



TRACECA - Railways
Inter-State Tariff and
Timetable Structure
TNREG9501

Progress report 3
October 31st, 1997

COPIE

Published July 1997

Copyright © 1997 by TACIS services DG IA, European Commission.

Enquiries concerning reproduction should be sent to
the Tacis Information Office,
European Commission, Aarlenstraat 88 1/06 Rue d'Arlon, B-1040 Brussels

This report has been prepared by S.I.S.I.E.. The findings, conclusions and interpretations expressed in this document are those of S.I.S.I.E. alone and should in no way be taken to reflect the policies or opinions of the European Commission.

PROGRESS REPORT 3

Project Title	:	Traceca - Railways Inter-State Tariff and Timetable Structure	
Project Number	:	TNREG 9501 (Contract Number 96/5156)	
Countries	:	Southern republics of the CIS and Georgia : Armenia, Azerbaijan, Georgia, Kazakstan, Kyrgyzstan, Tadjikistan, Turkmenistan, Uzbekistan	
		Local operator	EC Consultant
Name	:	TRACECA Region Ministries of Transport and/or Railways	SISIE
Address	:	83 Bd Exelmans 75016 Paris - FRANCE	
Tel. number	:	33-1-40 71 15 15	
Fax number	:	33-1-40 71 15 18	
E-mail	:	sisie@starnet.fr and/or Sisie@wanadoo.fr	
Contact person	:	Nicolas LEBON	
Signatures	:		

Date of report : 31/10/1997 – 20/11/1997

Reporting period : PROGRESS REPORT 3

Author of report : J.L. ROMANINI

EC Co-ordinating unit	(name)	(signature)	(date)
EC Delegation	(name)	(signature)	(date)
TACIS Bureau (Task Manager)	D. STROOBANTS	(signature)	(date)

Traceca - Railways Inter-State Tariff and Timetable Structure

Progress Report 3

Table of contents

1. PROJECT SYNOPSIS	2
2. SUMMARY OF PROJECT PROGRESS SINCE THE START	4
2.1. SUMMARY	4
2.1.1. <i>Participation</i> :	4
2.1.2. <i>Concern for practical results</i> :	4
2.1.3. <i>Western interest for the project</i> :	5
2.1.4. <i>Tasks</i> :	5
2.1.5. <i>Consultant's presence / Secretariat</i> :	6
2.1.6. <i>Caspian Shipping</i> :	6
2.2. REVISED OVERALL PLAN OF OPERATIONS	7
3.SUMMARY OF PROJECT PLANNING FOR THE REMAINDER OF THE PROJECT.....	9
3.1. SUMMARY	9
3.1.1. <i>General strategy</i> :	9
3.1.2. <i>Legal matters</i>	10
3.1.3. <i>Marketing strategy</i>	10
3.1.4. <i>Clearinghouse</i>	10
4.PROJECT PROGRESS IN REPORTING PERIOD	12
4.1. ACHIEVEMENTS IN COMPARISON WITH PLANNED RESULTS.....	12
4.1.1. <i>Better project strategy</i>	12
4.1.2. <i>Protection of Traceca nations interests</i> :	12
4.1.3. <i>Better understanding of western clients needs</i> :	13
4.1.4. <i>Tasks performed and reports issued</i>	13
4.1.5. <i>Tasks in progress</i>	14
4.2. DEVIATIONS FROM ORIGINAL PLANNING	15
4.2.1. <i>Baku Steering Committee</i> :	15
4.2.2. <i>Task (3C1) Free Trade Zones</i> :	15
4.3. SPECIFIC ACTION NEEDED FROM THE LOCAL AUTHORITIES AND THE EUROPEAN COMMISSION	15
4.3.1. <i>Traceca States</i> :	15
4.3.2. <i>European Commission</i> :	15
4.4. PROJECT PROGRESS REPORT	16
4.5. RESOURCE UTILISATION REPORT	18
4.6. OUTPUT PERFORMANCE REPORT	21
5.ROJECT PLANNING FOR NEXT REPORTING PERIOD	24
5.1. IMPORTANT OBSERVATIONS FOR PROJECT SUCCESS	24
5.1.1. <i>Support from foreign partners</i> :	24
5.1.2. <i>European Commission</i>	24
5.1.3. <i>Traceca states authorities</i>	24
5.2. PROPOSALS FOR ADJUSTMENT OF OVERALL PLANNING AND THEIR CONSEQUENCES	24
5.2.1. <i>Possible Project Extension</i>	24
5.3. PLAN OF OPERATIONS FOR THE NEXT PERIOD.....	25

1. PROJECT SYNOPSIS

Project Title	:	Traceca - Railways Inter-State Tariff and Timetable Structure
Project Number	:	TNREG 9501 (Contract n°96/5156)
Countries	:	Southern Republics of the CIS and Georgia : Armenia, Azerbaidjan, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tadjikistan, Turkmenistan, Uzbekistan

Project objective(s) : – to promote trade in the Southern Republics of the former Soviet Union,
– to re-develop international railway traffic,
– to improve railways economic performance through more accurate cost analysis,
– to define long term development strategy in international freight common to all railways,
– to enhance railways co-operation by sharing responsibilities on common bodies,
– to adapt railway legal environment to world standards

Project outputs : – international freight marketing plan
– draft international timetables and tariffs
– modern cost analysis methods (SYSMANAGEMENT)
– recommendations for the setting up and implementation of a common body (bodies) managing international traffic
– recommendations for setting up common bodies in charge of freight tariffs, revenue sharing, disputes, etc..
– recommendations for setting up a clearinghouse

Project activities : – review of railway and related operations (wagon allocating system, timetables, technical constraints, port operations, internal marketing organisation)
– promotion of modern cost analysis ; training of cost and tariff specialists,
– analysis of international freight market,
– review of customs procedures,
– review of transport legal environment in order to compare with western standards and pin-point necessary changes,
– managing of Steering Committees of high level officials,
– reporting

Target group(s) : – high level officials of the Ministries of Transport, Railways,
– officials of Port Authorities and Sea Lines

Project starting date : 19 July 1996 (date of contract signature : 05/07/96)

Project duration : 18 months

FOREWORD :

A Steering Committee was organized in Baku. The date, previously set for the end of October, had to be postponed to early November.

During this Committee major decisions have been reached which had to be reported to the Task Manager.

Slight alterations to the end of the project, along the lines recommended by the Consultant and fully supported by the beneficiaries, had to be validated by the Commission. This was discussed with the Task Manager during a meeting held in Brussels on November 18.

As a result this "October" report is dated November 20th even though charts and tables show figures as of October 31st, 1997.

2. SUMMARY OF PROJECT PROGRESS SINCE THE START

2.1. Summary

2.1.1. Participation :

Participation of railways representatives has been very high, showing the railways executives concern about Traceca projects and, particularly ours. Whether in **Steering Committees** (Tashkent in February, Tbilissi in may and Baku in October/November) or in the **Study Tours** (April and September/October), high ranking executives attended our sessions and contributed to the project progress.

Cost analysis and SYSMANAGEMENT **workshops** were attended by technicians of all Traceca states :

- in Tashkent for Central Asian railways,
- in Tbilissi for the Caucasus,
- and in Ashkabad (special session for the Turkmen).

A **Seminar** on the set up of a clearinghouse has been organized in Tbilissi for the Caucasus and was attended by the financial staff of all Caucasus railways plus the Caspian Shipping. The second seminar for central Asia will take place in November.

2.1.2. Concern for practical results :

Railways representatives showed little interest for another round of detailed recommendations. They were more interested in getting advice (and some help) in making the proper concrete, strategic, decisions in order to develop international freight.

Our proposals for :

- following the present strategy for large cargo shipments of basic commodities, with improved coordination between railways particularly on tariff issues but without making reforms for the sake of making reforms,
- concentrating in developing general cargo through a more efficient, business minded, subsidiary called the Common Operator,

encountered much support.

As a result two recommendations were made during the Steering Committee in Baku (in fact in early November) :

- 1) to create a **Traceca Tariff Committee** of Traceca railways - within the framework of the present MTT tariff agreement - in order to study specific quotations for large shipments and adapt transport prices to the market needs,
- 2) to set up a **Common Operator** in order to attract western partners and develop the traffic of general cargo.

2.1.3. Western interest for the project :

This overall strategy attracted the attention of several western professionals.

Most important of all tentative partners, INTERCONTAINER, the common subsidiary of all 27 west European railways expressed its interest in the set up of a common operator; The company confirmed that they would be willing to join a joint venture founded by Traceca railways for the purpose of developing international freight and, particularly, container traffic.

2.1.4. Tasks :

Little alterations were observed in the overall plan of operations.

However it appeared that the task "3C1 - Free trade Zones" had to be canceled. Our Inception Report had mentioned that Central Asian countries were concerned about the lack of warehousing capacity in the Black Sea ports. As a result this task had been re-appraised and our expert was expected to study and recommend specific agreements between central Asian railways (mainly Uzbek) and Poti/Batumi port authorities.

Meetings held with Uzbek representatives in October (Railways, Ministry of Foreign Economic Relations) came to the conclusion that they had rather invest their money in their own multi-modal platforms in Uzbekistan than build and run warehouses in Georgia.

This task had to be canceled with the approval of the Task Manager and the overall plan of operations has been revised.

On the other hand, the interest raised by our proposal for the set up of the common operator led us to recommend :

- 1) to prepare draft statutes of the future common operator (a company incorporated in western Europe),
- 2) to prepare a draft agreement between the future common operator and the railways,
- 3) to ask the Commission and organize a meeting of all founding partners of the Common Operator,
- 4) to review the framework needed for creating the Traceca Tariff Committee.

These tasks will be covered by the Project Direction as well as two major experts : Wolfgang GRITZ and Richard BIRON.

These changes will not affect the overall budget of the project.

2.1.5. Consultant's presence / Secretariat :

The Consultant has permanent representatives in Azerbaidjan, Georgia, Kazakhstan, and Uzbekistan. Offices in Tashkent and Tbilissi have been set up in time and have been equipped to face all office and communication needs.

The project managers (Marc LANDRIN as Head of Consortium, J.L. ROMANINI as Project Director, Hughes LAURENT as Team Leader, all having a long experience in freight forwarding) have been very present and active in the field and this helped develop mutual understanding with railways officials.

As a result, strategic decisions have been raised and openly discussed. No such move as the project of a joint venture could have been reached without this mutual trust.

2.1.6. Caspian Shipping :

This shipping line had been accepted as one of the beneficiaries and a regular member of Steering Committees.

When the project of the Common Operator was discussed, this company offered to participate fully in the project and requested to be accepted as one of the founding partners. Its position has been approved by the Committee members in Baku.

2.2. Revised Overall Plan of Operations

See chart on following page

3. SUMMARY OF PROJECT PLANNING FOR THE REMAINDER OF THE PROJECT

3.1. Summary

3.1.1. General strategy :

It is summed up in the recommendations voted in Baku (see appendix 3).

3.1.1.1. Traceca Tariff Committee :

Present MTT Tariff regulations are loose enough to allow member railways to discuss and adapt their tariff policy to most clients needs. Reforms on this matter would be time consuming for almost no practical results.

In fact, MTT rules and regulations are not a roadblock and this was confirmed by all railways representatives in Baku. What the railways lack is the possibility to meet and discuss thoroughly Traceca Line strategy for large shipments of commodities.

The Committee decided to recommend the set up of a Traceca Tariff Committee that could meet regularly and review all proposals made by member railways in order to adapt tariffs to the market.

SYSMANAGEMENT and other management tools will help make sure that specific tariffs do not impair the formerly proved railways profitability on large shipments of basic commodities.

3.1.1.2. Declaration of Intent / Brussels Convention :

The founding of a Common Operator was approved by a large majority in Baku (the Turkmen representative was the only one not to take part in the vote).

The Consultant proposed to organize a formal meeting, possibly in Brussels, so that founding railways could sign a common declaration of intent, specifying that they are willing to found a common company, along the lines recommended by the Consultant and amended in Baku, within the shortest possible period.

This proposal was voted unanimously and later approved by the Task Manager, provided Traceca States authorities confirmed the Baku Committee recommendations.

The Consultant will therefore visit all Traceca States and ask for a written confirmation of the railways willingness - and ability - to create the common subsidiary. The Brussels Convention, where all founding members will meet, is scheduled for either around January 15 or around the end of February (in this case a short project extension will be solicited).

3.1.2. Legal matters

Traceca Tariff Committee :

The Consultant will review the legal aspect of this move and issue advice on the ways to set up this Committee in the present legal MTT framework.

Common Operator statutes :

The Consultant will write their final proposal for a private company, incorporated in western Europe, taking into accounts the railways proposals and alterations made in Baku.

Mainly, these statutes will have to consider the Caspian Shipping as a founding member, even though it is not a railway, and will make a provision so that railways willing to join later on could still be considered as founding members with all privileges attached to this status.

Agreement between member railways and the Common Operator :

The draft agreement will be altered to take into account proposals made in Baku and a definite version will be circulated by the Consultant.

3.1.3. Marketing strategy

What the railways need is a sound marketing strategy for developing international freight (mainly general cargo).

This strategy must have 2 sides :

- one regards the railways marketing strategy towards the Common Operator. It means running direct trains at a competitive (but profit making) price. Service offer and tariff structure will be redefined by the Consultant now that objectives have been clearly set with the beneficiaries. Incidentally, this strategy is very similar to the one that should be applied to large shipments of commodities, the Common Operator being, in fact, one of the very large clients of the railways.
- the other concerns, the marketing strategy of the Common Operator responsible for developing general cargo with foreign partners.

The Consultant will issue its recommendations on both problems by the end of this year.

3.1.4. Clearinghouse

There are still major problems in the compensation of debts between railways. Some complaints were voiced regarding the long delays due to the present process. Besides, railways in the Caucasus which ask for pre-payment do not follow the same rules as in Central Asia.

Our first seminar was organized in Tbilissi. It met a great success and several recommendations were made (see appendix 4). For central Asia, the seminar is taking place in late November.

The Consultant hopes that recommendations made during these meetings will be accepted and enforced by railways top management.

4. PROJECT PROGRESS IN REPORTING PERIOD

4.1. Achievements in comparison with planned results

4.1.1. Better project strategy

We have been able to shift the main objective from "how to improve tariffs and time-tables" to "how to develop international freight through better coordination between Traceca railways - including more adapted tariffs and time-tables, of course –".

The Consultant feels that beneficiaries are not faced so much with day to day management problems. After all these railways have been run for years and clients confirm that, technically speaking, the service is rather good (this is confirmed by professional freight forwarders operating in the region : delays, damages, thefts, etc ... are comparable to European standards).

The main problem is that they lack the proper organization to cope with the necessities of developing international freight in a competitive environment and that road transport of general cargo is now developing faster than rail transport.

This view has been widely accepted and we feel it is a good achievement of our project.

Railways official realize that one Common Operator will be more efficient than present loose cooperation between 8 railway services for developing general cargo.

Besides Common Operator profits will be added to the profits from running direct trains and the end result will increase overall profitability of the railways.

4.1.2. Protection of Traceca nations interests :

All parties seem to accept the idea that one should be very careful before changing long established rules for large shipments of commodities :

- large national and private interests are at stake and
- our studies showed that, generally speaking, these traffics generated big profits.

We feel that we brought our contribution to this better understanding of Traceca States interests.

4.1.3. Better understanding of western clients needs :

Confrontation with western clients, particularly during the second Study Tour, showed that western clients demands are precise. They follow their shipments in a professional manner. They are not ready to be fooled by stories which are not substantiated by concrete results.

The visit to NESTLE, for instance, showed that clients seem to have better data than railways services. The Consultant feels that this is a lesson that will be remembered by railways officials.

4.1.4. Tasks performed and reports issued

4.1.4.1. (3B1) Assessment of Traceca route competitiveness

The comparison between competing routes provides figures and facts on prices, delays and speed. It is based upon freight forwarders experience and actual shipments have been used to check all pieces of information. Shipping lines, trucking companies, rail agents, etc... , have contributed to the study.

Results of the study appear hereunder (appendix 3); they have been widely used in Baku.

4.1.4.2. (3B4 / 3B5) Costing methodology / Coordination structures (part)

Studies of individual railways were completed with the confidential report on Turkmen railways.

Similarly, the special session on the use of SYSMANAGEMENT for Turkmenistan was completed in September. Several attendants have been trained and the computer as well as the software have been delivered to the railway.

4.1.4.3. (3B9) Second Study Tour

Detailed programme and file contents appear in Appendix 1.

This Study Tour was concentrated on marketing of international freight. Visits and lectures were geared to show the typical western clients needs and how to cope with them.

We have been able to rely on such partners as SNCF (Direction du fret/Relations with customers), The Association of rail transport users, CALBERSON (client oriented communication of a freight forwarder), NESTLE (international logistics management), INTERCONTAINER (international development policy), GENERALE DES EAUX (Objectives of western companies investing in private rail services), French Ministry of Transport (Directive Européenne),

4.1.4.4. Third Steering Committee

As stated above, the third Committee was held in early November in Baku. The Consultant had to offer its proposals for the setting up of a Common Operator as decided in Tbilissi (second Steering Committee).

Recommendations were voted by the Committee along the lines proposed by the Consultant (see appendix 3).

The Consultant feels that this was a major achievement of the project as results expected by most Committee members were achieved.

4.1.5. Tasks in progress

4.1.5.1. (3B5/3B6/3B7) Agreements / Regulatory Authority

Decisions regarding these bodies were made in Baku along the lines offered by the Consultant (see appendix 3).

Final documents will be issued during the last phase of the project.

4.1.5.2 (3A) Co-ordination and Operations

As long as the project of a common operator is being accepted, these subjects become a part of the operator's strategy and set up.

Our experts have reviewed most of the subjects. Our final recommendations will be issued with the final marketing plan and the final proposal for the new bodies : Traceca Tariff Committee and Common Operator.

4.1.5.3 (3B) Marketing

A draft marketing report has been used during the Baku Committee (see some extracts under Appendix 2). Marketing strategy has been discussed above.

The final report will be issued by the end of the year.

4.1.5.4 (3D) Legal matters - Regulatory Authority

Data collection has been completed by now, mainly in Georgia, Azerbaidjan, Uzbekistan and Kazakhstan.

This data collection covered some specific transport regulation; it covered mainly information regarding the common law as recommendations have to be inserted in the present set of laws, rules and regulations. In fact no particular difficulty was encountered as problems could be easily identified.

Our expert is reviewing these data and the final reports are due for the end of the year.

4.2. Deviations from original planning

4.2.1. Baku Steering Committee :

It can only be said that this Committee was postponed to the beginning of November. This was due to previous OSGD meetings.

The Committee was organised with full support of Azerbaijan Railways and the Caspian Shipping Company, which means that we had full support of the government as MM. MAMEDOV and BASHIROV are members of the Cabinet of Ministers.

4.2.2. Task (3C1) Free Trade Zones :

This task had to be abandoned due to the lack of interest from the main beneficiaries (see chapter "2.1.4. Tasks" above).

4.3. Specific action needed from the local authorities and the European Commission

4.3.1. Traceca States :

The Consultant noticed that railways representatives in Baku seemed to voice the official position of their railways and/or government. One representative even declared that he had been instructed to state that his position was the official position of his country.

However, one has to remember that Steering Committees are only advisory bodies.

The Consultant hopes that Traceca States authorities will confirm as soon as possible their willingness to proceed as recommended by its experts and will take into account the votes registered in Baku.

4.3.2. European Commission :

The beneficiaries and the Consultant are requesting the Commission's approval for organizing a Convention of all members willing to found the Common Operator.

The Commission's presence to this Convention would have a great impact in professional circles, bring much attention to the Traceca Line and would be the first real public relations action taken in favor of the new company.

