Germany), MURPHY Shipping (UK), P & O Nedlloyd (Germany), FARELL Lines (Georgia).

Second Annual Conference of IGC *TRACECA* in Tashkent

The Second Annual Conference of IGC *TRACECA* took place in Tashkent the capital of Uzbekistan on April 24-25, 2002.

The action involved members of IGC *TRACECA* - high ranking officials of the Parties of the Basic Agreement: Vice Prime-Ministers, Ministers of Transport, Deputy Ministers and *TRACECA* National Secretaries of Armenia, Azerbaijan, Bulgaria, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Moldova, Romania, Tajikistan, Turkey, Ukraine and Uzbekistan. Turkmenistan was also invited to all plenary sessions of the Conference as a member of the European Union *TRACECA* Programme.

The Delegation of the European Commission, which was invited to the Con-

TRACECA Summit
Baku, September 1998

Саммит ТРАСЕКА, Баку
сентябрь 1998 года

ference as a Co-Chairman of the IGC *TRACECA*, was headed by the Director of Europe Aid Cooperation Office Directorate "A" Per Brix Knudsen, who made a welcoming speech on behalf of the European Commission.

The opening ceremony also involved numerous guests, diplomatic corps representatives, accredited in Uzbekistan and other international organizations.

Members of IGC *TRACECA* adopted a number of decisions on consensus, to be realized during the next year. Particularly, these decisions concern Declaration on Cooperation, signed by the Heads of large transport-forwarding companies in Frankfurt on Main (Germany) on April 12, 2002 and support the intention of the UN World Food Program to promote humanitarian goods transported for Afghanistan via the Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia "*TRACECA*".

IGC *TRACECA* members decided to form special governmental monitoring groups in their countries. This action is aimed at perfecting the implementation of all the previously mentioned special and most favorable conditions for humanitarian goods and reconstruction materials transported to Afghanistan through *TRACECA* member-states territories.



Развитие программы

Second annual
Conference of the
IGC TRACECA
in Tashkent, April 2002

Вторая ежегодная
Конференция МПК
ТРАСЕКА в Ташкенте,
апрель 2002 года

транспорта и коммуникаций Грузии г-на Мераба Адеишвили, были приняты Заключительные Резолюции, включающие предложение о предоставлении благоприятных условий для транспортировки гуманитарных грузов и строительных материалов в Афганистан, План Действий МПК ТРАСЕКА на 2002-2003 гг. с приоритетными проектами, направленными на решение основных проблем в сфере транспорта и транзита, а также утвержден вариант новой карты ТРАСЕКА.

Заседание Рабочей Группы Национальных Секретарей МПК ТРАСЕКА г. Ашгабат, 25-26 февраля 2002 г.

Заседание было открыто приветственной речью члена Кабинета Министров Республики Туркменистан, начальника управления "Туркмендемиреллары" г-на Батыра Сарджаева. В заседании приняли участие представители Европейской Комиссии и дипломатических миссий стран ЕС.

По итогам заседания были приняты рекомендации и решения по следующим вопросам: транспортировка гуманитарных грузов и строительных материалов в Афганистан, "Коэффициент ТРАСЕКА", "Горячая линия ТРАСЕКА", "Виза ТРАСЕКА".

Специальный семинар во Франкфурте-на-Майне по транспортировке гуманитарных грузов и строительных материалов в Афганистан

Специальный семинар, посвященный вопросам транспортировки гуманитарных грузов и строительных материалов в Афганистан по международному транспортному коридору Европа-Кавказ-Азия "ТРАСЕКА", состоялся в г. Франкфурт-на-Майне (Германия), 12 апреля 2002 г.

Данная встреча состоялась под эгидой ПС МПК ТРАСЕКА, при организационной поддержке компании "Dornier System Consult GmbH" (Daimler Chrysler

Group), при участии представителей крупных транспортных и экспедиторских компаний. Участники семинара были ознакомлены со всеми инициативами, разработанными Постоянным Секретариатом МПК ТРАСЕКА в течение последних двух месяцев для создания наиболее благоприятных условий для транспортировки гуманитарных грузов и строительных материалов в Афганистан.

По итогам семинара была подписана Декларация о Сотрудничестве, подтверждающая, что все участники встречи поддерживают инициативы ПС МПК ТРАСЕКА, касающиеся, в частности, упрощения административных процедур, отмены всех налогов, пошлин и прочих сборов при транзитных перевозках грузов (снижение тарифов на перевозку), бесплатной выдачи разрешений и другие инициативы.

Участники приняли во внимание предложение Продовольственной Программы ООН по транспортировке двух пробных партий груза по коридору ТРАСЕКА, что позволит определить конкурентоспособность и надежность этого коридора по сравнению с другими альтернативными маршрутами. В семинаре приняли участие представители Европейской Комиссии, Всемирной Продовольственной Программы ООН, а также нижеперечисленных транспортных компаний: Willi BETZ (Германия), PANALPINA Relief Services (Швейцария), CALBERSON GE (Франция), M&M (Германия), TRANSRail (Швейцария), FERROVIASPED (Германия), KUHN & NAGEL (Германия), BALTHASAR PAPP (Германия), MURPHY Shipping (Великобритания), P&O Nedlloyd (Германия), FARELL Lines (Грузия).

Второе Ежегодное Заседание МПК ТРАСЕКА в Ташкенте

Второе Ежегодное Заседание МПК ТРАСЕКА состоялось в столице Республики Узбекистан, г. Ташкент, 24-25 апреля 2002 г. Мероприятие проходило с участием членов МПК ТРАСЕКА –

высокопоставленных представителей Сторон Основного Соглашения: заместителей Премьер-министров, Министров транспорта, заместителей Министров, а также Национальных Секретарей Азербайджана, Армении, Болгарии, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Молдовы, Румынии, Таджикистана, Турции, Узбекистана, Украины. Представители Туркменистана участвовали во всех пленарных заседаниях Конференции как участники программы Европейского Союза ТРАСЕКА.

Делегацию Европейской Комиссии, приглашенную в качестве сопредседателя МПК ТРАСЕКА, возглавил директор директората "А" - офиса по сотрудничеству Europe Aid г-н Пьер Брикс Кнудсен, который обратился к участникам с приветственной речью от имени Европейской Комиссии. На церемонии открытия также присутствовали многочисленные гости, представители дипломатических корпусов, аккредитованных в Республике Узбекистан, и других международных организаций.

Членами МПК ТРАСЕКА на основе консенсуса был принят ряд решений, подлежащих выполнению в течение следующего года. Данные решения касаются реализации Декларации о Сотрудничестве, подписанной главами крупных транспортно-экспедиторских компаний во Франкфурте-на-Майне (Германия) 12 апреля 2002 г., и поддержки стремления Продовольственной Программы ООН способствовать перевозкам гуманитарных грузов в Афганистан по транспортному коридору ТРАСЕКА. Члены МПК ТРАСЕКА решили создать специальные правительственные группы мониторинга в своих странах, что должно способствовать более эффективному выполнению вышеперечисленных мер и созданию наиболее благоприятных условий для транспортировки в Афганистан гуманитарных грузов и строительных материалов по территориям стран-участниц ТРАСЕКА.



TRACECA Hotline boards are established on main border crossings, Sept. 2002

Информационные щиты "Горячей линии TRACECA" установлены на основных пограничных переходах (Сентябрь 2002)

Projects

TRACECA Hotline near Red Bridge, Georgia "Горячая линия TRACECA" возле Красного моста (Грузия)



Overview of the key issues addressed by TRACECA projects

There are many transport bottlenecks that typically cause delay in the movement of goods throughout the world. In the framework of the *TRACECA* programme the Governments of the thirteen beneficiary countries with the assistance of the European Union have tried to identify the problems and weaknesses on the *TRACECA* route and to address them through appropriate Technical Assistance (TA) and Investment Projects (IP) within planned time frames and in a coordinated manner so that the specific requirements of each country could be integrated with the overall benefits of the whole intermodal *TRACECA* freight corridor.

The following summary is intended to link the main issues identified and addressed to the work that has been done and continues within the *TRACECA* programme of Technical Assistance (TA) and Investment Projects (IP). These reflect the identified and agreed needs of the thirteen *TRACECA* participating countries.

From the point of view of a potential international customer the problems and weaknesses related to the *TRACECA* route are seen from a different viewpoint. The *TRACECA* programme is also addressing the main concerns faced by freight forwarders and international transport agencies.

Marketing and operational assistance programmes are being conducted, so that international transport operators are made aware of the attractions of the *TRACECA* corridor. Within the transport corridor itself, projects have been designed to encourage competition within and between modes.

General

Management

The need for substantial changes in the management of the transport system to

better correspond with the new political and economic realities in the thirteen *TRACECA* participating countries is considered to be one of the main challenges in the process of transition toward market economy. A major concern is to reorient the transport services offered to satisfy the needs of international customers. This issue has been addressed by most Technical Assistance projects.

TRACECA TA projects have included components for restructuring of the existing management systems at several levels (e.g. at the policy level: relations between transport operators and government, and at the operational level: introduction of computerized management tools). Within most projects and studies training in modern Western know-how management methods is included.

The regulations and legislation that exist still reflect the former command economy of the FSU and it will take time to deregulate the legislation and introduce laws that create an environment allowing development of the transport infrastructure.

TRACECA projects have recommended to gradually phase out all regulatory aspects that limit free competition in the market and to end support for state owned fleets. Legislation should concentrate on safety and operational standards.

Legal and Regulatory

The transport legal system of the Former Soviet Union was recognized as ill-adapted to a free market economy and to international transport operations. There is a need to introduce up-to-date transport legislation, and to establish a better understanding of international legislation in the domain.

The Transport Legal and Regulatory Framework project has generated a wider understanding of the issues and drafted a number of model codes and agreements that are now being debated within Governments at the highest level. Further *TRACECA* projects develop the regulatory

sub-framework and assist in its application.

All projects underline the need for a policy of co-operation between participating states as this will foster the development of trade. *TRACECA* has assisted in drafting new multilateral agreements on road, rail and sea, which were developed through working groups with participants from country, along with a Basic Agreement on International Transport.

The *TRACECA* Trade Facilitation Project has recommended that border crossing delays could be reduced by harmonization of documentation to international UN format and by accepting the TIR, CMR, COTIF and other conventions supported and sponsored by the UN Economic Commission for Europe (UN-ECE), and the UN Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UN-ESCAP), World Bank and ADB. There remains considerable scope for rationalization and simplification of the documentation requirements.

The role of the border post should change from being a processing station to being a simple checkpoint. This would help to provide rapid transit for vehicles moving correctly under TIR. This initiative may take time to implement, but moves have been made to start this process in a number of locations. The necessary new legislation required to implement the changes is prepared with assistance from *TRACECA*.

Computerized customs clearance has been evaluated for all *TRACECA* countries and common agreement between a number of them has led to the introduction or piloting of the UN ASYCUDA model in an open competition for the most cost effective system.

The *TRACECA* countries are realising the need for membership in International Transport Associations and Unions. *TRACECA* projects have been instrumental in helping the National Freight Forwarding Associations of Georgia, Azerbaijan and Kazakhstan to become



Проекты

TRACECA Hotline in
Baku port, Azerbaijan
"Горячая линия ТРАСЕКА"
в Бакинском порту
(Азербайджан)

Основные вопросы, к которым обращается программа ТРАСЕКА

В области перевозок существует много проблем, которые обычно вызывают задержки на пути следования грузов по всему миру. В рамках программы ТРАСЕКА Правительства 13 стран-получателей при содействии Европейского Союза попытались определить основные проблемы и слабые места на маршруте ТРАСЕКА и приступить к их решению через соответствующие проекты технического содействия и инвестиционные проекты в запланированные временные рамки, обеспечить их взаимодействие таким образом, чтобы определенные требования каждой отдельной страны можно было бы объединить с огромными преимуществами для всего интермодального грузового коридора ТРАСЕКА.

Целью данного резюме является связать воедино основные вопросы, имеющие отношение к проделанной и осуществленной работе в рамках проектов Технического Содействия и Инвестиционных Проектов программы ТРАСЕКА, отражающие установленные и согласованные интересы 13 стран-участниц ТРАСЕКА.

С точки зрения потенциального потребителя в сфере международных перевозок можно считать, что проблемы и слабые стороны, относящиеся к маршруту ТРАСЕКА, имеют различный фокус. Программа ТРАСЕКА также изучает и помогает преодолевать проблемы, с которыми сталкиваются экспедиторы и международные перевозчики.

В настоящее время осуществляются маркетинговые программы с целью информирования международных транспортных операторов о привлекательности коридора ТРАСЕКА. Программа ТРАСЕКА предусматривает развитие конкуренции как внутри одного вида транспорта, так и между видами транспорта.

Общие вопросы

Управление

Необходимость значительных изменений в системе управления транспортным сектором для лучшего согласования с новыми политическими и экономическими реалиями в 13 странах-участницах ТРАСЕКА считается одной из основных проблем в процессе перехода к рыночной экономике. Основная задача состоит в переориентации транспортных организаций, оказывающих услуги международным потребителям. Этот вопрос рассматривался в большинстве проектов технического содействия.

В рамках проектов Технического Содействия ТРАСЕКА были разработаны программы реструктуризации существующих систем управления на нескольких уровнях (к примеру, на политическом уровне - во взаимосвязях перевозчиков с правительством или на производственном уровне - при внедрении новых средств и методов управления с использованием компьютерных технологий). В рамках большей части проектов и исследований предусмотрена необходимость обучения современным Западным методам управления.

Существующие нормативные документы и законодательство все еще отражают командный стиль экономики бывшего Советского Союза, и потребуется время для дерегулирования законодательства и введения законов, создающих благоприятную среду для развития транспортной инфраструктуры.

Проектами ТРАСЕКА было рекомендовано постепенно пересмотреть все регулирующие аспекты, ограничивающие свободную конкуренцию на рынке, и прекратить поддержку государственных парков. Законодательство должно сконцентрироваться на безопасности и эксплуатационных стандартах.

Законодательство и вопросы регулирования

Советская законодательная система в области транспорта была признана несоответствующей условиям свободной рыночной экономики и международных транспортных операций. Существует необходимость в разработке нового транспортного законодательства, установлении четких представлений о применении международного законодательства в данном регионе.

Проект "Транспортное законодательство и основы регулирования" позволил установить четкое представление о поставленных вопросах, представил ряд проектов примерных кодексов и соглашений, находящихся сейчас на обсуждении на самом высоком уровне в Правительствах. Дальнейшие проекты ТРАСЕКА направлены на разработку структуры регулирования и оказание содействия в ее применении.

Все проекты подчеркивают необходимость следования политике сотрудничества между странами-участницами, так как это будет благоприятствовать развитию торговли. ТРАСЕКА оказала содействие в разработке проектов новых многосторонних соглашений по автомобильному, железнодорожному и морскому транспорту, предложенных в ходе рабочих групп с участием представителей государств, наряду с Основным Соглашением о Международном Транспорте.

Проектом ТРАСЕКА "Содействие Торговле" были представлены рекомендации по сокращению задержек при переходе границы путем гармонизации документации согласно международному формату ООН и путем принятия конвенций TIR, CMR, COTIF и других конвенций, поддерживаемых ЕЭК ООН, ЭСКАТО, Всемирным Банком и АБР. Остается значительный объем работ по рационализации и упрощению требований документации. Пограничные посты должны стать не пунктами обработки, а просто пунктами контроля. Это поможет ускорить транзит



Projects

full members of FIATA so that they could represent their countries in international conventions. Other *TRACECA* participating states are taking action to form similar National Associations.

The Trade Facilitation Project has also helped many individual companies in *TRACECA* countries to become Associate members of FIATA in their own right and to benefit from the wider exposure to world markets.

This project promoted by the International Road Union and UN-ECE, provides training for the adoption and application of EU standards of operator licensing and the TIR road freight transit system.

The *TRACECA* project International Road Transport and Transit Facilitation (IRU) carried out the review of the existing national legislation; training for professional operators; provided that those countries which had not completed formalities could adhere to the TIR and ADR; implemented pilot computerization of the system to implement SAFETIR at the inland terminals; assisted in procurement of necessary equipment.

The current *TRACECA* Customs Facilities at Central Asian Road Border Crossings envisaged the fulfillment of the assessment of border crossing facilities; the design for modern integrated border crossings; provision for specification and procurement of necessary IT and telecommunications equipment; training.

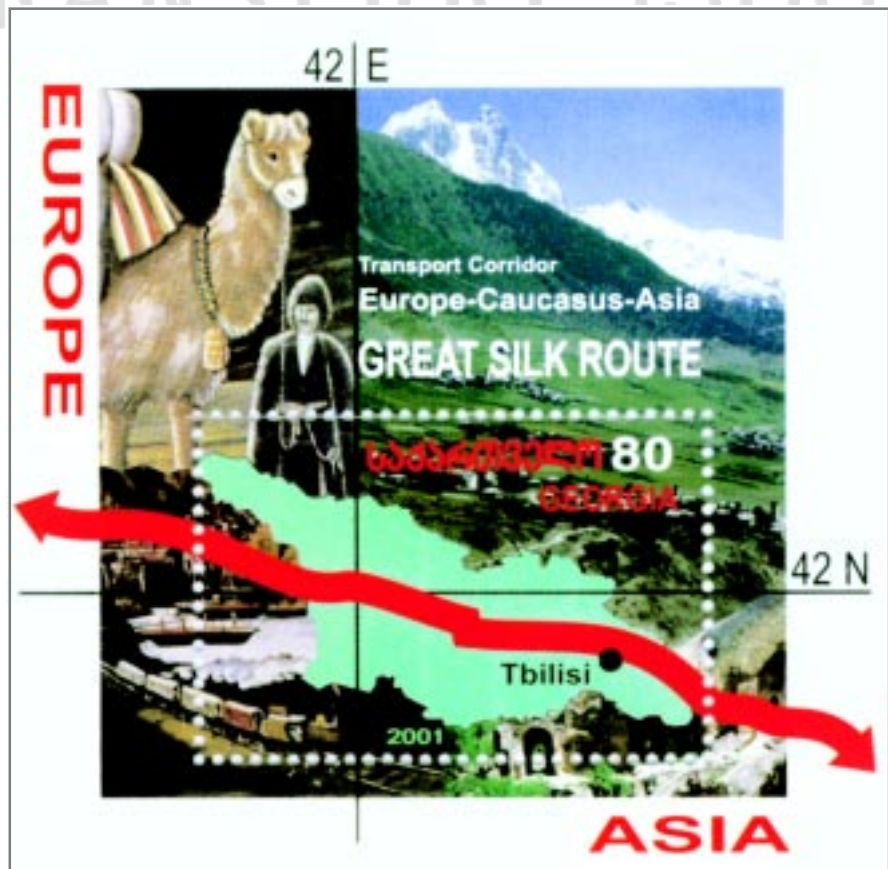
The current project "Harmonization of Border Crossing Procedures" envisaged making an analysis of current systems and their implementation; setting a working group; harmonization of border crossing procedures; creation of the Institute of Customs Broker; training.

The current *TRACECA* project "Unified Policy on Transit Fees and Tariffs" is engaged in determination of a unified policy and equitable levels for the imposition of road transit fees; development of cost accounting methodology; making commercial analysis and regional collaboration; examination of maritime fees; including port fees in detail, working out

of a proposal of a commercially rationalized scale. Within the framework of this project it is envisaged the establishment of a Working Group of railways, sea ports and shipping lines representatives with the participation of the administrations representatives. The first meeting of the aforesaid Working Group was held in June 2002 to discuss the tariff policy issues of the *TRACECA* member-states.

The Basic Agreement and its technical annexes, signed at the International Conference "TRACECA-Restoration of the Historic Silk Route" in September 1998, support the development of economic relations, trade and transport communication in Europe, the Black Sea region, Caucasus, the Caspian Sea region and Central Asia; they ensure access to the world market of road, rail transport com-

mercial navigation and traffic security, cargo safety and environment protection. The Agreement provides harmonization of transport policy and legal structure in the field of transport and creates equal conditions of competition for transport operations. In March, 2002 in Tbilisi at the first meeting of the Intergovernmental Commission (IGC) *TRACECA* there were approved the rules and procedures of the IGC *TRACECA* and the Permanent Secretariat as its executive body the establishment of which was stipulated in the above-mentioned Basic Multilateral Agreement (MLA). During a year and a half after signing the MLA was ratified by all the signatory Parties. At the same time the National Secretaries were appointed and the National Commissions of *TRACECA* were established in the coun-



The Great Silk Route depicted on 60 thousand post stamps

Великий Шелковый Путь в отражении 60 тысяч почтовых марок

для транспортных средств, осуществляющих перевозки по книжке МДП. Может потребоваться много времени для осуществления этой инициативы, но в ряде мест уже сделаны шаги для того, чтобы начать этот процесс. При содействии ТРАСЕКА уже подготовлена новая нормативная база для введения этих изменений.

Была изучена возможность внедрения компьютеризированной таможенной обработки документов во всех странах ТРАСЕКА, а общее соглашение между некоторыми из них позволило внедрить или апробировать модель ООН ASYCUDA в открытой конкуренции для создания более рентабельной системы.

Страны ТРАСЕКА осознают необходимость участия в Международных Транспортных Ассоциациях и Союзах. Проекты ТРАСЕКА содействовали вступлению Национальных Ассоциаций Экспедиторов Грузии, Азербайджана и Казахстана в FIATA с тем, чтобы они могли представлять свои страны в международных конвенциях. Другие страны-участницы ТРАСЕКА предпринимают шаги для формирования подобных Национальных Ассоциаций.

Реализация проекта "Развитие торговли" способствовала вступлению многих отдельных компаний в странах ТРАСЕКА в организацию FIATA на правах ассоциативных членов, что обеспечило им свободный доступ на мировые рынки. В рамках данного проекта, осуществляемого с помощью МСАТ и ЕЭК ООН, предусмотрен учебный курс по выдаче лицензий операторам и применению системы транзитных грузоперевозок TIR, в соответствии со стандартами ЕС. В рамках проекта ТРАСЕКА "Развитие международного автомобильного транспорта и транзита" было изучено национальное законодательство; проведен курс подготовки профессиональных операторов с целью оказания содействия странам в присоединении к конвенциям МДП и ДОПОГ; осуществлена предварительная автоматизация системы для вне-

дрения SAFETIR на наземных терминалах; доставлено необходимое оборудование. В рамках текущего проекта ТРАСЕКА "Усовершенствование автомобильных пограничных переходов в Центральной Азии" предусмотрено проведение оценки условий перехода границ, а также создание современных интегрированных пунктов перехода; поставка компьютерного и телекоммуникационного оборудования; обучение.

Текущий проект ТРАСЕКА "Гармонизация процедур пересечения границ" направлен на проведение анализа существующих систем и их внедрение; создание рабочих групп; гармонизацию приграничных процедур; учреждение института таможенных брокеров; тренинг.

Текущий проект ТРАСЕКА "Единая политика по транзитным пошлинам и тарифам" направлен на создание единой политики и системы справедливого обложения дорожными транзитными пошлинами; совершенствование системы ведения бухгалтерского учета; осуществление коммерческого анализа и укрепление регионального сотрудничества; изучение пошлин, применяемых в области морского транспорта, включая детальный анализ портовых тарифов, разработка коммерчески рациональной системы. Также предусмотрено создание Рабочей Группы с участием представителей администраций железных дорог, портов и судоходных компаний.

Первое заседание данной Рабочей Группы состоялось в июне 2002 г. и было посвящено обсуждению тарифной политики стран-участниц ТРАСЕКА.

Основным Многосторонним Соглашением (ОМС) и его Техническими Приложениями, подписанными на Международной Конференции по Восстановлению Исторического Шелкового Пути - ТРАСЕКА в сентябре 1998 г., предусмотрено развитие экономических отношений, торговых и транспортных связей между Европой, Черноморским регионом, Кавказом, странами Каспийского региона и Центральной Азии. Данные документы открывают автомобильным

и железнодорожным транспортным средствам доступ на мировые рынки, обеспечивают условия безопасности движения, сохранности грузов и защиты окружающей среды. В рамках данного соглашения предусмотрена гармонизация транспортной политики и законодательной базы в области транспорта, создание условий для справедливой конкуренции между транспортными операторами. На первом Заседании Межправительственной Комиссии (МПК) ТРАСЕКА, состоявшемся в марте 2000 г. в Тбилиси, были приняты правила процедуры МПК ТРАСЕКА и ее исполнительного органа - Постоянного Секретариата, создание которого было предусмотрено в вышеупомянутом ОМС. В течение полутора лет после подписания, ОМС было ратифицировано всеми странами-участницами. В то же время в странах, подписавших ОМС, были назначены Национальные Секретари и учреждены Национальные Комиссии ТРАСЕКА. Таким образом, была осуществлена институционализация программы Европейской Комиссии ТРАСЕКА.

