



**Координационная  
Группа  
TRACESA  
Заключительный отчет  
Январь 2000**

---

## ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ

Название Проекта :	<b>КООРДИНАЦИОННАЯ ГРУППА ТРАСЕКА</b>		
Номер Проекта :	TNREG 9604_Ext		
Страны :	Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Монголия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина		
	Местный Оператор	Консультант ЕС	
Название :	Министерства Транспорта TRACTEBEL DEVELOPMENT Стран-партнеров, транспортные предприятия и регулирующие власти		
Адрес :	Avenue Ariane 7, 1200 BRUSSELS		
Телефон :	00 32 2 773 74 18		
Факс :	00 32 2 773 79 90		
Телекс :			
Контактное лицо :	Бен БЕДДЕГЕНУТС		

## ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ

Дата Отчета : Январь 2000

Отчетный Период : 31 июля 1999г. – 31 января 2000г.

Автор Отчета : Бен БЕДДЕГЕНУТС, Марк ГРАЙ и Майкл СИМС

Группа Оценки и Мониторинга :	_____	_____	_____
	(имя)	(подпись)	(дата)
Представительство ЕС :	_____	_____	_____
	(имя)	(подпись)	(дата)
Бюро ТАСИС :	<u>Доната-Мария МАЧЕЛЛИ</u>		
	(имя)	(подпись)	(дата)

## СОДЕРЖАНИЕ

1.	СИНОПСИС ПРОЕКТА	2
2.	РЕЗЮМЕ ХОДА ДЕЙСТВИЯ С НАЧАЛА РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА	4
2.1	ДЕЙСТВИЯ КООРДИНАЦИОННОЙ ГРУППЫ	4
2.2	ХОД ДЕЙСТВИЯ ПРОГРАММЫ	7
3.	ТАБЛИЦЫ ХОДА РАЗВИТИЯ ПРОЕКТА	11
4.	ПОЛНЫЙ ОТЧЕТ ПРОЕКТА	11
4.1	ВВЕДЕНИЕ	11
4.2	РАЗРАБОТКА СТРАТЕГИИ	13
4.3	ДЕЙСТВИЯ ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ ПРОГРАММЫ	16
4.3.1	ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ ПРОЕКТОМ	16
4.3.2	ПРИБРЕТЕНИЕ КОНСАЛТИНГОВЫХ УСЛУГ	18
4.3.3	ПРИБРЕТЕНИЕ МАТЕРИАЛОВ И РОБОТ	19
4.3.4	КОММЕНТАРИЙ ПРОЕКТА ТРАСЕКА	20
4.3.5	ИНВЕСТИЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ФИНАНСОВЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ	25
4.3.6	ДРУГИЕ ВИДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	31
4.4	ПОДХОД К РАЗВИТИЮ БУДУЩИХ ПРОЕКТОВ	32
5.	ЗАКЛЮЧЕНИЕ	34
5.1	ПРОГРАММА В ОБЩИХ ЧЕРТАХ	34
5.2.	ИЗВЛЕЧЕННЫЕ УРОКИ	35
5.3.	ФУНКЦИИ КООРДИНАЦИИ	37

## 1. Синописис проекта

<b>Название Проекта</b>	: КООРДИНАЦИОННАЯ ГРУППА ТРАСЕКА
Номер Проекта	: TNREG 9604_Ext
Страны	: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Монголия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина

### Цели Проекта

Основой проекта является программа, началом которой послужила Конференция, организованная Европейским Союзом в мае 1993 года, целями которой являются:

- стимулировать сотрудничество между Республиками-участницами во всех вопросах, относящихся к развитию и усовершенствованию торговли в Регионе
- оказывать содействие Транспортному Коридору Центральная Азия - Кавказ - Европа
- определить проблемы и недостатки систем торговли и транспорта в Регионе
- определить, с точки зрения содержания и временных рамок, Программу Технического Содействия, которая будет финансироваться Европейским Союзом (ЕС).

### Особые Цели Проекта:

Координация Программы ТРАСЕКА в расчете на:

- увеличенную взаимосвязь, эффективность, распространение и устойчивость существующих проектов
- установление и разработку новых проектов, удовлетворяющих целям ТРАСЕКА

### Планируемые Результаты

- мероприятия для увеличения связи между проектами, в частности обмен информацией и данными между подрядчиками
- поддерживать и развивать связь между деятельностью данных существующих проектов и странами-получателями ТРАСЕКА
- мероприятия по ориентации проектов в направлении глобальных целей ТРАСЕКА
- документальные результаты а) обоснования проектов для предложений новых проектов, б) техническое задание, в) обзоры проектов, материалы распространения, документы переговоров, г) повестки дня и документы поддержки для конференций рабочей группы, д) двухлетние отчеты

- стимулирование финансирования проектов инвестиционных предложений (по определению ТРАСЕКА), международными финансовыми учреждениями и коммерческими партнерами
- Определение и представление бюджетного одобрения идей новых проектов или продолжение существующих проектов
- начало новых проектов, включая подготовку Технических Заданий, участие в оценке тендера (организованного Агентством по Закупкам ТАСИС) и введение консультанта-подрядчика в обстановку ТРАСЕКА
- повышать использование коридора ТРАСЕКА в качестве торговой связующей линии между Центральной Азией, Дальним Востоком и Европейским Союзом
- увеличивать связь коридора ТРАСЕКА с Транс - Европейскими Сетями

### **Деятельность Проекта**

- содержание существующих Координационных офисов в Тбилиси, Ташкенте и Брюсселе
- назначение и управление местных координаторов в столицах всех стран-участниц ТРАСЕКА
- управление проектом
- регулярные встречи на местах с подрядчиками, Организациями - Партнерами, Координационными Центрами, Делегациями и в конечном счете, с представителями международных учреждений/коммерческими партнерами
- содействие обмену информацией и данными между подрядчиками с помощью библиотек в Брюсселе, Ташкенте и Тбилиси и через Интернет
- уплотненный календарь мероприятий и промежутков проекта
- обзор и комментирование всех отчетов, изданных подрядчиками
- регулярная отчетность Руководителю Программы в Брюсселе
- организация Встречи Рабочей Группы в мае 1998 года (Тбилиси, Грузия, 5-6 мая 1998г.)
- координация развития коридора ТРАСЕКА, где это возможно, с целями транспортной политики Европейского Союза и, в особенности, в вопросах Транс - Европейских Сетей

**Дата Начала Проекта** : 28 января 1999 года

**Продолжительность Проекта** : Один год

## 2. Резюме Хода Действия с начала Реализации Проекта

### 2.1 Действия Отдела Проекта

В течение всего контракта сохранялась та же самая структура Координационной группы (КГ). Данная структура, в отношении укомплектованности штатом и оборудованием, почти полностью сохранила первоначальную организацию отдела, учреждённого после присуждения контракта на создание Координационной группы в 1997 г. Фактически, предыстория создания отдела восходит к первому контракту по Рабочим Группам ТРАСЕКА, присуждённому в 1995 г., включая программы ЕС по оказанию помощи при чрезвычайном положении Кавказу из-за гражданских конфликтов в данном регионе. Такая последовательность, в определённой мере, обеспечила программе ТРАСЕКА преимущества, в частности, по установлению контактов со многими организациями - бенефициарами, с которыми мы взаимодействуем.