4.4. Project Progress Report

See chart on following page

4.4. PROJECT PROGRESS REPORT

Project title : TRACECA - Railways Inter-State Tariff and Timetable Structure		Project number : TNREG 9501 Contract number 96/5156		Country : Southern Republics of the CIS and Georgia		Page : 17		
Planning period : from July to October 1997		Prepared on : October 31st 1997		EC Consultant : S.I.S.I.E. 83 bd Exelmans, 75016 PARIS, FRANCE				
Project objectives : to assist in the definition, implementation and promotion of international railway services throughout the TRACECA states								
N°	MAIN ACTIVITIES	TIME FRAME			INPUTS			
		8	9	10	PERSONNEL	EQUIPMENT & MATERIAL	OTHER	
1997								
					EC	COUNTERP.	FLIGHTS EU	PER DIEM
1a	Project Management				4,5	14	3	45
1b	Steering Committees				0,25	1	0	0
2	Timetables design				0,75	1	0	0
3	Wagon owning				0,5	1	0	0
4	Opportunity for direct freight trains				0	0	0	0
5	Railway freight marketing org.				1	1	1	26
6	Technical constraints and remedies				1	1	1	26
7	First Study Tour				0	0	0	0
8	Assessment of TRACECA routes				0	0	0	0
9	International tariff policy				0	0	0	0
10	Authorities and mech. tariff review				1	2	1	12
11	Costing methodology				0	0	0	0
12	Co-ordination structure				0	0	0	0
13	Cost & revenue sharing agreements				0,5	1	0	0
14	Regulatory Authority				0,75	2	1	23
15	Preparation of a marketing plan				1	1	0	0
16	Second Study Tour				1,25	1	0	0
17	Free trade zones				0	0	0	0
18	Recommendations for customs proc.				0	0	0	0
19	Legal and financial relationships				0	0	0	0
20	Legal restraints/accounting				1	0	1	20
21	Impact on UIC membership				0,5	0	0	0
22	Clearinghouse				0	0	0	0
					14	26	0	152

4.5. Resource Utilisation Report

See chart on following page

4.5. RESOURCE UTILISATION REPORT

(Form 2.3)

Project title : TRACECA - Railways Inter-State Tariff and Timetable Structure		Project Number : TNREG 9501 Contract number : 96/5156	Country : Southern Republics of the CIS and Georgia		Page : 19
Planning period : from July to October 1997		Prepared on : 31st October 1997	EC Consultant : S.I.S.I.E. - 83 Bd Exelmans- 75016 PARIS		
Project objectives : to assist in the definition, implementation and promotion of international railway services throughout the TRACECA states					
RESOURCES/INPUTS	TOTAL PLANNED	PERIOD PLANNED	PERIOD REALISED	TOTAL REALISED	AVAILABLE FOR REMAINDER
PERSONNEL					
<i>EU Experts</i>					
1a Project Management	20,00 work months	4,00 work months	4,50 work months	18,00 work months	2,00 work months
1b Project Management	1,75 work months	0,50 work months	0,25 work months	1,50 work months	0,25 work months
2 Timetables design	2,75 work months	1,00 work months	0,75 work months	2,75 work months	0,00 work months
3 Wagon owning	2,00 work months	0,50 work months	0,50 work months	0,50 work months	1,50 work months
4 opportunity for direct freight trains	1,00 work months	0,00 work months	0,00 work months	1,00 work months	0,00 work months
5 Railway freight marketing org.	4,00 work months	1,00 work months	1,00 work months	3,00 work months	1,00 work months
6 Technical constraints and remedies	4,50 work months	1,00 work months	1,00 work months	4,50 work months	0,00 work months
7 First Study Tour	1,25 work months	0,00 work months	0,00 work months	1,25 work months	0,00 work months
8 Assessment of TRACECA routes	4,00 work months	0,00 work months	0,00 work months	4,00 work months	0,00 work months
9 International tariff policy	3,50 work months	0,00 work months	0,00 work months	2,00 work months	1,50 work months
10 Authorities and mech. tariff review	3,50 work months	1,00 work months	1,00 work months	2,50 work months	1,00 work months
11 Costing methodology	3,75 work months	0,00 work months	0,00 work months	3,75 work months	0,00 work months
12 Co-ordination structure	7,00 work months	0,00 work months	0,00 work months	6,00 work months	1,00 work months
13 Cost & revenue sharing agreements	1,25 work months	0,50 work months	0,50 work months	1,25 work months	0,00 work months
14 Regulatory Authority	4,00 work months	1,00 work months	0,75 work months	3,25 work months	0,75 work months
15 Preparation of a marketing plan	4,00 work months	1,50 work months	1,00 work months	3,50 work months	0,50 work months
16 Second Study Tour	1,25 work months	1,25 work months	1,25 work months	1,25 work months	0,00 work months
17 Free trade zones	0,00 work months	0,00 work months	0,00 work months	0,00 work months	0,00 work months
18 Recommendations for customs proc.	1,00 work months	0,00 work months	0,00 work months	1,00 work months	0,00 work months
19 Legal and financial relationships	2,00 work months	1,50 work months	0,00 work months	1,25 work months	0,75 work months
20 Legal restraints/accounting	2,50 work months	0,50 work months	1,00 work months	1,50 work months	1,00 work months
21 Impact on UIC membership	1,00 work months	1,00 work months	0,50 work months	0,50 work months	0,50 work months
22 Clearinghouse	4,10 work months	3,00 work months	0,00 work months	0,00 work months	4,10 work months
	80,10 work months	19,25 work months	14,00 work months	64,25 work months	15,85 work months

Resource

4.5. RESOURCE UTILISATION REPORT

RESOURCES/INPUTS	TOTAL PLANNED	PERIOD PLANNED	PERIOD REALISED	TOTAL REALISED	AVAILABLE FOR REMAINDER
<i>Local experts (Fees)</i>					
Experts	65,00 work months	15,00 work months	13,00 work months	46,00 work months	19,00 work months
Junior experts	8,00 work months	5,00 work months	0,00 work months	0,00 work months	8,00 work months
Secretary	32,00 work months	8,00 work months	8,00 work months	22,00 work months	10,00 work months
	105,00 work months	28,00 work months	21,00 work months	68,00 work months	37,00 work months
<i>Local staff (Fees)</i>					
Translators	30,00 work days	60,00 work days	31,00 work days	33,00 work days	-3,00 work days
Translators EU	10,00 work days	5,00 work days	5,00 work days	10,00 work days	0,00 work days
	40,00 work days	65,00 work days	36,00 work days	43,00 work days	-3,00 work days
<i>Local staff (Reimbursables)</i>					
Interpreters/Translators	18,00 work months	4,00 work months	3,32 work months	12,82 work months	5,18 work months
	18,00 work months	4,00 work months	3,32 work months	12,82 work months	5,18 work months
EQUIPMENT AND MATERIAL					
Desk-top computers	3	0	0	3	0
Portable computers	1	0	0	1	0
Printers	3	0	0	3	0
Desk-top computers (training)	8	0	0	8	0
Photocopier	2	2	2	2	0

4.6. Output Performance Report

See chart on following page

4.6. OUTPUT PERFORMANCE REPORT

(Form 2.4)

Project title : TRACECA - Railways Inter-State Tariff and Timetable Structure Prepared on : 31st October 1997	Project number : TNREG 9501 Contract n° : 96/5156	Country : Southern Republics of the CIS and Georgia EC Consultant : S.I.S.I.E. 83 Bd Exelmans, 75016 Paris - FRANCE	Page : 22
Outputs results	Deviation from original plan	Reasons for deviation	Comment on constraints & assumptions
Creation of a Traceca Tariff Committee for big traffics	Proposals for a new tariff structure could have been expected. On the contrary, Traceca railways will keep on using MTT Tariffs and adapt their quotations to the clients needs	Negotiating a new transit tariff agreement in the framework of OSGD is a waste of time. MTT Tariff is loose enough to allow Traceca railways to meet and set up a specific Traceca tariff policy or a specific tariff for a particular type of freight.	It is assumed that Traceca railways, once on their own, will find the will and the resources to organize regular meetings
Founding of a Common Operator for general cargo	International traffic development could have been organized through a closer cooperation of existing railway commercial services (marketing services)	1) Cooperation between 8 different services from 8 railways do not suit clients needs that want only one business partner 2) Marketing practices are not adapted to western demands	Pressure from western partners will ensure the development of the Operator. Failure to follow western partners needs would result in a tremendous loss of image and, probably, a shift to road transport.
Recommendations for agreements between the railways and the Common Operator (or any other big customer using direct trains)	As no subsidiary was planned the subject was never raised	The Common operator will assume commercial risks. Its basic policy will consist in "buying" direct trains and "selling" individual wagons.	It is assumed that the railways will be willing to accept new rules governing the sale of direct trains; particularly they are expected to adapt their service offer and to adapt their pricing policy as the service will generate less expenses
Brussels Convention Signature of a declaration of intent to found a Common Operator	Only multi lateral agreements were expected i.e. agreements on a contractual basis	Founding a common subsidiary with railways is a main achievement It deserves some attention from the	The Convention will be the first major public relations operation concerning the development of general cargo services on

4.6. OUTPUT PERFORMANCE REPORT

(Form 2.4)

<p>Training of Turkmen technicians on the use of SYSMANAGEMENT</p>	<p>Training should have taken place in February with all other Central Asian colleagues</p>	<p>Governments as well as from the business community</p>	<p>the TRACECA line up to Central Asia. It has to be advertized</p>
		<p>Turkmen technicians were not available at that time. Some problems had to be cleared with Turkmen authorities.</p>	<p>Good cooperation with Turkmenistan resulted in better mutual understanding. Turkmenistan position might evolve and common actions might develop on a multi lateral basis</p>

Page : 23

Output

5. PROJECT PLANNING FOR NEXT REPORTING PERIOD

5.1. Important observations for project success

5.1.1. Support from foreign partners :

The majority of Traceca states railways endorsed the strategy recommended by the Consultant

However transport contracts are negotiated in the western countries through a network of business partners such as large operators like INTERCONTAINER, SEA-LAND, TRANS-RAIL, etc...as well as big freight forwarders such as KHUN & NAGEL, DANZAS, CALBERSON,

Even though the recommended strategy is devised to appeal to these professionals, Project success in the end will depend upon the ability of the new set up to develop a long lasting partnership with their counterparts.

5.1.2. European Commission

The involvement of the European Commission in the final part of the project (participation in the Brussels Convention) is of major importance.

This view seems to be shared in Brussels.

5.1.3. Traceca states authorities

Some delegations in Baku announced clearly that they had been instructed to vote for the recommendations proposed by the Consultant. This has to be confirmed so that the Brussels Convention can be organised.

The consultant will visit all Traceca States for that purpose.

5.2. Proposals for adjustment of overall planning and their consequences

5.2.1. Possible Project Extension

All studies and recommendations will be issued by the Consultant in due time.

However, agenda problems between European Commission authorities and Traceca Governments or Railways representatives might delay the Brussels Convention to February.

In such case a short project extension will to be requested.

5.3. Plan of Operations for the next period

See chart on following page

5.3. PLAN OF OPERATIONS FOR THE NEXT PERIOD (Work Programme)

(Form 1.6)

N°	MAIN ACTIVITIES	TIME FRAME												INPUTS			EQUIPMENT			OTHER		
		1997				1998				1999				EC	C.	F.	PD	F	F			
		11		12		1							2	19		45	4					
1	Project management												0.25	2		15	0					
23	Steering Committee												0	0		0	0					
2	(3A1) Timetables design and performance procedures												1.5	3		33	1					
3	(3A2) Wagon owning and allocating system												0	0		0	0					
4	(3A3) Opportunity for direct freight trains												1	2		22	1					
5	(3A4) Railways freight marketing organisations												0	0		0	0					
6	(3A5) Technical constraints and remedies												0	0		0	0					
7	(3A6) Study tour 1												0	0		0	0					
8	(3B1) Assessment of TRACECA route competitiveness												0	0		0	0					
9	(3B2) International tariff policy												1.5	3		24	1					
10	(3B3) Authorities and mechanisms for tariff reviews												1	2		15	0					
11	(3B4) Costing methodologies												0	0		0	0					
12	(3B5) Co-ordination structure												1	2		0	1					
13	(3B6) Cost and revenue sharing agreements												0	0		0	0					
14	(3B7) Regulatory authority and operations body												0.75	2		12	1					
15	(3B8) Preparation of a marketing plan												0.5	1		15	0					
16	(3B9) Study tour 2												0	0		0	0					
17	(3C1) Free trade zones												0	0		0	0					
18	(3C2) Recommendations for customs procedures												0	0		0	0					
19	(3D1) Legal and financial relationships												0.75	1		15	0					
20	(3D2) Legal restraints in national railway accounting law												1	3		22	1					
21	(3D3) Impact and constraints of UIC memberships												0.5	0		0	0					
22	(3D4) Clearinghouse												4.1	2		30	3					
	REPORTS												15.85	42		248	13					
	TOTAL												15.85	42		248	13					

Country : Southern Republics of the CIS and Georgia

Page: 26

EC Consultant : S.I.S.I.E. 83 bd Exelmans, 75016 PARIS, FRANCE

Project number : TNREG 9501

Contract number : 96/5156

Prepared on : October 31st 1997

Project title : TRACECA - Railways Inter-State Tariff and Timetable Structure

Planning period : from November 97 to end of January 98

Project objectives : to assist in the definition, implementation and promotion of international railway services throughout the TRACECA states

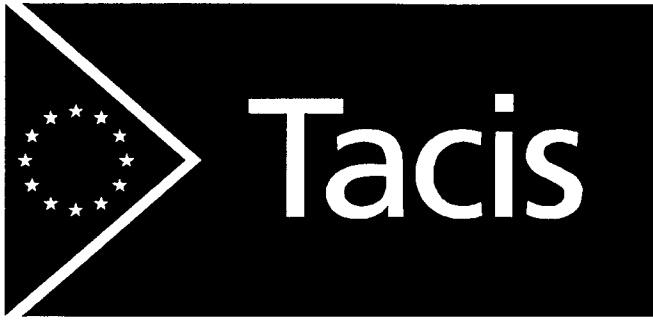
Traceca - Railways Inter-State
Tariff and Timetable Structure

Progress Report 3

Appendix



Appendix 1



TRACECA - Railways Inter-
State Tariff and Timetable
Structure
TNREG9501

STUDY TOUR FRANCE

September 29th to October 3rd, 1997

STUDY TOUR France

September 29th – October 3rd 1997

- Programme
- List of participants
- Documents
 - CALBERSON :
La politique commerciale chez un grand transitaire
 - SNCF-AUTF :
La Charte Qualité
 - NESTLE :
Un client qui exporte vers le Caucase et l'Asie Centrale
 - CGEA :
La privatisation des services Ferroviaires
La stratégie d'un investisseur
 - R.F.F. :
La réforme ferroviaire en France

STUDY TOUR
September 29th to October 3rd

Sunday 28 September

Arrival of participants

Monday 29 September

time	event	Organisation/contact
10H00-10H30	Presentation of study tour	
10H30-12H30	Presentation of AUTF charter	SNCF/AUTF
12H30-13H30	Lunch	
13H30-16H30	Presentation of tracking system	GEOTRACK (Coignières)

Tuesday 30 September

Time	Event	Organisation/contact
9H00	Transfer to CALBERSON Gennevilliers	
10H00-11H15	Communication strategy of one of the leading European freight forwarding company	Mrs. MAURICE Manager Communication Dpt of CALBERSON
11H15-11H45	Communication : the issues for a company	P. GUIDOUX Head of Messages, communication company
11h45-12h15	Questions/answers	
12H15-12H30	Film : Vendée Globe, action of communication	
12H30-14H00	Lunch	
14H00-16H00	Presentation of the organisation of Berlingo raid, action of communication. Following up of communication programs.	E. Mauduit, St. Lefranc

Wednesday 1st October

Time	Event	Organisation/contact
8H30	Transfer to Marne la Vallée	
10H00-12H30	NESTLE : Presentation of the company's transport strategy Presentation of the export department Export logistics, international transports	Mr GEFRAULT
12H30-14H00	Lunch	

STUDY TOUR
September 29th to October 3rd

14H00-16H00	Development of activities in Eastern countries – strategy	Mr BERNSTEIN
-------------	---	--------------

Thursday 2nd October

time	event	Organisation/contact
8H30	Transfer to SYSTRA	
9H30-12H15	SNCF Freight bulletin Strategy of communication within RW	SYSTRA
12H30-14H00	Lunch	
14h00-17h00	SNCF Presentation of freight marketing policy	SYSTRA-SNCF

Friday 3rd October

time	event	Organisation/contact
9H00	Transfer to SISIE INTERFRIGO-INTERCONTAINER Briefing on the 'Common Operator' Why ICF could consider participating in the Common Operator CGEA RW Privatisation- International strategy	Mr GRITZ, Mr SCHMELTER Mr PETER
12H30	Lunch	
14H00-17H00	RFF French Rail Network	Mr MARTINAND
19H30	Transfer to boat 'Bateaux Mouches' Tout on the Seine river – Farewell dinner	



PROJECT N° TNREG9501 : TRACECA RAILWAYS
INTER-STATE TARIFF AND TIMETABLE STRUCTURE

LIST OF PARTICIPANTS

STUDY TOUR – PARIS

September 29th – October 3rd

ARMENIA	Mr ASRYANTS
AZERBAIJAN	Mr KERIMOV
GEORGIA	Mr KIKNADZE
KAZAKSTAN	Mr ALTAEV
KYRGYZSTAN	Mr UREVICH
TAJIKISTAN	Mr PIRMATOV
TURKMENISTAN	Mr BERDYEV
UZBEKISTAN	Mrs LYSENKO



TRACECA

Railways Inter-state Tariff and Timetable Structure

2ème VOYAGE D'ETUDE EN FRANCE
29 septembre – 3 octobre 1997

Liste des documents

CALBERSON	:	La politique commerciale chez un grand transitaire
SNCF / AUTF	:	La “ charte qualité ”
NESTLE	:	Un client qui exporte vers le Caucase et l’Asie Centrale
CGEA	:	La privatisation des services ferroviaires La strategie d’un investisseur
R.F.F	:	La réforme ferroviaire en France

CALBERSON

DIRECTION DE LA COMMUNICATION



Date :	19/09/1997	Heure :	11:52
Dest.:	P. KIENE	Télocop. :	01.40.47.08.69
Exp.:	Isabelle GOUZIEN	Tél. :	01.44.85.15.35
Direction de la Communication		Télocop : 01.42.28.50.00	

Nombre de pages, y compris la page de garde : 4

Objet : VISITE DE LA DELEGATION DU CAUCASE

Message :

Pascaline,

Voici, comme convenu, le programme du déroulement de la journée du 30/06 :

10H00 : Accueil par C.H BROUSSAUD, Président Directeur Général de Calberson

10H30 - 11H15 : Exposé sur le thème :

« Comment un grand transporteur communique ? La démonstration de Calberson » - Marianne MAURICE, Directeur de la Communication du Groupe Calberson

11H15 - 11H45 : La communication d'entreprise - Patrick GUIDOUX, Consultant

11H45 - 12H15 : Questions de nos invités

12H15 - 12H30 : Projection du film du Vendée Globe Challenge avec C. AUGUIN

12H30 - 14H00 : Apéritif - Déjeuner

14H00 - 15H00 : Présentation du Raid Berlingo - Emmanuel de MAUDUIT, Stéphane LEFRANC

Bonne réception,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Gouzien".

Isabelle GOUZIEN

COMMENT UN GRAND TRANSPORTEUR COMME CALBERSON COMMUNIQUE D'HIER A AUJOURD'HUI ?

On n'est pas numéro 1 du transport en France par hasard. On n'a pas une telle notoriété par hasard. C'est le fruit d'une longue expérience, d'un réseau français, européen et international d'une grande efficacité, d'une vraie dynamique commerciale tournée vers le clients et enfin d'une communication forte. Depuis toujours, et à travers le temps, Calberson a cultivé cet art de la communication, pour en faire aujourd'hui un point fort de sa stratégie.

I. Comment Calberson a communiqué à travers le siècle ?

1. Premiers outils de communication (années 30)

⇒ premiers camions

Idée géniale car les camions circulant partout, cela a contribué à créer la notoriété de la marque.

⇒ premières publicités à travers les affiches

2. L'amplificateur : le football (années 60)

⇒ création par G. Crescent du P.S.G

Joueurs portent le maillot aux couleurs Calberson (voir film)

⇒ pub T.V

⇒ harmonisation des couleurs de la flotte Calberson (image)

3. Le développement international (années 80)

⇒ Introduction au second marché de la bourse de Paris du titre « Compagnie Générale Calberson » en 1984.