21 февраля 2001г. состоялась официальная инаугурация офиса Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА. На церемонии присутствовали Президент Азербайджанской Республики Гейдар Алиев, Министр иностранных дел, представитель председательствующей в ЕС шведской стороны г-жа Анна Линд, Комиссар по внешним связям г-н Кристофер Паттен, Генеральный Секретарь/ Представитель ОВПБ г-н Хавьер Солана, а также представители дипломатических миссий, аккредитованных в Азербайджанской Республике, и МФУ.

После Тбилисского Заседания МПК ТРАСЕКА, было проведено 8 заседаний Рабочих Групп Национальных Секретарей и 4 заседания с участием представителей железнодорожных, портовых и судоходных администраций. Все эти заседания были, в основном, посвящены вопросам повышения конкурентоспособности коридора ТРАСЕКА.

В декабре 2001 г. в Тбилиси состоялось



Projects

tries, signatories to the MLA. Thus, the European Commission *TRACECA* Programme was institutionalized.

On February 21, 2001 the official inauguration of the Permanent Secretariat Intergovernmental Commission *TRACECA* took place with the participation of the President of Azerbaijan Republic Heydar Aliyev, Minister of Foreign Affairs, representative of Swedish presidency in the EU Anna Lindh, Commissioner for External Relations Christopher Patten, Secretary-General/High Representative of CFSP Javier Solana, heads of Diplomatic Missions, accredited in Azerbaijan Republic and representatives of International Financial Institutions.

After the Tbilisi Meeting of the *IGC TRACECA* there were held 8 meetings of the National Secretaries Working Groups and 4 meetings of railway, sea ports and shipping lines administrations' representatives devoted principally to the increase of competitiveness of the Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia. In December, 2001 in Tbilisi there was held the Extraordinary Meeting of the *IGC TRACECA* devoted to the provision of the most favourable conditions for the transportation of humanitarian goods and reconstruction materials to Afghanistan. The meeting in Tbilisi approved the new map of *TRACECA* and the *TRACECA* Action Plan for the years of 2002-2003. In April, 2002 in Tashkent there was held the *Second Meeting* of the *IGC TRACECA* that approved amendments and additions to the Basic Multilateral Agreement and the Special Action Plan on the transport infrastructure improvement for transportation of humanitarian goods and reconstruction materials to Afghanistan. All these actions were affected within the framework of the following *TRACECA* projects "Intergovernmental Commission for the Implementation of the Multilateral Agreement on Transport" and "TRACECA Coordination Team".

Other Institutional projects have ad-

ressed the need to introduce changes in the institutional environment in which the transport systems operate. In particular, two projects have been launched to assist in the restructuring of the railways in all *TRACECA* countries. These recommended new organizational structures and business plans to enable the railway enterprises to run, maintain, and modernize their essential asset bases. They continue to influence the on-going transformations.

In general, practically all projects related to modernisation of equipment or infrastructure also address the need for institutional reform. For example, assistance is provided to procure new equipment or infrastructure improvement by competitive tendering. This implies separation of pre-existing FSU monolithic institutions into client and supplier entities. It represents a considerable evolutionary step for the transport sector, within the framework of reorientation of national economies towards free market principles.

Whereas much progress has been made already and these principles are generally accepted, considerable work remains to be done in detailed implementation.

Intermodal

The Former Soviet Union (FSU) did not generalise usage of its internal transport

systems of containers based on International Standards Organization (ISO). Intermodal transport systems in the *TRACECA* region were ill-equipped to handle 40-ft ISO containers or any of the other intermodal methods in common use throughout the EU such as Swap Bodies. As a result of *TRACECA TA* projects the related problems have been analyzed in detail and investment financing through *TRACECA* has been provided to improve technical weaknesses at the ports of Poti, Ilyichevsk, Baku and Turkmenbashi as well as at inland terminals in Bukhara, Almaty, Bishkek and Erevan. TA projects address in parallel the equally important training, management and organizational issues.

Within the framework of the following investment *TRACECA* projects "Bukhara Cotton Export Distribution Center", "Container Services Between the Caspian Ports of Baku and Turkmenbashi", "Intermodal /Terminal Equipment (Karmir Belur, Chimkent, Aktau and Bishkek)" and "Cargo and Container Handling Equipment for the Seaports of Baku (Azerbaijan), Turkmenbashi (Turkmenistan), Poti (Georgia) and Ilychevsk (Ukraine) the following activities have been fulfilled: supply of the required equipment with spare parts, creation of the terminal management units, training, etc.

Competitive Transport Costs

Though transport tariffs in the region are high due to long distances the *TRACECA* route from Central Asia to deep sea shipping in the Black Sea is considerably shorter and has the potential to be faster and cheaper than alternative routes, once the full effect of the *TRACECA* programme has been felt.

In rail transport the concern over competitive attitudes to rail business development, cost structures and tariffs was the subject of several past and current TA projects as the current project "Unified Policy on Transit Fees and Tariffs".

The rail tariffs were based on partly ar-



Внеочередное Заседание МПК ТРАСЕКА, посвященное созданию благоприятных условий для транспортировки гуманитарных грузов и строительных материалов в Афганистан. В ходе Заседания в Тбилиси был согласован новый вариант карты ТРАСЕКА и утвержден План Действий ТРАСЕКА на 2002-2003 гг.

В апреле 2002 г. в Ташкенте состоялось Второе Ежегодное Заседание МПК ТРАСЕКА, в ходе которого были приняты поправки и дополнения к ОМС, а также утвержден Специальный План Действий по усовершенствованию транспортной инфраструктуры для транспортировки гуманитарных грузов и строительных материалов в Афганистан. Вся эта работа осуществлялась в рамках проектов ТРАСЕКА “Межправительственная Комиссия по реализации ОМС” и “Координационная Группа ТРАСЕКА”.

Другие институциональные проекты обратились к необходимости внесения изменений в институциональную систему, относящуюся к транспортному сектору. В частности, были начаты два проекта для оказания содействия в реструктуризации железных дорог во всех странах ТРАСЕКА. Были рекомендованы новые организационные структуры и бизнес планы, способные запустить, укрепить и модернизировать производственную базу предприятий железнодорожного транспорта. Это оказывает значительное влияние на активизацию происходящих преобразовательных процессов.

Практически все проекты, связанные с модернизацией оборудования или инфраструктуры, также обращаются к необходимости институциональной реформы. Например, оказывается содействие в закупке нового оборудования или модернизации инфраструктуры путем проведения тендеров, что включает разделение существовавших во времена бывшего Советского Союза монополистических институтов на клиента и поставщика, и представляет собой значительный эволюционный шаг для сектора транспорта в рамках

переориентации национальной экономики к принципам свободного рынка.

Несмотря на то, что был достигнут успех и эти принципы приняты, - предстоит большая работа для их детального осуществления.

Комбинированные перевозки

Бывший Советский Союз не стандартизировал свои контейнеры в соответствии с требованиями Международной Организации по Стандартам (ISO). Оснащение систем интермодального транспорта в регионе ТРАСЕКА не позволяло обрабатывать 40-футовые контейнеры или другие интермодальные средства, повсеместно используемые в ЕС, такие как Swap Bodies. В ходе проектов Технического Содействия ТРАСЕКА были детально проанализированы вышеуказанные проблемы, предоставлено инвестиционное финансирование через ТРАСЕКА для улучшения технического оснащения портов Поти, Ильичевск, Баку и Туркменбаши, а также контейнерных терминалов в Бухаре, Алматы, Бишкеке и Ереване. Проекты Технического Содействия также рассматривают одинаково важные вопросы, связанные с обучением, управлением и организационной структурой.

В рамках следующих инвестиционных проектов ТРАСЕКА “Строительство хлопкового центра в Бухаре”, “Контейнерное обслуживание между каспийскими портами Баку и Туркменбаши”, “Поставка интермодального/терминального оборудования (Кармир Белур, Чимкент, Актау и Бишкек)”, а также “Погрузочно-разгрузочное оборудование для морских портов Баку (Азербайджан), Туркменбаши (Туркменистан), Поти (Грузия) и Ильичевск (Украина)” была проведена поставка необходимого оборудования и запасных частей, создание терминальных административных подразделений, проведение тренинга и т.д.

Конкуренспособные тарифы

Хотя из-за дальних расстояний тран-

спортные тарифы на перевозки в регионе высоки, маршрут ТРАСЕКА значительно короче из Центральной Азии до глубоководных морских судов на Черном море и имеет возможность стать более быстрым и более дешевым по сравнению с альтернативными маршрутами, как только будет признана эффективность программы ТРАСЕКА.

В секторе железнодорожного транспорта создание конкурентной основы развития железнодорожного бизнеса, структуры себестоимости и тарифов является предметом изучения завершенных и текущих проектов Технического Содействия, в частности, текущего проекта “Единая политика по транзитным расценкам и тарифам”.

Железнодорожные тарифы рассчитываются на основе отчасти устаревшей формулы и не являются едиными, что позволило бы предложить ставки на перевозку на дальние расстояния при пересечении нескольких границ. В рамках данного проекта ТРАСЕКА был подготовлен проект рекомендаций по более гармоничному подходу к проблеме тарифов и признали, что способность привлекать новые грузопотоки придет только с желанием распределять между отдельными железнодорожными компаниями потенциальную прибыль.

Постоянный Секретариат Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА обеспечит активный диалог и обсуждение данного вопроса.

Автомобильный транспорт

Сеть автомобильных дорог в регионе ТРАСЕКА очень обширна, но имеющиеся в наличии финансовые средства на содержание и обслуживание, чрезвычайно ограничены. В данных условиях необходимо уделить внимание вопросам управления техническим обслуживанием для более эффективного использования имеющихся средств. В дополнение, усовершенствование систем контроля за состоянием дорожных покрытий является условием для инвестирования



Projects

chaic formula and are not integrated so as to be able to offer long distance rates that transit many borders. This *TRACECA* project has recommended the draft of a new tariff structure approach, revising the problem of costs calculation and recognizing the ability to capture new traffic that will only come from a willingness to share the profit which can be made equitably between the individual rail companies.

The Permanent Secretariat of the *IGC TRACECA* will provide a forum for such discussions.

Road

The roads network in the *TRACECA* region is extensive, but the funds available for maintenance and upgrading are severely limited. Under these circumstances there is a need for close attention to maintenance management to best employ the limited funds available. In addition, the introduction of pavement management systems is a requirement for investment in road infrastructure by International Financing Institutions (IFI).

TRACECA has provided financing to improve the link in the Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia “*TRACECA*” generally. For example, the construction of the new *TRACECA* road bridge and the rehabilitation of the old Red Bridge at Georgian/Azerbaijan border that were funded within *TRACECA* and completed in October 1998.

Road vehicles

The maintenance and management of road vehicles has been the subject of several *TRACECA* projects that looked to the availability and development of service centers which will also assist in developing entrepreneurial skills. Assistance was provided to create a regulatory environment for freight vehicle operators, corresponding with the EU directives.

Manuals for owners and managers covering practical, financial, and regula-

tory issues were prepared and circulated.

Transport fleets long distance road activity in *TRACECA* countries is dominated by Iran and Turkey in the Caucasus and parts of Central Asia and by Russian and European companies in the north. Only Uzbekistan has any reasonable sized road fleets with modern high capacity equipment, but these are mainly state owned.

Entrepreneurs wishing to enter this sector cannot obtain adequate financing partially due to ignorance of the procedures and formats for presenting their credentials. Several *TRACECA TA* projects have recommended amending legislation to allow for the expansion of private operators in the domestic market and to move away from a mostly state owned business base.

This should encourage expansion into the international market, and foster increased competition. It is recommended that there should not be legislation that protects national carriers from competition when engaged in international work. There may be the need to offer tax incentives to encourage smaller companies to expand and government encouragement to enable joint ventures to thrive.

Rail

Lack of financing for maintenance of track and signaling has led to deterioration of the system and slow running speeds. Several technical assistance projects address this issue and the means by which problems can be overcome.

An *EURO 5 million* project for the rehabilitation of the Caucasian railways remedied the wear of the railways caused by the transport of 800,000 tons of food supplies under the World Food Programme from December 1994 to May 1995. The project supplied and laid large quantities of sleepers, made capital repairs to rolling stock and rehabilitated a rail bridge.

Delays caused by single track working at the Tauz and Poylu bridges have been resolved by investment financing provided in the framework of *TRACECA*.

Local manufacture of concrete rail sleepers and wagon and locomotive repair, along with tank wagon cleaning and repair form a part of the constraints identified in several projects.

Negotiations with IFI based on *TRACECA TA* projects for the rail sector in the *TRACECA* region are reaching successful consultation and collaboration.

An optical cable system for communication and signaling are being supplied to the Railways of Armenia, Azerbaijan and Georgia with investment funding and are to be completed by the middle of the year 2003.

Rail rolling stock

Rolling stock fleets are large, but the types available are not always well adapted to present demand, and maintenance, as always, is a problem. Tracking and control of wagons as they circulated throughout the very extensive system is also an issue.

Just as for infrastructure, based on *TRACECA TA* projects negotiations with IFI are proceeding for the renewal or refurbishment of locomotives, machinery and spare parts for the railway. In 1999 rail tank wagon cleaning boilers were supplied to the Balajary wagon works, near Baku, in order to increase the availability of tank wagons. Negotiations are progressing for the supply of new locomotives to Uzbekistan.

Maritime

Several *TA* and Investment Projects focusing on the ports of Baku, Turkmenbashi, Aktau, Poti, Batumi and Ilyichevsk are aiming at securing and then improving the link across the Caspian Sea and the link between *TRACECA* and the Black Sea countries that provide a transit route to Europe and beyond through the Trans-European Network (TEN) corridors.

The improvement and diversification of the maritime links is planned to overcome the present weaknesses and allow the establishment of an intermodal chain be-

Проекты

TRACECA participation
in international exhi-
bitions

Участие ТРАСЕКА в
международных
выставках



МФУ в инфраструктуру автомобильных дорог.

ТРАСЕКА предоставила финансирование для улучшения транспортных связей на всем протяжении транспортного коридора Европа - Кавказ - Азия "ТРАСЕКА". В качестве примера можно привести строительство нового моста ТРАСЕКА и восстановление старого Красного Моста на границе между Грузией и Азербайджаном, профинансированных в рамках ТРАСЕКА и завершившихся в октябре 1998 года.

Автотранспортные средства

Вопросы управления и эксплуатации автомобильных транспортных средств являлись предметом изучения нескольких проектов ТРАСЕКА, направленных на выявление и развитие сервисных центров, которые окажут содействие в развитии навыков предпринимательства. Техническое содействие заключалось в создании нормативной базы для грузоперевозчиков в соответствии с требованиями ЕС.

Были подготовлены и распространены пособия и руководства для менеджеров и частных владельцев по практическим, финансовым вопросам и регулятивным нормативным положениям.

На рынке автомобильных перевозок на дальние расстояния стран ТРАСЕКА на Кавказе и части Центральной Азии доминируют Иран и Турция, а на севере - Российские и Европейские компании. Только в Узбекистане имеется достаточно большой парк автотранспортных средств с современным оборудованием высокой мощности, но они, преимущественно, находятся в собственности государства.

Предприниматели, желающие развивать эту индустрию, не могут получить достаточного финансирования, частично из-за незнания процедур представления своих рекомендаций. В рамках нескольких проектов Технического Содействия ТРАСЕКА были даны рекомендации по внесению поправки в

законодательство, позволяющей частным операторам расширить сферу влияния на внутреннем рынке и отойти от коммерческой деятельности, в основном, принадлежащей государству.

Это предоставит дополнительные возможности для выхода на международные рынки стимулировать конкуренцию. Даны рекомендации в отношении законодательства, которое не должно препятствовать конкуренции национальных операторов, вовлеченных в международные перевозки. Возможно, будет необходимо выступить с налоговыми инициативами, способствующими расширению небольших компаний, и идей поощрения правительством возможности создания совместных предприятий.

Железнодорожный транспорт

Отсутствие средств на содержание путей и сигнальной системы привело к их износу и низким темпам работы. Несколько проектов Технического Содействия изучают эти вопросы и создают условия для их разрешения. Бюджет в 5 млн. ЕВРО, предоставленный в рамках проекта "Реабилитация железных дорог Кавказа", был использован на ликвидацию износа железнодорожных путей, вызванного транспортировкой 800 000 тонн продуктов питания, осуществляемой в рамках Всемирной Продовольственной Программы ООН в период с декабря 1994 г. по май 1995 г. В рамках проекта была осуществлена поставка и укладка шпал, произведен капитальный ремонт подвижного состава, восстановлен железнодорожный мост.

Заторы, вызванные использованием однопутных путей на мостах Тауз и Пойлу, были ликвидированы при помощи средств, предоставленных программой ТРАСЕКА.

Местное производство бетонных железнодорожных шпал и ремонт вагонов и локомотивов наряду с очисткой и ремонтом цистерн для региона, относятся к сдерживающим факторам, определенным некоторыми проектами.

Уже к настоящему времени переговоры, ведущиеся с МФУ на основе проектов Технического Содействия для железнодорожного сектора в регионе ТРАСЕКА, обещают принести результат.

Прокладка оптического кабеля для коммуникации и сигнализации железных дорог Азербайджана, Армении и Грузии будет завершена к середине 2003 года.

Железнодорожный подвижной состав

Имеющийся в наличии подвижной состав не соответствует современным требованиям, его эксплуатация также связана с постоянными проблемами. Затруднен контроль за вагонами, оперирующими на большом расстоянии.

Так же как и по инфраструктуре, в рамках проектов Технического Содействия ТРАСЕКА, продвигаются переговоры с МФУ по вопросам обновления или ремонта оборудования и подвижного состава. В 1999 г. была осуществлена поставка пропарочных бойлеров для очистки железнодорожных вагонов-цистерн на Баладжарский вагоностроительный завод, расположенный близ Баку. Ведутся переговоры о поставке новых локомотивов в Узбекистан.

Морской транспорт

Целью нескольких проектов Технического Содействия портам Баку, Туркменбаши, Актау, Поти, Батуми, Ильичевск, является обеспечение и совершенствование сообщения по Каспийскому морю и связи между ТРАСЕКА и Черноморскими странами, представляющего собой транзитный маршрут в Европу и далее по Транс-Европейским коридорам.

Предусмотрено расширение и совершенствование морского сообщения для преодоления существующих в настоящее время слабых сторон, и обеспечение интермодальной цепочки между Европой, Кавказом, Центральной Азией и Китаем. В этом контексте в июне 1998г. было начато осуществление проекта



Projects

tween Europe, Caucasus, Central Asia and China. In that context, a TA project aimed at the implementation of this intermodal chain was launched in June 98.

After the completion in April 1999 of two TRACECA investment projects “Design and Construction of Rail Ferry Facilities in the Port of Poti (Georgia)” and “Improvement of the Existing Rail Ferry Terminal and Construction of Facilities at Ilychevsk (Ukraine)” until now the SC Ukrferry has handled more than 1 million ton of cargo between Varna–Ilychevsk– Poti.

After the completion in September 2001 of the TRACECA investment project “The rehabilitation of the rail ferry terminal at the port of Aktau” the SC CASPAR until now has handled more than 250 thousand tons of cargo between Baku-Aktau.

The TRACECA project “Supply of Navigational Aid Equipment” will improve and promote the present ferry connections Baku - Turkmenbashi and Baku - Aktau by improving the navigational capabilities of the three ports; supply navigation equipment for the ports of Aktau, Baku and Turkmenbashi; improve shipping safety by installing emergency and safety equipment and protect the environment from the results of shipping disasters; provide training in the man-

agement of navigational aid systems and in shipping control measures; provide consultancy services for project management and supervision.

Black Sea Ferries

The rail ferry facilities in the Black Sea ports of Poti (Georgia) and Ilychevsk (Ukraine) were partly rehabilitated, their management structure is being improved, computer links are being provided and measures are being taken to allow transport of hazardous goods in conformity with international safety standards.

One of the main objectives of the TRACECA programme is to act as a catalyst to attract the support of International Financial Institutions and private investors.

In order to respond to the demand of potential international financial investors the TRACECA programme has carried out full feasibility studies, preliminary financial investigations, and developed business plans for potential infrastructure and equipment investment.

Under the TRACECA investment project supply of fire fighting equipment for the SC “Ukrferry” was done.

At present they are entitled to transport not only in the open deck dangerous cargo with flash point less than 23 degree (kerosine, ethanol, petrol, etc.). Since the commissioning of the railway ferry terminal in the port of Poti (April 1999 until now) the SC “Ukrferry” has transported more than 150 thousand tons of ethanol, oil, oil products, cotton, etc.

Within the TRACECA investment project “Establishment of a Ferry Cargo Movement Computer System and Supply and Installation of Computers and Communication Equipment for the Ports of Ilychevsk (Ukraine) and Poti (Georgia)” the following activities were carried out: supply of a dedicated and easy-to-use ferry cargo movement information system to the ports of Ilychevsk and Poti; supply and installation of the necessary

computer and communication equipment and training the port’s staff in the use of the system; provision of technical assistance in the conceptualization and creation of an independent ferry terminal operating unit (IFTOU) in the port of Ilychevsk.

Caspian Sea Ferries

These services are seen to be relatively expensive and unreliable with a sailing schedule dependent on the demand in Baku, rather than as a scheduled service on which customers can rely. This problem is being addressed by management training and small-scale marketing exercises undertaken within TRACECA TA projects as well as through provision of investment funding to upgrade the container terminals in Baku and Turkmenbashi, and to rehabilitate the rail ferry ramp in Aktau, Kazakhstan.

Upon completion of the works it is expected that the terminals will become more efficient and will be able to handle the expected growth from 20-ft to 40-ft container traffic. Also, the new port facilities will not be sensitive to the rising level of the Caspian Sea.

A project started in 1999 address the issues of more diversified ownership of shipping fleets operating on the Caspian Sea, and alternative ferry routes for traversing the sea by both rail wagons and road vehicles, particularly in the East-West direction. Improved service to customers would be promoted by encouraging competition.



Photos/ Фотографии:
TRACECA participation
in international
exhibitions
Участие ТРАСЕКА в
международных
выставках

Технического Содействия, направленного на внедрение этой цепочки.

Со времени завершения в апреле 1999 г. инвестиционных проектов ТРАСЕКА “Проектирование и комплектация железнодорожно-паромного оборудования в порту Поти (Грузия)” и “Совершенствование действующего железнодорожно-паромного терминала и установка оборудования в порту Ильичевск (Украина)” СК “Укрферри” было перевезено более 1 млн. тонн грузов по участку Варна-Ильичевск-Поти.

Со времени завершения в сентябре 2001 года инвестиционного проекта ТРАСЕКА “Реабилитация железнодорожно-паромного терминала в порту Актау” до сегодняшнего дня Азербайджанским Государственным Каспийским Морским Пароходством было перевезено более 250 тыс. тонн грузов на участке Баку -Актау.

В рамках проекта ТРАСЕКА “Поставка навигационного оборудования” предусмотрено усовершенствование действующего паромного сообщения Баку-Туркменбаши и Баку-Актау посредством повышения навигационных мощностей всех трех портов; поставка навигационного оборудования для портов Актау, Баку и Туркменбаши; повышение безопасности судоходства и охрана окружающей среды с помощью установки аварийного оборудования и механизмов для обеспечения безопасности работ; тренинг по использованию навигационного оборудования и систем контроля за грузоперевозками; консультации по управлению и контролю проекта.

Паромы Черного моря

Инфраструктура Черноморских портов Поти (Грузия) и Ильичевск (Украина) в настоящее время реконструируется, совершенствуется структура управления, устанавливается компьютерное оборудование и принимаются меры для создания возможностей перевозки опасных грузов в соответствии с международными стандартами безопасности.

Одной из основных задач программы ТРАСЕКА является функция катализатора для привлечения МФУ и частных инвесторов. Для удовлетворения требований потенциальных международных финансовых инвесторов, в рамках программы ТРАСЕКА было подготовлено ТЭО и проведены предварительные исследования, бизнес-планы для потенциальных инвестиций в инфраструктуру и оборудование.

В рамках инвестиционного проекта программы ТРАСЕКА была осуществлена поставка противопожарного оборудования для СК “Укрферри”. В настоящее время компания имеет право перевозить опасные грузы с точкой воспламенения ниже 23 градусов (керосин, этиловый спирт, бензин и т.п.) не только на открытой палубе. С начала ввода в эксплуатацию железнодорожно-паромного терминала в Поти (апрель 1999 г.) и до настоящего времени СК “Укрферри” было перевезено более 150 тыс. тонн этилового спирта, нефти, нефтепродуктов, хлопка и т.д.