Представительства были открыты во всех восьми первоначальных странах-участницах программы ТРАСЕКА, в штат которых вошли местные представители и два региональных координатора от ЕС. Офис в Брюсселе продолжал исполнять свои функции в качестве основного коммуникационного центра, главного пункта осуществления связи с Руководителями Программ ЕС, содержания общей библиотеки отчётов в рамках программы ТРАСЕКА и развития Веб сайта ТРАСЕКА. Офис в Брюсселе был укомплектован штатными Координатором ЕС, специалистом по ИТ/Коммуникациям и менеджером по административным вопросам. Координационная группа могла также привлекать краткосрочных экспертов. На этой основе оказывал содействие эксперт по железнодорожным коммуникациям при оценке и обсуждении контракта по проекту прокладки волоконно-оптического кабеля на Кавказе, эксперт по железнодорожному подвижному составу и техническим средствам, а также экономист-транспортник, осуществлявший предварительное технико-экономическое обоснование узкоколейной железнодорожной паромной ramпы в грузинских портах.

В контракт по Координационной группе были внесены поправки для аннулирования предусмотренной конференции Рабочей Группы. Ресурсы, полученные от этого, позволили увеличить сроки деятельности экспертов координационной группы ЕС, как краткосрочных специалистов, так и основных членов отдела. Можно привести в качестве доводов две причины аннулирования конференции РГ:

- На предыдущей конференции, которая была проведена в Тбилиси, в мае 1998 г., были отмечены медлительность и неопределённость в процессе принятия новых проектов. Могла бы иметь место определённая потеря доверия, если бы мы предложили дальнейший цикл проектов до мобилизации предыдущей одобренной программы и достижения ею определенных результатов в странах-получателях технической помощи.

- Ожидалось первое заседание Межправительственной Комиссии. Это явилось бы дублированием заседания Рабочей Группы.

Бюджет, выделяемый на издание материалов конференции, таких как карты и брошюры не был изменён.

КГ поддерживала ежедневные контакты с:

- Организационными странами-бенефициарами
- Руководителями Программ ЕС

- Координационными Бюро ТАСИС
- Делегациями ЕС в Тбилиси и Алматы
- Банками Развития
- Другими организациями-донорами
- Соответствующими международными организациями
- Другими проектами ТРАСЕКА
- Мониторами ТАСИС
- Другими организациями, выразившими свою заинтересованность в программе ТРАСЕКА

Основываясь на данных контактах, Координационная группа определила в качестве приоритетной задачи развитие программы ТРАСЕКА в тесном сотрудничестве с руководящими лицами стран-получателей технической помощи и поддержание положительного имиджа программы ЕС ТАСИС/ ТРАСЕКА в регионах, получающих техническую помощь. Любой успех, программы ТРАСЕКА, в большей мере, принадлежит уверенности стран-бенефициаров, которую они сами вкладывали в программу.

В целом, обмен информацией по программе ТРАСЕКА с кем бы то ни было, был значительно улучшен благодаря развитию Веб сайта за отчетный период. На это были направлены значительные усилия со стороны отдела и Руководителей Программ.

Наиболее важные отчёты и документы технического характера других проектов, предназначенные к отправке, были отсканированы, что позволило их прямое получение с Веб сайта ТРАСЕКА.

Координационной группой было подготовлено издание новых брошюр, карт и пакетов документов конференций. Данная акция доказала свою популярность.

Было оказано содействие ТАСИС в проведении оценки тендеров по новым проектам и в последующих переговорах с отобранными подрядчиками.

Были открыты три проекта ТРАСЕКА по оказанию технического содействия (лидирующая консалтинговая фирма указывается в скобках):

-Содействие Международным Автомобильным Транзитным Перевозкам (Scott Wilson)

-Движение и Техничко-экономические Обоснования ( ВСЕОМ )

-Межправительственная Комиссия по Осуществлению Базового Соглашения (Axis) Дополнительно, было предоставлено содействие в проведении оценки и открытии двух национальных проектов ТАСИС в области транспорта.

-Реорганизация Администрации Транспортного Сектора в Азербайджане (Dornier)

-Техничко-экономическое обоснование по реабилитации А) Дороги Достук-Ош-Сары-Таш-Эркеш-Там; В) Дороги Ош-Кызыл-Кыя-Исфана-Таджикская Граница (FINNRA)

Первоначальные и вводные встречи проводились с подрядчиками по новым проектам оказания технической помощи. Данные встречи проводились в Брюсселе и на местах. Соответствующие документы по деятельности предыдущих проектов предоставлялись подрядчикам. Организовывались вводные встречи с партнёрами, а также содействие в установлении связей подрядчиков ЕС с местными консультативными субподрядчиками. Особое внимание уделялось проекту "Межправительственная Комиссия по Осуществлению Базового Соглашения" (МК) и завершению тендерной документации по реабилитации паромного терминала Актау. Координационная группа оказывала содействие в

осуществлении связи между подрядчиком и Международным Союзом Автотранспорта (МСАТ), являющимся спонсором проекта по автомобильному транспорту.

Было предоставлено содействие в открытии трёх инвестиционных проектов:

- Проведение Волокно оптического Кабеля на Кавказе
- Поставка Интермодального Оборудования
- Очистительные Котлы для Цистерн в Баку

Из числа этих проектов, проект "Проведение Волокно оптического Кабеля на Кавказе" потребовал к себе огромного внимания со стороны Координационной группы. Действия Координационной группы включили в себя оказание технической помощи по тендерной документации, получение одобрений в странах-получателях помощи, тендерной оценке и обсуждению контракта.

Было оказано содействие в координации двух действующих проектов технической помощи в рамках программы ТРАСЕКА. Выше сказанное было осуществлено в тесном сотрудничестве с Руководителем Программы SCR и Отделом Мониторинга ТАСИС. Проводились частые встречи на уровне проекта. Как правило, Координационная группа действовала в целях получения максимальной пользы от проекта для заинтересованных организаций государств- бенефициаров. По случайности, это привело к открытым разногласиям с подрядчиками по проекту.