Mise en place d'une communication financière qui contribue encore à la notoriété du Groupe.

⇒ Développement du réseau international de Calberson par rapport au développement de la notoriété européenne et mondiale (Asie)

II. La communication des années 90, traduction d'une véritable stratégie « client »

1. Le contexte

⇒ Calberson n° 1 du transport en France

⇒ mais

- ▣ forte concurrence (35.000 sociétés de transport)
- ▣ guerre des prix

d'où la nécessité d'apporter un véritable avantage concurrentiel à travers un service client très performant.

2. Les moyens mis en oeuvre par Calberson

⇒ création d'une ligne de produits adaptés aux besoins des clients

⇒ gestion informatique des flux de marchandises (liaisons E.D.I)

⇒ démarche de certification du réseau

3. L'impact de la communication

⇒ objectif : satisfaction des clients

⇒ moyens :

- information :
 - documentations commerciales
 - site internet
 - visite de sites

- sponsoring / relations publiques :
 - voile C. Auguin
 - tennis R. Garros
 - karting
 - golf
 - ex. du Raid Berlingo Citroën (image + exposé)

- publicité
 - campagne publicité (presse - radio)

- relations presse
 - ouverture de site, certification, nouveaux produits

- salons professionnels
 - S.I.T.L

- enquête de satisfaction client (Sofrès)

SNCF-AUTF



Charte Qualité

AUTF - Fret SNCF

année 1997

Janvier 1997

Charte Qualité AUTF - Fret SNCF

La recherche d'une meilleure qualité dans les échanges entre chargeurs et Fret SNCF est devenue maintenant une réalité quotidienne, et une nécessité pour assurer la satisfaction des chargeurs et donc le développement du transport ferroviaire.

L'AUTF, en tant que représentant des chargeurs, a souhaité voir formaliser les besoins des chargeurs au travers d'un document exprimant à la fois :

- les points importants des prestations ferroviaires nécessitant des améliorations rapides,
- les engagements que prend Fret SNCF pour répondre à ces attentes.

Dans ce but, l'AUTF et Fret SNCF sont parvenus à un accord pour élaborer en commun un document reprenant ces éléments; ce document fait l'objet de la présente "charte Qualité AUTF - Fret SNCF", véritable accord de progrès en matière de qualité.

Cette charte matérialise les points sur lesquels l'AUTF et Fret SNCF sont arrivés à un accord global, définissant les critères minimaux de la qualité dont chaque chargeur est en droit d'attendre la satisfaction de la part de Fret SNCF dans le domaine de la qualité.

Au-delà des engagements pris dans ce document, la mise en oeuvre des mesures prévues fait l'objet d'accords contractualisés entre les secteurs d'activité ou les chargeurs et Fret SNCF, permettant de préciser ou d'approfondir les conditions d'application de ces mesures.

La présente "charte Qualité AUTF - Fret SNCF" précise les actions à mener pour atteindre un niveau de qualité supérieur en 1997.

Au cours de cette période, l'AUTF et Fret SNCF se rencontreront régulièrement pour faire le point du résultat des actions menées, et arrêter le programme d'actions pour la période à venir.

La charte Qualité AUTF - Fret SNCF reprend, par fiche correspondant à un thème d'action, les engagements de Fret SNCF, avec indication de l'échéance de mise en oeuvre complète.

L'AUTF et Fret SNCF s'engagent à faire connaître et à faire appliquer cette charte :

- pour ce qui concerne l'AUTF, par ses adhérents,
- pour ce qui concerne Fret SNCF, par l'ensemble des intervenants de la chaîne de fret, y compris ses éventuels sous-traitants.

Pour Fret SNCF

Pour l'AUTF,

Armand Toubol

Georges Di Lallo

Thèmes d'action en 1997

- 1 - Prix de transport

- tarification
- facturation

- 2 - Documents de transport

- aménagement du contrat de transport
- évolution informatique de ce document
- boîtes aux lettres sur les wagons

- 3 - Prestation de transport

- acheminement et délai de transport
- wagons
 - . propreté
 - . conditions de fourniture

- 4 - Circulation des informations

- transmission de l'information
- action de Présence Fret
- interlocuteur unique

A - Tarification

Considérant la rapidité de la réponse à une demande de prix de transport comme un élément fondamental pour un chargeur dans son approche de détermination et de choix, Fret SNCF s'engage à fournir dans les 24 heures, ou selon un délai convenu lors de la demande, à toute demande d'un client, un devis express de prestations correspondant à la détermination d'un prix, assorti de conditions de transport définies, tant pour les transports nationaux qu'internationaux.

Pour ces derniers, un effort particulier sera effectué auprès des réseaux étrangers, afin d'obtenir une adhésion de leur part à cette démarche, et en développant les fonctions et délégations de pouvoirs des représentants commerciaux Fret SNCF à l'étranger.

date de mise en oeuvre : janvier 1997

B - Facturation

B1 - Outil de mesure des erreurs de facturation

Face au constat établi entre l'AUTF et Fret SNCF d'une divergence sur l'importance du niveau de ces erreurs, Fret SNCF s'engage à améliorer cet outil de mesure, en prenant en compte les valeurs et non le seul nombre de dossiers concernés. Seront couverts par cet indicateur tant les transports intérieurs (Sésame ou manuel), que les transports internationaux; il précisera :

- les critères mesurés et la portée de chacun,
- la date de référence prise comme point de départ pour la mesure de l'évolution,
- la périodicité de la mesure.

date de mise en oeuvre : 1er juillet 1997

B2 - Simplification de la numérotation des factures

La numérotation des documents de facturation, actuellement en série journalière, sera exprimée en série annuelle, permettant aux clients un meilleur suivi des facturations du Fret SNCF.

Compte tenu des contraintes informatiques rencontrées, la mise en oeuvre ne pourra être opérationnelle qu'au début du second semestre 1997.

date de mise en oeuvre : 1er juillet 1997

B3 - Adaptation en fonction des besoins des chargeurs

L'AUTF examinera avec ses adhérents les besoins communs des chargeurs.

Pour sa part, Fret SNCF recensera l'ensemble des possibilités déjà offertes en matière de fourniture des pièces justificatives des factures et des modalités de facturation, et s'engage à effectuer une démarche systématique auprès de ses clients, afin de mieux cibler leurs besoins spécifiques, et de leur proposer une solution personnalisée parmi les possibilités de sa gamme d'offre.

Cette gamme d'offre fera par ailleurs l'objet d'une communication élargie par un article à paraître dans la revue SNCF "Fret Magazine".

date de mise en oeuvre : à partir de 1997

B4 - Pistes d'amélioration de l'offre existante

En seconde étape, et à partir de mars 1997, un examen des besoins non satisfaits sera effectué; les adaptations nécessaires pourront intervenir selon le cas, soit immédiatement, soit dans le cadre d'une reconception de l'administration des ventes du Fret SNCF.

Dans ce dernier cas, les actions seront arrêtées en mars 1997, en fonction des enseignements tirés de l'enquête réalisée auprès de notre clientèle au cours du 3ème trimestre 1996. Elles pourraient consister en des améliorations apportées à l'offre actuelle, en des possibilités nouvelles (transmission de documents, préfacturation,...).

date de décision des actions : mars 1997

A - Aménagement du contrat de transport

Afin de faciliter les procédures des clients destinataires en cas d'avaries constatées à l'arrivée, la déclaration d'expédition (contrat de transport français) sera modifiée, afin de faire apparaître, dans la case réservée au destinataire, la possibilité de prise de réserves à l'arrivée; une mention explicite figurera dans cette case qui sera agrandie en conséquence.

Tous les contrats intérieurs seront modifiés, tant pour le train que pour le wagon isolé, y compris les contrats personnalisés à la demande de clients.

date de mise en oeuvre : 1er novembre 1997

Par ailleurs, une étude sera engagée en 1997 afin d'examiner les possibilités et l'intérêt d'un alignement du contrat intérieur sur le contrat international (lettre de voiture internationale CIM).

Un groupe de travail AUTF et Fret SNCF sera constitué pour procéder à cet examen.

B - Evolution informatique de ce document

Dès 1996, a été mise en test une édition déportée du contrat de transport intérieur par un EDI (échange informatique de données) avec quelques clients. Ce test consiste en l'envoi par le chargeur, par EDI, des éléments constitutifs du contrat de transport vers le centre de trafic Fret (CTF) SNCF, point où le contrat est édité sur papier, reprenant son rôle habituel (test portant sur 13 clients).

date de mise en oeuvre : en cours au 1er janvier 1997

Les enseignements de ce test seront tirés à la mi-1997; en fonction des résultats, il pourrait alors être décidé d'offrir cette possibilité aux chargeurs qui le souhaitent.

date de décision : 1er juillet 1997

En fonction des résultats de ce test, il pourrait s'agir d'une première étape vers une réelle dématérialisation du contrat de transport, pour les clients intéressés par cette possibilité, une fois les aspects juridiques résolus.

C - Boîtes aux lettres sur les wagons

Le Fret n'a pas d'opposition de principe à la satisfaction de la demande de certains de ses clients. Toutefois, l'opportunité d'une telle mise en place ne peut correspondre qu'à une réponse ponctuelle à des besoins précis de certains clients. Une série de wagons spécialisés pour la sidérurgie est d'ailleurs déjà équipée de telles boîtes aux lettres. La réalisation de cet aménagement passe donc par une analyse au cas par cas avec les clients concernés.

date de mise en oeuvre : immédiate

A - Acheminement et délai de transport

A1 - Meilleur suivi global

Fret SNCF a mis en place, au sein de chacune de ses régions, le 1er juillet 1996, des directeurs délégués Fret, chargés de maîtriser la chaîne fret, tant pour ses aspects commerciaux que production. Cette plus grande maîtrise permettra de mieux prendre en compte les besoins de qualité fret de ses clients.

Par ailleurs, des commerciaux Fret sont aujourd'hui mis en place dans les PC (postes de commandement), pour suivre le bon acheminement des trains entiers; un centre de surveillance opérationnelle (CSO) a, de plus, été mis en place pour suivre spécifiquement les trafics de combiné et d'automobiles. Il complète ainsi le rôle de Présence Fret et de l'OCTM dont l'action couvre les autres transports.

date de mise en oeuvre : immédiate

A2 - Gestion des retards

Les conditions générales de vente (CGV) précisent déjà, pour chaque type de transport, les délais qui lui sont applicables. Les retards d'acheminement peuvent faire l'objet d'une indemnisation, en fonction du préjudice subi.

Par ailleurs, l'AUTF et le Fret SNCF s'engagent à poursuivre en 1997 l'examen, pour les secteurs ou types de clientèles pouvant être concernés, de la définition de la zone de pertinence, des principes et des modalités d'application d'un remboursement possible d'une partie du prix de transport en cas de retard.

La mise en oeuvre de nouvelles mesures du genre pourrait alors coïncider avec celle de Ténor et Résolis, respectivement pour le train entier et le wagon isolé..

date de mise en oeuvre : durant l'année 1997

B - Wagons

B1 - Propreté des wagons

Fret SNCF améliorera le niveau de propreté des wagons qu'il fournit, en mettant en oeuvre des modes de gestion prenant mieux en compte les attentes de ses clients; ainsi, la modification de la gestion des wagons par bassin d'emploi, est de nature à améliorer leur propreté, par une meilleure prise en compte, au niveau local, des besoins réels et précis de chaque expéditeur. Des expériences sont actuellement menées pour certaines catégories de wagons, afin de tester leur impact positif.

date de mise en oeuvre : en fonction des retours d'expérience

B2 - Conditions de fourniture

La mise en oeuvre d'une gestion des wagons au plus proche des besoins clients, comme précisé ci-dessus, permettra, par ailleurs, d'obtenir une meilleure adéquation entre ces besoins et le matériel effectivement fourni.

Cette démarche pourra être complétée par des accords négociés localement avec les expéditeurs, portant sur :

- la définition préalable des possibilités de substitution de matériel à caractéristiques approchantes,
- une programmation des besoins des clients, gage d'une meilleure satisfaction de la demande.

date de mise en oeuvre : immédiate

A - Transmission des informations

Fret SNCF s'engage à offrir d'ici un an, à tous ses clients qui le demandent, des informations gratuites et systématiques relatives à la réalisation de leurs transports de fret; les modalités de mise en œuvre se feront en concertation et plein accord avec les chargeurs concernés.

Ces informations pourront porter sur les points suivants :

- en service normal :
 - . lors de la remise au transport, annonce des date et heure d'arrivée sur le lieu effectif de destination, à l'expéditeur et au destinataire,
 - . lors de la livraison, confirmation à l'expéditeur de la mise à disposition de l'envoi.

- en service perturbé :
 - . avis aux personnes désignées des conséquences sur l'acheminement,
 - . avis aux personnes désignées en cas d'avarie au matériel ou à la marchandise.

Le principe de base retenu est celui d'une transmission par télécopie; une transmission par moyens informatiques peut être envisagée, selon des conditions financières à négocier avec EDIFRET.

Par ailleurs, des actions locales sont menées en complément; elles portent essentiellement sur des informations complémentaires sur le réordonnancement, en cas de perturbation.

date de mise en oeuvre : immédiate

B - Action de Présence Fret

L'action de Présence Fret, service déjà opérationnel en marché intérieur, se développe progressivement en international. Dès à présent, son action est étendue aux pays suivants : Grande-Bretagne, Allemagne, Italie, Suisse, Espagne, pays scandinaves, pays de l'Europe centrale et orientale (PECO). Des suivis spécifiques à certains flux peuvent, par ailleurs, être mis en œuvre à la demande de clients; cela est déjà notamment le cas pour les flux en trains entiers et wagons isolés concernant la Belgique et les Pays-Bas.

date de mise en oeuvre : en cours de développement

Par ailleurs, de nouveaux moyens tels que l'IAV (identification automatique des véhicules), le GPS (géopositionnement par satellite), sont à l'étude actuellement, et permettront de mieux connaître la situation réelle des wagons et des trains; une démarche avec d'autres réseaux européens est en cours.

C - Interlocuteur unique

Les travaux en cours sur la reconfiguration des produits : Ténor pour les trains entiers, et Résolis pour les wagons isolés, auxquels l'AUTF est associée, permettront d'avancer sur la définition d'un interlocuteur unique de Fret SNCF pour le suivi des transports remis, de leur commande à leur livraison.

date de mise en oeuvre : liée à la mise en place de Ténor et Résolis, à partir de 1998

Dès à présent, un test est mis en place sur l'axe nord-est, entre Lille et Metz-Nancy , avec un interlocuteur unique production, gestionnaire des commandes; ce test permettra de valider les premières options retenues.

NESTLE

ROAD TARIFFS IN EUROPE

- In average : about 1 \$/km (>500 km)

BUT : Archaic sector transport :

A lot of companies :
France : 30.000
Italy : 120.000
Spain : 150.000

Not really structured
Social laws unrespected

Main routes overcrowded
Reaction of people against pollution
Price market level very low

SO : Tariffs should increase in the coming years

CONSEQUENTLY : We have to :
Get a global approach
Control our flows
Diversify our means of transport

MAIN TOPICS

Longest and dangerous roads



8000 km from France to Tashkent

Trucks with EUTELTRACS



6 to 8 Borders to cross before arriving



Waggons / Best way to carry the goods to those countries



LES TRANSPORTS SUR LES PAYS DE L'EST

Développement extrêmement rapide

Marché difficile et fluctuant

En moyenne : 30 camions semaine



Pointe jusqu'à 70 camions semaine

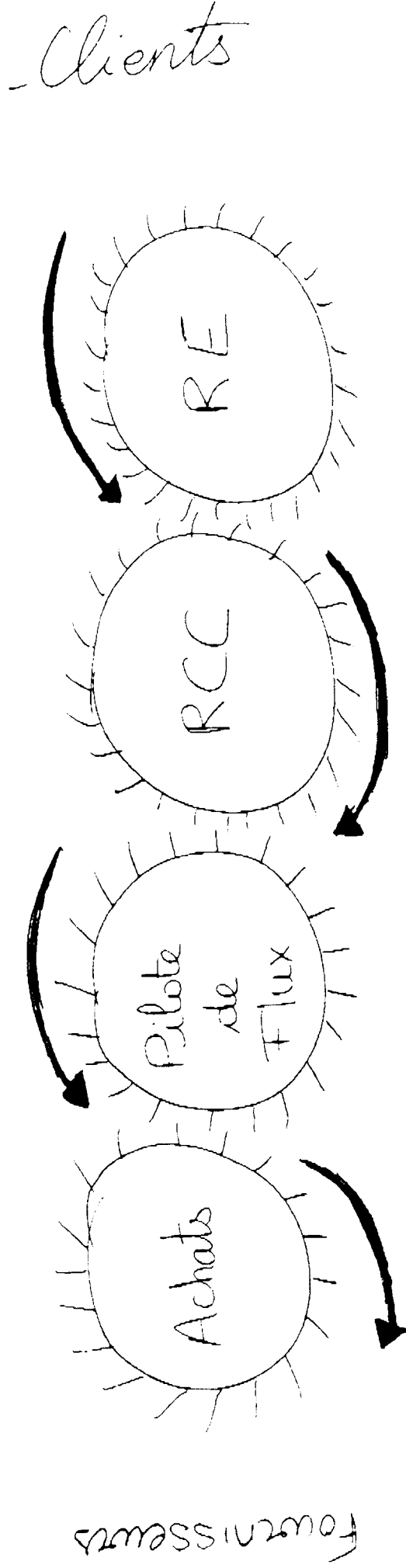
Exploitation et suivi du trafic dès réception de la commande :

- Enregistrement
- Affrètement
- Suivi exécution
- Contrôle livraison
- Paiement

DEMAIN : UN FLUX TIRE PAR LA DEMANDE

UNE IMBRICATION TOTALE DE L'ENTREPRISE

UNE OPTIMISATION GLOBALE



UNE FONCTION ACHAT CENTRALE

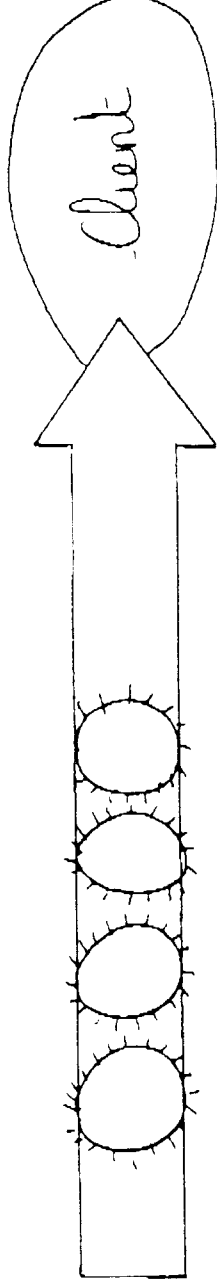
- **EXPLOITER LA PUISSANCE DU GROUPE**
- **REDUIRE LE NOMBRE DE FOURNISSEURS**
- **OPTIMISER LES SPECIFICATIONS**
- **UTILISER LES COMPETENCES DES FOURNISSEURS**



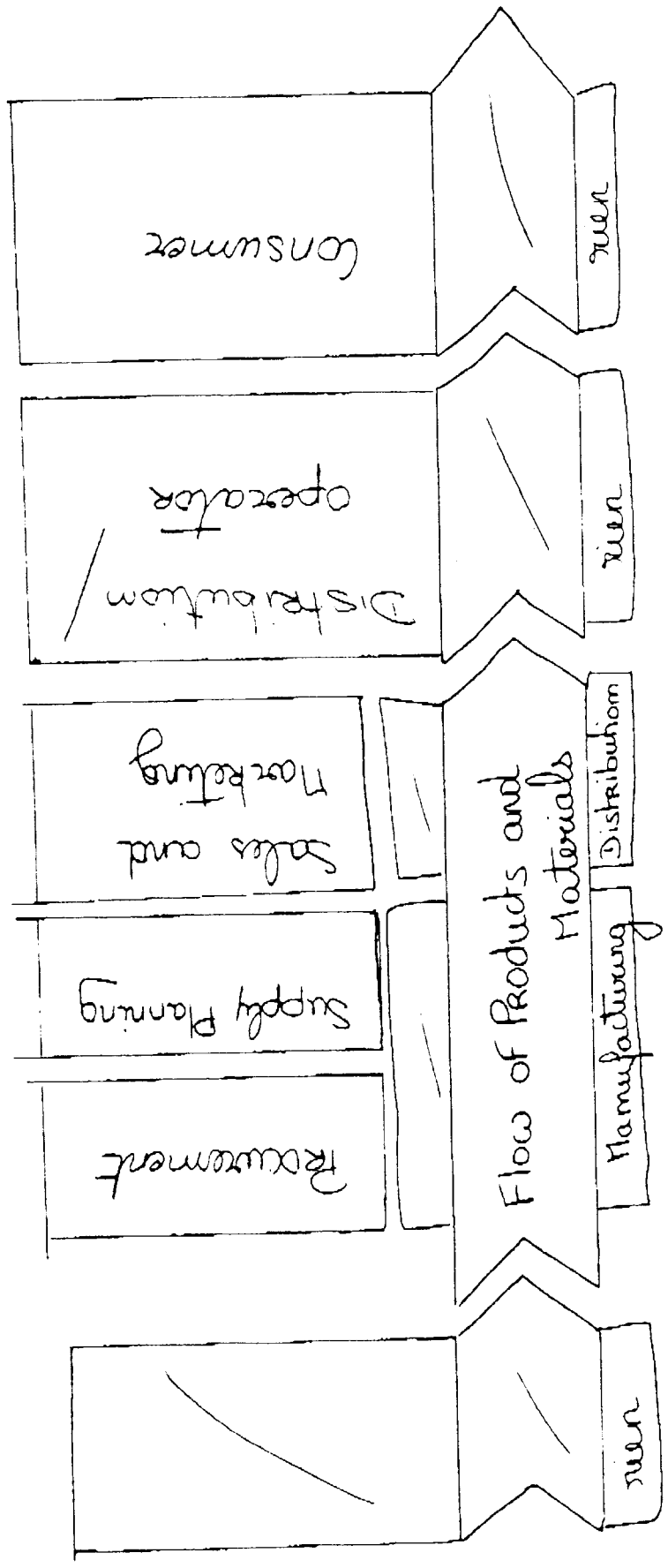
**SERVICE UNIQUE CENTRALISE
SYSTEMES HARMONISES
ECONOMIES IMPORTANTES**

MISSIONS

RENFORCER L'ESPRIT DE SERVICE AU CLIENT À TOUS LES NIVEAUX.