В рамках инвестиционного проекта ТРАСЕКА “Создание компьютеризированной системы грузовых паромных перевозок, поставка и установка компьютеров, оборудования связи в портах Ильичевск (Украина) и Поти (Грузия)” были выполнены следующие работы: поставка в порты Ильичевск и Поти специализированной и удобной в работе информационной системы для отслеживания движения грузов через паромный комплекс; поставка и установка компьютерного и коммуникационного оборудования, тренинг персонала портов по эксплуатации системы; оказание технической поддержки в разработке концепции и создании независимого оперативного подразделения на паромном терминале (НОППТ) в порту Ильичевск.

Паромы Каспийского моря

Эти услуги считаются относительно дорогостоящими и ненадежными,

причем график плавания, зависящий от официального запроса Баку, проигрывает жесткому графику обслуживания, на который могут положиться клиенты.

Эта проблема затрагивается во время тренингов в области менеджмента и маркетинга в рамках проектов Технического Содействия, а также через инвестиционное финансирование на усовершенствование контейнерных терминалов в Баку и Туркменбаши и восстановление железнодорожно-паромного моста в Актау.

По завершении этих работ ожидается, что терминалы станут более эффективными и смогут обрабатывать грузы с ожидаемым ростом от 20-футовых до 40-футовых контейнеров. К тому же, новая инфраструктура не будет уязвимой к повышению уровня Каспия.

Проект, начавшийся в 1999 г., посвящен разностороннему использованию морских судов, курсирующих в Каспийском море, а также альтернативных маршрутов для одновременного использования на море железнодорожных вагонов и автотранспорта, особенно, в направлении Восток-Запад. Для поддержания конкурентоспособности, будет улучшено качество обслуживания пассажиров.



Technical Assistance Projects

Fulfilled and on-going projects

During 1993-2002 about 53 (39 technical and 14 investment) projects to the total sum of 110 005 000 EURO have been enabled in TRACECA programme.

The annual budget of 10 - 15 mln. EURO was approved at TRACECA member-states Working Groups in Almaty, Venice, Vienna, Athens and Tbilisi (1993-1999) and at the conferences of the IGC TRACECA (Tbilisi and Tashkent). About 50% of the total TRACECA budget was used for investment projects creating favourable regional investment environment.

Technical Assistance (TA) Projects

Legal and Trade

1. Transport Legal and Regulatory Framework

Description: drafting a new harmonised transport legislation for freight transport, assistance with enactment of such legislation; introduction of administrative processes for transport sector regulation compatible with the EU; promotion of membership IRU and FIATA; assistance with implementation of transit agreements. Legal drafts developed have been recommended (general transport law, road and railway transport law, multilateral agreements on road transport and commercial maritime navigation) and included in proposition for legislation. This project has been of fundamental importance in the realisation

PROJECTS	CONTRACTOR (SUB CONTRACTORS)	DATE (ACTUAL DATE)	BUDGET (EURO)	COUNTRIES
LEGAL & TRADE				
1. Transport Legal and Regulatory Framework	Scott Wilson Kirkpatrick (NEA)	12/95 - 12/97	1,500,000	Armenia, Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan
2. TRACECA Trade Facilitation	Scott Wilson Kirkpatrick (BCEOM)	3/96 - 7/97	980,000	Armenia, Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan
3. International Road Transport and Transit Facilitation (IRU)	Scott Wilson Kirkpatrick (Freight Transport Association, NEA)	8/98 - 2/00	2,800,000	All countries
4. Intergovernmental Commission for the Implementation of the Multilateral Agreement on Transport	AXIS	12/99 - 1/01	1,100,000	All countries
5. Customs Facilities at Central Asian Road Border Crossings	Computer Solution (Tractebel Development)	7/01 - 7/03	2,000,000	Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan
6. Intergovernmental Commission for the Implementation of the Multilateral Agreement on Transport - Continuation	AXIS	2/01 - 1/02	1,050,000	All countries
7. Harmonisation of Border Crossing Procedures	Scott Wilson Kirkpatrick, NEA, Compass, Sema	11/01 - 11/03	2,000,000	All countries
8. Unified Policy on Transit Fees and Tariffs	Scott Wilson Kirkpatrick, Tebodin, Corporate Solutions, Consulting	12/02 - 12/03	2,000,000	All countries
9. Common legal basis for transit transportation			2,000,000	All countries
10. Ukraine / Moldova border crossings			2,000,000	Ukraine, Moldova
No of projects 10				
Total budget			17,430,000	
ROAD				
1. "Dolphin" project, feasibility study for caravanserai	West-East GmbH (Henley Management College)	8/95 - 10/97	475,000	Turkmenistan, Uzbekistan
2. Road Transport Services (Caucasus)	DHV Consultants	1/96 - 3/97	250,000	Armenia, Azerbaijan, Georgia
2. Implementation of Pavement Management Systems	Kocks Consult GmbH (TechnEcon, Phoenix)	3/96 - 12/97	2,000,000	Armenia, Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan
4. Road Transport Services (Central Asia)	GIBB (FTA, West-East GmbH)	3/96 - 10/97	700,000	Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan
5. Road Maintenance	FINNROAD (Parkman, Roughton)	8/97 - 8/99	2,500,000	All countries

of the “Basic Multilateral Agreement” and the agreement on the establishment of the IGC.

2. TRACECA Trade Facilitation

Description: introduction of simplified system based on the EU Single Administrative Document (SAD); identification of the need for customs computerisation full appraisal of 73 road or rail border posts; study tour to the UK, conferences, seminars, establishment of National Freight Forwarding Associations in Georgia, Azerbaijan and Kazakhstan. The work done in establishing National Freight Forwarding Associations was recognised by FIATA.

3. International Road Transport and Transit Facilitation (IRU)

Description: review of the existing national legislation; training for professional operators; adherence to the TIR and ADR by those countries which have not completed formalities; pilot computerisation of the system to implement SAFETIR at the inland terminals; procurement of necessary equipment.

4. Intergovernmental Commission for the Implementation of the Multilateral Agreement on Transport

Description: establishment and support an activities of the IGC and Permanent Secretariat.

5. Customs Facilities at Central Asian Road Border Crossings

Description: assessment of border crossing facilities; design for modern integrated border crossings; specification and procurement of necessary IT

PROJECTS	CONTRACTOR (SUB CONTRACTORS)	DATE (ACTUAL DATE)	BUDGET (EURO)	COUNTRIES
6. Caucasian Road Sector – Feasibility Study for the Rehabilitation and Reconstruction of the Road Link between Baku, Tbilisi and Erevan	KOCKS (BCEOM, FINNROAD)	11/00 – 8/02	2,000,000	Armenia, Azerbaijan , Georgia
7. Rehabilitation of Caucasian highways			2,000,000	Armenia, Azerbaijan, Georgia
No of projects 7				
Total budget			9,925,000	
RAIL				
1. Railways Infrastructure Maintenance (Caucasus)	TEWET (DE Consult)	1/96 – 3/97	1,200,000	Azerbaijan, Georgia
2. Rolling Stock Maintenance	SYSTRA (CIE Consult, Dan Rail Consult AS)	3/96 – 7/97	700,000	Armenia, Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan
3. Railways Infrastructure Maintenance (Central Asia)	DE-Consult (Systra, Austria Rail Eng.)	3/96 – 3/97	1,200,000	Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan
4. Joint Venture for the Trans - Caucasian Railways	TEWET (De - Consult, GTZ)	7/96 – 7/97	2,000,000	Armenia, Azerbaijan, Georgia
5. Railways Tariffs and Timetable	SISIE (Calberson, Systra-Axis)	7/96 – 2/98	1,500,000	Armenia, Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan
6. Central Asian Railways Restructuring and Telecommunications Studies	CIE Consult (Systra, DE-Consult, UIC)	8/96 – 7/97	2,000,000	Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan
7. Restructuring of the Azeri and Georgian Railways	GIBB (CIE Consult)	6/98 – 2/99	1,000,000	Georgia, Azerbaijan
8. Pre-feasibility Study of a New Rail Link between the Ferghana Valley, Bishkek and Kashgar (China)	Lahmeeyer Int. SENER Ingeneria (SP)	11/01 – 11/02	1,500,000	Kyrgyzstan, Uzbekistan, Tajikistan
9. Central Asia Railways Telecommunications	Italferr S.p.A. (IT)	1/02 – 1/03	1,500,000	Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan, Kazakhstan, Kyrgyzstan,
10. Railway transit oil logistic centre			400,000	Azerbaijan, Georgia
No of projects 10				
Total budget			13,000,000	
MARITIME				
1. Maritime Training in Baku Port	HPTI (Uniconsult, Recon S.A.)	12/95 – 12/97	1,350,000	Azerbaijan
2. Ferry Terminals: Baku – Turkmenbashi	RAMBOLL (Booz Allen & Hamilton, Probel)	3/96 – 2/98	1,550,000	Azerbaijan, Turkmenistan

Technical Assistance Projects

Photos:
TRACECA financed
railway bridge "Poynu"
over the Kura river in
Azerbaijan

Фотографии:
Железнодорожный мост
Пойлу через реку Кура в
Азербайджане был про-
финансирован в рамках
программы ТРАСЕКА





and telecommunications equipment; training.

6. Intergovernmental Commission for the implementation of the Multilateral Agreement on transport-continuation

Description: continuation of support to the IGC and Permanent Secretariat.

7. Harmonisation of Border Crossing Procedures

Description: analysis of current systems and their implementation; setting up a working group attached to the National Commissions; investigation, proposal for harmonised list of controls and documents, that conform with international norms; model documents; training and assistance with reorganisation; creation of the institute of Customs Broker.

8. Unified Policy on Transit Fees and Tariffs

Description: determination of a unified policy and equitable levels for the imposition of road transit fees; promotion of cost accounting methodology; commercial analysis, and regional collaboration; examination of maritime fees, including port fees in detail, and to propose a commercially rationalised scale.

9. Common legal basis for transit transportation

The objective of this project is to provide guidance in the organization of a common legal basis for transit traffic in each TRACECA state. The sub-objective of this project will be to introduce modern technical standards conforming to those of the EU, for road vehicle

PROJECTS	CONTRACTOR (SUB CONTRACTORS)	DATE (ACTUAL DATE)	BUDGET (EURO)	COUNTRIES
3. Feasibility Study of New Terminal Facilities in the Georgian Ports of Poti and Batumi	HPTI (Dornier System, Rotterdam Maritime)	8/97 - 8/98	1,500,000	Georgia
4. Supervision and Training for the supply of navigation aid equipment			400,000	Azerbaijan, Kazakhstan, Turkmenistan
No of projects 4				
Total budget			4,800,000	
HORIZONTAL				
1. Transport Management Training	Nethconsult (GZB, Trademco)	12/95 - 10/96	900,000	Armenia, Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan
2. Regional Traffic Forecasting Model	WS Atkins (BCEOM, Systra)	1/96 - 10/97	700,000	Armenia, Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan
3. TRACECA Co-ordination Team	TRACTEBEL Development Engineering	9/96 - 1/00	2,550,000	All countries
4. Traffic Forecasting and Feasibility Studies	BCEOM (Uniconsult, TYPASA, Port de Marseille, NEA, HPTI)	8/99 - 2/01	2,000,000	All countries
5. TRACECA Coordination Team	Dornier System Consult, Transtec	11/01-11/03	2,500,000	All countries
6. Capacity development for senior transport sector officials			1,800,000	All countries
No of projects 6				
Total budget			10,450,000	
INTERMODAL				
1. Intermodal Transport	BCEOM (DE-Consult, Systra)	1/96 - 1/97	500,000	Armenia, Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan
2. Intermodal Services Implementation and Training	POLZUG (AXIS, HPTI)	6/98 - 12/99	1,600,000	All countries
No of projects 2				
Total budget			2,100,000	
TOTALY			57,705,000	

characteristics and operations.

10. Ukraine / Moldova border crossings

The project will provide a broad analysis of the situation at

Moldova's road and rail border crossings with Ukraine and feasibility study for the improvement of these border crossings. The objective is to elimi-

nate any limits on standard 40-foot containers in ITC terminals and promote assistance in intermodal transportation integrated development.

Technical Assistance Projects

TRACECA railway routes in the Caucasus region

Железнодорожные маршруты ТРАСЕКА в Кавказском регионе



Road

1. "Dolphin" project, feasibility study for caravanserai

Description: pilot operations to introduce service concepts (fuel, lodging, breakdown services, repair shops, and telecommunication facilities), assessments of the roadside services available in the region and the potential business opportunities, market survey, definition of service concepts and site locations, and promotion of investment.

At all stages of field research in Central Asia the project kept potential investors the EBRD and other banks and investors in Europe informed on the business intentions of the "Dolphin" project.

2. Road Transport Services (Caucasus)

Description: identification and start up assistance to operators; manual of Transport Operating Costs; assistance to Road Carriers Association, recommendation to follow up the project with further training in commercial road transport operations. This was pursued in the TRACECA project "International Road Transport and Transit Facilitation", in collaboration with the IRU.

3. Implementation of Pavement Management Systems

Description: hardware and software training for road pavement and bridge maintenance management; assistance for privatisation of road maintenance (ARM); feasibility studies (GE). Follow-up project: "Road Maintenance"

4. Road Transport Services (Central Asia)

Description: certification of professional competence for transport operators, management concepts; inventory of equipment of the trucking industry; seminars. A project extension developed pilot projects, which have been partly successful.

5. Road Maintenance

Description: introduction of Western concepts of Winter Maintenance Systems; support to the roads department of Azerbaijan for institutional reform to accompany an EBRD loan package; introduction of PMS; pre-feasibility study. Module E "Pre-feasibil-

ity Studies" led to a TACIS National project in Kyrgyzstan for rehabilitation of corridor Uzbekistan – Kyrgyzstan – China. (Started in January 2000.)

6. Caucasian Road Sector - Feasibility Study for the Rehabilitation and Reconstruction of the Road Link between Baku, Tbilisi and Erevan

Description: investigation and design of upgrading and appropriate pavement strengthening, improvement and rehabilitation works.

7. Rehabilitation of Caucasian highways

Description: technical supervision and financial support of the project "Implementation Unit of Baku - Kazymagomed – Gazakh – Red Bridge motor road reconstruction" (reconstruction will be financed by World Bank (40 mln. USD) and EBRD (33 mln. USD)), technical and economic feasibility studies on road sections for Armenia and Georgia.

Rail

1. Railways Infrastructure Maintenance (Caucasus)

Description: pre-investment study for rehabilitation of main rail route (for EBRD); pilot freight train service, pre-investment study provided the EBRD with information of the inventory of the major elements in the rehabilitation of rail infrastructure. TRACECA proceeded with grant assistance for urgent needs for telecommunications and signalling in Armenia, Azerbaijan and Georgia as a result of the finding of the study. With the Intermodal Services and Training project, TRACECA attempted to extend the service into Central Asia to establish a regular link for intermodal traffic to and from the EU.

2. Rolling Stock Maintenance

Description: data collection on rolling stock, maintenance strategy and organisation, determination of future requirements for spare parts supply and manufacturing; four case studies, including a rail tank wagon repair workshop in Azerbaijan; study tour to the EU. As the EBRD showed interest in funding improvement of rail maintenance facilities and traction equipment, four case studies were prepared, including a rail tank wagon repair workshop in Azerbaijan that benefited from an USD 20 million EBRD loan.

3. Railways Infrastructure Maintenance (Central Asia)

Description: traffic forecasts, full economic and technical feasibility study; identification of short-term measures. Results

Rail-ferry connection
Baku - Turkmenbashi

Железнодорожно-паромное
сообщение Баку -
Туркменбаши

were used by the “Central Asian Railways Restructuring” project. A financial engineering project to identify potential future investors was undertaken within the project “Traffic Forecasting and Feasibility Studies”.

4. Joint Venture for the Trans-Caucasian Railways

Description: examination of the potential trade and the framework for development under different political and social scenarios, including the assessment of the traffic potential and forecasts, an inventory of present assets, the identification of investments required, and legal and institutional considerations; identification of possible management and implementation strategies; evaluation of the economic and financial aspects of alternatively recommended strategies and forming the basis of agreements for joint-ventures; making the proposals and ideas for possible joint ventures. The EBRD has used details contained in the project reports to prepare an USD 20 mln. loan to the Azeri Government. The pilot train was revived and extended by the “Intermodal Services and Training” project.

5. Railways Tariffs and Timetable

Description: coordination of operations, tariffs, costing and marketing; proposal to establish a “Common Operator” for the TRACECA region; seminars “SYS MANAGEMENT” (specialized railway cost management software). The project’s outputs were used by the TRACECA Railways Restructuring projects, which served as a basis for EBRD loans to the Governments of Georgia, Azerbaijan, Kazakhstan



and Uzbekistan, and for an ADB loan to Uzbekistan.

6. Central Asian Railways Restructuring and Telecommunications Studies

Description: development of restructuring strategies for railway sector, detailed restructuring plans; definition of investment packages suitable for financing by IFI; proposal for project implementation unit; providing commercial and financial orientation for future investment planning; assessment environmental obligations and regulations within the 5-year restructuring plan.

The project facilitated external funding for the Railways of Kazakhstan, Uzbekistan and Turkmenistan, particularly from the EBRD and the ADB. Proposals were made to set-up Management Information Systems. Module E “Telecommunication Studies” prepared a technical and economical study for an optical cable system for the Trans-Caucasian Railways, to be implemented in 2000-2002.

7. Restructuring of the Azeri and Georgian Railways

Description: preparation of the transformation of the State Railways into separate,

commercially-oriented legal entities; 5-year business plans; environmental management plans; Management Information Systems; corporate finance and human resources. This project was a final step in the facilitation of external funding for the rail companies concerned. The EBRD has signed USD 20 mln. loans to the Georgian and Azeri Governments respectively for rail track renewal.

8. Pre-feasibility Study of a New Rail Link between the Ferghana Valley, Bishkek and Kashgar (China)

Description: carrying out a technical study to investigate the development of rail links between Bishkek, Osh/Jalal-Abad, and Kashgar; prioritisation of development of such lines into new interlinked routes; technical and environmental analysis. A specific rail link project is being developed with IFI’s and other donors.

9. Central Asia Railways Telecommunications

Description: preparation of a detailed feasibility study of a railway information communication system, including a fibre optic cable backbone, and ancillary equipment, for the Cen-

tral Asian Railways; definition of balanced investment and related institutional development and training programme. The preparations for this project were done in the TRACECA “Central Asia Railways Restructuring” project completed in 1998. The ADB and EBRD have already expressed preliminary interest in railway telecommunications as a potential future investment.

10. Railway transit oil logistical centre

Description: establishment of a railway transit oil logistic center in Batumi, Poti, Tbilisi, and Baku and purchase of new railway tank-wagons for oil transportation and a feasibility study for the establishment of the administrative structure of Supsa seaport.

Maritime

1. Maritime Training in Baku Port

Description: management training, framework study on the establishment of Baku as a “Free Port”; design and adaptation of a new MIS system; suggestion of a new organizational structure. The project was carried out in tandem with the TA project “Ferry Terminals: Baku and Turkmenbashi”. The EBRD has invested USD 18 million in the port. The project has developed detailed designs for the production of tender documents to the standard required by EBRD.

2. Ferry Terminals: Baku - Turkmenbashi

Description: feasibility study; traffic forecasts, technical study, capital cost estimates; financial and economic analyses; tender



documents to the required standards of the EBRD; design of new road/rail ferry terminals to a specific set of standards. The EBRD has signed loans with the Governments of Turkmenistan and Azerbaijan for the rehabilitation of the ports, of USD 20 and 18 million respectively. The study revealed an urgent need for container handling facilities. Technical assistance necessary to launch a direct investment project "Container Services Between the Caspian Ports of Baku and Turkmenbashi", pre-feasibility study - for the port of Aktau, to examine the possibility of reopening the ferry terminal there. In the framework of the Traffic Forecasts and Feasibility Studies project, this work was continued, and a direct investment project to rehabilitate the rail ferry ramp in Aktau started in 2000.

3. Feasibility Study of New Terminal Facilities in the Georgian Ports of Poti and Batumi

Description: traffic forecast for traffic flows between Poti/Batumi and the Black Sea ports, the Rhine-Main-Danube corridor, the Mediterranean and North Sea ports; recommendations for cargo facilities of both Georgian ports; verification and adaptation of existing FSU designs for terminal development; tender documents. In the frame of the project a TACIS National project "Maritime Safety in the Georgian Ports of Poti and Batumi" was prepared, started in April 1999.

4. Supervision and Training for the supply of navigational aid equipment

This project has the following objectives: supervision of supplies of navigation aid equip-

ment to the Caspian ports Baku, Aktau and Turkmenbashi, training of staff in these ports on the use of this equipment, technical assistance to the port administration in Aktau for leasing of tug boats.

Horizontal

1. Transport Management Training

Description: identification of training needs, seminars and training missions in Central Asia and Europe focused on two sets of skill levels: Senior Management, and Middle Management and Trainers complex.

The project has prepared beneficiaries for discussion of complex legal reform and restructuring issues within their industries. As further training is required for several years into the future, practically all *TRACECA* projects now include training and know-how transfer elements.

2. Regional Traffic Forecasting Model

Description: data collection and modelling, case studies, recommendation for new infrastructure links to China from Kazakhstan and Uzbekistan through Kyrgyz Republic, a new north-south rail link from Aktau through Turkmenistan into Iran, re-opening of peripheral transport links in the Caucasus and verification of transport demand scenarios developed in other *TRACECA* projects, including the *TRACECA* ports, and Chardzhou Bridge.

A new contract "Traffic Forecasting and Feasibility Studies" with the main focus on the Caspian Sea area started in 1999.

3. TRACECA Coordination Team

Description: coordination of *TRACECA* programme.

4. Traffic Forecasting and Feasibility Studies

Description: creation of a traffic database, including forecasts; implementing network of local experts within countries to update data base continuously, number of detailed case studies: Caspian shipping line, rail ferry terminal in Aktau, Kazakhstan; navigation channel in Turkmenbashi port, Turkmenistan; oil terminal in Dubendi (Azerbaijan). Recommendations of this study were used for investment projects.

5. TRACECA Coordination Team

Description: financial support to the Permanent Secretariat in Baku and supervising its activity; continuous contacts with the National Secretaries and National Commissions; co-ordination of *TRACECA* projects and with international donors and institutions; global feasibility study to demonstrate the effectiveness and competitiveness of the *TRACECA* corridor; support to Black Sea PETrA and the Southern Branch of corridor IX; establishment of regional offices in Tashkent and Odessa.

6. Capacity development for senior transport sector officials

The project will deal with the two themes of know-how transfer, and communications. The objectives will be to provide training on specific topics.

Intermodal

1. Intermodal Transport

Description: establishment of intermodal freight transport

group, proposal for multimodal transport strategy; case studies; training. This project was a first analysis of vital transport technology. It is being followed by further *TRACECA* projects that build on the experience gained. These include equipment supply, the Trans-Caucasian logistic express and intermodal services and training. In the subsequent and timetables project, agreement has been reached to create a common regional intermodal operator. This concept will be further examined by the "Intergovernmental Joint Commission" to implement the Multilateral Agreement.

2. Intermodal Services Implementation and Training

Description: promotion of the use of the full *TRACECA* corridor for intermodal transport; business strategy for provision of a modern intermodal service; proposal for the establishment of an agency; pilot service to test and refine the concepts; training in all aspects of intermodal transport. The intermodal transport service product developed under this project and marked under the product name of Silk Road Express is continued and further developed by POLZUG. Block trains have been dispatched from German seaports to the Caucasus. The following projects are recommended to implement in future (for all modes of transport): design of a new international rail tariff system (at least for container shipments); design of an international agreement on transit taxes, rules and procedures (with a priority to the transit of containers).



Technical Assistance Projects

Photos:
TRACECA financed
railway bridge "Tuzi"

Фотографии:
Железнодорожный мост
Тауз был профинансиро-
ван в рамках программы
ТРАСЕКА



Выполненные и текущие проекты

За период с 1993 по 2002 г. в рамках программы ТРАСЕКА были инициированы 53 проекта (39 технического содействия и 14 инвестиционных) на общую сумму в 110 005 000 ЕВРО. Годовой бюджет в 10-15 млн. ЕВРО утверждался на заседаниях Рабочих Групп стран-участниц ТРАСЕКА в Алматы, Венеции, Вене, Афинах и Тбилиси (1993 - 1999 гг.), а также на Конференциях МПК ТРАСЕКА (Тбилиси, Ташкент). Около 50 % всего бюджета ТРАСЕКА было использовано для реализации инвестиционных проектов, способствующих созданию благоприятного инвестиционного климата в регионе.