Краткосрочные эксперты, задействованные координационной группой, осуществляли миссию в порту Поти по оценке возможности проведения модернизации железнодорожных средств «ро-ро» в порту для принятия грузовых вагонов со стандартной колеёй. Это позволило бы предоставлять железнодорожные услуги «ро-ро» из таких портов как Варна и Констанца с перевалкой в порту Поти. Также с июля 1999 содействие предоставлялось посредством небольшого проекта ТАСИС по подготовке тендерной документации для частных концессий на управление контейнерным терминалом (причал 7) и железнодорожным паромным терминалом (причал 2).

Было предоставлено содействие постановщикам фильма «Шелковый путь», финансируемого ЕК и частными инвесторами.

В конечном счете, контракт Координационной группы был продлен на два месяца без дополнительных ресурсов. Это было сделано в целях осуществления двух специальных задач:

- Для внедрения в регионе проекта Межправительственной комиссии, а также, чтобы предоставить возможность Координационной группе принять участие в первой встрече Межправительственной комиссии;
- Чтобы предоставить возможность, если возникнет такая необходимость, эксперту координационной группы по железнодорожным телекоммуникациям провести работу на Кавказе для координации с местными партнерами проекта по Прокладке волоконно-оптического кабеля на Кавказе.

Данный Заключительный отчет освещает деятельность ТРАСЕКА до изначально предусмотренного момента завершения роли Координационной группы 31 января. Продление будет освещено в двух отчетах о выполнении заданий, которые будут переданы непосредственно действующим руководителям программы и Task менеджерам.



## 2.2. Ход Действия Программы

### *Проекты, новые и находящиеся в ходе реализации*

Весь контрактный период был отмечен снижением темпов в развитии и ходе действий проектов ТРАСЕКА. Что касается действующих проектов, это, возможно, зависело от самого руководства проекта. Если принимать во внимание открытие новых проектов, то причины отсрочек кроются внутри самого ЕС и административной реорганизации его проектных агентств. В течение более поздней части отчетного периода, данная проблема стала производить впечатление более лёгкой.

Период завершился на высокой ноте с последующим созывом МК и учреждением её секретариата в Баку.

Уточнённые резюме всех индивидуальных проектов ТРАСЕКА включены в Приложение 2.

В начале контрактного периода активными являлись следующие действующие проекты ТРАСЕКА и Национальные проекты ТАСИС:

1. Содержание Дорог (ТРАСЕКА, техническое содействие начался в августе 1997г);

Заключительные отчеты были представлены в январе 2000г.

Измененное программное обеспечение Rosy для планирования содержания дорог, а также обучения, было наконец доставлено получателям. Программное обеспечение было успешно продемонстрировано и использовано в ходе практических занятий. Однако, эксплуатационная надежность программного обеспечения и его адаптивность к систематическому ежедневному использованию любыми дорожными службами остается под вопросом. Это была достаточно долгая проблема, преследовавшая работу ТРАСЕКА в подсекторе содержания дорог, с момента начала программы. И координационная группа и мониторы уделяли много внимания этому вопросу.

2. Оборудование для Обработки Контейнеров и Грузов для Центра Логистики и Экспорта Хлопка в Бухаре и для морских портов Баку, Туркменбаши, Поти и Ильичёвск (инвестиционный проект ТРАСЕКА, начался в декабре 1997 г., координация НРС) Заключительное инспектирование оборудования было завершено.
3. Контейнерное Обслуживание между Портами Каспийского Моря - Баку и Туркменбаши (инвестиционный проект ТРАСЕКА, начался в январе 1998 г., контракт на осуществление работ был присужден компании GABEG, координация осуществлялась изначально Athens Law, но в завершении Координационной группой); Проект был продлен до марта 2000г. Срок действия контракта компании Athens Law на координацию истек, и таким образом, Координационная группа будет, если позволит время, будет контролировать этот проект. Координационная группа всегда несла основную ответственность за данный контракт, который был осложнен налоговыми вопросами, относящимися к не ратификации в Азербайджане национального Соглашения ТАСИС

4. Проектирование и Строительство Рельсовых Паромных Сооружений в порту Поти (инвестиционный проект ТРАСЕКА, начался в феврале 1998 г., контракт на осуществление работ был присужден Athena, координация НРТИ, надзор ССА); Проект был продлен до июня 2000г. Координационной группе пришлось вмешаться в переговоры относительно усовершенствования парома и поддерживать регулярный контакт с подрядчиком и бенефициаром.
5. Улучшение Существующего Рельсового Паромного Терминала и Строительство Комплекса Сооружений в Ильичёвске, Украина (инвестиционный проект ТРАСЕКА, начался в июле 1998 г, контракт на осуществление работ был присужден COSMAR координация НРТИ, надзор ССА). Было проведено заключительное инспектирование оборудования.
6. Внедрение Компьютерной Системы для Движения Паромного Груза, а также Поставка и Установка Компьютеров и Коммуникационного Оборудования для портов Ильичёвск, Украина и Порты, Грузия (инвестиционный проект ТРАСЕКА, начался в январе 1998 г., контракт на поставку оборудования был присужден фирме Computer Solutions, координация НРТИ); Подрядчик может завершить свою работу на Украине только после того как будет завершено новое административное здание (его завершение предполагается в феврале 2000г.). Потребуется новый контракт для ремобилизации подрядчика.
7. Реструктуризация Азербайджанской и Грузинской Железных Дорог (проект технического содействия ТРАСЕКА, начался в июне 1998 г.); Заключительные отчеты были представлены в ходе 1999г.
8. Интермодальные Услуги и Обучение (проект технического содействия ТРАСЕКА, начался в июле 1998 г.); Проект должен был закончиться в ноябре, но он был продлен до июля 2000г. Это произошло вследствие задержки в осуществлении эксплуатационного модуля проекта в Центральной Азии, а также в осуществлении учебного модуля повсеместно. За отчетный период был проведен ряд встреч между подрядчиком, Координационной группой, мониторами и Таск менеджером SCR, для того чтобы направить осуществление проекта в соответствии с ТЗ. В частности под вопросом была организация учебного модуля. Неясной остается возможность контейнерной отгрузки хлопка из Бухары в Европейские порты назначения по маршруту ТРАСЕКА.
9. Портовая безопасность в Поти и Батуми ( Национальный проект ТАСИС в Грузии, техническое содействие начался в феврале 1999 г.); Проект был продлен до июня 2000 г., для осуществления доставки радио оборудования. Координационная группа и подрядчик находятся в регулярном контакте с голландским правительством, относительно возможного финансирования реабилитации пристани порта

Как отмечалось под предшествующими действиями отдела, были открыты новые проекты технического содействия и инвестиционные проекты.