THE SUPPLY CHAIN VIEW
THE PHYSICAL FLOW



INTERMARKET TRANSPORT

3 BASIC PRINCIPLES :

- INCOTERM FCA → bill paid by import market
- ORGANISATION BY EXPORT MARKET → factory books the trucks
- CARRIER CHOISEN IN COMMON BY THE 2 MARKETS :

↳ Whatever the nationality of the carrier
↳ According to the best quality-price ratio

Ap/Alc

MEANS OF TRANSPORT IN EUROPE

	ROAD %	RAIL %	INLAND WATERWAY %
FRANCE	69	28	3
GERMANY	60	21	19
ITALY	89	11	0
UNITED KINGDOM	91	9	0
SPAIN	95	5	0
AUSTRIA	59	21	20
NEDERLANDS	41	4	55

CGEA



TRACECA

∴

STRATEGIE INTERNATIONALE DE CGEA

∴

- Présentation de CGEA

- Actions de la Commission des Communautés Européennes pour l'ouverture du marché ferroviaire

- Transport de passagers en Grande-Bretagne

- Transport régional de passagers en Allemagne



PRESENTATION DE CGEA

➤ Chiffre d'Affaires 1997 : 11,5 Milliards FF

➤ Métiers : Transport → Urbain
→ Interurbain
→ Ferroviaire

➤ Pays : France, Grande-Bretagne, Allemagne,
Pays-bas, Portugal



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES
OUVERTURE DU MARCHÉ FERROVIAIRE

Renouvellement / Entretien
sous traitement

Contrôle
Contrat

RAILTRACK
Infrastructures

ROLLING STOCK
COMPANIES
Matériel roulant

sous traitement

MAINTENANCE



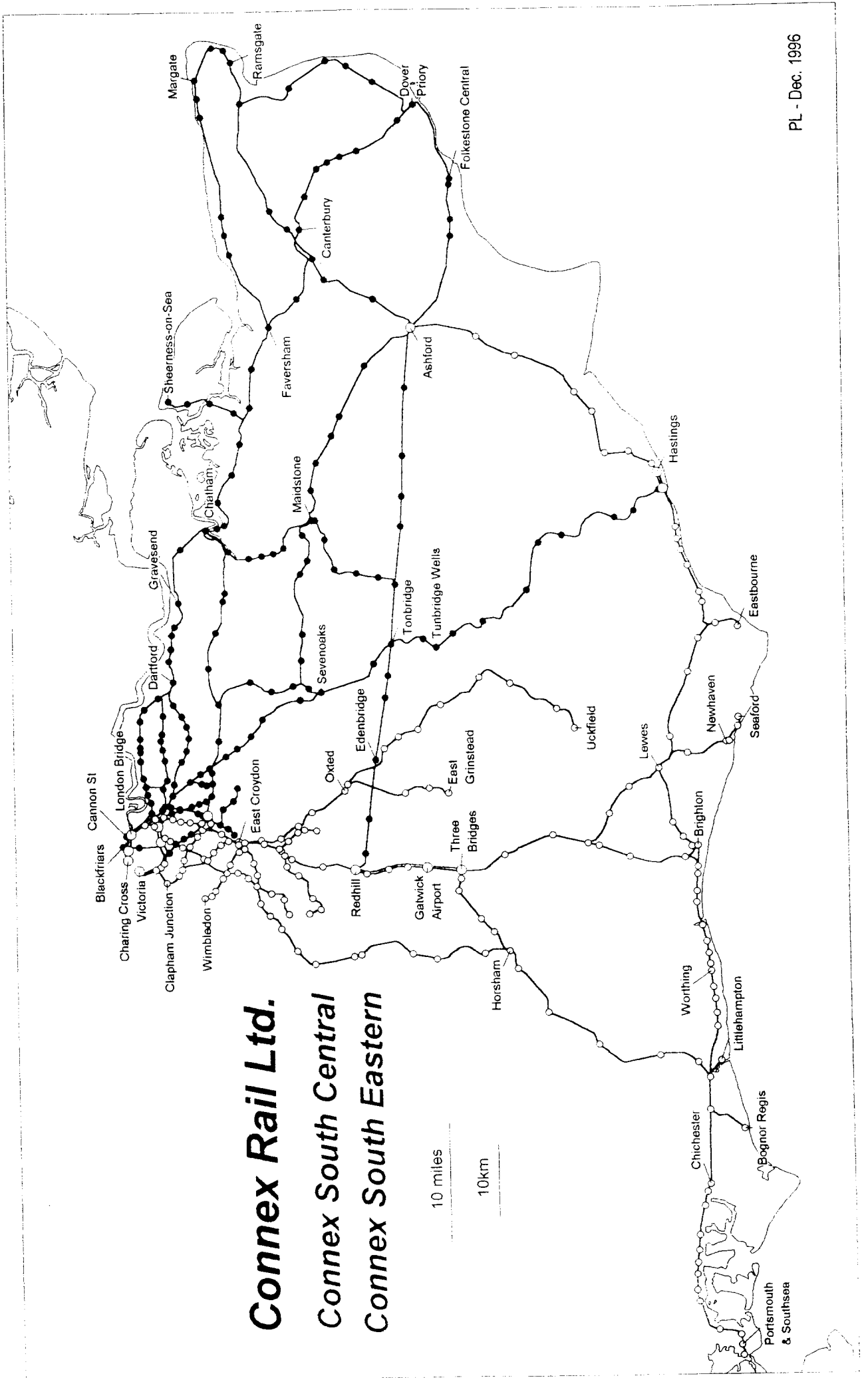
Infrastructures / exploitation

accès à l'infrastructure

Exploitation

Marchés du Fret et du Transport International

Exploitation des services de passagers



Les institutions et partenaires ferroviaires

2.2 Le partage des responsabilités



TRAINS

TRACTION

TOC

COMMERCIAL

GARES

DIRECTIVE 91/440

STRUCTURE

GESTION DU TRAFIC

RAILTRACK

MOSCOs

COLTRES



La privatisation des sociétés d'exploitation

3.3

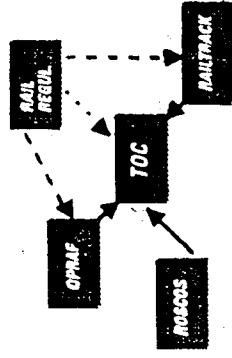
**"Train Operating Companies"
(Sociétés d'exploitation)**

British Rail divisé en 25 sociétés d'exploitation (voyageurs)

Filiales de British Railways Board dans un premier temps

***Au fur et à mesure des appels d'offres, passent sous
contrôle privé pour la durée des contrats d'exploitation***

***Correspondent à des régions ou à des itinéraires
de grandes lignes***



La privatisation des sociétés d'exploitation

3.1 Le processus de sélection

☆ 3 étapes

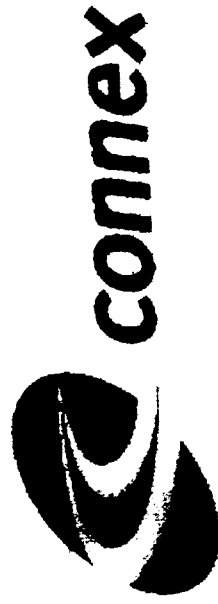
- *préqualification*
- *"short list"*
- *concessionnaire pressenti*

☆ Le dossier

- *prévision du compte d'exploitation*
- *amélioration des services*

☆ La sélection

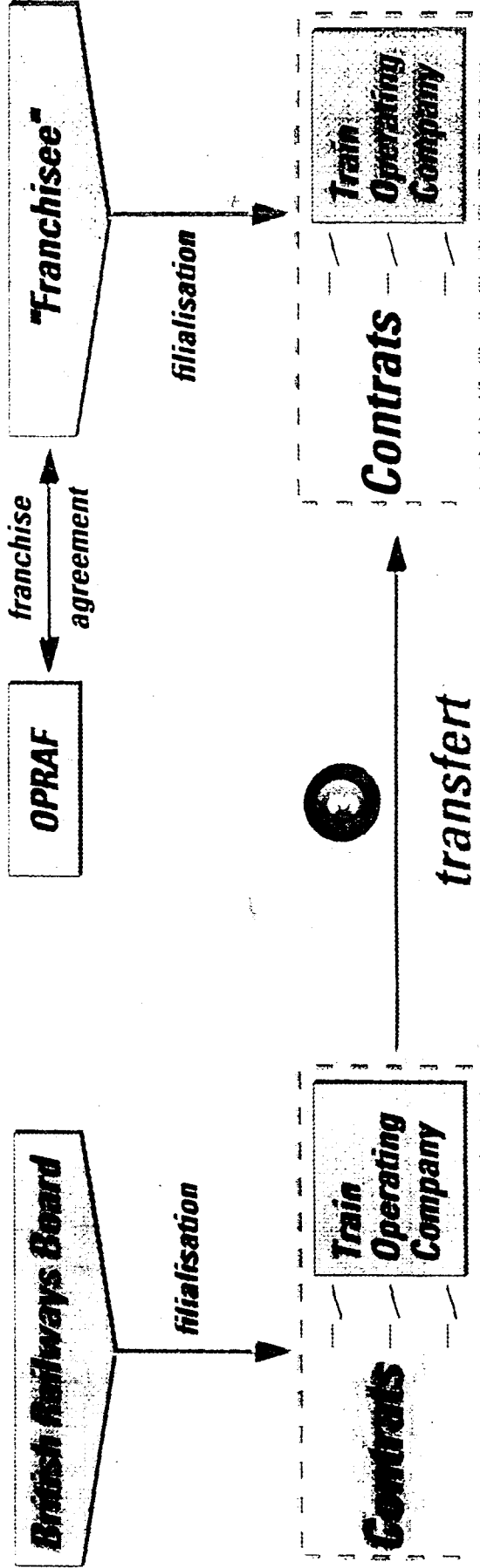
- *la crédibilité technique et financière*
- *les améliorations apportées*
- *le niveau de subvention demandé*



La privatisation des sociétés d'exploitation

3.4 Le processus de transfert du public au privé

- 1 Filiale de BRB : "Franchise agreement" "Completion"



La privatisation des sociétés d'exploitation

3.2 Nature des engagements contractuels

*Quasi-exclusivité d'exploitation sur une zone géographique
Contrat à subvention forfaitaire prédéterminée conclu pour
une durée de 7 à 15 ans*

Cinq obligations :

- ★ *respect des services de référence (PSR)*
- ★ *respect des performances (sanctionné par un bonus/malus) :
ponctualité, régularité...*
- ★ *respect de l'encadrement tarifaire des titres destinés aux
"captifs"*
- ★ *respect du programme d'investissements établi à la signature
du contrat*
- ★ *engagement de continuité du service public dans les limites
financières contractuelles*



connex



1 - LOI DU 20 DECEMBRE 1993

(modification de la Constitution)

- Chemin de fer fédéral assuré par une entreprise de droit privé (art. 87 e)

- Régionalisation des chemins de fer de transport local de voyageurs (SPNV) et ressources financières attribuées aux Länder (art. 143 a et 106 a).



4 - REGIONALISATION DES CHEMINS DE FER

(Loi sur la régionalisation des TP du 27/12/93)

- Länder = AO tous transports publics à partir du 1er janvier 1996 (route + fer)

- Recettes fiscales : part de la TIPP

- Fin 1997 : vérification que les montants alloués à chaque Land garantissent le niveau du service de 1993/1994 jusqu'en 2001 → adaptation (en + ou en -) des montants.

- Länder compétents : **planification des TP locaux**
organisation
financement

- TP local = max. 50 km ou 1 heure trajet
urbain/périurbain/régional

**5 - FINANCEMENT DE LA
REGIONALISATION**
(Loi sur la régionalisation des TP du 27/12/93)

- TIPP 1996 = 8,7 MM DM → Länder
TIPP 1997 = 12 MM DM → Länder
(transfert des recettes fiscales)
- Croissance assise sur évolution impôts/CA
→ 2002
- 2002 : taux révisé par une loi



OBERLAND BAHN

- 3 lignes de Munich aux Alpes Bavaroises ; longueur cumulée = 120 km

- Chiffre d'Affaires Annuel = 40 MDM

- Contrat de 15 ans avec le Land de Bavière
 - Renouvellement du matériel roulant (17 automotrices)
 - Risque sur les coûts et les recettes
 - Subvention forfaitaire du Land

- Début d'exploitation = Décembre 1998



OBERLAND BAHN

- 3 lignes de Munich aux Alpes Bavaroises ; longueur cumulée = 120 km

- Chiffre d'Affaires Annuel = 40 MDM

- Contrat de 15 ans avec le Land de Bavière
 - Renouvellement du matériel roulant (17 automotrices)
 - Risque sur les coûts et les recettes
 - Subvention forfaitaire du Land

- Début d'exploitation = Décembre 1998

R.F.F.

Quelle réforme ferroviaire en France ?

- Cadre communautaire : directive 91-440
- Séparation institutionnelle entre :

Un gestionnaire d'infrastructures, RFF,
propriétaire du réseau, chargé du
développement de ce réseau
(maître d'ouvrage des investissements)
mais en déléguant à la SNCF la
maintenance et l'exploitation (convention
de gestion)
*RFF n'est pas un opérateur ou une entreprise,
mais plutôt une "agence"*

Une entreprise de transport ferroviaire, la SNCF,
qui conserve, après délégation, des fonctions
de maintenance et d'exploitation du réseau

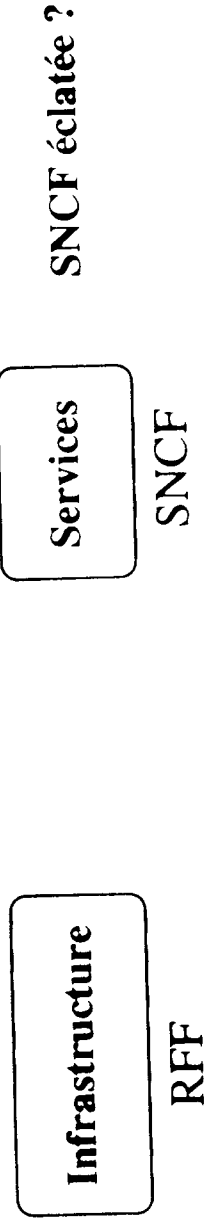
- **Pas de séparation organique** entre
deux entreprises comme dans d'autres
réformes

- Solution neutre par rapport aux évolutions communautaires ultérieures (cf. livre blanc)
- Solution originale qui maintient l'unité de l'entreprise SNCF, son statut et celui des cheminots, voire son "unicité"

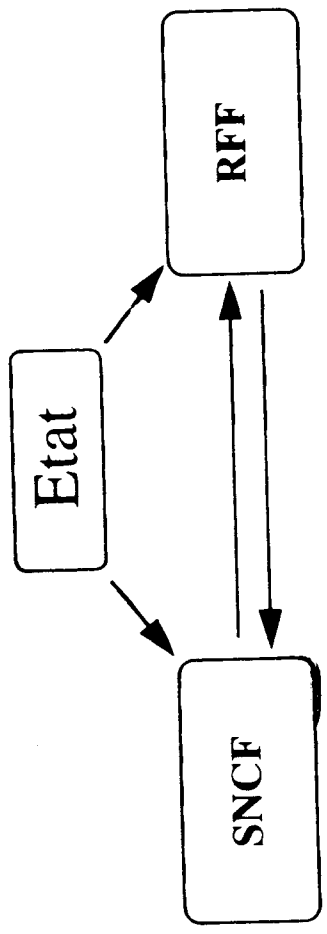
RFF - Agence de maîtrise d'ouvrage et de régulation
Etablissement public industriel et commercial
(pas seulement pour des raisons de critères de Maastricht)
Outil de l'Etat pour mieux assumer les choix
et mieux contrôler les fonds publics

Quelle réforme ferroviaire en France ?

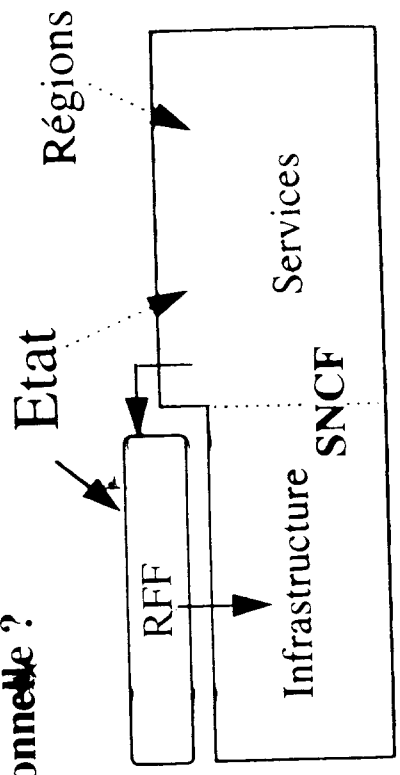
A. Séparation organique ?