Проекты Технического Содействия

Законодательство и Торговые связи

1. Транспортные законодательные и регулирующие основы

Описание: составление проекта нового закона о гармонизации грузовых перевозок, содействие принятию данного закона; установление административных процедур регулирования транспортным сектором, соответствующих требованиям ЕС; содействие членству в МСАТ и FIATA; содействие осуществлению соглашений по транзитным перевозкам, разработка проектов законов (общий Закон о транспорте, Закон об автомобильном и железнодорожном транспорте, Многосторонние Соглашения по автомобильному транспорту и торго-

ПРОЕКТЫ	КОНТРАКТОР (Суб Контракторы)	СРОКИ (дейст.сроки)	БЮДЖЕТ (ЕВРО)	СТРАНЫ
ЗАКОНОТВОРЧЕСТВО И ТОРГОВЫЕ СВЯЗИ				
1. Транспортные законодательные и регулирующие основы	Scott Wilson Kirkpatrick (NEA)	12/95 - 12/97	1,500,000	Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан
2. ТРАСЕКА - содействие торговле	Scott Wilson Kirkpatrick (BCEOM)	3/96 - 7/97	980,000	Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан
3. Международный автомобильный транспорт и содействие транзитным перевозкам (МСАТ)	Scott Wilson Kirkpatrick (Freight Transport Association, NEA)	8/98 - 2/00	2,800,000	Все страны
4. Межправительственная Комиссия по реализации Многостороннего Соглашения по транспорту	AXIS	12/99 - 1/01	1,100,000	Все страны
5. Таможенное оформление на автомобильных пограничных переходах Центральной Азии	Computer Solution (Tractebel Development)	7/01 - 7/03	2,000,000	Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан
6. Межправительственная Комиссия по реализации Многостороннего соглашения по транспорту (продолжение)	AXIS	2/01 - 1/02	1,050,000	Все страны
7. Гармонизация процедур пересечения границ	Scott Wilson Kirkpatrick, NEA, Compass, Sema	11/01 - 11/03	2,000,000	Все страны
8. Единая политика транзитных пошлин и тарифов	Scott Wilson Kirkpatrick, Tebodin, Corporate Solutions, Consulting	12/01 - 12/03	2,000,000	Все страны
9. Общая юридическая база для транзитных перевозок			2,000,000	Все страны
10. Приграничные пункты между Украиной и Молдовой			2,000,000	Украина, Молдова
Количество проектов 10				
Общий бюджет			17,430,000	
АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ				
1. Проект «Dolphin», технико-экономическое обоснование (ТЭО) каравансарая	West-East GmbH (Henley Management College)	8/95 - 10/97	475,000	Туркменистан, Узбекистан
2. Автомобильные перевозки (Кавказ)	DHV Consultants	1/96 - 3/97	250,000	Азербайджан, Армения, Грузия
3. Внедрение систем содержания дорожного покрытия	Kocks Consult GmbH (TecEcon, Phoenix)	3/96 - 12/97	2,000,000	Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан
4. Автомобильные перевозки (Центральная Азия)	GIBB (FTA, West-East GmbH)	3/96 - 10/97	700,000	Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан
5. Эксплуатация дорог	FINNROAD (Parkman, Roughton)	8/97 - 8/99	2,500,000	Все страны

вому судоходству). Настоящий проект имел огромное значение в деле имплементации "Основного Многостороннего Соглашения" и Соглашения по созданию Межправительственной Комиссии.

2. ТРАСЕКА - содействие торговле

Описание: введение упрощенной системы, основанной на использовании единого административного документа ЕС; определение необходимости проведения полной оценки таможенной компьютеризации 73 автомобильных или железнодорожных пограничных постов, учебный тур в Великобританию, конференции, семинары, создание Национальных Грузовых Экспедиторских Ассоциаций в Грузии, Азербайджане и Казахстане. Работа по созданию Национальных Грузовых Экспедиторских Ассоциаций была признана FIATA.

3. Международный автомобильный транспорт и содействие транзитным перевозкам (МСАТ)

Описание: обзор существующего государственного законодательства; обучение профессиональных операторов; соблюдение МДП и ДОПОГ странами; пилотная компьютеризация системы для внедрения SAFETIR на внутренних терминалах; закупка необходимого оборудования.

4. Межправительственная Комиссия по реализации Основного Многостороннего Соглашения по транспорту

Описание: создание и поддержка деятельности Межправительственной Комиссии и Постоянного Секретариата.

5. Таможенные процедуры на Центральназиатских автомобильных пограничных переходах

Описание: оценка состояния оборудования на пограничных пунктах; проектирование современной системы пограничных пунктов; определение и закупка необходимого IT и телекоммуникационного оборудования; обучение.

ПРОЕКТЫ	КОНТРАКТОР (Суб Контракторы)	СРОКИ (дейст.сроки)	БЮДЖЕТ (ЕВРО)	СТРАНЫ
6. Дорожный сектор Кавказа—ТЭО реабилитации и реконструкции автомобильной дороги соединяющего Баку, Тбилиси и Ереван	KOCKS (BCEOM, FINNROAD)	11/00 - 8/02	2,000,000	Азербайджан, Армения, Грузия
7. Реконструкция автомобильных дорог Кавказа			2,000,000	Азербайджан, Армения, Грузия
Количество проектов 7				
Общий бюджет			9,925,000	
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ				
1. Содержание инфраструктуры железных дорог (Кавказ)	TEWET (DE Consult)	1/96 - 3/97	1,200,000	Азербайджан, Грузия
2. Содержание подвижного состава	SYSTRA (CIE Consult, Dan Rail Consult AS)	3/96 - 7/97	700,000	Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан
3. Содержание инфраструктуры железных дорог (Центральная Азия)	DE-Consult (Systra, Austria Rail Eng.)	3/96 - 3/97	1,200,000	Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан
4. Совместное предприятие для обслуживания железных дорог Кавказа	TEWET (De - Consult, GTZ)	7/96 - 7/97	2,000,000	Азербайджан, Армения, Грузия
5. Железнодорожные тарифы и расписание	SISIE (Calberson, Systra-Axis)	7/96 - 2/98	1,500,000	Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан
6. Реструктуризация железных дорог Центральной Азии и телекоммуникации	CIE Consult (Systra, DE-Consult, UIC)	8/96 - 7/97	2,000,000	Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан
7. Реструктуризация железных дорог в Азербайджане и Грузии	GIBB (CIE Consult)	6/98 - 2/99	1,000,000	Азербайджан, Грузия
8. Предварительное ТЭО нового участка железной дороги между Ферганской Долиной, Бишкеком и Кашгаром (Китай)	Lahmeyer Int. SENER Ingeneria (SP)	11/01 - 11/02	1,500,000	Киргизстан, Узбекистан, Таджикистан
9. Телекоммуникации на железных дорогах стран Центральной Азии	Italferr S.p.A. (IT)	1/02 - 1/03	1,500,000	Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Казахстан, Киргизстан
10. Логистический центр по транзитным перевозкам нефти железнодорожным транспортом			400,000	Киргизстан, Узбекистан, Таджикистан
Количество проектов 10				
Общий бюджет			13,000,000	

6. Межправительственная Комиссия по реализации Основного Многостороннего Соглашения по транспорту (продолжение)

Описание: продолжение содействия Межправительственной Комиссии и Постоянному Секретариату.

обеспечение руководства организаций общей юридической базой для транзитных перевозок в каждом государстве ТРАСЕКА. Второстепенной целью настоящего проекта станет внедрение современных технических стандартов, соответствующих требованиям ЕС, по характеристикам и эксплуатации средств автомобильного транспорта.

10. Приграничные пункты между Украиной и Молдовой

Целью данного проекта является проведение анализа состояния автомобильных и железнодорожных пограничных переходов между Молдовой и Украиной и ТЭО для их усовершенствования. Реализация данного проекта поможет устранить любые ограничения, применяемые к 40-футовым контейнерам в терминалах МТК, а также способствовать интегрированному развитию интермодальных перевозок.

привлечение инвестиций. На всех этапах полевых исследований в Центральной Азии проект информировал потенциальных инвесторов ЕБРР и других банков, а также европейских инвесторов относительно коммерческих планов Проекта Dolphin.

2. Автомобильные перевозки (Кавказ)

Описание: содействие операторам в определении направлений деятельности на первом этапе; пособие по

7. Гармонизация процедур пересечения границы

Описание: анализ современных систем и их внедрение; создание рабочей группы при Национальных Комиссиях; изучение, предложение по гармонизации системы пунктов контроля и документов, соответствующих международным нормам; модели документов; обучение и содействие реорганизации; создание института Таможенных Брокеров.

Road network of Caucasus
Сеть автомобильных дорог Кавказа

8. Единая политика транзитных пошлин и тарифов

Описание: определение единой политики и объективного подхода к введению пошлин на автомобильные транзитные перевозки; внедрение метода расчета затрат; анализ торговых операций, региональное сотрудничество; изучение системы пошлин на морском транспорте, включая детальное изучение системы портовых пошлин, предложение рациональной коммерческой шкалы.

9. Общая юридическая база для транзитных перевозок

Целью данного проекта является



Ukraine/ Moldova border crossings
Пограничные переходы между Украиной и Молдовой

Автомобильные Перевозки

1. Проект "Dolphin", технико-экономическое обоснование (ТЭО) каравансарая

Описание: пилотная эксплуатация в соответствии с концепцией сервисного обслуживания (топливо, проживание, ремонтное обслуживание, мастерские и телекоммуникационные средства), оценка состояния дорожного сервиса в данном регионе и потенциальных коммерческих возможностей, состояние рынка, определение сервисных возможностей и месторасположения,

транспортным эксплуатационным расходам; содействие Ассоциации Автомобильных Перевозок. Было рекомендовано продолжить проект с последующим обучением коммерческим операторам на автомобильном транспорте, что было осуществлено в рамках проекта ТРАСЕКА "Международный автомобильный транспорт и содействие транзитным перевозкам" во взаимодействии с МСАТ.

3. Внедрение систем содержания дорожного покрытия

Описание: обучение системному и программному обеспечению систем

содержания дорожного покрытия и обслуживания мостов; содействие приватизации и эксплуатации дорог; технико-экономическое обоснование. Продолжение проекта: "Эксплуатация автомобильных дорог".

4. Автомобильные перевозки (Центральная Азия)

Описание: выдача сертификатов компетентности транспортным операторам, внедрение концепции управления; оценка оборудования для грузовых перевозок; семинары. В период продления проектом были разработаны пилотные проекты, часть которых оказалась успешной.

5. Эксплуатация автомобильных дорог

Описание: презентация концепций эксплуатации автомобильных дорог в зимний период; содействие Азербайджанскому управлению автомобильных дорог в проведении институциональной реформы для привлечения кредита ЕБРР; презентация ССДП; разработка предварительного ТЭО. Модуль Е "Предварительное ТЭО", передан в национальный проект ТАСИС в Кыргызстане по реабилитации коридора Узбекистан-Кыргызстан-Китай (Январь 2000.)

6. Дорожный сектор Кавказа - ТЭО реабилитации и реконструкции автомобильной дороги, соединяющей Баку, Тбилиси и Ереван

Описание: изучение и проектирование с целью повышения качества и укрепления соответствующего дорожного покрытия, работы по усовершенствованию и реабилитации.

7. Реконструкция автомобильных дорог Кавказа

Описание: технический контроль и финансирование проекта реконструкции автомобильной дороги Баку-Казимагомед-Газах-Красный мост; реконструкция

ПРОЕКТЫ	КОНТРАКТОР (Суб Контракторы)	СРОКИ (дейст.сроки)	БЮДЖЕТ (ЕВРО)	СТРАНЫ
МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ				
1. Обучение в области морских перевозок в порту Баку	HPTI (Uniconsult, Recon S.A.)	12/95 - 12/97	1,350,000	Азербайджан
2. Паромные терминалы: Баку-Туркменбаши	RAMBOLL (Booz Allen & Hamilton, Probel)	3/96 - 2/98	1,550,000	Азербайджан, Туркменистан
3. ТЭО новых терминальных мощностей в грузинских портах Поты и Батуми	HPTI (Dornier System, Rotterdam Maritime)	8/97 - 8/98	1,500,000	Грузия
4. Руководство и обучение эксплуатации навигационного оборудования			400,000	Азербайджан, Казахстан, Туркменистан
Количество проектов 4				
Общий бюджет			4,800,000	
ОБЩИЕ				
1. Обучение организации перевозок	Nethconsult (GZB, Trademco)	12/95 - 10/96	900,000	Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан
2. Модель прогнозирования региональных перевозок	WS Atkins (BCEOM, Systra)	1/96 - 10/97	700,000	Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан
3. Координационное бюро ТРАСЕКА	TRACTEBEL Development Engineering	9/96 - 1/00	2,550,000	Все страны
4. Прогнозирование перевозок и ТЭО	BCEOM (Uniconsult, TYPSA, Port de Marseille, NEA, HPTI)	8/99 - 2/01	2,000,000	Все страны
5. Координационное бюро ТРАСЕКА	Dornier SystemConsult, Transtec	11/01-11/03	2,500,000	Все страны
6. Повышение квалификации руководящего состава транспортного сектора			1,800,000	Все страны
Количество проектов 6				
Общий бюджет			10,450,000	
ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ				
1. Интермодальные перевозки	BCEOM (DE-Consult, Systra)	1/96 - 1/97	500,000	Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан
2.Создание интермодальных служб и обучение	POLZUG (AXIS, HPTI)	6/98 - 12/99	1,600,000	Все страны
Количество проектов 2				
Общий бюджет			2,100,000	
ИТОГО			57,705,000	

Photos:

TRACECA financed
Railway bridge "Tauz"
Azerbaijan

Фотографии:

Железнодорожный мост
"Тауз" был профинансирован в рамках программы ТРАСЕКА



будет финансироваться ВБ (40 млн.\$) и ЕБРР (33 млн.\$)); ТЭО для участков автомобильных дорог в Армении и Грузии.

Железнодорожные Перевозки

1. Содержание инфраструктуры железных дорог (Кавказ)

Описание: предварительное обоснование инвестиционных вложений для реабилитации магистральной железной дороги (для ЕБРР); пилотное обслуживание грузового поезда. Предварительное обоснование для инвестиционных вложений предоставило ЕБРР информацию с описанием основных компонентов реабилитации инфраструктуры железных дорог. В рамках ТРАСЕКА было оказано содействие по предоставлению гранта на приобретение необходимых средств для телекоммуникационной и сигнальной систем в Армении, Азербайджане и Грузии после проведенного проектом изучения состояния этих систем. Посредством проекта "Интермодальные службы и обучение" ТРАСЕКА предприняла попытку охватить данным спектром услуг Центральную Азию для создания постоянной связи со странами Европейского Союза при интермодальных перевозках.

2. Содержание подвижного состава

Описание: сбор данных по подвижному составу, стратегия и организация его содержания, определение возможных требований в отношении закупок и производства запасных частей; четыре обзора, включая мастерскую по ремонту железнодорожных цистерн в Азербайджане; учебный тур в ЕС. Поскольку ЕБРР проявил заинтересованность в финансировании совершенствования средств содержания подвижного состава и тягового оборудования, было подготовлено четыре обоснования, включая ремонтную мастерскую для железнодорожных цистерн в Азербайджане, на которую был выделен кредит ЕБРР в

размере 20 миллионов долл. США.

3. Содержание железнодорожной инфраструктуры (Центральная Азия)

Описание: прогноз перевозок, разработка подробных экономических и технических обоснований; определение краткосрочных мер. Результаты были использованы проектом "Реструктуризация железных дорог в Центральной Азии". В рамках проекта "Прогноз перевозок и ТЭО" был реализован финансово-технический проект для определения потенциальных инвесторов в будущем.

4. Совместное предприятие для обслуживания железных дорог Кавказа

Описание: изучение потенциальных торговых операций и основ разработки в разных политических и социальных условиях, включая оценку потенциальных возможностей и прогнозов перевозок, опись имеющихся основных средств, определение необходимых инвестиций, предложения по законодательству и совершенствованию учреждений структур; определение возможной стратегии управления и реализации проекта; оценка экономических и финансовых аспектов альтернативной стратегии и создание основы соглашений по совместным предприятиям; внесение предложений и соображений по возможному созданию совместных предприятий. При выделении кредита в размере 20 млн. долл. США для Правительства Азербайджана ЕБРР использовал сведения, содержащиеся в отчетах проекта. Пилотный железнодорожный состав был восстановлен и дополнен интермодальными службами с помощью учебного проекта.

5. Железнодорожные тарифы и расписание

Описание: координация операций, тарифов, себестоимости и маркетинга; предложение по созданию единого оператора для региона ТРАСЕКА;



семинары "SYSMANAGEMENT" (специализированное программное обеспечение управления издержками на железных дорогах). Результаты деятельности проекта были использованы проектами реструктуризации железных дорог ТРАСЕКА, которые послужили основой для кредитов ЕБРР, предоставленных Правительствам Грузии, Азербайджана, Казахстана и Узбекистана и кредита, предоставленного АБР Узбекистану.

6. Реструктуризация железных дорог Центральной Азии и телекоммуникации

Описание: разработка стратегии реорганизации сектора железных дорог, подробных планов реорганизации; определение инвестиционных пакетов документов для финансирования МФУ; предложение по группе реализации проекта; предоставление коммерческих и финансовых предложений для

будущего инвестиционного планирования; оценка обязательств и инструкций в области экологии в течение 5-ти летнего плана реорганизации. Проект способствовал внешнему финансированию железных дорог Казахстана, Узбекистана и Туркменистана, в частности со стороны ЕБРР и АБР. Были внесены предложения по созданию информационных систем управления. В рамках Модуля Е "Обзор Телекоммуникаций" было подготовлено ТЭО прокладки оптического кабеля вдоль железнодорожной линии на Кавказе, планируемой на 2000-2002гг.

7. Реструктуризация железных дорог Азербайджана и Грузии

Описание: подготовка трансформации Государственных Железных Дорог в отдельные коммерческие компании со статусом юридического лица; 5-ти летний бизнес-план; планы управления экологическими мероприятиями;



TRACECA project:
Establishment of railway transit oil logistic centres

управление информационными системами; корпоративное финансирование и человеческие ресурсы. Данный проект стал завершающим этапом в предоставлении внешнего финансирования заинтересованным железнодорожным компаниям. ЕБРР подписал кредитные соглашения на сумму 20 млн. дол. США с Правительствами Грузии и Азербайджана на обновление железнодорожных путей.

Проект ТРАСЕКА:
Создание логистических центров по перевозкам нефти железнодорожным транспортом

программы обучения. Подготовительные мероприятия для данного проекта проводились проектом ТРАСЕКА по реструктуризации железных дорог Центральной Азии, завершённой в 1998г. Банки АБР и ЕБРР уже выразили заинтересованность в железнодорожных телекоммуникациях, как объекте потенциального инвестирования.

10. Логистический центр по транзитным перевозкам нефти железнодорожным транспортом

Описание: создание логистического центра для транспортировки нефти железнодорожным транспортом в Батуми, Тбилиси и Баку и закупка новых цистерн для транспортировки нефти. Этот проект так же будет включать исследование перспектив развития морского порта Супса, как одного из основных нефтеналивных морских портов коридора ТРАСЕКА.

Морские Перевозки

1. Обучение в области морских перевозок в порту Баку

Описание: обучение принципам управления, разработка обоснования создания "Свободного порта" в Баку; проектирование и освоение новой информационной



Feasibility Study of a new Railway Link between Bishkek, Osh/Jalal-Abad and Kashgar

ТЭО новой железнодорожной линии между Бишкеком, Ошем/Джалал-Абадом и Кашгаром

8. Предварительное ТЭО нового участка железной дороги между Ферганской долиной, Бишкеком и Кашгаром (Китай)

Описание: составление технического обоснования с целью совершенствования участков железной дороги между Бишкеком, Ошем/Джалал-Абадом и Кашгаром; приоритет трансформации данных участков в новые взаимосвязанные маршруты; технический и экологический анализ. Специальный проект железнодорожного маршрута разрабатывается совместно с МФУ и другими донорами.

9. Телекоммуникации железных дорог Центральной Азии

Описание: подготовка подробного ТЭО железнодорожных информационных систем связи, включая оптоволоконный кабель и вспомогательное оборудование для железных дорог стран Центральной Азии; определение сбалансированных инвестиций и связанного с ними институционального развития и



Проекты Технического Содействия

системы управления; предложение новой организационной структуры. Данный проект проводился совместно с проектом технического содействия "Паромные терминалы: Баку и Туркменбаши". ЕБРР инвестировал 18 мил. дол. США в развитие порта. Проектом были разработаны подробные планы подготовки тендерных документов в соответствии со стандартами ЕБРР.

2. Паромные терминалы: Баку - Туркменбаши

Описание: ТЭО; прогнозы перевозок, технический обзор, сметы капитальных затрат; финансовый и экономический анализ; тендерные документы в соответствии со стандартами ЕБРР; проектирование новых авто/ж-д паромных терминалов в соответствии с определенными стандартами. ЕБРР подписал кредитные соглашения с Правительствами Туркменистана и Азербайджана на реабилитацию портов на сумму 20 и 18 млн. дол. соответственно. В проекте обоснованы подчеркивается острая необходимость приобретения оборудования по обработке контейнеров. Необходимо техническое содействие для учреждения проекта прямых инвестиций "Контейнерные перевозки между Каспийскими портами Баку и Туркменбаши". Разработано предварительное ТЭО для порта Актау с целью изучения возможности возобновления работы железнодорожного терминала. В рамках проекта "Прогнозы перевозок и ТЭО" данная работа была продолжена, а реализация проекта прямых инвестиций в реабилитацию железнодорожно-паромного комплекса в Актау была начата в 2000г.

3. ТЭО новых терминальных мощностей в грузинских портах Поти и Батуми

Описание: прогнозы перевозок грузопотоков между портами Поти/Батуми и портами на Черном море, вдоль коридора Рейн-Майн-Дунай, портами на Средиземном и Северных морях; рекомендации по погрузо-разгрузочному оборудованию обоих грузинских портов; проверка и адаптация существующих планов в бывших странах СССР

для развития терминала; подготовка тендерных документов. Проектом подготовлен Национальный проект ТАСИС "Безопасность морских перевозок в Грузинских портах Поти и Батуми", начатый в апреле 1999г.

4. Руководство и обучение эксплуатации навигационного оборудования

Данный проект имеет следующие цели: руководство поставками навигационного оборудования в Каспийские порты Баку, Актау и Туркменбаши, обучение персонала этих портов использованию этого оборудования, техническое содействие администрации порта Актау для лизинга буксирных судов.

Общие транспортные проекты

1. Обучение организации перевозок

Описание: при определении вопросов учебной подготовки, семинаров и учебных поездок в страны Центральной Азии и Европы было выделено два уровня компетентности: высокий уровень управления и средний уровень, а также учебный комплекс для педагогов. Проектом были определены получатели содействия в обсуждении комплексных вопросов законодательной реформы и реорганизации на уровне соответствующих секторов. Поскольку в будущем потребуется еще несколько лет для учебной подготовки специалистов в области управления, практически все проекты ТРАСЕКА включают учебный компонент и компонент передачи технологии.

2. Модель прогнозирования региональных перевозок

Описание: сбор данных и моделирование, рекомендация по новой инфраструктуре маршрута, проходящего из Актау в Китай из Казахстана и Узбекистана через Киргизскую Республику, новый железнодорожный маршрут север-юг через Туркменистан в Иран, возобновление периферийных транспортных марш-

рутов на Кавказе и проверка требований, предъявляемых к перевозкам, разработанным другими проектами ТРАСЕКА, включая порты ТРАСЕКА и Чарджоуский мост. Выполнение нового контракта "Модели перевозок и ТЭО", Каспийское море, было начато в 1999г.

3. Координационное бюро ТРАСЕКА

Описание: координация программы ТРАСЕКА.

4. Прогнозирование перевозок и ТЭО

Описание: создание базы данных перевозок, включая прогнозы перевозок; организация деятельности местных экспертов в странах-участниках для постоянной актуализации базы данных, ряд подробных обоснований: Каспийское пароходство, железнодорожный терминал в Актау; судоходный канал в порту Туркменбаши; нефтяной терминал в Дубенди. Рекомендации к данному исследованию использовались для инвестиционных проектов.