Первоначальный график проекта "Прогнозирование транспортного потока" был отрегулирован совместно с подрядчиком в целях ускорения процесса подготовки проекта и тендерных документов для Реабилитации Паромного Терминала Актау. Сконцентрированные усилия со стороны подрядчика и Координационной группы позволили предоставить необходимые документы в течение января месяца 2000г. Другие новые проекты осуществлялись в соответствии с предложениями их подрядчиков.

#### *Развитие взаимоотношений с организациями страны- бенефициара и другими донорами*

Взаимоотношения со странами-партнёрами по программе ТРАСЕКА остаются превосходными. Первоначальная логика программы ТРАСЕКА, сутью которой было многообразие международных торговых маршрутов стран-участниц программы ТРАСЕКА за счёт укрепления южной части коридора СНГ Восток-Запад, остаётся такой же значимой, какой она была в 1993 г. при принятии программы ТРАСЕКА. С этих пор, программа приобретает высокий политический профиль. В Туркменистане ТРАСЕКА не встречает этого энтузиазма. По причинам, которые могут иметь исторический характер и быть более глубокими, чем программа ТРАСЕКА, Туркменистан поддерживает прохладные отношения с другими государствами-участниками программы ТРАСЕКА. Тем не менее, Координационная группа делал все усилия, чтобы поддерживать вовлеченность Туркменистана в программу и даже содействовать присоединению Туркменистана к Многостороннему Соглашению.

Взаимоотношения с другими организациями-донорами продолжали оставаться высоко плодотворными. Дорожный проект Всемирного Банка/ ЕБРР на Кавказе предусматривает инвестирование 85 млн.долл.США в реабилитацию дороги между Баку и грузинской границей. Кувейтский фонд инвестирует 3 млн.долл.США в ремонт наиболее изношенных секций дороги между Тбилиси и границы с Арменией. Продолжение по армянской стороне к Еревану проинвестирует Всемирный банк 12 млн.долл.США. Координационная группа оказывала активное содействие в проведении переговоров между вышеуказанными Международными Финансовыми Организациями и нашими бенефициарами.

ЕБРР вел переговоры по двум займам для Кавказского железнодорожного сектора, основываясь на проектах технического содействия ТРАСЕКА и при активном содействии Координационной группы. Грузия и Азербайджан получили кредиты составляющие 20 млн.долл.США, которые будут использованы для обновления пути, а также оборудования по сигнализации и техническому обслуживанию. В дополнение к этому была достигнута договоренность по займу в размере 18 млн.долл.США для порта Баку.

В Центральной Азии, ЕБРР формально согласился на крупные займы для железных дорог Узбекистана (45 М Долларов США) и Казахстана (65 М Долларов США), основанных на обоснованиях проекта ТРАСЕКА "Реструктуризация Железных Дорог Центральной Азии". Переговоры между Туркменистаном и ЕБРР в отношении реконструкции порта Туркменбаши (30 М Долларов США) были успешными, но на данный момент, менее успешные по вопросу реконструкции дороги, ведущей в Теджен ( 65 М долларов США ), по которой программа ТРАСЕКА оказала значительную Техническую Помощь по подготовке тендерной документации. Но трудным вопросом, который выдвигался в качестве условия при

выделении кредита, был вопрос об обложении более высокими налогами на топливо.

Было организовано со-финансирование ТРАСЕКА с АБР, ЕБРР и государствами-партнёрами реконструкции дороги Алматы-Бишкек (на сумму 106 М долларов США). Со своей стороны, ТРАСЕКА обеспечит оборудование и соответствующее техническое содействие пограничным постам.

Координационная группа регулярно поддерживала контакт с голландским агентством двустороннего содействия, относительно возможности финансирования работ на пристани порта Поти (35% от общей стоимости проекта).

Поддерживались контакты с Всемирным Банком и Исламским Банком Развития в Центральной Азии. Оказывалось содействие возможностям использования этих источников финансирования через страны-бенефициары.

Поддерживались добрые и совместные взаимоотношения с такими международными организациями как ООН-СПЕКА, ООН- ESCAP, ООН- ECE и Международным Дорожным Фондом. Настоящие организации, тем не менее, не имеют достаточного финансирования для самостоятельного осуществления проектов и поэтому, взаимодействие с этими организациями имеет тенденцию быть больше гласным и косметическим, нежели материальным.

3. Таблицы хода развития проекта

См. Приложение 1

4. Полный отчет проекта

4.1 Введение

**Структура настоящего отчета**

*Раздел 4.1 Введение* – представляет историю программы ТРАСЕКА, а также отношение Координационной группы, эта информация предназначена для тех, кто мало знаком с тем, что собой представляла или представляет ТРАСЕКА.

*Раздел 4.2 Разработка стратегии* – дает представление об общей стратегии программы

*Раздел 4.3 Действия по осуществлению программы* – см. далее

*Раздел 4.3.1 План управления проектом* – описывает рамки деятельности, осуществлявшейся Координационной группой, в ходе подотчетного периода

*Раздел 4.3.1 Приобретение консалтинговых услуг* – отчет о заключении контрактов на новые проекты технического содействия

*Раздел 4.3.2 Приобретение материалов и работ* – относится к новым инвестиционным проектам

*Раздел 4.3.4 Комментарий Проекта ТРАСЕКА* – затрагивает отдельные моменты, относительно индивидуальных проектов, составляющих программу ТРАСЕКА, в ходе подотчетного периода (не является отчетом по мониторингу)

*Раздел 4.3.5 Инвестирование Международными Финансовыми Организациями* – обсуждает инвестиционные планы и возможности для физического усовершенствования коридора ТРАСЕКА

*Раздел 4.3.6 Другие действия* – освещает другие действия, предпринятые Координационной группой для продвижения интересов и репутации программы ТРАСЕКА

*Раздел 4.4 Подход к разработке будущих проектов ТРАСЕКА* – поясняет нашу общую мотивировку для предлагаемых будущих проектов.

*Раздел 5 Заключение* – представляет обзор программы от ее предыстории до настоящего времени, те уроки, которые нужно извлечь из реализации проекта, и в частности проекта Координационной группы

В мае 1993 года в Брюсселе была проведена конференция, организованная Европейской Комиссией, в которой приняли участие уполномоченные представители восьми республик южной части бывшего СССР:

Армения,

Кыргызстан,

Азербайджан,  
Грузия,  
Казахстан,

Таджикистан,  
Туркменистан,  
Узбекистан.

Они являлись изначальными государствами бенефициарами или государствами партнерами программы ТРАСЕКА.

Цели данной конференции:

- стимулировать сотрудничество между принимающими участие республиками, во всех вопросах, касающихся развития и усовершенствования торговли внутри Региона
- поддерживать Центрально Азиатский – Транс Кавказский – Европейский Транспортный коридор
- выявлять проблемы и неэффективность в сфере региональной торговли и транспортных систем
- определять программу технического содействия в отношении содержания и временных сроков, которая должна финансироваться Европейским Союзом (ЕС).