B. Création de deux établissements publics symétriques ?



C. Séparation institutionnelle ?



Réseau ferré de France
(RFF) = Outil de l'Etat -
Propriétaire - Maître
d'ouvrage - Régulateur

RFF va se mettre en place en trois grandes étapes

1997 : Initialisation

Clarification des missions de RFF en articulation avec la SNCF

- relations avec les partenaires
- missions
- explicitation des attentes de RFF
- définition des règles du jeu (structure de délégation, modes de travail, ...)
- objectifs 98 et plan de travail

Traitement des urgences

- financement de la dette
- programmation 98

1998 : Expérimentation

Expérimentation sur des sujets clés



Evaluation détaillée des besoins en ressources : dimensionnement, compétences

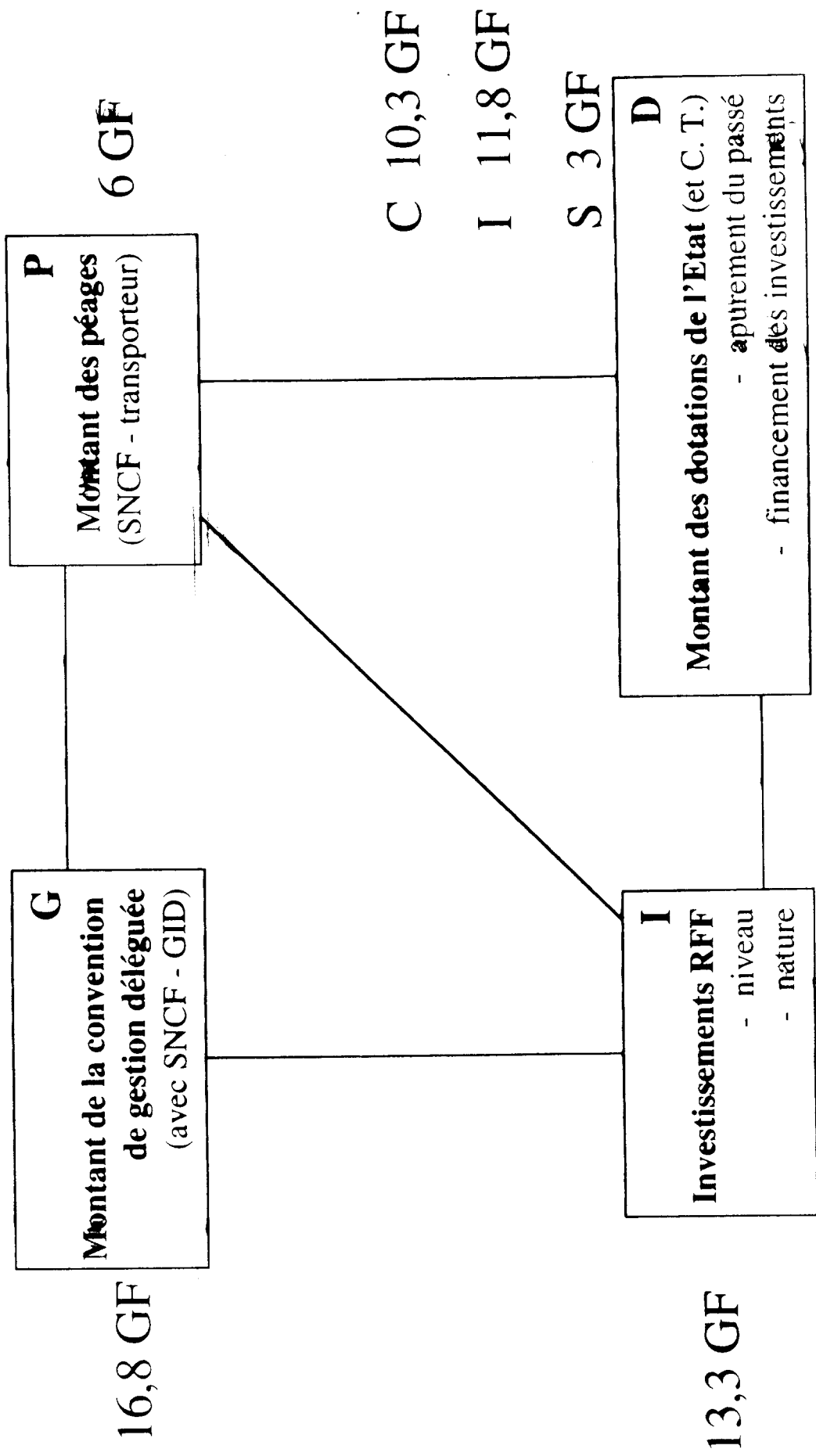
Préparation du régime permanent : tarification, convention de gestion, ...

1999 : Mise en place effective et premiers résultats

Pleine prise en charge des missions

Premiers résultats / Premier bilan

Le carré magique de RFF



$$I = F(G, P, D)$$

Informations clés

134,2 GF de dette

40 GF de dépenses

7 GF de revenus propres

- Une faiblesse chronique de l'excédent brut d'exploitation (EBE)
- Un volume d'investissements important jusqu'en 2001
- Une charge de la dette vis à vis de la SNCF
 - très lourde jusqu'en 2005
 - très faible à partir de 2010
 - nulle à partir de 2023

Chiffres clés

Compte d'exploitation simplifié 1997 (en millions de francs)

Convention de gestion SNCF	16 800	Contribution aux charges	11 820
Autres charges courantes	2 410	d'infrastructure	6 000
Dotations aux amortissements	5 089	Autres	2 900
Charges financières	9 372		
Total	33 582	Total	20 720

Résultat net : - 12 862

Tableau de financement RFF (en millions de francs)

EMPLOIS	RESSOURCES
Convention de gestion SNCF	Pénalités
Autres dépenses	Contribution aux charges
Charges financières décaissées	d'infrastructure
Remboursement d'emprunt	Autres ressources
Investissements	Dotations en capital
Autres (TVA)	
Total	Total
16 800	6 000
2 410	11 820
5 181	3 189
5 918	8 000
10 289	
12 40	
47 838	20 009

Besoin de financement : 12 829

Chiffres clés (suite)

Bilan au 1er janvier 1997 (en millions de francs)

ACTIF		
Actif immobilisé	148 720	Capital 4915
		Subventions d'investissement 6605
		Dettes financières transférées 134 200
		Dettes fournisseurs 3000
Total de l'actif	148 720	Total du passif 148 720

Chiffres clés

Le programme d'investissement

	1996	1997	1998
Total	13 GF	13 GF	13 GF
Hors-subsventions	10 GF	10 GF	10 GF
— dont :			
Projets de développement (TGV Méditerranée)	4 GF	5 GF	5 GF
Maintenance	4 GF	4 GF	4 GF
Autres	2 GF	1 GF	1 GF

Les dépenses en 1997

13,3 GF

La durée de vie
moyenne d'un projet

Opérations de régénération	1/2 ans
TGV	6/7 ans
Contrôle de vitesse par balises	3/4 ans
Suppression d'un passage à niveau	4/5 ans

Premières orientations en matière de politique d'investissement

Le cadrage financier : une contrainte en amont

- des moyens limités
- une sélection et un phasage indispensables

Une sélection des projets en fonction des enjeux du marché

- passer d'une logique d'offre à une logique de réponse à la demande

Un réflexe d'optimisation du réseau existant avant de penser investissements

- focalisation de cet approfondissement sur les zones à goulots d'étranglement

Une recherche d'optimisation des référentiels / Phasage / Souplesse technique / Adaptabilité, ...

- combattre en particulier le perfectionnisme technique

Convention de gestion - Cadre légal et réglementaire organisant les rapports RFF-SNCF

La convention de gestion est prévue par

- la loi 97. 135 du 13 février 1997 portant création de RFF (art. 1, 4ème alinea)

une convention entre RFF et la SNCF fixe, notamment, les conditions d'exécution et de rémunération des missions assurées par la SNCF pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par RFF pour la gestion du trafic et des circulations ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité du réseau ferré national

- le décret du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF (articles 11, 12, 14 et 15)

Chiffres clés

Convention de gestion 1997 : 16, 8 GF versés par RFF à la SNCF*

Redevances d'utilisation : 5,85 GF versés par la SNCF à RFF

Investissements RFF en 1997 : 13,3 GF

* charges de personnel : 13, 6 GF
exploitation : 4,3 GF
entretien et télécom. 10,1 GF
siège : 2,4 GF

Convention de gestion - Enjeux et problématiques

Dans un cadre législatif et réglementaire précis, la convention réaffirme les prestations assurées par la SNCF, fournisseur unique imposé pour la gestion du trafic et la maintenance du réseau

Fixer les objectifs et principes de gestion

- en dialoguant avec l'expertise de la SNCF
- en veillant à ce que les règles du jeu soient cohérentes avec la politique de RFF et les enjeux propres des opérateurs afin d'inciter ces derniers à un comportement cohérent avec la politique de RFF

Ces principes de gestion doivent permettre de mieux préciser jusqu'à quel point la MOA de RFF s'exerce sur certains domaines : répartition des capacités par exemple

Enjeux

Maîtriser l'évolution du coût des prestations assurées par la SNCF

- pour la gestion du trafic, dans un contexte où, par le jeu des règles législatives, réglementaires et de tarification, RFF recherche une optimisation de ses recettes liées au trafic (rédevances d'usage)
- pour la maintenance, tout en limitant les investissements de régénération du matériel nécessaire à l'usage économique et en développant le trafic (donc les marges d'entretien)

Identification et appropriation du patrimoine - Informations clés

Le patrimoine foncier ex-ante

114 000 ha (surf. du canton de Vaud), dont

- 300 ha de plate-formes ferroviaires
- 23 000 ha d'emprises de gares
- 5700 ha d'emprises d'ateliers, dépôts, magasins et triages
- 1200 ha d'immeubles
- 4600 ha de terrains disponibles

La politique d'acquisition et de cession de la SNCF depuis 15 ans

9704 ha acquis entre 1982 et 1994 au titre des voies nouvelles, soit 750 ha par an

Un volume financier de cessions foncières de l'ordre de 6 GF entre 1986 et 1994 soit près de 600 MF par an

Le patrimoine immobilier de RFF

(d'après l'article 5 de la loi portant création de l'établissement)

les biens constitutifs de l'infrastructure, soit

- les ~~biens~~ compris les appareillages fixes associés
- les ouvrages d'art et les passages à niveau
- les quais à voyageurs et à marchandises
- les triages et les chantiers de transport combiné
- les installations de signalisation, de sécurité, de traction électrique et de télécommunications liées aux infrastructures
- les bâtiments affectés au fonctionnement et à l'entretien des infrastructures

et les immeubles non-affectés à l'exploitation des services de transport

Valeur des actifs transférés : **134 GF**

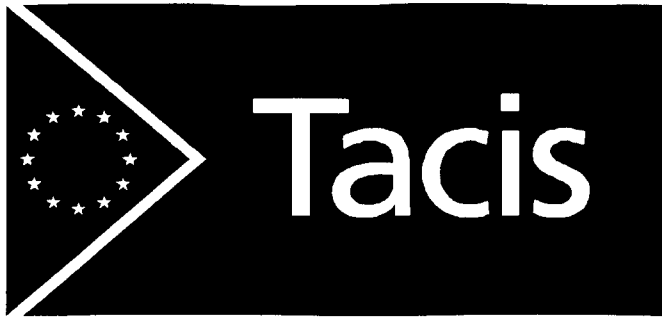
Identification et appropriation du patrimoine - Cadre réglementaire

Le décret du 5/05/97 portant constitution du patrimoine initial

- **divise les actifs transférés en 4 catégories :**
 - **voies**
 - **installations de télécommunications / installations **é**lectriques**
 - **bâtiments et installations**
 - **autres actifs**
- **prévoit la passation de conventions avec la SNCF pour la gestion commune de certains biens et l'accès réciproque aux deux établissements**
- **instaure une commission nationale de répartition des actifs**



Appendix 2



TRACECA - Railways Inter-
State Tariff and Timetable
Structure
TNREG9501

STEERING COMMITTEE
BAKU

November 6th and 7th, 1997



PROJECT N° TNREG9501 : TRACECA RAILWAYS
INTER-STATE TARIFF AND TIMETABLE STRUCTURE

COMITE DE COORDINATION BAKOU – 6/7 Novembre 1997

Liste des documents

- Ordre du jour du Comité
- Liste des participants
- Motions votées à Tbilissi
- Proposition d'un projet de bases de création d'un Opérateur Commun
- Proposition d'un projet de convention entre les Chemins de Fer et l'Opérateur Commun
- Exemple d'organigrammes d'un Opérateur Commun
- Conclusions du rapport sur la compétitivité de la ligne TRACECA
- Extrait du rapport marketing : trafics potentiels pour la ligne TRACECA

ORDRE DU JOUR

Jeudi 6 Novembre : POINT SUR LE DOSSIER / RAPPORTS / PROBLEMES TARIFAIRES

10 h 00 : Réception des membres du Comité

10 h 15 : Ouverture du troisième Comité de Pilotage

- discours de M. Z. MAMEDOV, Directeur Général des Chemins de Fer d'Azerbaïdjan,
- discours de M. A. MAMEDOV, Chef des Transports et des Communications du Cabinet des Ministres d'Azerbaïdjan
- discours de M. Marc GRAILLE, Coordinateur Traceca/Caucase,

11 h 15 pause

11 h 45 : ouverture de la séance de travail

Marc LANDRIN, Directeur du Consortium.

approbation du Comité de Tbilissi :

- compte-rendu,
- motions,

12 h 15 : point sur le projet / rapports techniques :

- voyage d'études à Paris,
- formation SYSMANAGEMENT,
- rapports sur les prix de revient,
- rapport sur les procédures douanières de transit,
- rapport sur la compétitivité de la ligne Traceca (comparaison route, fer, transport combiné),

13 h 00 : déjeuner

14 h 00 : prix de revient et tarifs:

- prix de revient, équilibre des comptes, résultats du fret international,
- tarif : le MTT (base juridique, pratiques courantes).

15 h 15 : pause

- recherche de plus de souplesse avec la clientèle internationale; comment contourner le problème,
- propositions de méthode d'établissement des tarifs à la clientèle.

17 h 00 : fin des travaux

Vendredi 7 Novembre : REFLEXIONS SUR L'ORGANISME COMMUN

10 h 00 : Réception des membres du Comité

10 h 15 : Analyse des trafics ferroviaires

- analyse des trafics existants,
- trafics potentiels et développements prévisibles,
- protection des intérêts en présence (intérêts privés, intérêts nationaux, ...).

Création d'un Opérateur Commun :

- rappel des raisons profondes de cette création,
- objectifs de l'Opérateur Commun

11 h 15 pause

11 h 45 : Constitution de l'Opérateur Commun :

- associés, capital, partenaires,
- Direction et organigramme de l'Opérateur Commun.

13 h 00 : déjeuner

14 h 00 : Relations Opérateur Commun / chemins de fer

14 h 45 : Le nouveau service Traceca :

- la politique commerciale commune
- la charte "Traceca",

15 h 15 : pause

15 h 45 : Débat général / Conclusion des travaux :

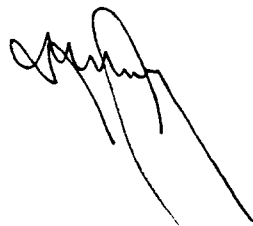
- débat sur l'Opérateur Commun,
- recommandation pour la création de l'organisme,
- recommandation pour utiliser une marque commune,
- recommandation pour signer une charte-qualité "Traceca"

17 h 00 : fin des travaux / fin du troisième Comité

СПИСОК УЧАСТНИКОВ

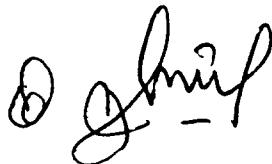
6 ноября

АЗЕРБАЙДЖАН



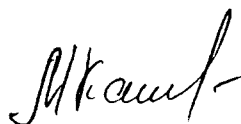
МАМЕДОВ ЗИЯ
Начальник Железной дороги

ГРУЗИЯ



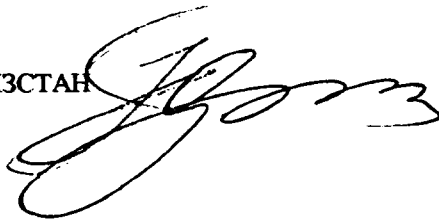
ГВАБЕРИДЗЕ ТАРИЕЛЬ
Зам. начальника ~~отдела~~ железных ^{си} дорог и

КАЗАХСТАН



БЕРИКБАСЫНОВА МАДИНА
Главный Специалист отдела тарифной политики

КЫРГЫЗСТАН

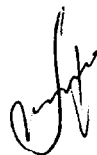


ЮРЕВИЧ НИКОЛАЙ МИХАЙЛОВИЧ
Начальник Службы перевозок

ТАДЖИКИСТАН

ЭШОДЖОНОВ НУСРАТУЛЛО
Зам. начальника Международного отдела

ТУРКМЕНИСТАН



БЕРДЫЕВ ХАЛМУРАД САРЫКУЛИЕВИЧ
Первый заместитель начальника железной дороги

УЗБЕКИСТАН



БАХОЛДИН ВЛАДИМИР ЯКОВЛЕВИЧ
Начальник Службы перевозок



СПИСОК УЧАСТНИКОВ

7 ноября

АЗЕРБАЙДЖАН



МАМЕДОВ ЗИЯ
Начальник Железной дороги

ГРУЗИЯ



ГВАБЕРИДЗЕ ТАРИЕЛЬ ^{ой}
Зам. начальника ~~суда~~ железных дорог

КАЗАХСТАН



БЕРИКБАЙЕВА МАДИНА
Главный Специалист отдела тарифной политики

КЫРГЫЗСТАН



ЮРЕВИЧ НИКОЛАЙ МИХАЙЛОВИЧ
Начальник Службы перевозок

ТАДЖИКИСТАН

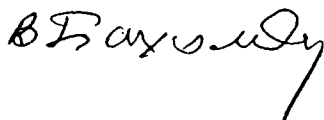
ЭШОДЖОНОВ НУСРАТУЛЛО
Зам. начальника Международного отдела

ТУРКМЕНИСТАН

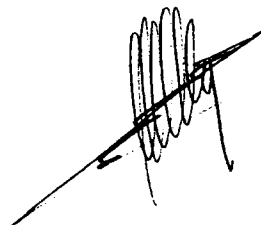


БЕРДЫЕВ ХАЛМУРАД САРЫКУЛИЕВИЧ
Первый заместитель начальника железной дороги

УЗБЕКИСТАН



БАХОЛДИН ВЛАДИМИР ЯКОВЛЕВИЧ
Начальник Службы перевозок



COMITE DE COORDINATION

TBILISSI, 22/23 Mai 1997

MOTIONS ADOPTEES

Motion numero 1

Le Comite approuve la nomination de la Compagnie de Navigation de le Mer Caspienne (Caspian Shipping Line - CSL) comme membre a part entiere du Comite.
Cette motion est approuvee a l'unanimite.

Motion numero 2

Le Comite approuve le compte-rendu de la premiere session qui s'est tenue a TASHKENT sous reserve des deux modifications suggerees par M.MAMEDOV et M. ALTAYEV.
Cette motion est approuvee a l'unanimite.

Motion numero 3

Le Comite :

- decide d'adopter une marque commerciale pour la promotion des services ferroviaires internationaux,
- prend acte de l'autorisation d'utiliser le nom "TRACECA" qui a ete accordee par la Commission Europeenne,
- enregistre la proposition des experts de choisir comme marque : "TRACECA EXPRESS",
- demande a ses membres de reflechir a la marque proposee par les experts et, eventuellement, de faire leurs propres propositions de marque, logo et graphisme pour le prochain Comite,
- decide de reporter le choix definitif au prochain Comite.

Cette motion est approuvee a l'unanimite.

Motion numero 4

Le Comite approuve la proposition d'etendre le systeme des trains directs semblables au train POTI/BAKOU aux autres destinations de la zone Traceca.

Il insiste pour que soient étudiées en détail les conditions de mise en œuvre de ces trains directs.

Il souhaite recevoir l'aide de la Commission Européenne dans cette mise en œuvre.

Cette motion est approuvée à l'unanimité.

Motion numero 5

Le Comité approuve la démarche du programme SYSMANAGEMENT permettant de mieux cerner la rentabilité des services ferroviaires.

Il demande que, dans la limite du projet actuel, des informations complémentaires lui soient fournies concernant le prix de revient de trains directs "courts", c'est à dire de trains de moins de 50 wagons.

Il rappelle que les réseaux ne disposent pas à l'heure actuelle d'une base d'informations statistiques et financières suffisante pour obtenir des résultats totalement satisfaisants. Il souhaite en conséquence que la Commission Européenne puisse apporter son aide à la constitution de ces bases ainsi qu'à l'établissement de calculs définitifs.

Cette motion est approuvée à l'unanimité.