5. Координационное бюро ТРАСЕКА

Описание: финансовое содействие Постоянному Секретариату в Баку; непрерывные контакты с Национальными Комиссиями; координация проектов ТРАСЕКА, взаимодействие с международными донорами и институтами; разработка ТЭО с целью демонстрации эффективности и конкурентоспособности коридора ТРАСЕКА, содействие РЕТгА и Южному Отделению коридора IX; создание региональных офисов в Ташкенте и Одессе.

6. Повышение квалификации руководящего состава транспортного сектора

Проект преследует две основные цели: предоставление ноу-хау и коммуникации. Тренинг будет осуществляться по

нескольким характерным направлениям.

Интермодальные

1. Интермодальные перевозки

Описание: создание группы интермодальных грузовых перевозок, предложение по стратегии мультимодальных перевозок; исследования; обучение. Данный проект представил первый анализ значимой транспортной технологии. Последующие проекты ТРАСЕКА продолжают тематику этого проекта, основываясь на полученном опыте. Данный опыт охватывает поставки оборудования, определение логистики для Кавказа, интермодальные службы и обучение. В следующем по графику проекте было достигнуто соглашение о создании единого регионального интермодального оператора. Эта концепция будет далее изучена в проекте "Межправительственная Комиссия по реализации Основного Многостороннего Соглашения".

2. Создание интермодальных служб и обучение

Описание: содействие использованию всего коридора ТРАСЕКА для интермодальных перевозок; коммерческая стратегия для создания современной интермодальной службы; предложение по созданию агентства; пилотная служба для тестирования и совершенствования концепции; обучение всем аспектам интермодальных перевозок. Созданная служба интермодальных перевозок, разработанная в рамках данного проекта под названием Silk-RoadExpress продолжает быть объектом деятельности по ее совершенствованию контрактором POLZUG. Составы были доставлены из морских портов Германии на Кавказе. В дальнейшем рекомендовано реализовать следующие проекты: проектирование новой международной системы железнодорожных тарифов и подготовка международного соглашения по транзитным пошлинам, правилам и процедурам.

Panton bridge crossing
the Amudarya river in
Turkmenistan

Пантонный мост через
реку Амударья в
Туркменистане



Road from Guzar to
Termez in Uzbekistan

Автомобильная
дорога в Узбекистане
из Гузара в Термез



Investment Projects

Photos:

Link span of the rail-ferry bridge in Turkmenbashi, Turkmenistan

Фотографии:

Железнодорожно-паромный мост в порту Туркменбаши (Туркменистан)

Investment Projects (IP) for the Rehabilitation of Infrastructure

General

1. Bukhara Cotton Export Distribution Centre

Description: assistance in the creation of a logistics centre to support export shipments along the TRACECA route, provision of infrastructure and warehousing by the Uzbek enterprises concerned, providing the mobile mechanical equipment for container stuffing and loading.

2. Container Services Between the Caspian Ports of Baku and Turkmenbashi

Description: improvement of container handling facilities at Baku and Turkmenbashi; maintenance and improvement of vessels linking the two ports, and assistance in restructuring the management of the respective ports and shipping lines; procurement actions; creation of the terminal management units to run these terminals, providing of spare parts and re-commissioning works for container barges.

3. Intermodal/Terminal Equipment (Karmir Belur, Chimkent, Aktau, Bishkek)

Description: further development of containerised transport facilitation by the provision of heavy equipment for container handling; supply of intermodal/terminal equipment to platforms in three countries.

PROJECTS	CONTRACTOR (SUB CONTRACTORS)	DATE (ACTUAL DATE)	BUDGET (EURO)	COUNTRIES
GENERAL				
1. Bukhara Cotton Export Distribution Centre	Several Contractors	2/98 - 2/99	2,000,000	Uzbekistan
2. Container Services Between the Caspian Ports of Baku and Turkmenbashi	GABEG and several other contractors	2/98 - 2/99	2,500,000	Azerbaijan, Turkmenistan,
3. Intermodal / Terminal Equipment (Karmir Belur, Chimkent, Aktau, Bishkek)	BossProTec, HoldTrade, PlanMarine, UnitExport	8/99-4/00	2,500,000	Armenia, Kazakhstan, Kyrgyzstan
No of projects 3				
Total budget			7,000,000	
RAIL				
1. Rehabilitation of the Caucasian Railways	Several contractors	10/95 - 6/96	5,000,000	Armenia, Azerbaijan, Georgia
2. Rail Tank Wagon Cleaning Boilers in Baku (Azerbaijan)	Noviter Oy	6/99 - 12/99	475,000	Azerbaijan
3. Supply of an Optical Cable System for Communication and Signalling to the Railways of Armenia, Azerbaijan and Georgia	Siemens AG / Siemens ATEA	2/00 - 2/02	15,000,000	Armenia, Azerbaijan, Georgia
4. Supply of tank wagons to Azerbaijan Railways			1,600,000	Azerbaijan
No of projects 4				
Total budget			22,075,000	
RAIL FERRY				
1. Design and construction of Rail Ferry Facilities in the Port of Poti, Georgia	Athena Hellenic Engineering and several other contractors	2/98 - 3/99	3,400,000	Georgia
2. Improvement of the existing rail ferry terminal and construction of facilities at Ilyichevsk, Ukraine	COSMAR / BCEOM and several other contractors	7/98 - 1/00	6,400,000	Ukraine, Georgia

Rail

1. Rehabilitation of the Caucasian Railways

Description: repair of rail track in Georgia, reconstruction and rehabilitation of rolling stock workshops in Armenia, reconstruction of a strategic rail bridge at Poylu (Azerbaijan).

2. Rail Tank Wagon Cleaning

Boilers in Baku (Azerbaijan)

Description: purchase of 2 gas/diesel boilers of 8 to 10 tons steam/hour each; transportation and installation of these boilers at the Baladjar site; and training of Baladjar railway staff for operations and maintenance. Boilers have been installed in 1999.

3. Supply of an Optical Cable

System for Communication and Signalling to the Railways of Armenia, Azerbaijan and Georgia

Description: supply, installation and testing of the equipment, the training of Railways' staff and the technical supervision of the works. The EBRD considers the project as co-financing by the EC, in the context of its technical assistance



PROJECTS	CONTRACTOR (SUB CONTRACTORS)	DATE (ACTUAL DATE)	BUDGET (EURO)	COUNTRIES
3. Rehabilitation of the Rail Ferry Terminal at Aktau	AZERCORPU	9/00 - 10/01	2,000,000	Kazakhstan
No of projects 3				
Total budget			11,800,000	
MARITIME				
1. Establishment of a Ferry Cargo Movement Computer System and Supply and Installation of Computers and Communication Equipment for the Ports of Ilyichevsk (Ukraine) and Poti (Georgia)	Computer Solutions	1/98 - 6/99	1,500,000	Ukraine, Georgia
2. Cargo and Container Handling Equipment for the Seaports of Baku (Azerbaijan), Turkmenbashi (Turkmenistan), Poti (Georgia) and Ilyichevsk (Ukraine)	Several Contractors	12/97 - 8/99	5,825,000	Azerbaijan, Turkmenistan, Georgia, Ukraine
3. Supply of navigational aid equipment			1,600,000	Azerbaijan, Kazakhstan, Turkmenistan
No of projects 3				
Total budget			8,925,000	
ROAD				
1. Rehabilitation of the Red Bridge and Construction of the TRACECA bridge	Khidmsheni JSC Azermost	3/97 - 10/98	2,500,000	Azerbaijan, Georgia
No of projects 1				
Total budget			2,500,000	
TOTALY			52,300,000	

to the development of the transport and telecommunications sectors. Thus, the launch of two EBRD loans of USD 20 million each to the Georgian and Azeri Railways respectively, for rehabilitation of their railway infrastructure, was facilitated. In order to prepare these loans, an EURO 1 million restructuring project for the Azeri and Georgian Railways was realised within the TRACECA programme.

4. Supply of tank wagons to Azerbaijan Railways

The purpose of this project is to supply the oil tank wagons (two block trains) to the Railways of Azerbaijan.

Rail - Ferry

1. Design and construction of rail-ferry facilities in the port of Poti (Georgia)

Description: supply of rail-

way construction material, designing and construction, and installation of a combined road and rail ferry ramp and associated civil works; design and establishment of a lorry park, including the installation of utilities and the design and erection of a combined garage/office building; design and surfacing a traffic area, and construction of a rail level crossing.

2. Improvement of the existing rail ferry terminal and construction of facilities at Ilyichevsk (Ukraine)

Description: supply of railway construction material; rehabilitation of two rail ferry ramps; design and construction of rail connection between the main rail line and the lorry park and a cargo stowage area (lorry park) including installation of utilities and also; provision a hazardous goods stowage area; surfacing the access road; the office building refurbishment; providing an equipment garage; the safety installations of a rail ferry upgrading.

3. Rehabilitation of the Rail Ferry Terminal at Aktau

Description: marine works and berthing; renovation of a central pier and a finger pier, and a pier access road (underground piping, raising of land level, pavement); renovation of ramp/tower supports; ferry ramp rehabilitation (structural, electrical, mechanical); renovation of the 2 link spans; renovation machinery; procurement and installation of a new control system for lifting operations; renovation of tower superstructures. The port of Aktau negotiated a loan of 50 mln. EURO from the EBRD in 1997 for the rehabilitation of the general port facilities, this loan did not cover the ferry ramp. A former TRACECA project, "Traffic Forecasting - Caspian Sea" (Interstate 1998, budget 1.500.000 EURO) investigated on: the demand for the ferry service including detailed



1)



2)



3)

origin-destination studies of existing traffic across the Caspian and investment costs, operating costs and revenues. The project was implemented according to the detailed feasibility study, including the technical specifications for design and construction, done under the project "Traffic Forecasting and Feasibility Studies" (TRACECA 1998).

Maritime

1. Establishment of a Ferry Cargo Movement Computer System and Supply and Installation of Computers and Communication Equipment for the Ports of Ilyichevsk (Ukraine) and Poti (Georgia)

Description: supply to the ports of Ilyichevsk and Poti a dedicated and easy-to-use ferry cargo movement information system; supply and installation the necessary computer and communication equipment and training the ports' staff in the use of the system; technical assistance in the conceptualisation and creation of an independent ferry terminal operating unit (IFTOU) in the port of Ilyichevsk.

2. Cargo and Container Handling Equipment for the Sea-ports of Baku (Azerbaijan), Turkmenbashi (Turkmenistan), Poti (Georgia) and Ilyichevsk (Ukraine)

Description: supply the Caspian Sea ports of Turkmenbashi and Baku and the Black Sea ports of Poti and Ilyichevsk with vital cargo and container equipment for handling and storage and train-ship transfer; providing start-up support and

training in its operation and maintenance.

3. Supply of navigational aid equipment

Description: improvement and promotion the present ferry connections Baku – Turkmenbashi and Baku – Aktau by improving the navigational capabilities of the three ports; supply navigation equipment for the ports of Aktau, Baku and Turkmenbashi; improvement of shipping safety by installing distress and safety equipment; improvement of shipping safety and protection of environment from the results of shipping disasters; training in the management of navigational aid systems and in shipping control measures; provide consultancy services for project management and supervision.

Road

1. Rehabilitation of the Red Bridge and Construction of the TRACECA bridge

Description: financing completion of a new bridge on the border between Azerbaijan and Georgia, carrying out preservation works on the existing bridge, building associated border crossing posts and access roads, establishment double track rail operation extending the nearby Tazui rail bridge in Azerbaijan.

1) At the border crossing between Azerbaijan and Georgia

1) На пограничном переходе между Азербайджаном и Грузией

2,3) Reconstruction of the "TRACECA" bridge

2,3) Реконструкция моста "ТРАСЕКА"

4) The "Tazui" bridge

4) Таузский мост



5) The "Red bridge" crossing the Khrami river in Georgia

5) "Красный мост" через реку Храми в Грузии

6,7) "TRACECA" bridge

6,7) Мост "ТРАСЕКА"



4)



5)



6)



7)

Инвестиционные проекты, направленные на реконструкцию транспортной инфраструктуры

Общие

1. Центр распределения экспортного хлопка в Бухаре

Описание: содействие созданию логистического центра обеспечения экспортных перевозок вдоль коридора ТРАСЕКА, обеспечение инфраструктуры и складирования заинтересованными предприятиями Узбекистана, предоставление мобильного механического оборудования для загрузки контейнеров.

2. Обработка контейнеров в портах на Каспийском море - Баку и Туркменбаши

Описание: совершенствование оборудования по обработке контейнеров в портах Баку и Туркменбаши; содержание и реконструкция судов, курсирующих между двумя портами, содействие реорганизации управления соответствующими портами и судоходными компаниями; закупочные операции; создание групп управления терминалом, обеспечение запасными частями и выполнение заказов для контейнерных барж.

3. Интермодальное/терминальное оборудование (Кармир Белур, Чимкент, Актау, Бишкек)

Описание: продолжение содействия развитию контейнерного транспорта посредством предоставления оборудования для обработки контейнеров; поставки интермодального/терминального оборудования.

Железнодорожные перевозки

1. Реабилитация железных

ПРОЕКТЫ	КОНТРАКТОР (Суб Контракторы)	СРОКИ (дейст.сроки)	БЮДЖЕТ (ЕВРО)	СТРАНЫ
ОБЩИЕ				
1. Центр распределения экспортного хлопка в Бухаре	Несколько контракторов	2/98 - 2/99	2,000,000	Узбекистан
2. Обработка контейнеров в портах на Каспийском море - Баку и Туркменбаши	GABEG и несколько других контракторов	2/98 - 2/99	2,500,000	Азербайджан, Туркменистан
3. Интермодальное / терминальное оборудование (Кармир Белур, Чимкент, Актау, Бишкек)	BossProTec, HoldTrade, PlanMarine, UnitExport	8/99-4/00	2,500,000	Армения, Казахстан, Киргизстан
Количество проектов 3				
Общий бюджет			7,000,000	
ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА				
1. Реабилитация железных дорог Кавказа	Несколько контракторов	10/95 - 6/96	5,000,000	Азербайджан, Армения, Грузия
2. Станции промывки железнодорожных цистерн в Баку (Азербайджан)	Noviter Oy	6/99 - 12/99	475,000	Азербайджан
3. Закупка системы оптоволоконного кабеля для совершенствования системы коммуникации и сигнализации железнодорожных в Армении, Азербайджане и Грузии	Siemens AG / Siemens ATEA	2/00 - 2/02	15,000,000	Азербайджан, Армения, Грузия
4. Поставка цистерн для Азербайджанской Железной Дороги			1,600,000	Азербайджан
Количество проектов 4				
Общий бюджет			22,075,000	
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-ПАРОМНОЕ СООБЩЕНИЕ				
1. Проектирование и сооружение железнодорожно-паромного оборудования в порту Поты (Грузия)	Athena Hellenic Engineering и несколько других контракторов	2/98 - 3/99	3,400,000	Грузия
<u>дорог Кавказа</u>	Описание: ремонт железнодорожного полотна в Грузии, реконструкция и реабилитация мастерских подвижного состава в Армении, реконструкция стратегического железнодорожного моста в Пойлу (Азербайджан).			
<u>2. Станции промывки железнодорожных цистерн в Баку (Азербайджан)</u>	Описание: закупка 2-х газо/дизельных котлов с выработкой от 8 до 10 тонн пара в час каждый; транспортировка и установка этих котлов в Баладжарах и обучение персонала их эксплуатации и содержанию. Котлы были установлены в 1999г.			
<u>3. Закупка системы оптоволоконного кабеля для совершенствования системы коммуникации и сигнализации железных дорог в Армении,</u>	<u>Азербайджане и Грузии</u>			
	Описание: закупка, установка и испытание оборудования, обучение персонала Железных Дорог и техническое руководство работами. ЕБРР оценивает данный проект как проект совместного финансирования с Европейской Комиссией в контексте оказания технического содействия ЕС развитию секторов транспорта и телекоммуникаций. Таким образом, было оказано содействие в предоставлении			

Port of Poti, Georgia
Порт Поти, Грузия



ПРОЕКТЫ	КОНТРАКТОР (Суб Контракторы)	СРОКИ (действ.сроки)	БЮДЖЕТ (ЕВРО)	СТРАНЫ
2. Совершенствование существующего железнодорожно-паромного терминала и установка оборудования в порту Ильичевск (Украина)	COSMAR / BCEOM и несколько других контракторов	7/98 - 1/00	6,400,000	Украина, Грузия
3. Реабилитация железнодорожно-паромного терминала в Актау	AZERCORPU	9/00 - 10/01	2,000,000	Казахстан
Количество проектов 3				
Общий бюджет			11,800,000	
МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ				
1. Создание компьютеризированной системы грузовых паромных перевозок, поставка и установка компьютеров, оборудования связи для портов Ильичевск (Украина) и Поти (Грузия)	Computer Solutions	1/98 - 6/99	1,500,000	Украина, Грузия
2. Оборудование для обработки грузов и контейнеров для морских портов Баку (Азербайджан), Туркменбаша (Туркменистан), Поти (Грузия) и Ильичевск (Украина)	Несколько контракторов	12/97 - 8/99	5,825,000	Азербайджан, Туркменистан, Грузия, Украина
3. Поставка навигационного оборудования			1,600,000	Азербайджан, Туркменистан, Казахстан
Количество проектов 3				
Общий бюджет			8,925,000	
АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ				
1. Реабилитация Красного моста и сооружение моста ТРАСЕКА	Khidmsheni JSC Azermost	3/97 - 10/98	2,500,000	Азербайджан, Грузия
Количество проектов 1				
Общий бюджет			2,500,000	
ИТОГО			52,300,000	

двух кредитов ЕБРР на сумму 20 мил. долл. США каждый Грузинской и Азербайджанской Железным Дорогам соответственно с целью реабилитации их инфраструктуры. Для подготовки этих кредитов в рамках программы ТРАСЕКА был реализован проект реструктуризации Азербайджанской и Грузинской Железной Дороги на сумму 1 млн. ЕВРО.

4. Поставка цистерн для

Азербайджанской Железной Дороги

Целью данного проекта является поставка цистерн для перевозки нефти (два состава) для Азербайджанской Железной Дороги.

Железнодорожно-паромное сообщение

1. Проектирование и комплектация железнодорожно-

паромного оборудования в порту Поти (Грузия)

Описание: поставка строительных материалов для прокладки железной дороги, проектирование и строительство, установка комбинированного автомобильного и железнодорожного моста, проведение связанных с этим гражданских работ; проектирование и создание парка грузовых автомобилей, включая комплектацию оборудования коммунального снабжения, а

также проектирование и установка комбинированного здания, состоящего из гаража и офиса; проектирование и покрытие зоны перевозок, сооружение железнодорожного переезда.

2. Совершенствование существующего железнодорожно-паромного терминала и установка оборудования в порту Ильичевск (Украина)

Описание: поставка строительных материалов; восстановление двух железнодорожных паромов; проектирование и строительство железнодорожной линии, соединяющей магистральную железнодорожную линию с пунктом складирования грузов (грузовой парк), включая коммунальное обеспечение; предусмотрена также зона хранения опасных грузов; покрытие подъездных путей; капитальный ремонт основного офиса; обеспечение гаража для оборудования; повышение уровня безопасности паромов.

3. Реабилитация железнодорожно-паромного терминала в Актау

Описание: работы в море и на причалах: обновление центрального пирса и бокового пирса, подъездной дороги к пирсу (прокладка труб под землей, подъем уровня земли, асфальтирование); обновление поддерживающих конструкций моста, диспетчерской башни; реабилитация паромного въезда (строительная, электрическая, механическая): обновление 2 участков; обновление техники; закупка и установка новой системы управления подъемными операциями; обновление надпалубных сооружений диспетчерской башни. В 1997г. порт Актау договорился с ЕБРР о предоставлении кредита на сумму 50 миллионов ЕВРО на реабилитацию общих портовых сооружений, однако этот кредит не обеспечил обновление паромного моста. Один из проектов ТРАСЕКА "Прогнозирование перевозок



Georgian rail-ways rehabilitation
Реконструкция железных дорог Грузии

Инвестиционные проекты

TRACECA routes on the Caspian sea
Маршруты ТРАСЕКА на Каспийском море



на Каспийском море" (Interstate 1998г., бюджет-500.000 ЕВРО) провел следующие исследования: потребности паромной службы, включая подробное изучение существующих перевозок на Каспийском море и инвестиционных затрат, эксплуатационных затрат и доходов. Данный проект выполнялся в соответствии с подробным ТЭО, включая техническое описание проектирования и строительства, выполненных в рамках проекта "Прогнозирование Перевозок и технико-экономическое обоснование" (ТРАСЕКА 1998г.).

TRACECA financed "Red bridge", connecting Georgia and Azerbaijan
В рамках ТРАСЕКА был реконструирован "Красный мост", соединяющий Грузию и Азербайджан

грузовых паромных перевозок; поставка и инсталлирование необходимого компьютерного и коммуникационного оборудования, обучение персонала порта использованию системы, техническое содействие разработке концепции и созданию независимой эксплуатационной службы паромного терминала в порту Иlicheвск.

Морские перевозки

1. Создание компьютеризированной системы грузовых паромных перевозок, поставка и установка компьютеров, оборудования связи для портов Иlicheвск (Украина) и Поти (Грузия)

Описание: поставка в Иlicheвск и Поти специализированной и простой в обращении информационной системы

2. Оборудование для переработки грузов и контейнеров для морских портов Баку (Азербайджан), Туркменбаши (Туркменистан), Поти (Грузия) и Иlicheвск (Украина)

Описание: поставка в порты на Каспийском море – Туркменбаши и Баку,



на Черном море – Поти и Иlicheвск грузового и контейнерного оборудования для обработки и хранения грузов, а также для перегрузки с поезда на судно, предоставление содействия по внедрению этого оборудования и обучение эксплуатации и содержанию оборудования.

3. Поставка навигационного оборудования

Описание: совершенствование и содействие существующим паромным сообщениям Баку-Туркменбаши и Баку-Актау с расширением судоходных возможностей трех портов; поставка навигационного оборудования в порты Актау, Баку, и Туркменбаши; повышение безопасности перевозок с помощью оборудования для обеспечения безопасности и предупреждения аварийных ситуаций; совершенствование безопасности перевозок и охрана окружающей среды при

ликвидации последствий морских аварий; обучение управлению систем навигации и управлению диспетчерскими системами при судоходстве; предоставление консультативных услуг для управления проектом и осуществления руководства.

Автомобильные перевозки

1. Реабилитация Красного Моста и сооружение моста ТРАСЕКА

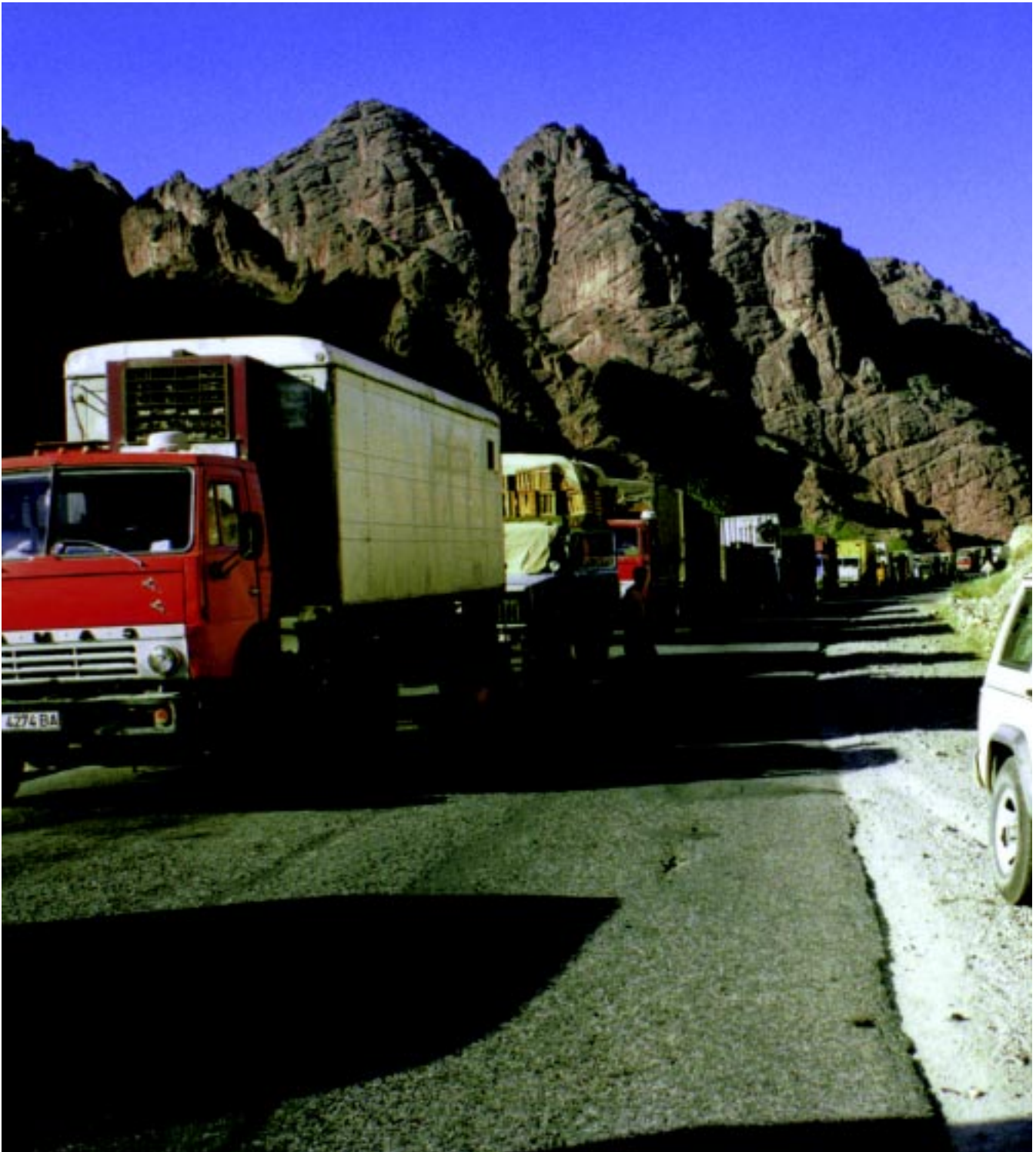
Описание: финансирование строительства нового моста на границе между Азербайджаном и Грузией, осуществление охранных работ на существующем мосту, строительство связанных пограничных постов и путей подъезда, введение в эксплуатацию двухпутной железной дороги, расширение близлежащего железнодорожного моста Тауз в Азербайджане.