ТРАСЕКА (Транспортный коридор Европа Кавказ Азия) был создан как компонент межгосударственной программы TACIS.

Определенные специфические предварительные проекты были начаты TACIS но в феврале 1995 г. контракт на управление был присужден консалтинговой компании, осуществляющей его в настоящее время ("ТРАСЕКА Коммерческие и Транспортные Рабочие Группы" - Tractebel Development) для запуска полной программы как это было определено на конференции в Брюсселе. За ним последовали три контракта Координационной группы осуществлявшиеся компанией Tractebel Development относительно последовательно в период между 1995 и 2000гг. В силу ряда причин больше не предполагается продолжение осуществления координационной роли. Они включают:

- Учреждение Межправительственной Комиссии с постоянным Секретариатом в Баку
- Сокращенный бюджет в течение 1999 г на классические проекты технического содействия и инвестиционные проекты (7 млн. Евро против 10 Млн. Евро выделявшиеся в предыдущие годы)

С начала организационная структура программы основывалась на региональных отраслевых Рабочих группах (коммерческая, железнодорожная, автодорожная, морская), состоящих из экспертов и служащих от каждой из стран ТРАСЕКА и управляющей группы.

По предыдущим контрактам на управление программой проводились конференции для Рабочих групп (в Алматы, Вене, Венеции и Афинах). Решения по настоящей стратегии и осуществлению программы ТРАСЕКА в основном принимались в ходе этих мероприятий. На конференции в Афинах в октябре 1996 г., было принято решение о том, что Украина и Монголия станут Бенефициарами ТРАСЕКА. На

пятой конференции Рабочей группы в Тбилиси в мае 1998г. было принято решение о включении Молдовы в программу ТРАСЕКА.

Группа, назначенная для осуществления настоящей координационной миссии, включает:

- г-н. Б. Беддегенутс, Координатор, Брюссель
- г-н. М. Грай, Координатор, Тбилиси
- г-н. М. Симс, Координатор Ташкент
- г-жа. И. Де Волдер, Администратор, Брюссель
- г-н. Д.Фелдхейм, специалист по ИТ/коммуникациям, Брюссель

Также осуществлялось краткосрочное участие:

- г-н. С. Моретти, эксперт по железнодорожным телекоммуникациям и сигнализации
- г-н. Дж.Шеренс, эксперт по железным дорогам
- г-н К.Коудир, эксперт по окружающей среде
- г-н Дж.Гудерис, экономист-транспортник

Как требовалось в Техническом задании, постоянные основные офисы ТРАСЕКА содержались в Ташкенте и в Тбилиси. Эти офисы располагаются соответственно в Ташкентском Автодорожном Институте и в Министерстве Транспорта Грузии. Оба офиса находятся в удобной близости ко многим из наших бенефициаров. Оба офиса полностью оборудованы, включая международные телекоммуникационные линии.

В регионе ТРАСЕКА также поддерживалась сеть местных содействующих координаторов.

#### 4.2. Разработка стратегии

Основной стратегией программы ТРАСЕКА было усиление транспортных сетей в направлении восток-запад от границ стран ТРАСЕКА с Китаем, через Кавказ к черноморской панъевропейской транспортной зоне, а затем через трансъевропейские сети в Европу. Усиление может быть интерпретировано как пакет проектов или действий, относящихся к институциональному развитию, капиталовложению в обслуживание и капитальное усовершенствование.

Заинтересованные наблюдатели могут задать вопрос: "Когда будет завершен коридор ТРАСЕКА?". Фактически, ТРАСЕКА уже является работающим транспортным коридором, существующим со времен Великого Шелкового Пути. Однако, инфраструктура, используемая в настоящее время, возникла в советский период. В ней уже проявляются признаки морального износа и серьезного недостатка техобслуживания. Занимавшиеся ею организации были в основном учреждены во времена Советского Союза и их функциями являлось применение директив централизованного планирования. Им не хватает коммерческих навыков. Также, с развала СССР им не хватало какой-либо новой региональной структуры кроме ТРАСЕКА, в которой можно было бы координировать эксплуатацию коридора с востока на запад.

Центрально-азиатские страны ТРАСЕКА, а также Азербайджан и Армения окружены сушей. Таким образом, ТРАСЕКА прекрасно сочетается с их

национальной стратегией основания разновидностей конкурирующих транспортных коридоров с тем, чтобы гарантировать их соединение с глубоководными портами, а также с глобальной торговой системой.

Доминирующей грузовой категорией, транспортируемой по маршруту ТРАСЕКА, являются нефтепродукты (в соотношении 50% к загружаемому тоннажу). Это исходит из национальной и международной торговли. В ходе отчетного периода переговоры между Казахстаном, Азербайджаном и Грузией привели к соглашению транспортировать автодорогой и морским путем значительное количество сырой нефти из каспийского бассейна по оси Актау-Баку-Батуми. Оттуда, некоторая часть сырой нефти распределяется на мировые рынки. В то время как другая часть транспортируется по коридору ТРАСЕКА паромом до Украины. ТРАСЕКА оказывала содействие этим контрактам, предоставляла существенное техническое содействие и инвестиционную поддержку для оказания помощи государствам партнерам в реализации их намерений.

Очищенные нефтепродукты транспортируются по коридору ТРАСЕКА, например, железнодорожным паромом из Туркменбаши в Баку для ее дальнейшей доставки по всей территории Кавказа. ТРАСЕКА напрямую не принимает участия в этой торговле, но наши действия определенно оказывают поддержку этому процессу.

Во время составления этого отчета, и на протяжении всего существования ТРАСЕКА имела некоторую неопределенность по возможному маршрутированию и финансированию нефтяных трубопроводов. Геополитические, финансовые вопросы и вопросы окружающей среды препятствуют достижению договоренности по какому-либо из планов. В тоже время железнодорожная сеть коридора ТРАСЕКА предоставляет жизненно важные соединения для обеспечения срочного и среднесрочного экспорта сырой нефти из региона. В свою очередь, сырая нефть является наиболее существенным источником доходов для государств региона и жизненно важным для их экономической независимости и развития. Не стоит забывать о стратегической связи между ТРАСЕКА и нефтью. Помимо ТРАСЕКА единственный экспортный маршрут для транспортировки сырых нефтепродуктов на сегодняшний день лежит через Россию.