Motion numero 6

À la suite d'une communication sur les raisons qui ont amené les chemins de fer européens à créer INTERCONTAINER/INTERFRIGO le Comité instaure un large débat sur l'intérêt et les principes de fonctionnement de ce type d'organisation.

Le Comité approuve la proposition de M. PANAKHOV d'étudier la constitution d'une structure opérationnelle de ce type, qui serait commune à l'ensemble des pays de la zone Traceca et qui serait spécialement chargée de la commercialisation et de l'exécution de services ferroviaires internationaux soumis à la concurrence.

Le Comité demande aux experts de faire des propositions en ce sens.

Cette motion est approuvée à l'unanimité.

Motion numero 7

Le Comité accepte à l'unanimité la proposition de M. MAMEDOV d'organiser la prochaine session à BAKOU au mois d'Octobre.

TACIS/TRACECA
Project : Tariff and Time-Table Structure
Wolfgang GRITZ

**PROPOSITION POUR LA CREATION
D'UN OPERATEUR COMMUN
AUX 8 RESEAUX DE CHEMINS DE FER
(Premier projet - Septembre 1997)**

(Suite à la recommandation du Comité de Direction de Tbilissi)

1 : Principe de la création d'un opérateur commun aux 8 pays Traceca :

Notre proposition est de créer une société qui sera constituée sur la base de statuts à définir. Provisoirement cette société sera appelée société « OPERATEUR COMMUN ».

2 : Caractéristiques de la société OPERATEUR COMMUN :

2.1. Dénomination, siège, objet et durée de la société

Dénomination :
à décider

Législation :
Il faut choisir la législation la plus facile et flexible pour créer une société, et permettre aussi l'entrée éventuelle de partenaires internationaux.
La fiscalité est aussi une question importante.
Nous recommandons la société de droit européen.

Siège :
à décider. C'est aussi une question politique.
Nous recommandons le Luxembourg.
La société peut établir des sièges administratifs, succursales ou agences tant aux pays où se trouve le siège qu'à l'étranger. Cette décision serait prise par le Conseil d'Administration.

Objet :
Il faut choisir une formule aussi large que possible pour éviter en cas de besoin de changer chaque fois le statut.
« La société a pour objet l'organisation et le développement de transports internationaux des marchandises de toutes sortes, ainsi que la mise à disposition de services auxiliaires relatifs à ces transports.

A cet effet, elle peut acquérir, faire construire, prendre ou donner en location, exploiter et d'une manière générale assurer la gérance de matériels de transport combiné, de wagons, ainsi que des moyens de toute nature qui lui seraient nécessaires.

Elle peut notamment se charger de l'organisation ou de l'exploitation de centres de stockage, de collectes, de réexpédition, de reconditionnement ou de manutention et exécuter des transports terminaux.

Elle peut également accomplir toutes opérations, financières, industrielles et commerciales, se rapportant directement ou indirectement, en tout ou en partie, à son objet social, ou qui sont de nature à en faciliter la réalisation. Elle peut s'intéresser par voie d'apport, de fusion, de participation, de souscription ou de toute autre manière, à tous organismes ou sociétés dont l'objet serait semblable ou analogue ou de nature à contribuer à son développement. »

Durée :
illimitée

2.2. Actionnaires :

Sont actionnaires :

1/ Actionnaires de type « A » :

Les fondateurs c'est à dire les 8 réseaux Traceca

2/ Actionnaires de type « B » :

Toute entreprise à statut public ou privé dont l'activité principale est liée au transport de marchandises par chemin de fer, pour autant que leur admission comme actionnaire ait été agréée par le conseil d'administration à la majorité de deux tiers des membres participant au vote.

Sous le type « B » il est possible d'intégrer par exemple :

- Caspian Shipping
- une ou des sociétés de Ferry Boat sur la Mer Noire
- I C F
- des réseaux de chemins de fer européens
- un ou plusieurs associés au Caucase et en Asie Centrale (pour prendre en compte certains intérêts nationaux ou même russes)
- des sociétés portuaires,
- etc

2.3. Capital social :

Le capital social est constitué par les apports des associés qui sont effectués en numéraire ou en nature.

* 51% du capital sont détenus par les associés de type « A » qui doivent obligatoirement répondre aux conditions suivantes :

- être une personne morale, organisme public ou entreprise privée, ayant pour objet principal l'exploitation d'un réseau de transport ferroviaire national au sens de la définition de la directive Européenne N° 91/440

- exercer son activité de transport ferroviaire sur le territoire national de l'un des pays suivants : Arménie, Azerbaïdjan, Géorgie, Kazakhstan, Kirghistan, Ouzbékistan, Tadjikistan, Turkménistan,

* 49% du capital sont détenus par les associés du type « B » qui doivent obligatoirement répondre aux conditions suivantes :

- être une personne morale, organisme public ou entreprise privée, ayant pour objet principal une activité économique nécessaire à la mise en oeuvre des transports ferroviaires,
- exercer son activité au départ ou à destination de l'un des pays suivants : Arménie, Azerbaïdjan, Géorgie, Kazakhstan, Kirghistan, Ouzbékistan, Tadjikistan, Turkménistan,

- La valeur nominale des parts de capital est à décider.

- Toute part émise par la société pourrait être souscrite en espèces ou en nature.

(Il faut que ces dispositions restent conformes au droit européen)

2.4. Les organes de la société :

(toutes les dispositions relatives aux organes de la société pourront reprendre la distinction entre type « A » et type « B » auxquels pourront s'appliquer des règles différentes)

- 1/ Assemblée Générale (AG)
- 2/ Conseil d'Administration (CA)
- 3/ Direction Générale (DG)

2.4.1/ AG :

l'A.G. des actionnaires se constitue et délibère quelque soit le nombre des membres présents ou représentés

- Chaque actionnaire dispose d'autant de voix qu'il possède de parts

- l'AG est présidée par le président du CA

- Les décisions de l'AG se prennent à la majorité des voix des membres participant au vote, sauf disposition contraire des statuts ou de la loi.

- l'AG ordinaire se réunit au plus tard avant l'expiration du semestre qui suit la clôture de l'exercice.

- l'AG peut, en outre, être convoquée extraordinairement par le CA ou à la demande d'actionnaire représentant le cinquième du capital social.

- l'AG délibère sur toutes les affaires de la société qui lui sont réservées par la loi ou les statuts ou dont il lui est rendu compte par le CA et, en outre, sur toutes propositions figurant à l'ordre du jour.

Il ne peut être délibéré sur la dissolution de la société ainsi que sur les modifications aux articles qu'à la suite d'une résolution prise par le CA, à l'unanimité des membres participant au vote.

- l'AG détermine la répartition du bénéfice annuel selon les modalités prévues par les statuts.

2.4.2/ CA :

- La société est administrée par un CA de 12 membres : les 8 réseaux fondateurs plus 4 membres élus parmi les autres actionnaires.
- Les émoluments des administrateurs sont fixés par l'AG.
- Le CA nomme son président et un ou plusieurs vice-président.
- Le CA est investi des pouvoirs les plus étendus pour faire tous les actes d'administration qui intéressent la société. Il a dans sa compétence tous les actes qui ne sont pas expressément réservés par la loi ou les présents statuts à l'AG.
- Le CA ne peut délibérer ni prendre aucune résolution valable si la moitié de ses membres au moins, ne sont pas présents ou représentés.
- L'administrateur empêché d'assister à la réunion peut émettre son vote, par écrit ou se faire représenter par un autre administrateur, auquel il délègue expressément son droit de vote.
- Les résolutions du CA sont prises à la majorité des voix des membres participant au vote. En cas de partage des voix, la voix de celui qui préside la réunion du conseil est prépondérante ;
- A la demande d'un administrateur au moins, certaines décisions considérées comme essentielles par un actionnaire fondateur ne pourront être prises qu'à la majorité des trois quarts des voix ; les trois quarts au moins des administrateurs étant présents ou représentés.

2.4.3/ DG :

- Le CA nomme un ou deux Directeurs Généraux.
- Le CA délègue une partie des pouvoirs qui lui sont conférés. (Délégation du pouvoir)
- Le CA fixe la rémunération du ou des DG.

Les Directeurs Généraux ne sont pas nécessairement des membres des réseaux de chemins de fer; ils sont choisis sur la base de leur compétence professionnelle.

2.5 Réviseur/Commissaire aux Comptes :

Les opérations de la société sont contrôlées par un réviseur nommé pour un terme de trois ans par l'AG.

3. Rapports, Actionnaires/Société OPERATEUR COMMUN (Structure commune sur le plan commercial etc...)

Les Rapports pourraient être réglés sur la base des documents ci-joints, pris comme modèles :

- Convention entre les réseaux membres de la coopérative Interfrigo (v.9.4.186)
- Accord de collaboration entre les administrations membres de la société Intercontainer et ladite société OPERATEUR COMMUN relatif à l'organisation et l'exécution des transports internationaux par transconteneur

4. Rapports chemins de fer/Société OPERATEUR COMMUN (structure commune Traceca)

- SMGS/Cotif(CIM) documenté par la lettre de voiture internationale
- Tarifs : à négocier avec l'ensemble des réseaux
- Accords particuliers (par exemple avec Caspian Shipping)

Après une période d'essai la société OPERATEUR COMMUN achète la fraction sur la base des groupes de wagons ou de trains complets en fonction de wagons réseaux ou de wagons particuliers.

Dans la lettre de voiture la société OPERATEUR COMMUN est expéditeur et destinataire.

Les réseaux pourraient aussi déléguer la négociation de prix d'achat à des organismes nationaux.

La monnaie du Tarif pour le décompte avec les réseaux est à décider (Dollar, Franc Suisse).

- Le prix d'achat auprès des réseaux et la répartition entre les réseaux doit permettre à la société OPERATEUR COMMUN :

- de faire des prix concurrentiels à la clientèle
- de couvrir leurs propres coûts
- de dégager un bénéfice

5. Rapports « Société OPERATEUR COMMUN/Clientèle »

- Conditions générales documentées par le Bulletin de remise
- Liste de prix par Wagon ou container ou offre individuelle
- Monnaie de facturation à décider
- Le Bulletin de remise doit être reconnu par la douane comme document douanier.
- La « société OPERATEUR COMMUN » se présente à la clientèle sous la forme d'un transporteur unique et non comme un assemblage de transporteurs successifs.

5.1. Organisation de vente

Dans chaque pays, il faut un agent national auprès du client qui s'occupe de la vente au nom de la « société OPERATEUR COMMUN Opérateur Commun ». L'agent national pourrait aussi être responsable pour les questions d'exploitation.

Il touche pour ses prestations une redevance.

L'agent national peut être par exemple :

- Les réseaux eux-mêmes,
- L'organisme national filiale d'un réseau (sauvegarde des intérêts nationaux)
- ICF en Europe
- etc...

Pour des raisons de neutralité on ne peut jamais nommer un transitaire indépendant comme agent national.

Les détails : il faut les fixer dans un contrat de représentation.

6. Calendrier

Il faudra déterminer si l'opération se réalise progressivement trafic par trafic vu la réserve de différents réseaux.

Date, Datum: 13.10.97

Tacis/Traceca

Project: Tarif and Time-Table Structure

Wolfgang Gritz

Proposition pour une Convention entre les 8 Réseaux-Membres (R.M.) de l'Opérateur Commun (O.C.) (Premier projet - octobre 1997)

Dans le cadre des statuts et en complément des autres contrats déjà existants les R.M. de l'O.C. signent la Convention ci-après :

I. Objectifs et politique commune des R.M. de l'O.C. pour le trafic international des marchandises - Missions de l'O.C.

1. Dans le domaine commercial

1.1. Objectifs et politique des R.M.

Les R.M. se fixent les objectifs fondamentaux suivants:

- a) défendre et améliorer la position des chemins de fer sur le marché des transports internationaux des marchandises en s'assurant la part maximale de ce marché qui peut être acquise avec un résultat financier positif,
- b) se présenter à la clientèle sous forme d'un transporteur unique et non comme un assemblage de transporteurs successifs,
- c) offrir une prestation globale de transport, dont fait partie la promotion de toutes les activités rentables pour les R.M., en tant qu'entreprises de transport et de fournisseurs de prestations complémentaires liées au transport,
- d) optimisation de cette prestation globale de transport par coopération et achat de prestations de tiers.

1.2. Missions de l'O.C.

1.2.1. L'O.C. est entreprise internationale des R.M. spécialisée pour les transports internationaux des marchandises.

1.2.2. Les R.M. chargent l'O.C. de la réalisation des objectifs visés sous 1.1.

1.2.3. La mission de l'O.C. réside dans le management des prestations de service. Cela couvre le développement, l'élaboration de la commercialisation des prestations ainsi que l'après-vente.

- 1.2.4. Dans l'exercice de sa mission l'O.C. doit être innovatrice dans l'ensemble de son domaine d'activité, en particulier dans les domaines des moyens de production, de l'élaboration de l'offre et de la commercialisation.
- 1.2.5. Pour être efficace, l'O.C. doit se présenter près de la clientèle sous forme d'interlocuteur unique, les relations commerciales en son nom étant assurées selon un accord à réaliser avec chaque R.M.

2. Dans le domaine des prestations de transport

2.1. Objectifs et politique des R.M.

- 2.1.1. Dans le cadre de leur politique générale d'amélioration de la qualité des acheminements internationaux pour les marchandises, les R.M. se fixent pour objectifs essentiel l'application d'un système de transport à délais garantis.
- 2.1.2. Pour minimiser les coûts de production et pour accroître l'attractivité de l'offre de prestations, les R.M. tendent vers la concentration du trafic. Toutefois, cette disposition ne doit pas avoir pour objectif de modifier entre les R.M. leur parts actuelles respectives de trafic.
- 2.1.3. Pour supprimer ou atténuer les désavantages concurrentiels inhérents au non-accompagnement quasi général des transports ferroviaires il faut:
 - d'une part, appliquer de plus en plus des systèmes d'information précédant et accompagnant la marchandise et,
 - d'autre part, prendre toutes les dispositions nécessaires pour la surveillance en cours de transport.

Les R.M. poursuivent donc leurs efforts pour établir une système d'information et de surveillance d'acheminements pour les mouvements des wagons.

- 2.1.4. Les R.M. visent à optimiser l'utilisation du matériel de transport par une organisation coordonnée du service de la répartition du matériel.
- 2.1.5. Les R.M. favorisent le service port à port.

2.2. Mission de l'O.C.

- 2.2.1. L'O.C. doit contribuer à la réalisation des objectifs cités sous le point 2.1.
- 2.2.2. Dans le domaine de l'organisation et de l'exécution des transports internationaux des marchandises, l'O.C. chargé de collaborer étroitement avec les R.M.

Lors qu'il fait appel aux services des R.M., l'O.C. commande auprès de ceux-ci les prestations nécessaires à l'élaboration de l'offre, concourt à sa réalisation et surveille la qualité du service assuré.

- 2.2.3. Pour l'accomplissement de sa mission l'O.C. est autorisé à recourir, lorsque nécessaire à la technique routière ou à d'autres techniques de transport.

3. Dans le domaine des investissements

3.1. Objectifs et politique des R.M.

- 3.1.1 Les R.M. se fixent pour objectif la disponibilité d'un parc de matériel toujours adapté aux besoins du marché pour le transport des marchandises.
- 3.1.2. Les R.M. favorisent le maintien et la nouvelle construction d'installations contribuant à garantir et à accroître le trafic.

3.2. Mission de l'O.C.

- 3.2.1. En accord avec les R.M. l'O.C. est chargé de procéder aux investissements visés sous 3.1.1.

A cet effet l'O.C. étudie et développe les moyens de transports nécessaires au marché en veillant à une large standardisation.

- 3.2.2 Pour ce qui concerne les installations servant au trafic des marchandises visées sous 3.1.2. l'O.C. utilise en premier lieu les installations existantes. En complément, d'autres prestations seront produites en coopération ou par achat. Des investissements propres ne seront effectués dans ce domaine par l'O.C. que si les mesures citées précédemment ne suffisent pas à satisfaire les besoins du trafic.

- 3.2.3. L'O.C. assure le financement, dans la mesure du possible par autofinancement, des investissements mentionnées ci-dessus.

II. Les moyens à la disposition de l'O.C.

- 1. Les R.M. consentent à l'O.C. dans le cadre des statuts et autres contrats, une liberté d'action dans tous les domaines de la gestion de l'O.C. Cela englobe le management du développement, de l'élaboration et de la commercialisation des prestations de service et en particulier la fixation des prix et conditions de vente vis-à-vis de la clientèle.

- 2. Les R.M. se déclarent prêts à n'accorder, en faveur de tiers, aucune réduction sur les tarifs publiés pour le transport des marchandises.

L'action commerciale devra être d'une manière générale concertée entre les R.M. et l'O.C. pour qu'on ne risque pas d'être mis en concurrence par la clientèle.

- 3. a) Les R.M. consentent à l'O.C. un tarif de traction. Le niveau de ce tarif est fixé par R.M. en accord avec l'O.C. et doit lui permettre de faire face aux différentes situations sur le marché.

b) Afin de garantir à l'O.C. la liberté et la souplesse commerciale nécessaire, le tarif doit être conçu de manière à réduire à un strict minimum les cas pour lesquels la négociation d'un tarif spécial avec les R.M. devient indispensable pour permettre l'O.C. de pratiquer des prix de vente compétitifs.

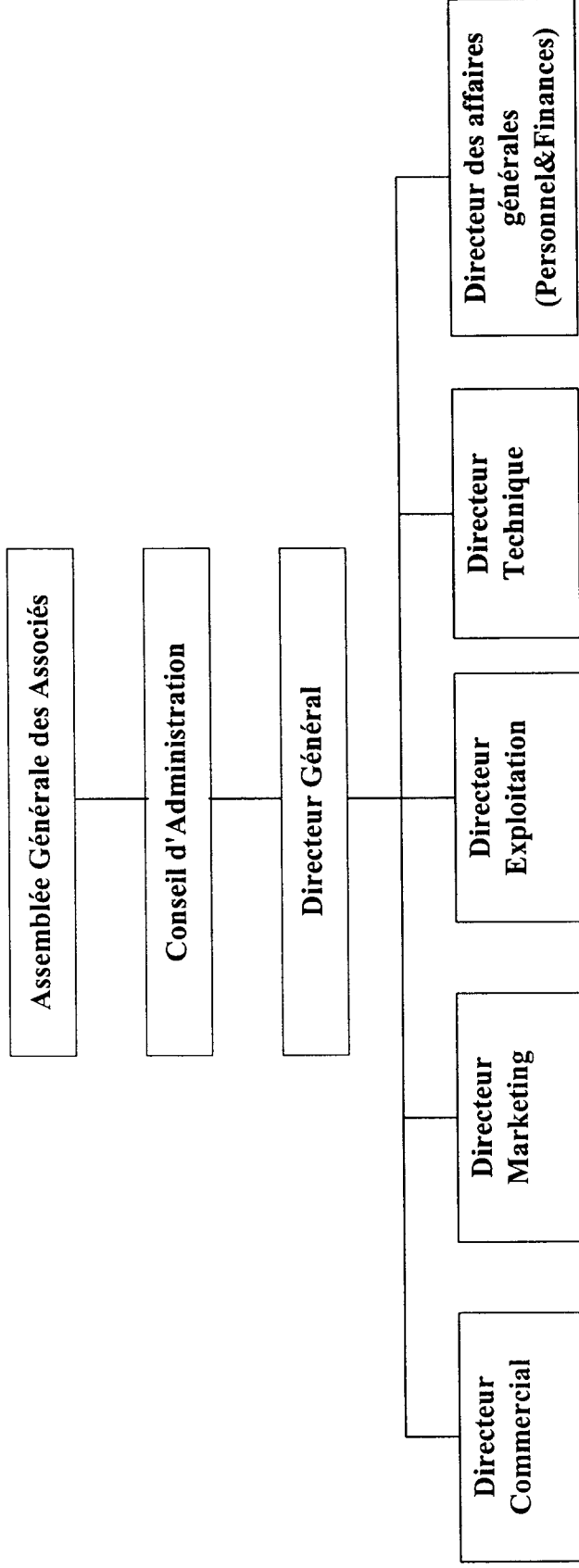
- 4. Si la représentation nationale de l'O.C. n'est pas assurée par l'administration du R.M. celle-ci désignera le représentant national pour son pays. Les conditions de représentation sont réglées dans un contrat.