Rail-ferry connection Ilichevsk – Pote
Железнодорожно-паромное сообщение Иlicheвск – Поти



Reconstruction materials for the Georgian railway rehabilitation
Реконструкционные материалы для железных дорог Грузии



Trucks on a Rocky pass
Грузовые автомобили на Рокском перевале



Brief overview of the projects proposed by TRACECA countries

Tashkent Conference
– next Phase of
TRACECA Development

Ташкентская конференция – очередной этап развития ТРАСЕКА

TRACECA Action Plan

Since the last year application of “TRACECA Visa” has been actively discussed. On initial stage this project provides for simplified administrative procedures related with transit of goods and passengers at border-crossing checkpoints in TRACECA member-states.

After the well-known events in the USA in September, the Intergovernmental Commission arranged the extraordinary meeting in Tbilisi (December 2001), which decided to create the most favourable conditions and monitoring system for humanitarian goods and reconstruction materials transported to Afghanistan.

Also at this meeting the IGC TRACECA approved the action plan which identifies the priorities of projects to solve the major transport and transit problems for the years of 2002 and 2003 with a total budget of 31 mln. EURO and the principle design of a new TRACECA Map.

The second Annual Meeting (Conference) of IGC TRACECA was held in Tashkent, in the end of April 2002, which adopted Final Decisions, Final Communique and Tashkent Declaration.

That Conference finalized the work done for the last 2 years under the chairmanship of Georgia and defined future strategies for TRACECA corridor development.

Some Heads of Delegations stressed the recent tendency for increase of transit freight flows, which confirms sustainability of TRACECA transport corridor.

As a result of positions of TRACECA member-states representatives, as well as the well-known events in Afghanistan, Tashkent Conference approved on consensus a special Action Plan with a total budget of 37 mln. EURO, aimed at improvement of transport infrastructure for humanitarian goods and reconstruction materials, transported to Afghanistan.





Per Brix Knudsen
during the Television
Interview

Пьер Брикс Кнудсен во
время ТВ-интервью

Краткий обзор проектов, предложенных странами-участницами программы ТРАСЕКА

План действий ТРАСЕКА

С прошлого года ведется активное обсуждение использования “Визы ТРАСЕКА”. На начальном этапе этот проект обеспечит упрощение административных процедур, связанных с транзитом грузов и пассажиров через пограничные пункты пропуска в странах-участницах ТРАСЕКА.

После трагических сентябрьских событий в США, по инициативе МПК, было создано Внеочередное Заседание в Тбилиси (декабрь 2001 г.), на котором было принято решение о создании наиболее благоприятных условий и системы мониторинга для перевозки гуманитарных грузов и строительных материалов в Афганистан. Также на данном заседании МПК ТРАСЕКА одобрила План Действий на 2002-2003 гг. с приоритетными проектами, направленными на решение основных проблем в сфере транспорта и транзита и бюджетом в 31 млн. ЕВРО, а также утвержден вариант новой карты ТРАСЕКА.

На Втором Ежегодном Заседании (Конференции) МПК ТРАСЕКА, состоявшемся в Ташкенте, в конце апреля 2002 г., были приняты Заключительные Резолюции, Заключительное Коммюнике и Ташкентская Декларация. Конференция подвела итоги работы, проделанной в течение последних двух лет под председательством Грузии, и определила стратегию будущего развития коридора ТРАСЕКА.

Главы отдельных делегаций акцентировали внимание на появлении тенденции к увеличению потока транзитных грузов, что подтверждает жизнеспособность коридора ТРАСЕКА. Исходя из позиции представителей стран-участниц, и учитывая известные события в Афганистане, на Ташкентской Конференции на основе консенсуса был утвержден Специальный План Действий с бюджетом в 37 млн. ЕВРО, целью которого является усовершенствование транспортной инфраструктуры для транспортировки гуманитарных грузов и строительных материалов в Афганистан.



Brief overview of the projects proposed by TRACECA countries

TRACECA action plan 2002/2003

PROJECTS	DESCRIPTION	DURATION IN MONTH	BUDGET (EURO)
1. Development and follow-up of the implementation of the TRACECA visa and the TRACECA freight documentation	The general objective of the project is the follow-up of the implementation of simplified rules applicable to transport and transit, developed within the application of the TRACECA Multi-lateral Agreement.	24	2, 000, 000
2. Regulation on the transport of dangerous goods along TRACECA Corridor	The project will include feasibility study of construction of special terminals in Kazakhstan, Azerbaijan, Georgia and Ukraine and proper infrastructure for Liquid Petroleum Gas (LPG) Transportation.	24	1, 500, 000
3. Improvement of Central Asia border crossings	Improvement of the conditions for transport on the most heavily trafficked section of the TRACECA corridor in Central Asia, concentrating on border crossing facilities and associated inland functions.	12	3, 000, 000
4. Improvement of the training equipment system and training system of seafarers staff in the State Maritime Academies and Maritime Administrations according to the technical guidelines and training programs of conventions, resolutions and recommendations of International Maritime Organization (IMO) and European Conventions.	This project will elaborate training programs in accordance with requirements of conventions, resolutions and recommendation of International Maritime Organization (IMO) for maritime institutions and provide Maritime Institutions with full set of training facilities equipment of Conventions and other IMO documents, including it's electronic versions, as well as new maritime text-books.	18	2, 000, 000
5. Feasibility study for establishment of the free trade zones in TRACECA ports	For the possible establishment of special trade zones in ports of Aktau, Baku, Turkmenbashi, Poti, Batumi, Ilyichevsk, Samsun, Trabzon, Burgas, Constanta, Varna, an economic and financial feasibility study will be carried out by the project.	24	2, 000, 000
6. Feasibility study for reconstruction of Railway Sections Jalal-Abad – Kara-Su – Andijan (79 km), Osh – Kara-Su – Andijan (72 km), Lugovaya – Bishkek – Balikchi (322 km), Aktau – Beyneu – Kungrad (700 km)	The project is aimed at reconstruction and pre-investment study for elaboration of detailed investment plan.	24	2, 000, 000
7. Feasibility study for establishment of the rail-sea combined transport link between ports of Samsun, Poti and Batumi, Varna, Burgas, Constanta, Ilichyevsk ports, including construction of bogie exchange station in Samsun Port	Additionally, ferryboat lines will set up commercial links between Turkey, Bulgaria, Romania, Ukraine, Georgia, Azerbaijan, Turkmenistan, Uzbekistan, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Armenia, Tajikistan and other CIS countries.	12	1, 500, 000
8. Construction of the second railway bridge over Kura River near Poylu station	The purpose of the project is the financing of the bridge construction. Access, railway materials and equipment will be furnished and installed by the State Railway of Azerbaijan.	12	2, 000, 000

PROJECTS	DESCRIPTION	DURATION IN MONTH	BUDGET (EURO)
9. FIATA freight forwarders training courses	Following the TRACECA Trade Facilitation project several countries have formed national forwarder associations and affiliated with FIATA, the international body representing Freight Forwarders. FIATA acts to harmonise documentation connected with international transport operations and to ensure appropriate use of such documents. Beneficiary states request assistance with familiarisation and training.	24	2, 000, 000
10. Marketing study of maritime lines with an accent on ferry links, as the major part of TRACECA corridor. Turning Varna, Burgas, Constantza and Ilyichevsk ports Into logistic centres of TRACECA corridor with further ntegration to the network bf European logistic centres	The project is to be proceeded by pre- feasibility study, aimed at reveal of problems, advantages and mutual benefit for TRACECA member-states.	18	2, 000, 000
11. Border Crossings between Moldova and Ukraine	The project will be identified within TRACECA Project "Feasibility Study for the improvement of the road and rail border crossings between Moldova and Ukraine" (TRACECA Project 2001)	12	2, 000, 000
12. Equipment for the multimodal terminal checkpoints in ports of Illichevsk and Poti. Harmonization of border crossings and improvement of goods control and registration procedures.	This project has the aim to harmonise and increase effectiveness of Ilyichevsk and Poti ports checkpoint technologies and operations to facilitate their carrying capacity.	12	2, 000, 000
13. Feasibility study for construction of highway Termez - Dushanbe - Sary-Tash	This construction of a new road, especially with access to the neighbour countries and the international main roads, will be the first stimulus for the development of the metal-mining industry, energy, agriculture, to promote the export and the production of these regions and also to create good conditions for development of mountaineous tourisms and trade.	12	1, 500, 000
14. Feasibility studies of the re-opening of the railway link Erevan — Nachitchevan — Baku and Feasibility studies of the re-opening of the railway link Samtredia — Suchumi— Sochi	Technical feasibility study of the rail link for immediate rehabilitation and pre-investment study to produce a detailed plan of investments required to insure railway operations.	12	2, 000, 000
15. Feasibility study for the reconstruction/ rehabilitation of the road Kundgrad (Uzbekistan) / Beyneu (Kazakhstan)	The project will develop technical and economic justification, including economic and technical surveys directly concerned with investments and preparation of tender documentation.	12	1, 500, 000
16. Rehabilitation of the border crossing railway track Ayrum–Sadakhlo (12 km). Supply of Intermodal equipment for the container terminal of Gumry.	The objectives of this investment project are to provide track renewal materials for the railway track Ayrum (Armenia), Sadakhlo (Georgia) rehabilitation and to supply the intermodal equipment for the container terminal of Gumry (Armenia).	12	2, 000, 000
TOTAL BUDGET			31, 000, 000

Краткий обзор проектов, предложенных странами-участницами программы ТРАСЕКА

План действий ТРАСЕКА на 2002/2003гг.

ПРОЕКТ	ОПИСАНИЕ	ПРОДол. В МЕСЯЦАХ	БЮДЖЕТ В ЕВРО
1. Развитие и реализация проекта по Визе ТРАСЕКА и документации для грузов ТРАСЕКА.	Общей целью данного проекта является применение упрощённых правил, применимых к транспортной и транзитной базе, созданной за период реализации Основного Многостороннего Соглашения ТРАСЕКА.	24	2, 000, 000
2. Регулирование перевозок опасных грузов по коридору ТРАСЕКА	Проект включает в себя ТЭО строительства специализированных терминалов в Казахстане, Азербайджане, Грузии и Украины и соответствующей инфраструктуры для транспортировки сжиженного нефтяного газа (LPG).	24	1, 500, 000
3. Усовершенствование пограничных переходов в Центральной Азии.	Улучшение условий перевозок на наиболее оживлённых участках коридора ТРАСЕКА в Центральной Азии, фокусируя внимание на улучшение работы погранпереходов и соответствующих внутренних услуг.	12	3, 000, 000
4. Усовершенствование системы подготовки и переподготовки кадров в Государственных Морских Академиях и Морских Администрациях для приведения технической базы и учебных программ в соответствие с действующими конвенциями, резолюциями и рекомендациями Международной Морской Организации (ИМО) и Европейскими Конвенциями.	В рамках данного проекта будут разработаны обучающие программы в соответствии с положениями конвенций, резолюций и рекомендаций Международной Морской Организации (ИМО) для морских учебных заведений и предоставлены морским учебным заведениям полный комплект оборудования для ознакомления с нормами конвенций и других документов ИМО, в том числе в электронном формате и новые морские учебники.	18	2, 000, 000
5. Техничко-экономическое обоснование создания свободных торговых зон в портах ТРАСЕКА.	В рамках проекта будет разработано экономическое и финансовое обоснование возможного создания свободных экономических зон в портах Актау, Баку, Туркменбаши, Поти, Батуми, Ильичевск, Самсун, Трабзон, Бургас, Констанца и Варна.	24	2, 000, 000
6. Техничко-экономическое обоснование реконструкции ж/д линий Жалал-Абад — Кара-Суу—Андижан (79 км), Ош—Кара-Суу— Андижан (72 км), Луговая—Бишкек—Балыкчи (322 км), Актау—Бейнеу—Кунград (700 км).	Цель проекта реконструкция и пред-инвестиционное изучение для разработки подробного инвестиционного плана.	24	2, 000, 000
7. Техничко-экономическое обоснование проекта железнодорожно-морской транспортной связи между портами Самсун, Поти, Батуми, Варна, Бургас, Констанца, Ильичевск, включая строительство перегрузочной станции в порту Самсун.	Эти паромные линии наладят коммерческие связи между Турцией, Болгарией, Румынией, Украиной, Грузией, Азербайджаном, Туркменистаном, Узбекистаном, Казахстаном, Кыргызстаном, Арменией, Таджикистаном и другими странами СНГ.	12	1, 500, 000
8. Строительство второго ж/д моста через реку Кура близ станции Пойлы.	Цель проекта - финансирование строительства моста. Подходы, ж/д материалы и оборудование будут предоставлены и установлены Государственным департаментом железных дорог Азербайджана.	12	2, 000, 000

ПРОЕКТ	ОПИСАНИЕ	ПРОДол. В МЕСЯЦАХ	БЮДЖЕТ В ЕВРО
9. Учебные центры FIATA для экспедиторов	После проекта ТРАСЕКА «Содействие торговле» некоторые страны сформировали Национальные Ассоциации Экспедиторов и присоединились к международному органу FIATA, представляющему экспедиторов. FIATA работает для нормализации документации, связанной с международными транспортными операциями или обеспечения правильного использования этих документов. Страны получатели обратились с просьбой о содействии в ознакомлении и обучении.	24	2, 000, 000
10. Изучение морских линий с акцентом на паромные переправы как важные составляющие коридора ТРАСЕКА. Превращение портов Варна и Бургас, Констанца и Ильичевск в логистические центры коридора ТРАСЕКА с последующей интеграцией их в сеть европейских логистических центров.	Проекту должно предшествовать предварительное ТЭО с целью выявления недостатков, преимуществ и взаимовыгоды стран-участниц ТРАСЕКА.	18	2, 000, 000
11. Пограничные переходы между Украиной и Молдовой	Составляющие проекта будут определены в рамках проекта «ТЭО усовершенствования автомобильных и ж/д пограничных переходов между Молдовой и Украиной» (проекты ТРАСЕКА 2001 г.)	12	2, 000, 000
12. Оборудование для контрольно-пропускных пунктов на мультимодальных терминалах портов Ильичевск и Потти. Гармонизация и улучшение работы контрольно-пропускных пунктов и процедур оформления грузов.	Этот проект позволит гармонизировать и повысить эффективность работы контрольно-пропускных пунктов с целью улучшения пропускной способности в портах Ильичевск и Потти.	12	2, 000, 000
13. ТЭО для строительства автомобильной дороги Термез—Душанбе—Сары-Таш (Киргизстан).	Строительство новой дороги, особенно с выходом на соседние страны и основных дорог международного значения будет первым стимулом для развития горно—рудной промышленности, электроэнергетики, агропромышленного комплекса, которое обеспечит производство и экспорт продукции из региона, а также создаст благоприятные условия для развития горного туризма, торговли и т.д.	12	1, 500, 000
14. Техничко-экономические обоснования для возобновления: ж/д сообщения Ереван—Нахичеван—Баку, Самтредия—Сухуми—Сочи	ТЭО ж/д сообщения для скорейшего восстановления и прединвестиционного изучения с целью разработки детального плана, инвестиций, необходимых для работы ж-д ветки.	12	2, 000, 000
15. ТЭО восстановления/реконструкции автомобильной дороги Кунград (Узбекистан) Бейнеу (Казахстан).	Данный проект предусматривает разработку ТЭО, включая технические и экономические исследования, напрямую связанные с инвестициями и подготовкой тендерной документации.	12	1, 500, 000
16. Реконструкция ж/д полотна приграничного участка Айрум—Садахло (12 км). Поставка интермодального оборудования для контейнерного терминала в Гюмри.	В рамках данного инвестиционного проекта будут поставлены материалы для обновления железнодорожного полотна на участок Арум (Армения)—Садахло (Грузия) и интермодальное оборудование для контейнерного терминала в Гюмри (Армения).	12	2, 000, 000
ИТОГО			31, 000, 000

Brief overview of the projects proposed by TRACECA countries

Special TRACECA action plan

PROJECTS	DESCRIPTION	DURATION IN MONTH	BUDGET (EURO)
1. Facilitation of customs procedures - equipment and systems	The current project will carry pilot implementation of telecommunication equipment on the border crossings. It will contain telecommunication links, automatic scales, x-ray equipment for the examination of transit lorries etc.	24	9,500,000
2. Rehabilitation of the Road between Samarkand and Karshi and road marking between Karshi and Termez	International highway Samarkand-Termez-Hairaton is one of an important road-line, which connected Uzbekistan and Afghanistan. Preparation of tender documents and tendering of the road works, supply of technical equipment and supervision of work will be done.	12	6,000,000
3. Procurement of equipment and preventive repair at the railway sections: Termez - Galaba (15,0 km) & Galaba - Khairaton (6,5 km)	The objective of this project is to rehabilitate tracks, to provide railway sections with the modern telecommunications facilities, to set up data bases for the participants of the transportation process and transport flow control etc.	12	3,000,000
4. Reconstruction of the Permanent Way Borderline Area of Mary - Serkhetabad - Turgundi and Supply of Intermodal Equipment for the Container Terminal at Turgundi station	General objectives of this project will consist in reconstruction of transport infrastructure on the borderlines between Turkmenistan and Afghanistan.	12	8,000,000
5. Participation in the road rehabilitation of the road link Atamurat to Imam Nazar	For the project realisation it is necessary to investigate the condition of the road and to work out an action programme and to identify either technical assistance or investment parts for the rehabilitation of the road. For the identified part the tender documents have to be prepared and the tender process be executed.	12	5,000,000
6. Improvement of the border crossing facilities in Serkhetabad	The border crossing is combined with heavy administration and controlling activities based on anti terror actions and drug control activities. The project will assess and supply the necessary equipment for improvement of border crossing facilities.	12	1,500,000
7. Navigational Channel for Turkmenbashi Port	The objectives of this project was identified by the Tacis TRACECA Project TNREG 9803 TRACECA Corridor Traffic and Feasibility Studies. Project includes a detailed plan of actions and cost estimations.	6	500,000
8. Supply of spare parts and machinery for ferryboats	According to EC specialists, by 2005 goods turnover in the Eurasian transport corridor would exceed 20 MT. This project is expected to ensure supply of top-priority spare parts for CASPAR's ferry-boats, operating in TRACECA transport corridor.	6	1,500,000
9. TRACECA Hot Line and Enhanced Communications Initiatives	The objective of the project will be to provide a service for the corridor transport users and enhance the advantages of this route by providing a service that will address and respond to queries concerning transit of freight.	24	2,000,000
TOTAL BUDGET			37,000,000

Краткий обзор проектов, предложенных странами-участницами программы ТРАСЕКА

Специальный план действий ТРАСЕКА

ПРОЕКТ	ОПИСАНИЕ	ПРОДЛ. В МЕСЯЦАХ	БЮДЖЕТ В ЕВРО
1. Упрощение таможенных процедур — оборудование и системы.	Целью настоящего проекта является пилотное внедрение телекоммуникационного оборудования на пограничных переходах, что включает в себя линии коммуникаций, автоматические весы, рентгеновские оборудование для досмотра транзитных грузовых автомобилей и др.	24	9,500,000
2. Реконструкция автомобильной дороги Самарканд - Карши и нанесение разметки с установкой соответствующих дорожных знаков участка автомобильной дороги Карши - Термез.	Международная автомобильная дорога Самарканд - Термез-Хайратон является одной из наиболее важных связующих между Узбекистаном и Афганистаном. Проект будет включать в себя: подготовку тендерной документации и проведение тендера, поставка необходимого технического оборудования, наблюдение за проведением работ.	12	6,000,000
3. Закупка оборудования и производство профилактического ремонта на участке: Термез - Галаба (15,0км), Галаба - Хайратон (6,5 км)	Целями данного проекта является реконструкция железнодорожного пути, обеспечение железнодорожных участков современными средствами телекоммуникации, создание информационных баз для участников перевозочного процесса и контроля транспортного потока и т.д.	12	3,000,000
4. Реконструкция железнодорожного полотна приграничного участка Мары - Серхетабад - Тургунди и поставка интермодального оборудования для контейнерного терминала на станции Тургунди	Общие цели данного проекта будут состоять в реконструкции транспортной инфраструктуры на пограничных участках между Туркменистаном и Афганистаном.	12	8,000,000
5. Участие в реабилитации дороги, связывающей Атамурат с Имам Назаром	Для реализации данного проекта необходимо исследовать состояние дороги, выработать программу действий для определения технической помощи или инвестиционной части для реабилитации дороги. Для этой части проекта будут подготовлены тендерные документы и проведен тендер.	12	5,000,000
6. Усовершенствование оснащения пограничных постов в Серхетабаде	Процесс пересечения границ связан с деятельностью административного и контрольного характера, который направлен на предотвращение террористических актов и незаконного провоза наркотиков. Проектом будет проведена оценка перечня и поставка необходимого оборудования для повышения пропускной способности погранпереходов.	12	1,500,000
7. Навигационный канал для порта Туркменбаши.	Цели данного проекта определены в рамках проекта ТАСИС ТРАСЕКА TNREG 9803 Коридор Трасека перевозки и технико-экономическое обоснование, который включает в себя детальный план действий и расчетные сметы.	6	500,000
8. Поставка запасных частей и механизмов для паромных судов.	Согласно расчетам специалистов ЕС, к 2005 году грузооборот Евроазиатского транспортного коридора должен составить уже 20 млн. Тонн. Данный проект должен обеспечить поставку первоочередных сменно-запасных частей для паромов Каспийского морского пароходства, работающих на линиях коридора TRACECA.	6	1,500,000
9. Горячая линия TRACECA и Расширенные Коммуникационные Инициативы	Цель проекта будет заключаться в обеспечении обслуживания пользователей коридора и увеличении преимуществ данного маршрута, предоставляя сервис, который направит и ответит на вопросы относительно транзита.	24	2,000,000
ИТОГО			37,000,000

TRACECA Investments

From the inaugural *TRACECA* Conference in Brussels in 1993, which was attended by representatives of the major development banks, *TRACECA* programme actions have been cocoordinated with those of all potential investors. However there was little firm commitment to the region by IFI until initial *TRACECA* projects presented results, and provided firm details and data on the transport sector. Several forms of collaboration have since proved successful.

Certain early *TRACECA* projects focused on feasibility studies of specific investment opportunities, concerning infrastructure rehabilitation or improvement. Subsequently an ongoing dialogue with several IFI has allowed mutual identification of investment projects, and the necessary feasibility study has been defined in collaboration with the interested investor.

The development banks are very concerned that their loans be accompanied by progressive economic reform of the sectors in which they operate. A case in point is the railway sector, for which *TRACECA* has carried out a series of restructuring projects which have analysed both the immediate investment needs and the management changes necessary to ensure the financial viability of the railway operators concerned. Several substantial agreements between governments and development banks have thus been initiated by the *TRACECA* programme. As *TRACECA* now includes direct Investment Projects as well as TA, complementarity of actions with the IFI has to be maintained.