По коридору ТРАСЕКА транспортируются многие другие категории помимо нефтепродуктов. Регион является относительно малонаселенным и его промышленность не может развиваться только по модели внутреннего спроса и предложения. Экспортные статьи включают хлопок, металлы и зерновые, а импорт включает промышленные изделия, промышленное оборудование и потребительские товары. Некоторые из них являются высокотоварными продуктами, и здесь имеет место разновидность потенциальных торговых коридоров. Привлекательность коридора ТРАСЕКА состоит в том, что он предоставляет наиболее близкий доступ для большинства государств к интенсивному и экономичному транс глобальному лайнерному обслуживанию, проходящему через Средиземноморье. Транспортирование по альтернативным маршрутам налагает самые протяженные в мире дистанции наземной транспортировки. Для навалочных грузов с низкой стоимостью подобные маршруты являются малоподходящими.

Программа ТРАСЕКА предоставляла содействие всем видам транспорта, однако, мы всегда рассматривали интермодальный транспорт как представляющий



оптимальное долгосрочное решение для любого контейнеризируемого груза. Ниже перечислен ряд факторов, препятствующих развитию контейнеризации:

- Нецелесообразная инфраструктура и оборудование
- Нехватка сбалансированного двунаправленного транспортного потока для запуска системы, позволяющей осуществлять формирование маршрутных поездов и возврат заполненных контейнеров
- Относительно высокие железнодорожные тарифы для контейнеров
- Таможенные процедуры

Прошлые инвестиционные проекты ТРАСЕКА и проекты технического содействия, как завершенные, так и реализуемые в настоящее время, осуществляли работу, направленную на преодоление этих технических и коммерческих препятствий.

Наиболее значимым ключевым событием, произошедшим с момента учреждения программы ТРАСЕКА, явилось подписание 12 главами делегаций Многостороннего соглашения (МС или Базовое соглашение) 8 сентября, 1998г в Баку. Программой ТРАСЕКА был предусмотрен проект по оказанию значительной поддержки осуществлению соглашения для учреждения Межправительственной Комиссии (МК) и постоянного секретариата в Баку. Данный проект был начат со значительной задержкой отчасти по административным причинам в Брюсселе, вследствие чего программа ТРАСЕКА утратила набранный темп. Во время написания данного отчета проект МК начал мобилизовываться. Можно предположить, что будущее развитие программы будет тесно связано с Многосторонним Соглашением. Внимание будет направлено на институциональные вопросы, такие как транзитные процедуры, транзитные тарифы и т.д.

К сожалению, в ходе отчетного периода, Туркменистан оставался вне круга стран, присоединившихся к Базовому Соглашению ТРАСЕКА. Хотя переговоры между ними могут быть сложными, подписавшиеся государства в целом относятся друг к другу как к партнерам по коридору, а не только как к провайдерам услуг, принимающих груз через один вход и выпускающих через другой. Туркменистан занимает жесткую позицию в применении довольно высоких тарифов за транзитный транспортный поток, видимо в ответ на такие проблемы как экспорт газа, который не имеет прямой связи с ТРАСЕКА. Краткосрочное воздействие не является стратегическим. Некоторая часть транспортного потока просто обходит Туркменистан, продолжая свой путь через Ригу или пробно через Актау, исходя из коммерческих соображений. Долгосрочное воздействие является более угрожающим и стратегическим, так как оно затрагивает пренебрежение инфраструктурой. Исходя из уменьшающейся коммерческой привлекательности данного участка, Узбекистан откладывает ремонтные работы на своей западной железнодорожной ветке в направлении Туркменистана, и отдает приоритет другим секциям своей сети. Они также ускоряют работы, связанные с запланированной новой линией из Учкудука в Нукус. Она предоставляет доступ от густонаселенных и промышленных южных областей Узбекистана до Актау и, кроме того, снимает необходимость транзита через Туркменистан. К тому же, предыдущий проект ТРАСЕКА обнаружил опасное состояние, в котором находился крупный железнодорожный мост через Амударью в г.Чарджоу, который находится в Туркменистане и примыкает к границе с Узбекистаном. В настоящее время не

наблюдается признаков внешнего вмешательства, направленного на то чтобы сохранить этот жизненно важный мост пригодным к эксплуатации.

#### 4.3. Действия по осуществлению программы

##### 4.3.1 План управления проектом

Координационная группа прилагала усилия к тому, чтобы поддерживать интеграцию программы ТРАСЕКА как внутреннюю, так и внешнюю. Она вела "корпоративную память" по ТРАСЕКА, которая была особенно полезна в период реорганизации ГД1а/TACIS, а также инаугурации SCR. А также, координационная группа работала в тесном сотрудничестве с группой мониторинга TACIS, для того чтобы оказывать качественную поддержку результатам индивидуальных проектов ТРАСЕКА. Отсюда, план по управлению для нашего собственного координационного проекта требовал частого обмена информацией и согласованного принятия решений с:

- Таск менеджером TACIS/ГД1А
- Таск менеджером SCR
- Мониторинговой группой TACIS
- Экспертами проекта
- Организациями бенефициара
- Службами транспортного сектора
- Директорами Национального координационного бюро TACIS

Поддерживался постоянный поток информации между тремя координационными офисами.

Координационная группа всегда прекрасно осознавала тот факт, что программа ТРАСЕКА не может процветать в условиях изоляции. Следовательно, мы также придавали особое значение поддержанию связи с:

- Сотрудниками проекта из международных финансовых организаций
- Делегациями Европейской Комиссии
- Посольствами стран-участниц, Агентствами по оказанию технического содействия и Торговыми агентствами
- Частными компаниями стран-участниц

Кроме того, мы использовали любую возможность выступить на транспортных конференциях, проводимых в регионе.

В декабре 1999 г Сенат Франции организовывал конференцию на Кавказе, в которой принимали участие президенты трех кавказских государств ТРАСЕКА. Программу ТРАСЕКА представляла Координационная группа.

Приложение 3 детально представляет специфические действия, осуществленные Координационной группой.

Для поддержания наших действий по распространению информации о программе ТРАСЕКА, мы подготовили и опубликовали массовое издание:

- Карт
- Брошюр

- Проспектов

#### *Веб сайт*

Веб сайт ТРАСЕКА был существенно расширен. Совместно с Таск менеджером TACIS были пересмотрены прошлые отчеты и те из них которые представляли стойкий интерес были отсканированы и включены в страницу ТРАСЕКА в Интернете (см. Приложение 2, страница 7).

В настоящее время мы заканчиваем заключительную модернизацию Веб сайта, включая техническую библиотеку, состоящую из выборочных отсканированных отчетов по проектам.

Полная информация Веб сайта будет сохранена на 1+5 сидироммах (1 для самого Веб сайта и 5 для отсканированных отчетов) и к концу февраля 2000 г будет передана Подрядной организации (10 копий комплекта, состоящего из 1+5 сидироммов).