5. La mise à la disposition de l'O.C. de matériel appartenant aux R.M. est effectuée aux conditions fixées par les R.M.
6. Les R.M. s'engagent à fournir à l'O.C. des containers de leur propre parc suivant des conditions à déterminer dans chaque cas particulier et dans la mesure de leurs possibilités.
7. Les R.M. et l'O.C. échangent régulièrement les informations utiles à la surveillance du trafic.

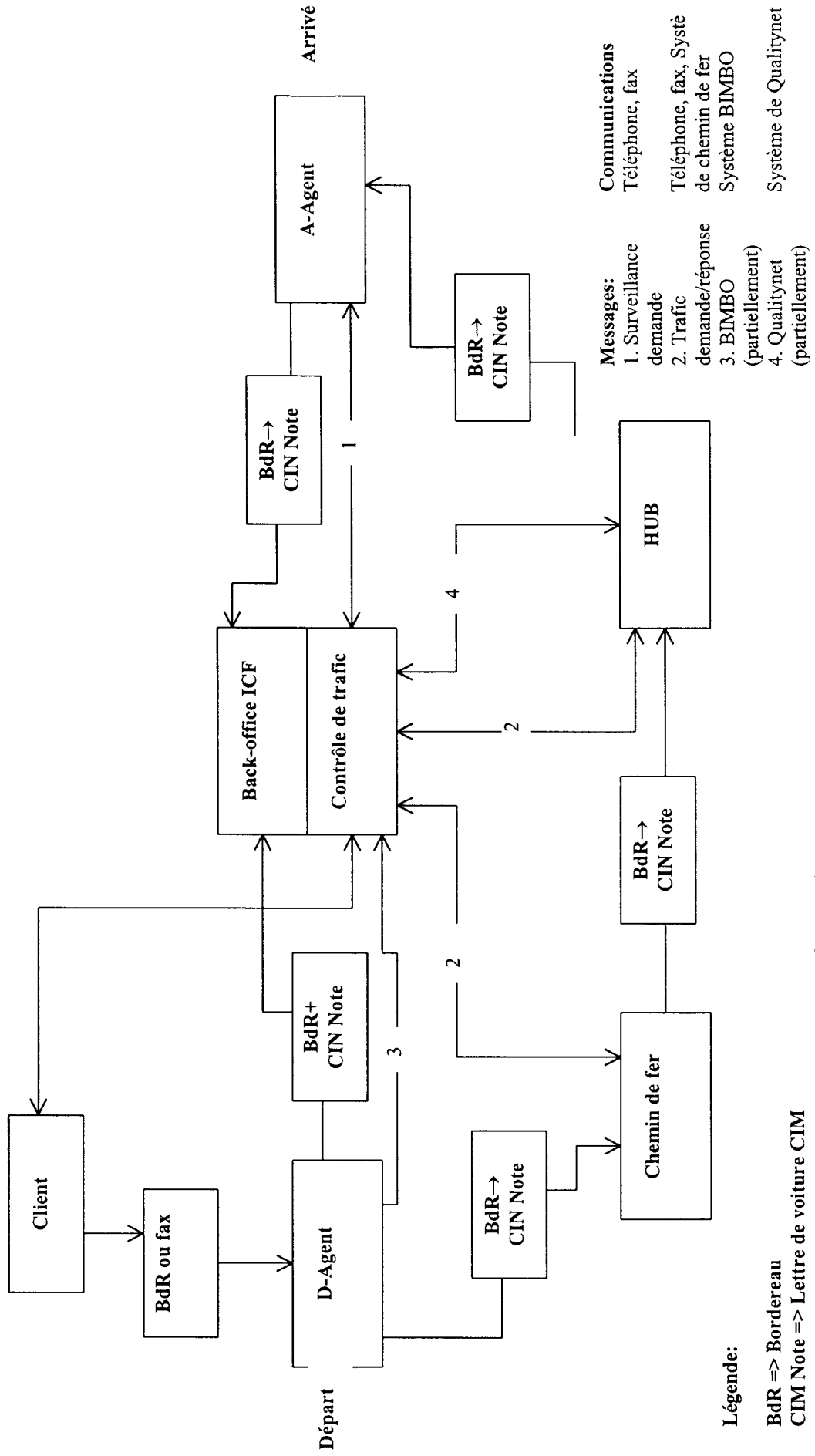
Celle-ci a pour but;

- a) de favoriser la bonne utilisation du matériel et la bonne exécution des transports et des autres prestations,
 - b) de recueillir les éléments comptables et statistiques nécessaires.
Les modalités d'application de ces dispositions sont déterminées d'un commun accord entre les R.M. et l'O.C.
8. L'O.C. prend part à tous travaux et études concernant l'organisation et l'exécution du trafic international des marchandises et participe à ce titre à l'ensemble des conférences, commissions, organisations ferroviaires et groupes de travail correspondants.
 9. Les R.M. s'engagent à consentir à l'O.C. le plein appui de leurs services spécialisés pour la vente, l'organisation et l'exécution des transports internationaux des marchandises.

PROJET D'ORGANISATION (comparable à l'organisation initiale d'ICF).



"ICF Surveillance-System" actuel



5. SYNTHESIS

The results produced in the present study give a snapshot of the tariffs and time limits condition of the freight transport between Europe and Central Asia by the time of the study realisation. Those results allow to get a better understanding of what are the major trends and difficulties of the transport field in the TRACECA area. This synthesis presents what we consider to be the major aspects.

First of all, it may be of some importance to underline that the rapid economical and structural changes that have recently known the TRACECA area countries may affect drastically the results of this study. We strongly believe that the tendencies and difficulties that are illustrated in this present study, could change under the state authority action of the TRCAECA area countries and with the help of the European Community.

- On the whole, it has been a very hard work, for any reason not involved in this type of job on a daily basis, to obtain precise and reliable information of tariffs, travel times and globally on transportation organisation in Central Asia. This lack of transparency, for western European operator, should curb the development of commercial relation with this area.
- For the time being, nearly all the railway traffic to and from Central Asia is realised via the Russian Federation. The considered development of both a railway corridor from western Europe via Romania and Bulgaria to the Black sea and a regularly ferry service from Illiychevsk, Constanta and/or Varna to Poti/Batumi, would open another reliable and competitive railway route to the far east. As we can estimate from our investigation, the impact on freight railway volume, tariffs and travel times from western Europe to Central Asia would be impressive.
- The comparison of tariffs and travel times between different transport modes (truck, railway, and composite railway and sea) demonstrates that the lorry shipping mode is far more expensive than the other modes and not necessarily faster than the railway transport. On the other hand, the lorry mode still remains the most interesting way to assure a door to door delivery.
- The results of the same comparison between railway and composite (railway and sea) transport mode are not as obvious as the precedent comparison between truck and the other modes. Nevertheless, the following points and tendencies should be highlighted.
 - ◆ A huge disparity on tariffs appears between different railway itineraries, For example, with a nearly comparable length route, the tariff from Poti to Almaty or Tashkent is almost double that the cost from Riga to Almaty or Tashkent. On the other hand, for some destinations like Baku or Ashgabat, the railway corridor between Poti and these cities is highly competitive.
 - ◆ For composite transportation via Black sea seaports, the maritime part, that is not specifically in the field of our survey, represents nearly 50% of the

total cost of the transport. Thus all the competitiveness of these routes is undermined by the maritime section of the transport.

- ◆ Sea freight via Russian seaports (Riga or St.-Petersburg) are always more competitive, in travel time and cost terms, than shipping made via Poti or Batumi. On this point, the comparison of tariffs of two representative sea routes: Genes - Riga or Genes - Poti, is eloquent.

It seems to be two major reasons for these huge differences on tariff and travel time between the two considered routes. Firstly, the Poti harbour installations are not large enough to afford the daily freight volume to be loaded/unloaded with the currently existing installations. Waiting times for loading onto a container ship at the Poti seaport are among 10 days on average.

Secondly, should the Poti harbour installations problem to be resolved, it would be of great interest to study how increasing the freight volume to Poti seaport could allow the tariffs to decrease and the shipping service frequency to improve. A rapid examination of this matter while realising the present study, seems to indicate that potential improvements are great.

In the present situation, the TRACECA corridor, is competitive only for a few couple of relation between Bern, Milan, Marseilles and Poti, Ashgabat, Baku, because of the major deficiencies that we have just pointed out.

The development of the TRACEAC corridor should be obtained through an improvement not only of the railway services and tariffs, but also , of the port access to the corridor on the Black sea. To some extent, the latter is the most important.

The potentialities of improvement are great. Sea freight could be improved in terms of tariff, travelling times, service frequency and harbour installations. The global organisation of railway transport by container in Central Asia could also be greatly improved by completing the relevant equipment of the major cities.

We believe that the sole decrease of the railway tariffs of the TRACECA corridor would be of more impact on the global improvement of the system as long as the aforementioned improvement have not been realised.

This study has mainly been focused on the comparison of quantitative pieces of information such as tariffs, travel times and frequencies. The quantitative aspects have been raised in the course of the work; the outcomes issued from this activity have been examined with a transit expert assistance; they appear as commentaries throughout the present document.

Some aspects that should have otherwise some impacts of the results of this study such as customs considerations, or specific consideration on railway of the TRACECA area, have been deliberately have not been the result of any negotiation that always occurs in real transactions, and have some influence on the final cost that could be obtained.

DEFINITION OF THE NEW SERVICE

Imports from Europe . Selected commodities flows - (tonnes)

country/ commod.	2 vegetables	4 food-stuff	6 chemi.	7 plastics	8 leath	9 wood	10 paper	11 textiles	12 cloth.	14 sto	16 equip.	18 dev	20 others	% gd. total
15-Kaz	6.882	117.358	16.959	2.918	75	1.412	6.595	3.171	798	0	24.312	415	3.533	12.7
4-Kyr	53.852	5.016	1.790	0	0	91	146	125	2	0	599	0	342	4.3
1-Taj	59.473	6.623	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4.6
12-Tur	10.736	6.185	1.961	252	0	51	66	455	40	0	2.406	0	9.458	2.2
7-Uzb	934.869	132.891	12.084	6.919	104	452	4.176	3.381	230	0	4.678	428	4.843	76.2
Total	1.065.812	268.073	32.794	10.089	179	2.006	10.983	7.732	1.070	0	31.995	843	18.176	100
Gd tot	1.449.752													
% gd tot.	73.5	18.6	2.3	0.7	0	0.1	0.7	0.5	0	0	2.3	0	1.3	100

Main import flows from Europe to CAC countries (tonnes)

Provenance	Destination	Commodity	Tonnage	Total	% commodity
North Western Europe	Uzbekistan	vegetables	540,000	627,000	86
		food-stuffs	87,000		14
Central Europe	Uzbekistan	vegetables	365,000	394,000	93
		food-stuffs	29,000		7
Total			1,021,000		

Exports to Europe. Selected commodities flows - (tonnes).

country/ commod.	2 vegetables	4 food-st.	6 chemi.	7 plastic s	8 leath	9 wood	10 paper	11 textiles	12 cloth.	14 sto	16 equip.	18 dev	20 others	% gd. total
15-Kaz	15.479	2.563	25.917	3.044	2.747	263	16	9.042	4	41	362	20	55	9.2
4-Kyr	4	28	261	0	0	2.030	60	4.772	0	0	14	0	948	1.2
1-Taj	0	0	0	0	0	0	0	44.213	0	0	0	0	0	6.8
12-Tur	697	0	121	0	97	0	0	95.319	0	0	0	0	0	14.8
7-Uzb	555	10.172	9.653	0	9	0	501	422.510	0	0	156	2	0	68.0
Total	16.735	12.763	35.952	3.044	2.853	2.293	577	575.856	4	41	532	22	1.003	100
Gd total	651.675													
% gd tot.	2.5	1.9	5.6	0.6	0.4	0.4	0	88.4	0	0	0	0	0.2	100

Main export flows from CAC countries to Europe

Provenance	Destination	Commodity	Tonnage	Total	% commodity
Uzbekistan	Central Europe	textile	177,000	185,500	95.4
		chemical	8,500		4.6
	North Western Europe	textile	135,000	145,000	93
		foodstuff	10,000		7
Turkmenistan	Central Europe	textile	60,000	60,000	100
Tajikistan	Central Europe	textile	30,000	30,000	100
Kazakhstan	Central Europe	vegetables	11,000	20,500	54
		chemicals	9,500		46
	North Western Europe	chemicals	11,000	16,000	69
		vegetables	3,500		22
		foodstuff	1,500		9
Total			457,000		

DEFINITION OF THE NEW SERVICE

Testing phase of the pilot project and estimation of reachable traffic on the Traceca corridor.

The new service on the Traceca route must be launched with the optimal probability of success, that is with the utmost caution paid to both operational and commercial aspects.

It means that, during the testing period, say about the 6 first months of operation, the traffic should be as balanced as possible on both ways to avoid troubles in operating the Turkmenbashi-Baku ferry line and limit the number of empty wagons awaiting at terminals or in ports.

During the testing phase of the pilot project, the expedition and destination CAC zones must be, as a first step, concentrated so as to ease operation. This will be possible only limiting too long feeding transports coming from other locations and that would cause disturbances because of bad connections with the new service.

From the study conducted at hereabove it can be deduced that :

- total transport potential on the Traceca corridor is wide enough (North/Western and Central Europe to Uzbekistan: over 1.2 million tonnes, and more than 450,000 tonnes on the other way) and that there consequently is some room for a sound rail service.
- the potential is highly unbalanced as exports account for not even 40% of imports and that it should be, in a first time, more or less balanced.
- road transport, especially on very long distances, do not represent a great danger for a sound rail service on the Traceca corridor;
- products from vegetal origin, which consist mainly of cereals carried either in bulk or in bag, represent the lion share with almost 90% of imports from Europe. However this traffic has been mainly due to temporary reasons in 1996, as Russia could not meet the exceptional Uzbekistan shortage in wheat;

It is considered that no more than 5% of this potential might continue to be imported from Europe in the future, that is about 40,000 tonnes from Europe to Central Asia and a maximum of 1,000 tonnes from Kazakhstan to Europe (a big part being already hauled through the Northern corridor). Furthermore it does not seem wise to attract too whacking volumes to the new service during its testing phase;

DEFINITION OF THE NEW SERVICE

- processed foodstuffs are quite a well targeted product for the new service as they are not too much season sensitive and require more transport reliability than speed:

Out of the 116.000 tonnes of processed foodstuffs from Northern/Western Central Europe, it is assumed that 50% can be transported by the new Traceca service, as road competition is more fierce for this kind of cargo. This represents about 60.000 tonnes dispatched to Uzbekistan and 5.000 tonnes from Uzbekistan and Kazakhstan to North Western Europe:

- chemical products can also, for the same reasons, be hauled up to about 50 % of potential by the new service, that is about 6.500 tonnes hauled per year from Uzbekistan to Central Europe:

50% of transport of chemicals from Kazakhstan to North Western/Central Europe might use the Traceca corridor (about 10.000 tonnes):

- For textile, (mostly cotton fibre) which is the main commodity, transported usually in 200 kg. bales, from Central Asia to Europe, no more than 20 % of total volume (80.000 tonnes) might use the new service, in a first step. Even if Europe is one of the main importer of Uzbek cotton, the major part is routed via the port of Riga in Latvia partly because storage facilities at the port of Poti are undersized and unsafe.

According to the above mentioned points the following table can be drawn up:

selection of commodities volumes reachable by the new service

imports from Europe				exports to Europe			
destination	commodity	% selected	tonnes	provenance	commodity	% selected	tonnes
Uzbekistan	vegetables	5%	40.000	Kazakhstan	vegetables	5%	1.000
Uzbekistan	food-stuffs	50%	60.000	Uzbe/Kazak	food-stuffs	50%	6.000
				Uzbekistan	chemicals	50%	6.500
				Uzb/Tur/Ta	textiles	20 %	80.000
total			100.000	total			93.500

- It can be seen that tonnage of traffic is almost balanced. Export and import are mainly made with Uzbekistan, which will facilitate the operation of the new service;
- On the basis of 280 working days (about 40 weeks) per year, these traffic represent, for imports, a volume of about 2.500 net tonnes per week and for exports of 2.400 net

tonnes per week. This represent weekly trains services with the following characteristic:

DEFINITION OF THE NEW SERVICE

- imports:

- Both food-stuff (main commodity carried) and vegetables are dense enough cargo to allow a 45 tonnes load per covered wagon. In that case the train operation would account for about 55 wagons.

Length of the train : 55 wagons x 15 m : 825 metres.

Gross weight : 22 tonnes per wagon dead load x 55 wagons : 1,210 tonnes. Gross weight of the train : 3,700 tonnes.

- In case of 20 foot containers that can be loaded up to an average 13 tonnes, a total of 193 containers are needed, that may be loaded on 65 flat container wagons.

Total length : 65 wagons x 20 m : 1,300 metres

Gross weight of the wagons : 22 tonnes per wagon : 1,430 tonnes

Gross weight of containers : 193 x 3.5 tonnes : 675 tonnes

Gross weight of the train : 1430+675+2500 = 4,600 tonnes.

It might be compulsory to run at least 2 trains because of length and weight limitations.

- exports:

- 85% of the cargo loaded (textile) is rather light, with about 30 tonnes per wagon. It means that out of a total of 2,400 tonnes weekly hauled, about 1900 tonnes will be put, with a load up to 30 tonnes, in 65 covered wagons.

Remaining cargo, vegetable, food-stuffs and chemicals, accounting for 500 tonnes can be loaded up to 45 tonnes in 12 covered wagons.

Average length (provided that the cargo mix keeps balanced throughout the year) :
77 wagons x 15 metres : 1,155 m.

Gross weight : 22 tonnes dead load per wagon x 77 wagons : 1,700 tonnes plus
2,400 tonnes for cargo : 4,100 tonnes.

It might be compulsory to run at least 2 trains because of length and weight limitations.

DEFINITION OF THE NEW SERVICE

- In case of 20 foot containers that can be loaded up to an average 10 tonnes for textiles and 13 tonnes for other goods, a total of 190 containers are needed for textile plus 39 for other cargo, that is a total of 229 containers, hauled on 77 flat wagons.

Total length : 77 wagons x 20 m. : 1,540 metres;

Gross weight of the wagons : 22 tonnes per wagon : 1,694 tonnes;

Gross weight of containers : 229 x 3.5 tonnes : 800 tonnes

Gross weight of the train : 1,694+800 +2,400 = 4,900 tonnes.

It might be compulsory to run at least 2 trains because of length and weight limitations.

It must be stressed that all these figures, particularly volumes potentials, have been drawn up using the only available database available start of 1997, and comprising figures related to year 1995 (1996 in some cases).

The future of selected traffic, that is the possible development of the new Traceca service in the near future, needs appropriate forecasts based on scenarios not easy to foresee.

The « Regional Traffic Database and Forecasting model » study should be able to answer soon to these requirements.



Appendix 3

THIRD STEERING COMMITTEE
BAKU – November 5th to 6th 1997

- Proposals
- Recommendations



PROJECT N° TNREG9501 :
Traceca Railways Interstate Tariff and Time-Table Structure

ETAT DU PROJET / STRATEGIE GENERALE

Notre vision du problème

-1- gros trafics existant :

Il existe déjà des trafics internationaux importants et bien organisés (pétrole, minerais, matières premières, etc); nous ne devons pas y toucher, en effet :

- des intérêts nationaux sont en jeu et, seules, les autorités politiques peuvent décider de les modifier,

- d'importants intérêts économiques sont aussi en jeu et on ne peut proposer de modifications que si elle apportent un avantage évident et après une concertation avec chacun des partenaires économiques.

-2- trafics à développer :

Il est possible, par contre, de développer des nouveaux trafics de marchandises diverses qui rapporteront des devises et qui pourraient servir de garanties à des emprunts.

On peut le faire soit en offrant un meilleur service à des exportateurs qui ne commercent pas encore avec l'Asie centrale, soit en reprenant des trafics qui passent par la route.

-3- partenaires occidentaux :

Pour développer les nouveaux trafics internationaux il faut obtenir l'appui des transitaires et des clients occidentaux.