TRACECA is acting as a co-financier rather than a substitute donor. The objectives of investment projects therefore still focus on the stimulation of participation by others. This is achieved when potential revenue streams from *TRACECA* investments add to and enhance the overall investment attraction of a larger package including an IFI.

TRACECA: a catalyst for large-scale investments

The Technical Assistance and small-scale investment projects provided through *TRACECA* helped to attract large investments from IFIs, that include the European Bank of Reconstruction and Development (EBRD), the World Bank (WB), the Asian Development Bank (ADB), the Islamic Development Bank (IDB), the Kuwait Fund of Arabic Economic Development who had made a number of commitments for capital projects on ports, railways and roads along the *TRACECA* route totalling over EURO 700 million. In addition private investors and other donors, mainly Japanese financing, have already invested over USD 1 billion on transport infrastructures of *TRACECA* member-states.

Railways

On the basis of *TRACECA* projects identifying the condition of the rail systems in the Caucasus and Central Asia, the EBRD extended loans for rehabilitation of the railways to Kazakhstan - USD 65 million, Uzbekistan - USD 40 million and USD 38 million, Azerbaijan - USD 20 million and Georgia - USD 20 million. These loans are conditional upon the restructuring of the railways. The restructuring plans were prepared by *TRACECA* projects. In addition as part of the overall package of transport loan for Armenia, the World Bank will finance railway projects for a value of USD 12 million. Likewise, the Japanese Overseas Economic Cooperation Fund (OECF) has shown interest in awarding a loan to the Turkmen Government for railway infrastructure rehabilitation.

Ports

One of the prime objectives of the *TRACECA* programme is to promote the maritime connections in the Caspian Sea, including network alternatives and wider competitiveness. This important part of the *TRACECA* route also attracted the at-

tention of the EBRD. Loans for the rehabilitation of the ports of Turkmenbashi (USD 20 million) and Baku (USD 18 million) have been agreed. *TRACECA* intervened with both technical assistance and investment funding for both ports in parallel with the financing provided by the EBRD. TA projects have provided the master plans, feasibility studies, designs, tender documents and tendering assistance for the rehabilitation of both ports and ferry terminals funded by the EBRD. As part of the overall rehabilitation package EURO 5 million investment co-financing from *TRACECA*, container terminal equipment and spare parts for the Caspian Sea ferries were procured.

TRACECA intervention in the port of Aktau in support to USD 54 million EBRD loan (Total Value of Investment USD 84 million) has permitted the re-opening of road and rail Ro-Ro services between Baku and Aktau since September 2001.

An important *TRACECA* technical assistance and investment package was also provided to the ports of Poti and Batumi. A strategic plan for development of the ports was prepared as well as feasibility studies for the ports, the ferry and the container terminals in view of future financing by the EBRD (oil terminal - port of Poti USD 20), other IFIs and private investors (multipurpose terminals - port of Poti USD 60 million, port of Batumi USD 18 million) and an extension was approved for the privatisation of the port. In order to attract financing from IFIs and other investors an EURO 3.4 million investment project to construct the ferry terminal was realised in order to improve ferry connexions between Poti, Batumi, Ilyichevsk and Varna.

Roads

In the framework of *TRACECA* projects technical assistance packages have been provided in support of a road rehabilitation project in Armenia worth USD 52 million financed by the WB and the EBRD, to two road rehabilitation projects in Georgia worth USD 13 million and 40

million financed by the WB, and for a pre-feasibility and feasibility studies for a USD 50 million EBRD loan and an USD 40 million WB loan for road rehabilitation in Azerbaijan. The foreseen combined effect of these projects will be much improved connections between the three national capitals of Baku, Tbilisi, and Erevan.

Feasibility studies and contract documents were provided by *TRACECA* for the rehabilitation of the Mary – Tejen road in Turkmenistan. A USD 80 million EBRD loan has been agreed, but implementation was suspended due to unresolved macro-economic conditionalities.

TRACECA is providing co-financing

projects. This new instrument has allowed to include an investment support element into the *TRACECA* programme in addition to the Technical Assistance projects financed until 1996. *TRACECA* has so far funded a number of small-scale infrastructure projects worth EURO 52,3 million according to the following prime directions:

Emergency investments

- Emergency Rehabilitation of the Caucasian Railways
- Rehabilitation of the Red Bridge and Construction of the *TRACECA* Bridge

Initiation of new transport connexions

- Establishment of a Rail Ferry Link on the Black Sea
- Reconstruction of the rail ferry ramp in the Caspian Sea port of Aktau

Initiation of new technology

- Supply of an Optical Cable System for Communication and Signalling to the Railways of Armenia, Azerbaijan and Georgia
- Establishment of a ferry cargo Movement Computer System
- Rail Tank Wagon Cleaning Boilers, Baku



specifically for border crossing facilitation, as a component of Asian Development Bank (ADB) loans to Kazakhstan and the Kyrgyz Republic totalling USD 68 million, for the rehabilitation of the Almaty – Bishkek road. The EBRD is a co-financier of this project for an additional USD 25 million, while the governments concerned will provide a further USD 22 million from their own funds.

Small-scale investment projects

The new TACIS regulation approved in June 1996 provides financing for the implementation of small-scale investment

Initiation of Intermodal and multimodal terminals

- Bukhara Cotton Export Distribution Centre
- Container Services between the Caspian Ports of Baku and Turkmenbashi
- Construction of port container terminals in Azerbaijan and Turkmenistan
- Construction of a Cargo and Container Handling Equipment for the Seaports of Baku (Azerbaijan), Turkmenbashi (Turkmenistan), Poti (Georgia) and Ilyichevsk (Ukraine)
- Intermodal /Terminal Equipment for Armenia and Central Asia

- Supply of tank wagons to Azerbaijan Railways
- Supply of navigational aid equipment

The implementation of small-scale investment projects within *TRACECA* is also considered conducive to attracting and supporting the interest and commitment for larger investments from the IFIs and other investors.

TRACECA Investment Projects aim at catalysing major investment actions, contributing with supplementary grant co-financing and thereby enhancing the investment attraction of larger investment packages to the *TRACECA* route.

Инвестиции ТРАСЕКА

Со времени инаугурационной Конференции ТРАСЕКА, состоявшейся в Брюсселе в 1993г. при участии представителей основных банков развития, мероприятия по программе ТРАСЕКА согласовывались с деятельностью всех потенциальных инвесторов. Однако, Международные Финансовые Учреждения (МФУ) уделяли мало внимания региону ТРАСЕКА, пока первые проекты ТРАСЕКА не принесли результатов, предоставив подробную информацию и данные о транспортном секторе. За прошедшее время некоторые формы сотрудничества доказали свою состоятельность.

Поначалу определенная часть проектов ТРАСЕКА была сосредоточена на разработке ТЭО некоторых инвестиционных предложений, связанных с реабилитацией или совершенствованием инфраструктуры. Впоследствии установившиеся взаимоотношения с несколькими МФУ позволили провести совместный отбор инвестиционных проектов, а также разработать технико-экономические обоснования во взаимодействии с заинтересованными инвесторами.

Банки развития очень заинтересованы в том, чтобы выдача кредитов ими сопровождалась прогрессивными экономическими реформами секторов, в которые отпускаются кредиты. В этом смысле показателен железнодорожный сектор. Для сектора железных дорог в ТРАСЕКА была разработана целая серия проектов его реструктуризации, которые проанализировали как необходимость в инвестировании, так и в проведении изменений в структуре управления, необходимых для обеспечения финансовой жизнеспособности заинтересованных железнодорожных операторов. Таким образом, программа ТРАСЕКА явилась инициатором некоторых важных соглашений между правительствами и банками развития. Поскольку сейчас в рамках ТРАСЕКА осуществляются прямые инвестиционные проекты, а

также проекты технического содействия, во взаимоотношениях с МФУ следует придерживаться принципа дополнительных действий. ТРАСЕКА не является донором, а выступает как организация, осуществляющая совместное финансирование. Поэтому цель инвестиционных проектов все еще заключается в поощрении участия других организаций. Этого можно достичь, когда потенциальные потоки прибыли, получаемых от инвестиций ТРАСЕКА, способствуют привлечению больших инвестиций, включая МФУ.

ТРАСЕКА: Катализатор крупных инвестиций

Проекты технического содействия и небольшие инвестиционные проекты, осуществляемые в рамках ТРАСЕКА, способствовали привлечению крупных инвестиций МФУ, включающих Европейский Банк Реконструкции и Развития (ЕБРР), Всемирный Банк, Азиатский Банк Развития (АБР), Исламский Банк Развития (ИБР), Кувейтский Фонд Арабского Экономического Развития, взявших на себя обязательства по осуществлению программы капиталовложений в порты, железные дороги и автомобильные дороги по маршруту ТРАСЕКА на общую сумму более 700 миллионов ЕВРО. Кроме того, более 1 миллиарда долл. США было вложено в транспортную инфраструктуру стран-участниц ТРАСЕКА частными инвесторами и другими донорами, в основном японскими финансистами.

Железные Дороги

На основании проведенных в рамках проектов ТРАСЕКА исследований, определивших состояние железнодорожных систем на Кавказе и в Центральной Азии, ЕБРР предоставил кредиты на реабилитацию железных дорог в Казахстане на сумму в размере 65 млн. долл. США, в Узбекистане - 40 и 38 млн. долл. США, в Азербайджане - 20 млн. долл. США и в Грузии - на аналогичную

сумму в 20 млн. долл. США. Условием предоставления кредитов является осуществление реструктуризации железных дорог. Планы реструктуризации подготовлены в рамках проектов ТРАСЕКА. Дополнительно в качестве части полного пакета транспортного кредита Армении, Всемирный Банк профинансирует проекты на реконструкцию железных дорог на сумму в 12 млн. долл. США. Более того, Японский Фонд Экономического Сотрудничества с Зарубежными Странами проявил определенную заинтересованность, предоставив кредит Правительству Туркменистана на реабилитацию инфраструктуры железных дорог.

Порты

Одной из главных целей программы ТРАСЕКА является развитие морских транспортных путей в Каспийском море, включая создание альтернативных путей и большой конкурентоспособности. Этот важный участок маршрута ТРАСЕКА также привлек внимание ЕБРР. Были заключены кредитные соглашения по реабилитации портов Туркменбаши (20 млн. долл. США) и Бакинского порта (18 млн. долл. США). ТРАСЕКА оказала техническое содействие и предоставила инвестиционное финансирование двум портам одновременно с финансированием ЕБРР. В рамках проектов технического содействия были подготовлены генеральные планы, ТЭО, чертежи, тендерные документы, предоставлена помощь в проведении тендеров на реабилитацию портов и паромных терминалов при финансовой поддержке ЕБРР. В качестве части полного инвестиционного пакета на реабилитацию в размере 5 млн. ЕВРО в рамках проектов совместного финансирования ТРАСЕКА было закуплено оборудование для контейнерного терминала и запасные части для паромов на Каспии. Содействие ТРАСЕКА порту Актау при финансовой поддержке ЕБРР в размере 54 млн. долл. США (Общая сумма инвестиций составляет 84 млн.



долл. США) позволило возобновить автомобильно-паромное и железнодорожно-паромное сообщение между портами Баку и Актау с сентября 2001г.

Значительное содействие в виде технической помощи и инвестиций ТРАСЕКА было предоставлено портам Поти и Батуми. Утверждены стратегический план развития портов, а также ТЭО для портов, железнодорожных и контейнерных терминалов с целью получения в будущем финансирования от ЕБРР (нефтяной терминал - порт Поти 20 млн. долл. США), других МФУ и частных инвесторов (многоцелевой терминал - порт Поти 60 млн. долл. США, порт Батуми 18 млн. долл. США), а также продление контракта на приватизацию порта. Для привлечения финансирования МФУ и других инвесторов был реализован инвестиционный проект на сумму в 3,4 млн. ЕВРО на строительство паромного терминала с целью улучшения паромных линий между Поти, Батуми, Иличевском и Варной.

Автомобильные Дороги

В рамках проектов технического содействия ТРАСЕКА были предоставлены кредиты на реализацию проекта реабилитации автомобильной дороги в Армении на сумму 52 млн. долл. США Всемирным Банком и ЕБРР, двух проектов реабилитации автомобильных дорог в Грузии на сумму в 13 и 40 млн. долл. США Всемирным Банком, а также на подготовку предварительного и окончательного вариантов ТЭО на сумму 50 млн. долл. США ЕБРР и 40 млн. долл. США Всемирным Банком - на реабилитацию дорог в Азербайджане. Прогнозируемый эффект реализации указанных проектов заключается в совершенствовании связей между тремя столицами Баку, Тбилиси и Ереваном.

В рамках ТРАСЕКА были подготовлены ТЭО и контрактные документы на реабилитацию дороги Мары - Теджен в Туркменистане. Было заключено соглашение на предоставление 80 млн. долл. США с ЕБРР, однако реализация

проекта была приостановлена ввиду невыполненных макроэкономических условий, поставленных ЕБРР.

ТРАСЕКА участвует в совместном финансировании процедур пересечения границ, кредитного компонента АБР Казахской и Киргизской Республикам на общую сумму 68 млн. долл. США, на реабилитацию дороги Алматы - Бишкек. ЕБРР участвует в совместном финансировании этого проекта, предоставляя дополнительно сумму 25 млн. долл. США, в то время как заинтересованные Правительства выделяют 22 млн. долл. США из своих собственных фондов.

ТРАСЕКА: Небольшие инвестиционные проекты

По новому Регламенту, утвержденному в июне 1996г., ТАСИС обеспечивает финансирование небольших инвестиционных проектов. Этот новый инструмент позволил подключить новый элемент инвестиционного содействия в программу ТРАСЕКА в дополнение к проектам технического содействия, профинансированным до 1996г. До настоящего времени ТРАСЕКА выделила средства на осуществление ряда небольших проектов, связанных с развитием инфраструктуры, в размере 52,3 млн. ЕВРО по следующим основным направлениям:

Срочные инвестиции

- Срочная реабилитация железных дорог Кавказа
- Реабилитация красного моста и строительство моста ТРАСЕКА

Создание интермодальных и мультимодальных терминалов

- Центр экспортного распределения хлопка в Бухаре
- Контейнерное обслуживание между портами Баку и Туркменбаши на Каспийском море
- Строительство портового контейнерного терминала в Азербайджане и Туркменистане

Строительство моста ТРАСЕКА и восстановление Красного моста было профинансировано в рамках программы ТРАСЕКА

The construction of the TRACECA bridge and the rehabilitation of the Red Bridge was financed in the frame of the TRACECA programme

- Установка оборудования по обработке грузов и контейнеров в морских портах Баку (Азербайджан), Туркменбаши (Туркменистан), Поти (Грузия) и Иличевск (Украина)
- Интермодальное / терминальное оборудование для Армении и Центральной Азии

Инициация и создание новых транспортных сообщений

- Создание железнодорожно-паромного сообщения на Черном море
- Реконструкция железнодорожно-паромного моста в Каспийском порту Актау

Инициация новой технологии

- Поставка системы оптического кабеля для коммуникационной и сигнальной служб железных дорог в Армении, Азербайджане и Грузии
- Создание компьютерной системы паромных грузовых перевозок
- Бойлеры для пропарки железнодорожных цистерн (Баку)
- Поставка цистерн на Азербайджанскую Железную Дорогу
- Поставка навигационного оборудования

Считается, что осуществление небольших инвестиционных проектов в рамках ТРАСЕКА способствует заинтересованности МФУ и других инвесторов в привлечении более крупных инвестиций и выполнении новых обязательств. Инвестиционные проекты ТРАСЕКА направлены на расширение числа основных инвестиционных мероприятий, поощряющих дополнительное безвозмездное совместное финансирование, и, способствующих, таким образом, более крупным инвестиционным предложениям.

TRACECA Coefficients - decreasing freights transportation tariffs

There are two factors to be considered when deciding about the transit routes. The first significant factor is generally known as the “commercial triangle” (Time–Service–Tariff). The second applicable factor comes out of comparison of the Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia (*TRACECA*) with other alternative international transport overland corridors (routes). The *TRACECA* Corridor has similar transport infrastructure (Service), having insignificant differential from transportation of the same mode in terms of timing (Time), which attribute commercially crucial meaning to the freight tariff (Tariff) applied to a particular transport corridor (Route).

The creation and establishment of special working groups incorporating authorized representatives (experts) from railway, road, maritime and port administrations of the member states of the Basic Multilateral Agreement is a milestone in development of the *TRACECA* Corridor, with particularly significant impact on the tariff policy related issues. This not only strengthened relations within each of the state practicable, but also provided ground for finalisation of international transportation issues by means of bilateral dialogue and interregional cooperation.

Discordant development of transport sectors of the states require optional methods to eliminate the crisis, in which transport officials were called to resolve the tasks almost beyond their resources. Partial or overall reconstruction of the transport infrastructure, renewal of fleets, improvement of production facilities with new up-to-date technologies unavoidably led to increase of transportation tariffs, while improvement of the quality of



services was comparatively slow. The result of this was that at the beginning of the 90-ies the majority of the international transportation and freight forwarding companies have considered the option of alternative routes.

From the very beginning of implementation of the *TRACECA* programme, the situation and trends changed. Implementation of investment and technical assistance projects, allocation of loans and grants helped normalizing the situation, particularly in the domain of tariff policy, which attracted greater interest to the region, which is undoubtedly the most attractive in the Euro – Asian direction. The *TRACECA* programme has prepared a basis for a long and constructive dialogue.

The following facts confirm the aforementioned: since September 2000 there were two meetings held under the auspices of the *TRACECA* Intergovernmental Commission. The meetings of the heads (representatives) of the railways administrations, which took place in Tbilisi on September 2 and in Baku on December 14-15, 2000 were to finalise the tariff policy for international freight, including

railway transit transportation along the *TRACECA* Corridor.

Two combined working groups meetings of the plenipotentiary representatives-experts for tariff policy of railways, ports and maritime operators of the *TRACECA* member countries, held in Baku on 20 July 2001 and 15 February 2002, were to discuss possibility of improving competitiveness of the *TRACECA* Corridor. In order to attract more freights to the routes along the *TRACECA* Corridor, the participants discussed the issue of developing unified Tariff Policy for ports, maritime operators and railways of the *TRACECA* member-states.

The outcome was the agreement on the application of the special decreasing coefficients “*TRACECA* Coefficients” - to be applied on international freights transportation along the Corridor Europe – Caucasus – Asia. According to preliminary estimations made, application of the *TRACECA* Coefficients will significantly improve competitiveness of transit multimodal transportations, which will help to attract additional non-traditional traffic into the Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia.

“Коэффициенты ТРАСЕКА” - снижение тарифов на перевозки грузов

Учитывая, что при выборе того или иного транзитного маршрута важное значение имеет общеизвестный “коммерческий треугольник” (Время - Сервис - Тариф), и тот факт, что по сравнению с другими альтернативными наземными международными транспортными коридорами (маршрутами), транспортный коридор Европа - Кавказ - Азия (ТРАСЕКА) имеет аналогичную транспортную инфраструктуру (Сервис) и существенно не отличается по длительности одноименных перевозок (Время), решающее значение приобретает следующее: насколько провозной тариф того или иного транспортного коридора (Маршрута), с коммерческой точки зрения, будет наиболее привлекательным (Тариф).

Создание специальных рабочих групп с участием полномочных представителей (экспертов) железнодорожных, автомобильных, морских администраций и портов стран-участниц Основного Многостороннего Соглашения ознаменовало кардинально новый этап в развитии коридора в целом и по отношению к вопросам тарифной политики, в частности. Таким образом, появилась реальная возможность для укрепления взаимосвязей не только внутри каждого из государств, но и решения вопросов, связанных с осуществлением международных перевозок, как в двустороннем порядке, так и на межрегиональном уровне.

Поскольку развитие отрасли в каждом из государств происходило неравномерно, то проявлялись и различные варианты выхода из почти кризисной ситуации, в которой транспортникам приходилось решать почти непосильные задачи. Частичная или полная реконструкция транспортной инфраструктуры, обновление парка транспорт-

ных средств, оснащение производственных мощностей новыми передовыми технологиями - все это неизбежно приводило к повышению тарифов на перевозки. При этом повышение качества предоставляемых услуг происходило сравнительно медленно. Это привело к тому, что в начале 90-х годов большинство международных транспортных и экспедиторских компаний начали поиск альтернативных маршрутов.

С момента начала реализации программы ТРАСЕКА, наметилась тенденция поэтапного улучшения сложившейся ситуации. Путем реализации инвестиционных проектов и проектов технического содействия, предоставления кредитов и грантов удалось несколько нормализовать ситуацию, особенно в области тарифной политики, что проявило большой интерес к региону, который без сомнения является наиболее привлекательным в Евро-Азиатском направлении. Программа ТРАСЕКА положила начало долгому и конструктивному диалогу между странами.

Подтверждением вышесказанному является тот факт, что с сентября 2000 года под эгидой Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА прошло два совещания руководителей (представителей) железнодорожных администраций по вопросам урегулирования тарифной политики на перевозки грузов в международном, в том числе транзитном железнодорожном сообщении, по транспортному коридору ТРАСЕКА (2 сентября 2000 года в городе Тбилиси и 14-15 декабря 2000 года в городе Баку) и два совместных рабочих совещания полномочных представителей-экспертов по тарифной политике железных дорог, портов и судоходных компаний стран-участниц программы ТРАСЕКА (20 июля 2001 года и 15 февраля 2002 года в городе Баку), предметом обсуждения которых стал вопрос повышения конкурентоспособности коридора ТРАСЕКА.

С целью привлечения дополнительного грузопотока на маршруты коридора, был рассмотрен вопрос создания единой согласованной Тарифной Политики портов, судоходных компаний и железных дорог стран-участниц программы ТРАСЕКА.

Результатом обсуждения стала договоренность о применении специальных понижающих коэффициентов - коэффициентов ТРАСЕКА - на перевозки грузов в международном сообщении по транспортному коридору Европа - Кавказ - Азия. Согласно проведенным предварительным расчетам, применение “Коэффициентов ТРАСЕКА” существенно повысит конкурентоспособность транзитных мультимодальных перевозок, что позволит привлечь дополнительные нетрадиционные грузопотоки в транспортный коридор Европа - Кавказ - Азия “ТРАСЕКА”.

Workshop in Frankfurt:
Ramiro Lopes da Silva,
Dr. Martin Both,
Daniel Stroobants and
Dr. Herbert Gruenwald



Семинар во Франк-
фурте: Рамиро Лопес
да Сильва, док. Мартин
Бот, Даниель Стробоантс
и док. Герберт Грюенвальд



Legal basis improvement

After the breakdown of the Soviet system, the New Independent States found themselves in a so-called legal depression. Forming national legal basis, including transport legislation, required a fundamentally new approach. Bilateral and multilateral cooperation had to be established in a very short time period. Forming a proper legal environment for international transport required adoption of some laws and standard acts during the last period. These documents were designed to control transport operations, and manage cooperation between different forwarders, as well as between forwarders and state bodies. Some national laws were in conflict with international norms and standards. As a result, forwarders had to deal with a great number of legal acts, existing in their own countries, as well as other states, involved in transport operations.

Membership in major international conventions and agreements helped to solve disputable issues between the Parties. Nevertheless, there was a strong need in a good understanding and application of norms, provided by these agreements, which was possible only with assistance from European experts. Within programme of European Commission TACIS-TRACECA, a number of Technical Assistance projects were implemented and planned for the future, aiming at reorganization of the whole transport sector and application of new management methods on the basis of EU experience. Workshops with operators and state officials at different levels were arranged in

order to represent existing *EU* legal acts in international transport.

For development of economic cooperation, trade and transport communication in Europe, the Black Sea, Caucasus, the Caspian Sea and Asia, Heads of Armenia, Azerbaijan, Bulgaria, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Moldova, Romania, Tajikistan, Turkey, Ukraine and Uzbekistan signed "The Basic Multilateral Agreement on international transport for the development of Europe - Caucasus - Asia corridor" (Baku, September 8, 1998). That Agreement was designed to improve interregional cooperation between the Parties, strengthen existing legal environment and ensure development of integration processes in *TRACECA* programme implementation.

Main provisions of the MLA and its Technical Annexes provide for improvement of transport cooperation between the memberstates of the Transport Corridor Europe - Caucasus - Asia. Activity of the Intergovernmental Commission *TRACECA*, established to regulate the follow up of MLA provisions, is aimed at transit traffic improvement. As a result of the regular working meetings, the Parties agreed on making amendments to *MLA*, pursuing further improvement of transport traffic along the whole *TRACECA* corridor.