В тоже время мы должны закончить ведение Веб сайта <http://www.traceca.org>.

Впоследствии AXIS должен взять на себя ведение, обслуживание и модернизацию Веб сайта, как части их содействия Межправительственной комиссии.

#### *Физические библиотеки*

Физическая библиотека в нашем кавказском офисе в Тбилиси будет передана Постоянному Секретариату в Баку во второй половине февраля – первой половине марта 2000г.

Физическая библиотека в нашем центрально-азиатском офисе будет передана подрядчику МК, с ее возможным нахождением при Национальном Секретариате в Узбекистане.

Так как Европейская Комиссия имеет ограниченное пространство для хранения, а также, по мере того как все соответствующие отчеты проектов будут отсканированы и включены в Веб сайт, нет необходимости в передаче физической библиотеки нашего брюссельского офиса Подрядной организации.

#### *Брошюры, карты, буклеты и т.д.*

В декабре и январе мы подготовили последний уточненный вариант брошюры ТРАСЕКА. Сейчас она распечатывается в количестве 600 копий, также как и 500 копий карты ТРАСЕКА в формате А3. По мере их получения, они будут немедленно переданы Подрядной организации. Также самое будет сделано с тем, что осталось из карт ТРАСЕКА в формате А0 и буклетами.

Демонстрация, которую мы подготовили на слайдах для представления Сенату Республики Франция в октябре, была передана Подрядной организации на сидироммах.

#### *Оборудование приобретенное как «компенсируемое»*

Настоящее продление контракта с января 1999г по январь 2000г имеет компенсируемый бюджет для оборудования, составляющий 2000 Евро. Эта сумма была использована на приобретение ПК для бакинского офиса, а также различных

наименований офисного оборудования. Эти наименования были переданы соответствующим бенефициарам (Министерству транспорта в Тбилиси, Департаменту железных дорог в Баку, координационному бюро в Ташкенте и т.д.)

#### 4.3.2. Приобретение консалтинговых услуг

Была начата программа новых проектов технического содействия ТРАСЕКА. Этот процесс включал подготовку предварительных вариантов проектов, технических заданий, получение от бенефициаров Заявлений об одобрении, оценку тендеров и, при необходимости, содействие в проведении переговоров с выигравшими контракт подрядчиками. Вся подготовительная документация по проектам и технические задания были переведены на русский язык для проведения всестороннего обсуждения с бенефициарами. Зачастую начало проекта требовало перевода с русского языка на английский сообщений от бенефициаров.

Три новых проекта технического содействия ТРАСЕКА финансировались из бюджета ТРАСЕКА 1998/1999:

- Оказание содействия международным транзитным автотранспортным перевозкам (Scott Wilson)  
Техническое задание проекта разрабатывалось совместно с Международным союзом автотранспорта в Женеве и в Брюсселе.
- Изучение транспортного потока и технико-экономическое обоснование (VCEOM)  
Техническое задание разрабатывалось Координационной группой. Один из модулей проекта касается реабилитации паромного терминала в порту Актау. По этому модулю требовался ряд посещений Актау координационной группой, для определения задач модуля, а затем для получения официального утверждения модуля Казахстаном и Азербайджаном.
- Межправительственная комиссия по осуществлению Базового соглашения (Axis)  
Техническое задание этого проекта является следствием начального проекта по транспортной законодательной структуре, а также расширенных обсуждений между Таск Менеджером TACIS, Координационной группой и Правительством Азербайджана. Как это уже отмечалось, он является наиболее значимым проектом для будущего ТРАСЕКА и задержка в обеспечении необходимых консалтинговых услуг является прискорбным фактом. Проект в том виде, в котором он был начат, по существу является таким же каким он и предусматривался восемнадцать месяцев назад.

Содействие предоставлялось в оценке и запуске трех проектов технического содействия TACIS по национальному транспорту и дальнейшим небольшим проектам из неизрасходованных бюджетов или других источников неизвестных Координационной группе:

- Реорганизация администрации транспортного сектора в Азербайджане (Dornier)  
Техническое задание было разработано Координационной группой.
- Техничко-экономическое обоснование для реабилитации А) Дороги Достук - Ош - Сары-Таш - Эркеш-Там В) Дороги Ош - Кызыл-Кыйа – Исфана – граница с Таджикистаном (FINNRA).

Техническое задание было разработано Координационной группой при участии Азиатского Банка Развития.

- Техническое содействие приватизации Порта Поти  
Тот небольшой проект был присужден компании НРС посредством прямого соглашения.
- Безопасность порта в Поти и Батуми (TECHNITAL)

Три последующих проекта технического содействия запланированы на бюджет ТРАСЕКА 1999/2000 (см. Приложение 4). А именно:

- Межправительственная комиссия по реализации Базового соглашения. Техническое задание предусматривает возможность продления данного проекта, по меньшей мере, еще на один год.
- Кавказский автодорожный сектор – технико-экономическое обоснование для реабилитации и реконструкции автодорожной линии между Баку, Тбилиси и Ереваном. Техническое задание было разработано в сотрудничестве со Всемирным банком и ЕБРР. SCR было представлено Заявления об одобрении.
- Таможенные устройства на центрально-азиатских автодорожных пограничных постах (2млн.Евро). Техническое задание было разработано в сотрудничестве с АБР. SCR было представлено Заявления об одобрении.

Во время составления данного отчета, запуск проектов бюджета 1999/2000гг., как по оказанию технического содействия, так и инвестиционных проектов, ожидает осуществления административных процедур внутри SCR, либо услуг, от которых он зависит.

#### 4.3.3 Приобретение материалов и работ

Подготовка и отслеживание инвестиционных проектов потребовали от Координационной группы гораздо больше внимания чем проектов по техническому содействию.

По проекту "Поставка железным дорогам Грузии, Армении и Азербайджана системы волоконно-оптического кабеля для связи и сигнализации" (Кавказский волоконно-оптический кабель) были проведены тендер и оценка. Подписание контракта находится в процессе переговоров. Результаты оценки являются конфиденциальной информацией. Во время составления данного отчета ожидалось подписание с Арменией Меморандума о финансировании. В двух других государствах-бенефициарах все формальности уже завершены.

Два новых инвестиционных проекта были начаты с финансированием из бюджета ТРАСЕКА 1998/1999:

- Интермодальное/Терминальное оборудование (2,5 Млн.Евро) этот контракт был присвоен в отдельных частях разным поставщикам. Во время составления данного отчета большинство поставщиков уже осуществили поставку оборудования.
- Бойлеры для очистки железнодорожных цистерн (500 тыс.ЕВРО). Эти бойлеры уже доставлены в Баку и сейчас осуществляется их установка.