La solution proposée :

-1- Constituer une société réunissant les chemins de fer des pays Traceca et contrôlée par eux,

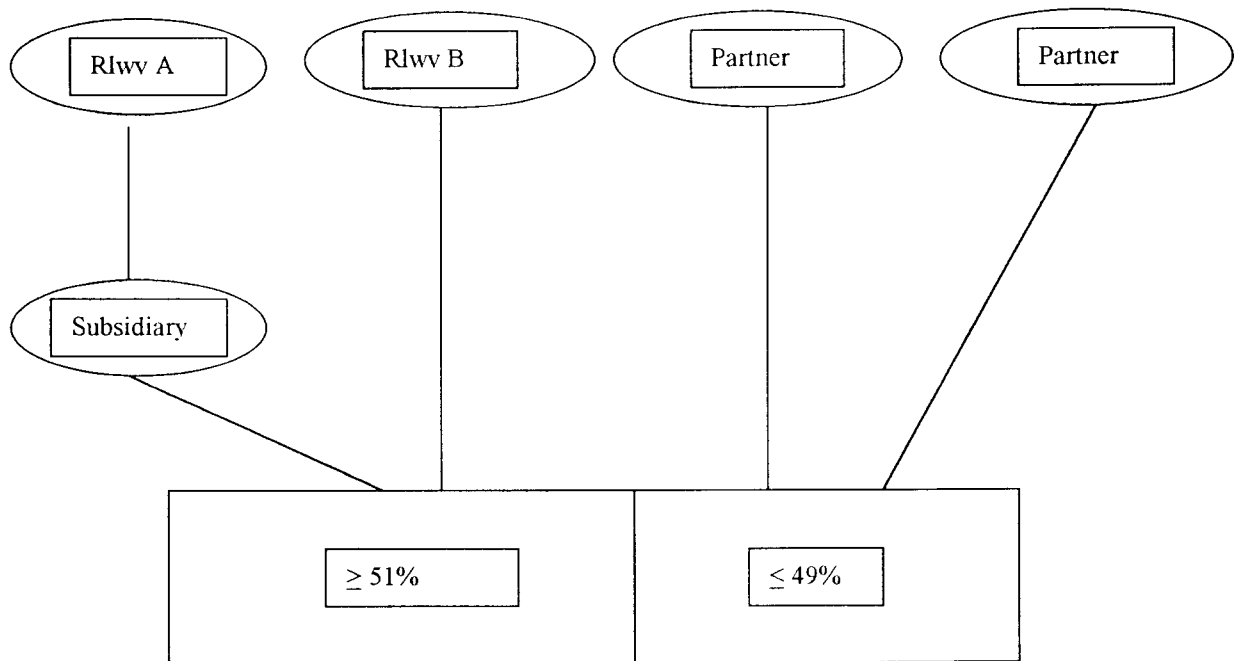
-2- Ouvrir le capital de cette société à des partenaires étrangers (comme INTERCONTAINER par exemple)

-3- Organiser cette société selon les règles de l'efficacité maximum pour développer le fret sur la ligne Traceca (adapter en permanence les es de service, les tarifs, les horaires, etc....)



PROJECT N° TNREG9501 :
Traceca Railways Interstate Tariff and Time-Table Structure
Steering Committee - Baku - November 6-7, 1997

RAILWAYS AND PARTNERS SHARES IN THE COMMON OPERATOR





PROJECT N° TNREG9501 :

Traceca Railways Interstate Tariff and Time-Table Structure

Steering Committee - Baku - November 6-7, 1997

CLIENTS EXPECTATIONS

(From : AUTF Convention with the French railways)

-1- Transport prices :

1.1 - tariffs : quotations they should be obtained within 24 hours,

1.2 - invoicing :

1.2.1 - dramatic reduction in invoicing errors

1.2.2 - simpler coding

1.2.3/4 - invoices more adapted to clients needs,

-2- Transport documents :

2.1 - clearer presentation so as to better protect clients rights

2.2 - transport contracts (or part of them) could be distributed through computer networks,

2.3 - "letter boxes" on wagons

-3- Transport conditions

3.1 - Duration of transport :

3.1.1 - Better location and follow up of all wagons or trains at all times,

3.1.2 - Better management of delays

3.2 - Wagons availability :

3.2.1 Wagon cleanliness

3.2.2 - Improve management of wagon availability to customers,

-4- Spreading of Information :

4.1 - *Information* on location and state of shipments will be made available free, to any client

4.2 - This service is to be extended to *international shipments*,

4.3 - Each client will have only *one counterpart* in the railways for all questions.



PROJECT N° TNREG9501 :

Traceca Railways Interstate Tariff and Time-Table Structure

Steering Committee - Baku - November 6-7, 1997

ASSESSMENT OF TRACECA LINE COMPETITIVENESS

(Main Conclusions on transport prices and transport duration)

(1) Presently the North route and the Traceca route can compete.

However there is an unexpected discrepancy in rail tariffs :

- the length of the Riga/Tashkent-Almaty route is comparable to Poti/Tashken/Almaty
- tariff on Riga/Tashkent-Amaty is about 50% of tariff through the Caucasus

(2) Road transport to Central Asia costs about twice as much as rail transport (wagons or combined transport) :

- \pm 400/500 \$/Ton by road
- \pm 200/250 \$/Ton by rail

(3) On the Traceca route, transport prices from western Europe to Central Asia are split evenly :

- 50% of total price is on the western leg (Western Europe / Poti),
- 50% are on the Poti/Central Asia leg

(4) Transport duration is :

- \pm 60% on the Western Europe/Poti journey
- \pm 40 % on the Poti/Central Asia end



PROJECT N° TNREG9501 :
Traceca Railways Interstate Tariff and Time-Table Structure

OPERATEUR COMMUN

DOMAINES COMMERCIAL ET MARKETING

Objectifs des Réseaux Membres :

- s'assurer la plus grande part de marché possible en transport international,
- se présenter comme un transporteur unique et non comme une suite de transporteurs,
- offrir une prestation globale de transport et de services annexes,
- optimiser la rentabilité de cette prestation par une meilleure coopération,

Statut et Rôle de l'O.C. :

- statut de l'O.C. : c'est une entreprise de transport internationale des R.M.,
 - objectif de l'O.C. : réaliser les objectifs des R.M. ci-dessus,
 - missions de l'O.C. :
 - management des prestations de service,
 - innover en matière d'offres de services à la clientèle,
 - l'O.C. doit se présenter comme l'interlocuteur unique à la clientèle.
-



PROJECT N° TNREG9501 :
Traceca Railways Interstate Tariff and Time-Table Structure

OPERATEUR COMMUN

DOMAINE DES PRESTATIONS DE TRANSPORT

Objectifs des Réseaux Membres :

- mettre en place un système de transport à délais garantis,
- améliorer la rentabilité en concentrant les trafics
- établir un système d'information et de surveillance des envois
- optimiser l'utilisation du matériel par une meilleure coordination entre les R.M.,
- favoriser les prestation de bout en bout,

Rôle de l'O.C. :

- objectif : l'O.C. est chargé d'atteindre les objectifs des R.M. indiqués ci-dessus,
- missions de l'O.C. :
 - organiser et exécuter les transports internationaux en collaborant étroitement avec les R.M.,
 - recourir, en cas de besoin, à d'autres techniques de transport



PROJECT N° TNREG9501 :

Traceca Railways Interstate Tariff and Time-Table Structure

Steering Committee - Baku - November 6-7, 1997

OPERATEUR COMMUN

INVESTISSEMENTS

Objectifs des Réseaux Membres :

- disposer d'un parc de matériel adapté aux besoins du marché,
- entretenir et construire les installations et les constructions nécessaires au maintien et à l'accroissement du trafic,

Rôle de l'O.C. :

- procéder aux investissements nécessaires,
- mais n'investir dans des installations si celles des R.M. devenaient insuffisantes,
- assurer le financement par autofinancement dans la mesure du possible,



PROJECT N° TNREG9501 :
Traceca Railways Interstate Tariff and Time-Table Structure

OPERATEUR COMMUN

MOYENS MIS A LA DISPOSITION DE L'O.C.

- 1- les R.M. consentent à l'O.C. toute liberté d'action dans sa gestion,
- 2- les R.M. n'accordent pas de réduction à des tiers sur leurs tarifs publiés,
- 3- les R.M. consentent à l'O.C. :
 - un tarif de "traction",
 - un tarif général minimisant le recours à des négociations particulières,
- 4- les R.M. assurent la représentation de l'O.C. dans leurs pays respectif; si le R.M. se désiste, l'O.C. contracte avec un représentant national
- 5- les R.M. mettent à disposition de l'O.C. du matériel selon des conditions conformes à leurs règles,
- 6- les R.M. mettent des containers à disposition de l'O.C. selon des modalités à convenir,
- 7- les R.M. et l'O.C. échangent leurs informations sur l'évolution du trafic,
- 8- l'O.C. participe aux études, travaux et conférences des R.M. concernant le trafic international,
- 9- les R.M. s'engagent à fournir à l'O.C. l'appui de leurs propres services de vente, d'organisation et d'exécution des transports internationaux.



PROJECT N° TNREG9501 :
Traceca Railways Interstate Tariff and Time-Table Structure
Steering Committee - Baku - November 6-7, 1997

RAILWAY TARIFFS APPLICABLE TO THE COMMON OPERATOR (Proposals for Tariff Principles)

-1- Basic tariff structure (wagons belonging to the railways)

DIRECT TRAINS	To be negotiated when basic structure is approved Provision for short trains (20/25 wagons)
INDIVIDUAL WAGONS	Application of SARAKS agreement (50% rebate on MTT)
DOMESTIC DELIVERY FROM PILOT STATIONS	Domestic tariff

-2- Tariff structure for private wagons :

- loaded wagons : same as above less 20%
- return of empty wagons : 30% of above tariff (on dead weight)

-3- Special provisions :

- any better condition negotiated with any client should be made available to the C.O.
- tariff changes : only on 6 month prior notice
- currency : tariff will be computed in Ecus
- payment terms : no advance payment; same rule applicable to all railways



PROJECT N° TNREG9501 :
Traceca Railways Interstate Tariff and Time-Table Structure
Steering Committee - Baku - November 6-7, 1997

TARIFFS

(Main findings from our project to date)

GENERAL CONCLUSION FOR THE RAILWAYS

For the time being :

-1- Do not change overall tariff structure,

-2- Find a way to offer a transit and local delivery tariff to international clients based on international practice,

THUS,

-3- Create a body that will not be submitted to railways tariff regulations and ,therefore will be free to adapt to clients needs and offer competitive prices - and transport conditions -,

-4- Set up - and respect - a railways tariff applicable to this body, in the framewaok of the present laws, rules and regulations,

-5- Respect the present transit tariff (MTT) when making quotations to other client so as not to undermine the common body tariff policy.



PROJECT N° TNREG9501 :
Traceca Railways Interstate Tariff and Time-Table Structure
Steering Committee - Baku - November 6-7, 1997

TARIFFS

(Main findings from our project to date)

(1) Tariffs depend upon international agreements signed at the government level; any changes in tariff structures should be submitted to - and approved by - all 8 governments.

Conclusion : changing overall rail tariff structure is a time consuming process that will let road transport improve its market share in the meantime.

(2) There is no real tariff problem on most major international freight shipments :
oil, metal ores, cotton, ... :

- our studies show that this kind of traffic generates profits,
- even though we cannot ascertain that we have taken into account all revenues.

Conclusion : change in overall tariff structure is not a priority

(3) Railways are facing a big problem in shipments of general cargo : consumer dissatisfaction.

This problem lies not so much in the actual transport prices as in the quotation process :

- negotiations are too long,
- too many unexpected changes,
- little or no respect for published tariffs and previous quotations.
- "unwritten" rules seem to apply at times,

Conclusion : to improve rail share in the developing market of general cargo, railways should apply a more consistent tariff policy



PROJECT N° TNREG9501 :
Traceca Railways Interstate Tariff and Time-Table Structure
Steering Committee - Baku - November 6-7, 1997

RESOLUTIONS FINALES DU COMITE

Résolution N°1 : Création du Comité de tarifs de la ligne TRACECA

Le Consultant propose le résultat de ses analyses au Comité, :

- 1) les trafics importants, principalement de matière première, sont gérés de façon profitable par les institutions existantes et il paraît inutile d'en changer les méthodes dans l'immédiat,
- 2) le tarif de transit qui existe actuellement (MTT) résulte d'accords internationaux et il serait trop long et trop complexe d'engager une grande réforme internationale dans le but de le modifier.

Les membres du Comité partagent cette analyse mais font valoir que les tarifs doivent être améliorée sur c points précis dans le but d'acquérir de nouveaux trafics.

Ils indiquent que le tarif de transit (MTT) permet une très grande souplesse d'application et que des prix de transport adaptés peuvent facilement être conclus dans le cadre de ce tarif.

Il convient, par contre, d'organiser une concertation régulière entre les réseaux de la ligne TRACECA pour discuter des adaptations nécessaires.

En conséquence, le Comité propose de créer sans délai une "COMMISSION DES TARIFS DE LA LIGNE TRACECA" qui réunira les réseaux de chemins de fer ainsi que la Compagnie de Navigation de la Mer Caspienne.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

Résolution N° 2 : Création de l'Opérateur Commun

Le Comité de Tbilissi du mois de Mai avait prévu d'étudier la création d'un Opérateur Commun et demandé au Consultant de faire des propositions à cet effet.

Cette décision a été confortée par les enquêtes marketing auprès de la clientèle ainsi que par les visites de chargeurs effectuées pendant le voyage d'études à Paris.

Les membres du Comité, ont pris connaissance des premières propositions du Consultant; ils ont effectué un certain nombre de remarques dans le but d'améliorer son projet; en particulier ils ont prévu les modifications principales suivantes :

- installer le centre opérationnel du futur Opérateur Commun à Tashkent, conformément à la proposition de la délégation ouzbèque,
- accepter comme un associé de type "A", c'est à dire à l'égal des réseaux de chemins de fer, la Compagnie de Navigation de la Mer Caspienne (avec l'accord des réseaux fondateurs de l'Opérateur Commun),

En conséquence, le Comité :

- 1) demande au Consultant de modifier ses recommandations en tenant compte des décisions prises en séance.**
- 2) recommande aux autorités nationales de tutelle de créer l'Opérateur Commun sur la base des principes ainsi adoptés.**

Cette résolution est adoptée à la majorité , la délégation Turkmène s'étant abstenue.

Résolution N° 3 : Signature d'une DECLARATION D'INTENTION DE CREER L'OPERATEUR COMMUN" :

Le Consultant propose de constituer au plus vite le dossier concernant le création de l'Opérateur Commun. Les propositions qu'il a faites seront remaniés pour tenir compte des remarques et des aménagements souhaités par le Comité.

Le Consultant se rendra le plus rapidement possible auprès des autorités des pays Traceca pour présenter les nouveaux textes

Ensuite, le Consultant propose d'organiser une réunion des décideurs, à Bruxelles, sous l'égide de la Commission Européenne, dans le but de signer une déclaration commune.

En conséquence, le Comité approuve la proposition du Consultant; il recommande la signature à Bruxelles d'une déclaration commune prévoyant la création de l'Opérateur Commun sur la base des principes approuvés au Comité de Bakou.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.



Appendix 4

CLEARING HOUSE TBILISSI SEMINAR

October 20th to 24th

Recommendations

RECOMMANDATIONS DES EXPERTS

suite au séminaire tenu à TBILISSI, du 20 au 24 octobre 1997
dans le cadre du Projet T R A C E C A

A l'appui d'une documentation de base comprenant :

- la description exhaustive du Bureau Central de Compensation (2ième édition - 1995);
- les propositions statutaires et réglementaires pour un Centre de Clearing Régional (Statuts, Règlement Opérationnel, Règlement d'Ordre Intérieur et Règlement d'Administration Interne)

et grâce aux informations et éclaircissements fournis par le Directeur du BCC, les participants - dont la liste figure en annexe - recommandent ce qui suit :

- 1 - l'idée de la création d'un Bureau Régional de Clearing pour le Caucase est soutenue à l'unanimité.
- 2 - les Chemins de fer géorgiens évalueront les dépenses de fonctionnement annuelles nécessaires pour ce Bureau et, dans une deuxième phase, un groupe de travail devra déterminer la justification économique de ce projet.
- 3 - ce centre devra être établi à TBILISSI.
- 4 - les dispositions statutaires, légèrement adaptées en séance (art. 9 : ajout de la Compagnie Maritime de la Géorgie comme un des associés-fondateurs; suppression de l'art. 14) devront être revues en fonction de la législation géorgienne applicable aux sociétés coopératives par actions. Les Chemins de fer géorgiens apporteront en ce leur soutien.
- 5 - certaines dispositions de la proposition de Règlement Opérationnel doivent être revues pour tenir compte de l'intervention de l' USD en tant que monnaie de paiement (la monnaie de décompte et de compensation restant le CHF) et de l'absence de liens économiques, financiers et commerciaux entre certains pays.
- 6 - le Groupe de Travail dont il est question sous le point 2, devra également poursuivre l'étude approfondie des textes réglementaires proposés. A cette fin, tous les participants feront parvenir leurs remarques au Directeur du BCC avant le 15 décembre 1997.
- 7 - à ce Groupe de Travail devrait participer un représentant de la Compagnie Maritime de la Géorgie.

(Fait en langue russe à Tbilissi, le 24 octobre 1997 et signé par toutes les délégations)

Рекомендации экспертов

выработанные в конце семинара, состоявшегося в г. Тбилиси с 20 по 24 октября 1997 года в рамках проекта ТРАСЕКА

На основании базовой документации, содержащей:

- подробное описание Центрального бюро компенсации, 2-ое издание, 1995 г.,

- уставные и регламентирующие предложения Регионального клирингового центра (Уставы, Предложения по Операционному Уставу, Устав внутреннего управления) и благодаря информации и разъяснений, представленных Директором ВСС, Участники, список которых представлен в приложении, рекомендуют нижеследующее:

1- Идея создания Регионального Клирингового бюро для Кавказского региона поддерживается единогласно.

2- Грузинская железная дорога определит необходимые годовые расходы, связанные с функционированием этого бюро и во второй фазе рабочая группа определит экономическое обоснование этого проекта.


3- Этот Центр мог бы быть основан в г. Тбилиси.

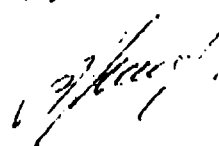
4- Уставные правила частично адаптированные во время работы семинара (статья 2 к списку учредителей добавляется Грузинское пароходство, как один из учредителей товарищества; статья 14: исключена). должны быть пересмотрены в свете грузинского законодательства, касательно создания акционерных обществ. Грузинская железная дорога окажет содействие в проведение данной работы.

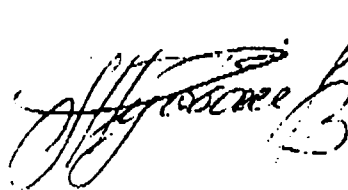
5- Некоторые условия предложения по операционному Уставу должны быть пересмотрены с тем, чтобы учесть введение USD как денежной единицы для оплаты (денежной единицей для взаиморасчетов и компенсаций остается CHF). и отсутствие экономических, финансовых и коммерческих связей между некоторыми странами-участницами.

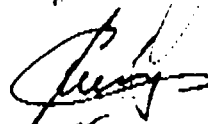
6- Рабочая группа, о которой идет речь, согласно пункта 2, должна также продолжить глубокое изучение предложенных правовых уставных текстов. В этих целях все участники направят Директору ВСС свои замечания до 15 декабря 1997 года.

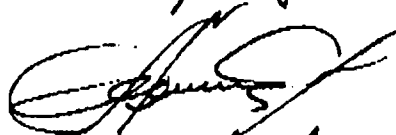
7- В работе рабочей группы должен принять участие представитель Грузинского пароходства.

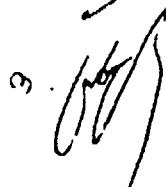
 24.10.97г.

 24.10.97г.

 24.10.97

 24.10.97г.

 24.10.97г.

 24.10.97г.