After the relevant analysis of possible improvement of regional transport cooperation, Permanent Secretariat of IGC *TRACECA*, jointly with the Team of Technical Experts, has proposed amendments to the Basic Agreement. This proposal includes application of a VAT-zero rate for transport of goods in international and transit railway communication, non-use

of customs deposits, bank guarantees, insurance policies, railway guarantees for transit goods transported by railways. The draft Technical Annex on the *TRACECA* international customs transit procedures for the carriage of goods by rail using the "SMGS" railway bill.

This initiative was approved on consensus at the Second Annual Meeting (Conference) of Intergovernmental Commission *TRACECA*, held in Tashkent, April 24-25, 2002. The Conference also adopted "Decision on development of sea transport", aiming to improve competitiveness of sea transport in *TRACECA* corridor. To follow up provisions of the *MLA*, and to manage transport operations along the *TRACECA* corridor, participants of the Meeting decided to establish "TRACECA Hot Line" boards with contact details (addresses, telephone numbers) of National Secretaries and Permanent Secretariat of IGC *TRACECA* and to form Monitoring Groups in each memberstate with representatives of relevant state and intergovernmental bodies, involved in transport process.

At present, the draft new Technical Annex to the *MLA* on the common system of road permits for all *TRACECA* member-states is under preparation. This system is destined to promote further development of road transit transport of goods in *TRACECA* corridor.

In addition, a new *TRACECA* project "Common legal basis for transit transportation" is starting in the end of 2002. This project has to assist the Parties in joining major multimodal transport conventions. Special importance will be attached to common technical standards in road transport.

TRACECA Summit
Baku, September 1998
Саммит ТРАСЕКА,
Баку, сентябрь 1998 года

Совершенствование законодательной базы

После распада Советского Союза, новые независимые государства очутились в своеобразном правовом вакууме. Формирование собственной законодательной базы, в том числе и в транспортной отрасли, требовало кардинально нового подхода. За максимально короткие сроки приходилось налаживать многочисленные двусторонние и многосторонние связи. С целью создания соответствующего правового поля для осуществления международных перевозок за истекший период были приняты ряд законов и постановлений, регулирующих транспортную деятельность, а также определяющих взаимоотношения, как между перевозчиками, так и перевозчиков с государственными органами. Порою внутреннее законодательство шло в разрез с международными нормами и стандартами. Перевозчикам приходилось ориентироваться в бесконечном множестве нормативных актов, как в своем государстве, так и в странах, по территориям которых осуществлялись перевозки.

Присоединение к основным международным конвенциям и соглашениям сыграло положительную роль в урегулировании спорных вопросов между сторонами. Но все же ощущалась острая необходимость в толковании и применении зафиксированных в них норм. В этом вопросе незаменимым оказался опыт специалистов из Европейских стран. В рамках программы ЕК ТАСИС ТРАСЕКА были реализованы и планируются для осуществления проекты технического содействия, направленные на реорганизацию всего транспортного сектора, внедрение новых методов управления, основываясь на опыте стран ЕС. Так же проводились семинары для перевозчиков и государственных служащих разного ранга, целью которых было ознакомление с ныне действующими нормативными актами ЕС в области международных перевозок.

Выражая стремление развивать экономические отношения, торговлю и транспортное сообщение в регионах Европы, Черного моря, Кавказа, Каспийского моря и Азии, главы государств Азербайджана, Армении, Болгарии, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Молдовы, Румынии, Таджикистана, Турции, Узбекистана и Украины 8 сентября 1998 г. в Баку подписали "Основное Многостороннее Соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа - Кавказ - Азия". Это Соглашение укрепило межрегиональную связь его Сторон, закрепило действующие правовые нормы и дало новый импульс развитию и углублению интеграционных процессов, осуществляемых при содействии программы ТРАСЕКА.

Основные положения ОМС и его Технические приложения во многом предопределяют развитие транспортных взаимосвязей в рамках стран-участниц коридора Европа - Кавказ - Азия. Деятельность МПК ТРАСЕКА, созданной с целью регулирования вопросов, касающихся осуществления и применения положений ОМС, направлена на улучшение развития, как транзитных перевозок, так и между Сторонами. В результате рабочих встреч достигаются договоренности о внесении изменений и дополнений к ОМС, что способствует дальнейшему развитию и улучшению перевозок на всем протяжении транспортного коридора. Проведя анализ и изучив возможности углубления транспортных связей между регионами, ПС МПК ТРАСЕКА с помощью группы технических экспертов разработал пакет дополнений к ОМС, который включает в себя применение нулевой ставки НДС за услуги по обслуживанию перевозок в международных и транзитных железнодорожных сообщениях, не применение практики залоговых таможенных депозитов, банковских гарантий, страховых полисов финансового риска, гарантийного поручительства железнодорожных ведомств на грузы, следующие в железнодорожном транзитном

сообщении, а также проект нового Технического Приложения к ОМС "О процедурах при осуществлении международного таможенного транзита по транспортному коридору Европа - Кавказ - Азия "ТРАСЕКА" при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС". Данная инициатива была единогласно одобрена на Втором ежегодном заседании МПК ТРАСЕКА, состоявшемся 24-25 апреля 2002 г. в Ташкенте, Узбекистан. На конференции также было принято "Решение о развитии морского транспорта", направленное на повышение конкурентоспособности морских перевозок по коридору ТРАСЕКА. С целью соблюдения положений ОМС и содействия осуществлению перевозок по маршрутам ТРАСЕКА, также было принято решение об установке информационных щитов "Торячая линия ТРАСЕКА", содержащих контактные адреса и телефоны Национальных Секретариатов и ПС МПК ТРАСЕКА. Также были созданы Группы Мониторинга, которые включают в себя представителей уполномоченных государственных и межправительственных органов в каждой из Сторон ОМС, принимающих непосредственное участие в технологическом цикле транзитных перевозок.

В настоящий момент готовится проект нового технического приложения к ОМС о введении общей разрешительной системы для стран-участниц программы ТРАСЕКА, призванный способствовать дальнейшему развитию транзитных автомобильных грузовых перевозок внутри коридора ТРАСЕКА.

В дополнение необходимо отметить, что в рамках программы ТРАСЕКА в конце 2002 г. стартует проект "Общая юридическая база для транзитных перевозок". В рамках данного проекта будет оказано содействие в присоединении к основным конвенциям в области мультимодальных перевозок. Также особое внимание в рамках данного проекта будет уделяться общим техническим стандартам автотранспорта.

Humanitarian aid for Afghanistan



First visit of TRACECA experts (Bodo Roessig, Vadim Turdzeladze) in Afghanistan, Turgundi terminal, February 2002
Первый визит экспертов ТРАСЕКА (Бодо Россиг, Вадим Турдзеладзе) в Афганистан, терминал Тургунди, февраль 2002 года



Humanitarian cargo
for Afghanistan
Гуманитарный груз
для Афганистана



Humanitarian aid for Afghanistan

Viewing the existing situation in Afghanistan and Central Asia, as well as increased volume of humanitarian acts in the region, Intergovernmental Commission *TRACECA* arranged an Extraordinary Meeting (Tbilisi, December 1-12, 2001), devoted to provision of the most favourable conditions for humanitarian goods and construction materials transported to Afghanistan. This initiative of the Permanent Secretariat was supported by all *TRACECA* Parties. In addition, IGC *TRACECA* charged the Permanent Secretariat with the following tasks:

- To work out the proposals aimed at simplification of administrative procedures for humanitarian goods and construction materials transported to this region;
- To work out and introduce monitoring system of humanitarian goods and construction materials transported to this region;
- To study concrete proposals, aiming to reduce costs on transport of humanitarian goods and construction materials, destined for Afghanistan.

To fulfill these tasks within the shortest time limits, Permanent Secretariat of IGC *TRACECA* has elaborated proposals, concerned with simplification of administrative procedures and provision of the most favorable conditions for humanitarian goods and construction materials transported to Afghanistan. These proposals include amendments and changes to some legal acts existing in *TRACECA* memberstates.

The PS also recommended to railways, ports and shipping companies to apply certain discounts on humanitarian goods transport to Afghanistan. To follow up this proposal, a Working Meeting was organized on February 14-15, 2002 in PS premises with plenipotentiary representatives of railways of Azerbaijan, Georgia,

Humanitarian aid for Afghanistan

“Humanitarian aid cargo” are stored in Hayraton, Afghanistan
Груз с гуманитарной помощью разгружается на складе в Хайратоне, Афганистан



Uzbekistan, Azerbaijan State Caspian Shipping Company, Shipping Company “UKRFERRY”, sea ports of Aktau, Baku, Batumi, as well as representatives and experts of the Permanent Secretariat. The meeting was devoted to provision of discounts with application of “TRACECA Coefficient” on goods transported and transhipped to Afghanistan via the Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia.

In addition to the above-mentioned initiatives, supported by all Parties, Permanent Secretariat elaborated “Proposal

on Cooperation” and distributed it to all international agencies, NGOs and transport-forwarding companies involved in logistics of humanitarian goods and construction materials to Afghanistan.

The PS proposed a special monitoring system, including establishment of Monitoring Groups in each member-state, produced a Monitoring List and worked out the project “TRACECA Hot Lines” to ensure the full control over the transit goods, particularly, humanitarian one, transported via TRACECA Corridor.

Under the aegis of PS IGC TRACECA,

with organizational support from German Company “Dornier System Consult GmbH” (Daimler Chrysler Group), a Special Workshop, devoted to humanitarian goods and construction materials transported to Afghanistan via the Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia “TRACECA”, was arranged in Frankfurt (Germany), April 12, 2002. Representatives of the European Commission, World Food Programme (UN WFP) and major transport-forwarding companies were invited to the Workshop.

Participants rated highly the activity,



Activities in
Hayraton terminal
Работа на терминале
в Хайратоне

done by the Permanent Secretariat and the Intergovernmental Commission *TRACECA* and expressed desire to use actively the international Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia “*TRACECA*” for transport of humanitarian goods and construction materials to Afghanistan and promote cooperation with involved international organizations/agencies in this sphere.

As a result, all the participants of the Workshop signed “Declaration on Cooperation”.

The Second Annual Meeting (Conference) of IGC *TRACECA*, held in Tashkent, Uzbekistan, April 24-25, 2002, parties of the Basic Agreement and members of *TRACECA* programme adopted recommendations and decisions, aimed at provision of the most favorable conditions and maximum assistance to the transport of humanitarian goods and construction materials to Afghanistan.





В помощь Афганистану

Принимая во внимание сложившуюся ситуацию в Афганистане и Центральной Азии и возрастание масштабов гуманитарных акций в направлении данного региона, Межправительственная Комиссия ТРАСЕКА, собравшись на Внеочередном заседании 11-12 декабря 2001 года в городе Тбилиси (Грузия), рассмотрела вопросы, связанные с предоставлением режима наибольшего благоприятствования для транспортировки гуманитарных грузов и строительных материалов в Афганистан. Инициатива Постоянного Секретариата получила поддержку со стороны всех стран-участниц программы ТРАСЕКА. Дополнительно, МПК

ТРАСЕКА поручила Постоянному Секретариату:

- За максимально короткие сроки разработать предложения, направленные на упрощение административных процедур для транспортировки гуманитарных грузов и строительных материалов, следующих в данный регион;
- Разработать и внедрить систему мониторинга транспортировки гуманитарных грузов и строительных материалов, следующих в данный регион;
- Изучить конкретные предложения, направленные на уменьшение затрат на транспортировку гуманитарных грузов и строительных материалов

На выполнение данных поручений в кратчайшие сроки Группой технических экспертов были разработаны предложе-

ния по упрощению административных процедур и создания наиболее благоприятных условий при транспортировке гуманитарных грузов и строительных материалов в Афганистан. Данные предложения включали предложения по изменениям и дополнениям в некоторые нормативно-правовые акты как стран-участниц программы ТРАСЕКА, так и Основное Многостороннее Соглашение. Так же были разработаны рекомендации для железных дорог, портов и судоходных компаний по предоставлению ими определенных скидок на перевозки гуманитарных грузов. На данное предложение откликнулись все участники транспортного процесса и 14-15 февраля 2002 года в офисе Постоянного Секретариата



Photos/ Фотографии:
Hayraton terminal
Терминал в Хайратоне

Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА состоялось рабочее совещание полномочных представителей железнодорожных администраций Азербайджана, Грузии, Узбекистана, Азербайджанского Государственного Каспийского Морского Пароходства, судоходной компании "УКРФЕРРИ", морских торговых портов Актау, Баку, Батуми, а также руководителей и экспертов ПС МПК ТРАСЕКА. Результатом данного совещания стало предоставление скидок с применением "Коэффициентов ТРАСЕКА" (до 50%) на перевозку и перевалку грузов, проходящих по транспортному коридору Европа - Кавказ - Азия по направлению Афганистана.

Дополнительно, после заявления стран о своей поддержке вышеупомянутых предложений, Постоянный Секретариат разработал и направил "Предложение о сотрудничестве" всем основным международным агентствам, НПО и транспортно-экспедиторским компаниям, которые заняты или будут заняты логистикой в отношении гуманитарных грузов и строительных материалов для реконструкционных

работ для Афганистана.

Так же была разработана система мониторинга, включающая создание Групп Мониторинга в каждой из стран-участниц ОМС, разработан Лист Мониторинга и рассмотрен вопрос подключения проекта создания "Горячих линий ТРАСЕКА" для повышения контроля прохождения гуманитарных грузов по коридору ТРАСЕКА.

Под эгидой Постоянного Секретариата Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА и при организационной поддержке немецкой компании "Dornier System Consult GmbH" (компания группы Daimler Chrysler) 12 апреля 2002 года в городе Франкфурт-на-Майне (Германия) состоялся специальный семинар, посвященный перевозкам гуманитарных грузов и строительных материалов, следующих в Афганистан по транспортному коридору Европа - Кавказ - Азия. В работе семинара приняли участие представители Европейской Комиссии, Международной Продовольственной Программы ООН (UN WFP) и крупных международных транспортно-экспедиционных

компаний. Участники семинара высоко оценили проделанную Постоянным Секретариатом и Межправительственной Комиссией ТРАСЕКА работу и выразили желание активно использовать международный транспортный коридор Европа - Кавказ - Азия для перевозок гуманитарных грузов и строительных материалов в Афганистан и активизировать сотрудничество с заинтересованными международными организациями/агентствами в данном направлении. Результатом семинара стала "Декларация о сотрудничестве", подписанная всеми участниками встречи.

На Втором ежегодном заседании (Конференции) МПК ТРАСЕКА, состоявшемся в городе Ташкенте, Узбекистан, 24-25 апреля 2002 года страны-участницы Основного Многостороннего Соглашения одобрили представленные рекомендации и решения, направленные на предоставление наиболее благоприятных условий и оказание максимального содействия перевозкам гуманитарных грузов и строительных материалов в Афганистан.



Transport Corridor Europe - Caucasus - Asia "TRACECA" competitiveness

Analysis of the main trends of the world economy development forecast evidences that major financial, commodity and information flows of the XXI century will be focused in the triangle the USA - Europe - Asia.

Natural transit link between Europe and Asia

In this view, the most important task of the European Union TACIS-TRACECA programme member-states (Republic of Armenia, Azerbaijan Republic, Republic of Bulgaria, Georgia, Republic of Kazakhstan, Kirgiz Republic, Republic of Moldova, Mongolia, Romania, Republic of Tajikistan, Turkmenistan, Republic of Turkey, Republic of Uzbekistan, Ukraine) is to realize in the best way their geopolitical



and economic potential via development of transport networks of the Transport Corridor Europe - Caucasus - Asia (TRACECA), that has been officially acknowledged by major international institutions (ESCAP UN, ECMT and other) as

one of the natural transit links between Europe and Asia.

At present, trade turnover between Asia and Europe exceeds 2 trillion USD per year with transport expenses up to 200 billion USD.

TRACECA - attractive transport corridor

What are the main reasons for the goods-owners for more active use of Europe - Caucasus - Asia "TRACECA" transport corridor?

What is the advantage of TRACECA route in comparison with other alternative routes?

How can TRACECA memberstates be attractive for foreign partners?

We considered geographic location of TRACECA countries in the context of trade development between Europe and Asia, on the one hand, and location of the major Asian goods producers and European consumers, origin of freight flows, possible large freight-owning states, on the other hand. As a result, we have come to the conclusion, that shipment of goods to Europe via TRACECA Transport Corridor (East - West) is much more attractive in comparison with other alternative routes. We should stress that the distance along the main transoceanic route from Yokohama to the largest West-European ports, such as Rotterdam, Hamburg, Antwerp and others is more than twice longer than that of the TRACECA route.

Oriented at the outside world

Today thanks to the implementation of the European Union TRACECA programme, memberstates have branched transport networks and seaports, which are of great importance and oriented at the outside world, having good cross-country ability within their own territories. This means that TRACECA countries don't need new inland corridors or additional transport routes to neighbour countries to develop transit traffic. It should be stressed that presently these countries don't need huge investments for the development of the existing transport corridor and its net-



works. TRACECA transport corridor does already exist and function. There's a great experience in organization of huge amounts of goods of different categories.

After the signing of the "Basic Multilateral Agreement on international transport for the development of Europe - Caucasus - Asia corridor" in Baku, on September 9, 1998, the legal basis for international transit traffic on a higher level was established.

TRACECA countries rich in natural and energy resources

There's another importance fact: TRACECA transport networks pass along the territories of the countries rich in natural and energy resources to be developed. These regions have not so far lost well-trained competent human resources. Transit development in these countries will undoubtedly contribute to increase of production and employment in the regions. In spite of all political and economic changes, chosen, developed and tested by experience, TRACECA international transport corridor remains a long-term regulating factor, providing for favorable investment environment and having a positive impact on globalization of integration processes.



Горизонты программы ТРАСЕКА

Конкурентоспособность транспортного коридора Европа - Кавказ - Азия "ТРАСЕКА"

Анализ прогнозирования основных направлений развития мировой экономики свидетельствует о том, что главные финансовые, товарные и информационные потоки в XXI веке будут сосредоточены в треугольнике США - Европа - Азия.

Естественный транзитный мост между Европой и Азией

И в этом контексте, важнейшей задачей для стран-участниц программы Европейского Союза ТАСИС - ТРАСЕКА (Азербайджанская Республика, Республика Армения, Республика Болгария, Грузия, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Молдова, Монголия, Румыния, Республика Таджикистан, Туркменистан, Республика Турция, Республика Узбекистан, Украина) является полная реализация своих геополитических и экономических возможностей через развитие транспортных сетей международного транспортного коридора Европа - Кавказ - Азия "ТРАСЕКА", который официально признан ведущими международными организациями (ООН ЭСКАТО, ЕКМТ и др.) как один из естественных транзитных мостов между Европой и Азией.

На сегодняшний день торговый оборот между Азией и Европой уже превышает 2 трлн. долл. США в год, при этом доля транспортных расходов составляет 200 млрд. долларов.

ТРАСЕКА - привлекательный транспортный коридор

Каковы основные аргументы, которые могут быть взяты на вооружение грузовладельцами для более активного использования транзитного коридора Европа - Кавказ - Азия "ТРАСЕКА"?

Насколько выгодно отличается мар-

шрут ТРАСЕКА от других, альтернативных маршрутов?

Чем, наконец, страны-участницы межрегиональной программы Европейского Союза ТРАСЕКА, могут быть привлекательны для иностранных партнеров?

Рассматривая географическое положение стран ТРАСЕКА в контексте развития торговых отношений между Европой и Азией, с одной стороны, и расположение основных товаропроизводителей в Азии и потребителей в Европе, зарождение грузопотоков, возможных крупных стран-грузовладельцев, с другой стороны, можно сделать практически безошибочный вывод - доставка товаров в Европу по транспортному коридору ТРАСЕКА (Восток - Запад) выглядит намного привлекательнее, чем по альтернативным маршрутам. Достаточно отметить, что расстояние по основному трансокеанскому маршруту от Иокогамы до крупнейших западноевропейских портов (Роттердам, Гамбург, Антверпен и др.), более чем в два раза длиннее, чем по маршруту ТРАСЕКА.

Ориентация на внешний мир

На сегодняшний день страны - участницы транспортного коридора ТРАСЕКА, в известной степени, с помощью программы Европейского Союза ТРАСЕКА, обладают разветвленными транспортными сетями и морскими портами международного

значения, ориентированными на внешний мир, имеющими хорошую проходимость внутри собственных территорий. Это означает, что для развития транзитных перевозок странам ТРАСЕКА не нужно создавать новые внутренние коридоры или дополнительные транспортные переходы в сопредельные страны. Необходимо также подчеркнуть, что для этих стран в настоящее время нет необходимости привлекать огромные инвестиции для развития уже имеющегося транспортного коридора и его сетей. Транспортный коридор ТРАСЕКА существует и функционирует. Накоплен большой опыт в организации перевозок значительных объемов грузов различной категории. После подписания в г. Баку, 9 сентября 1998 года "Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа - Кавказ - Азия", создаются юридические основы для организации международных транзитных перевозок на более качественном уровне.

Богатые ресурсы стран ТРАСЕКА

Крайне важным является и другое обстоятельство: транспортные сети ТРАСЕКА проходят по территориям стран, богатых полезными ископаемыми и запасами энергоресурсов, перспективными в плане их освоения. Эти регионы, пока еще, не растеряли высоко подготовленные кадры. Развитие транзита в этих странах, безусловно, и в дальнейшем будет способствовать росту производства, занятости населения в регионах. Какие бы политические или экономические изменения не происходили, избранный, развитый и закрепленный на практике международный транспортный коридор ТРАСЕКА остается долговременным стабилизирующим фактором, создающим благоприятный инвестиционный климат, положительно влияющий на глобализацию интеграционных процессов.



Abbreviations

ADB
Asian Development Bank
ADR Agreement
European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road
ASYCUDA
Automated System for Customs Data
MLA
"Basic Multilateral Agreement on International Transport for the Development of the Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia"
BSEC
Black Sea Economic Cooperation
CMR
Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road
COTIF
Convention concerning International Carriage by Rail
EBRD
European Bank for Reconstruction and Development
EC
European Commission
ECE
Economic Commission for Europe
ECMT
European Conference of Ministers of Transport
ESCAP
Economic and Social Commission for Asia and the Pacific
EU
European Union
FIATA
The International Federation of Freight Forwarders Associations
FSU
Former Soviet Union
IDB
Islamic Development Bank
IFI
International Financing Institutions
IGC
Intergovernmental Commission
INOGATE
Interstate Oil and Gas Transport to Europe
IP
Investment Projects
IRU
The International Road Transport Union
ISO
International Organization for Standardization
NIS
Newly Independent States
PETra
Pan European Transport Area
PS
Permanent Secretariat

SAFETIR (Safe TIR)
System of Electronic Control for TIR carnets
TA
Technical Assistance
TACIS
Technical Assistance for Commonwealth of Independent States
TEN
Trans – European Network
TIR Convention
"Customs Convention on International Transportation of Goods Using TIR carnets"
TRACECA
Transport Corridor "Europe – Caucasus – Asia"
UN
United Nations
WB
World Bank



ASYCUDA
Система автоматизированной обработки таможенных деклараций
COTIF
Конвенция относительно международной перевозки грузов железнодорожным транспортом
FIATA
Международная Федерация Экспедиторских Ассоциаций
INOGATE
Межгосударственная программа ТАСИС по вопросам транспортировки нефти и газа в Европу
ISO
Международная Организация по Стандартизации
PETra
Пан-Европейская Транспортная Зона
SAFETIR (т. н. безопасный TIR)
Система электронного контроля для книжек МДП

Сокращения

АБР
Азиатский Банк Развития
ВБ
Всемирный Банк
ДОПОГ
Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов
ЕБРР
Европейский Банк Реконструкции и Развития
ЕК
Европейская Комиссия
ЕКМТ
Европейская Конференция Министров Транспорта
ЕС
Европейский Союз
ЕЭК
Европейская Экономическая Комиссия
ИБР
Исламский Банк Развития
КДПГ
Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов
Конвенция МДП
Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП
МПК
Межправительственная Комиссия
МСАТ
Международный Союз Автомобильного Транспорта
МФУ
Международные Финансовые Учреждения
ОМС
Основное Многостороннее Соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа - Кавказ - Азия
ООН
Организация Объединенных Наций
ОЧЭС
Организация Черноморского Экономического Сотрудничества
ПС
Постоянный Секретариат
ТАСИС
Программа технического содействия для Содружества Независимых Государств
ТЕС
Транс-Европейские Сети
ТРАСЕКА
Транспортный коридор Европа - Кавказ - Азия
ЭСКАТО
Экономическая и Социальная Комиссия для Азии и Тихого Океана