Один дальнейший инвестиционный проект включен в бюджет ТРАСЕКА 1999/2000:

- Реабилитация паромного терминала Актау (2 Млн.Евро). Заявление об одобрении для проекта, а также тендерная документация уже представлены SCR.

Что касается инвестиционных проектов в целом, несмотря на присутствие специфических координирующих и контролирующих подрядчиков, а также обязанности самих поставщиков, Координационной группе зачастую приходилось вмешиваться в процесс поставок, для того чтобы держать бенефициаров в курсе графиков и для того чтобы они были готовы к разгрузке, а также к урегулированию таких вопросов как таможенная очистка с освобождением от уплаты налогов.

#### 4.3.4 Комментарий Проекта ТРАСЕКА

Проект **Прогнозирование транспортного потока** был начат довольно удачно. С подрядчиком были проведены обнадеживающие стартовые встречи в Брюсселе и на местах. Однако, изначально предложенный руководитель группы консультантов не смог начать осуществление своих обязанностей, вследствие тяжелой травмы, полученной непосредственно перед началом проекта. Компания-подрядчик ВСЕОМ заменила его одним из своих сотрудников. Исходя из сложности проекта и затяжного отсутствия изначально руководителя группы экспертов, Координационная группа настоятельно рекомендует предоставленного в замену руководителя группы экспертов оставить в качестве постоянного.

Модуль А База данных и прогнозирование установил своих партнеров и суб-контракты. Здесь имеет место последовательность участников, принимавших участие в предыдущем проекте по прогнозированию и созданию базы данных по региональному транспортному потоку. Ниже представлены уроки, которые необходимо извлечь из предыдущего проекта и учесть их в данном модуле:

- База данных по транспортному потоку является очень ценной, так как практически все последующие проекты технического содействия, проводимые в регионе, использовали ее и ожидается, что новая база данных также будет пользоваться высоким спросом.
- Методика прогнозирования должна быть разработана в тесной связи с бенефициарами и не должна доставляться как пакет. ТЗ разъясняет это достаточно ясно, но проектная группа могла не осознать своих обязанностей. Надо надеяться, что после того как координационная группа перестанет функционировать, группа по мониторингу проектов будет продолжать доводить этот пункт до сознания подрядчиков.

По контракту для поддержания базы данных была предложена архитектура основанная на странице Веб. Координационная группа одобрила эту идею и у проекта есть достаточно времени, чтобы протестировать насколько хорошо она работает. Каким бы ни был результат, мы предложили в своем списке будущих проектов создание информационного и учебного центра ТРАСЕКА, который возьмет эту базу данных под свою опеку.

К подрядчику обратились с просьбой пересмотреть его программу, с тем чтобы приоритет был отдан Модулю С "Реабилитация паромного терминала Актау". В период составления настоящего отчета работа по тендерной документации была завершена, но еще предстояло составление ТЭО и ТЗ.

По остальным модулям пока проведена небольшая работа; для нефтяных терминалов в портах Каспийского моря, для доступности рынка для транспортировки по Каспийскому морю, а также для навигационного канала в порту Туркменбаши.

Мобилизация работ по **Межправительственной комиссии по осуществлению Базового соглашения** осуществлялась в конце отчетного периода. Стартовые встречи проводились с подрядчиком, TACIS и SCR в Брюсселе, а также с правительствами на Кавказе. Координационная группа организывает введение в действие данного проекта в Центральной Азии. Многочисленные встречи были проведены с бенефициарами, а также поддерживались контакты с Менеджером программ TACIS. Первая встреча Межправительственной комиссии будет проведена в Тбилиси 10-11 марта.

Проект **Оказание содействия международным транзитным автотранспортным перевозкам** был начат, но еще не все страны были посещены. Стартовые встречи были проведены на местах, а также в Брюсселе была проведена встреча с SCR и MCAT по рассмотрению Первоначального отчета. По мнению Координационной группы это достаточно простой проект с ясным техническим заданием, хорошо определенными бенефициарами, персоналом проекта, обладающим предыдущим опытом работы в данном регионе и соответствующим бюджетом. Единственной потенциальной трудностью, которую мы видим на настоящий момент, является закупка компьютеров и другого оборудования. Предыдущие подрядчики ТРАСЕКА не смогли усвоить Правила закупки TACIS.

Проект **Интермодальные услуги** являлся предметом ряда встреч, призванных пересмотреть выявленные недостатки результатов проекта. Критика со стороны Координационной группы и группы по мониторингу проектов, относилась как к Модулю А "Услуги", так и к Модулю В "Обучение". Было достаточно сложно получить информацию о проекте, так как отчеты представлялись не систематически. Постоянные встречи и телефонные переговоры с персоналом проекта и бенефициарами были единственным способом получения какой-либо информации о том, что происходило.

Совсем незначительный прогресс различался до сентября 1999 г., времени, когда проект должен был быть завершен. Было утверждено продление проекта до июля 2000 г.

В отчетности проекта вновь заявляется о проблемах, которые большей частью содержались в более ранних отчетах консультантов.

К концу 1999г проект достиг достойного одобрения прогресса в обсуждении конкурентоспособной цепи транспортных услуг по северному маршруту ТРАСЕКА из Бухары через Актау, Баку, Потти, а затем через стандартные фидерные услуги по Пирейскому и главным транспортным маршрутам через Средиземноморье. Эта цепь зависит от фрахтовых ставок, предлагаемых новым провайдером услуг между Актау и Баку, а также скидок, предоставляемых практически всеми операторами на протяжении этой цепи. Вопрос о том сможет ли данный проект запустить эту цепь в эксплуатацию или нет все еще является открытым. Если сможет, то это был бы очень существенный успех, так как эта цепь может стать действительно новаторской с коммерческой точки зрения.

Очень сложно комментировать Модуль "Обучение". Проектом был представлен неподтвержденный график деятельности, который не соблюдался. Не были предоставлены какие-либо учебные материалы или программы, во всяком случае, они не были представлены ни группе мониторинга, ни Координационной группе. Не проводилось соотношения с техническим заданием, и до завершения контракта ЕК будет в праве запросить существенные свидетельства того, что было предоставлено что-либо в соответствии с контрактом.

Координационная группа имела краткие встречи с инструкторами, которые оказались увлеченными своим делом профессионалами.

Даже успешное завершение проекта в основании новой логистической цепи может иметь оборотную сторону. Направление транспортного потока в другом направлении от существующих в настоящее время каналов, представляющих коммерческий интерес, сокращает доходы участников этого канала. Иногда они могут быть включены в новый канал, но не всегда. Это микрокосм огромных реструктуризационных проблем, встречаемых государствами бывшего СССР. В процессе отказа от старых методов и модернизации систем управления неизбежно жертвование некоторыми имущественными правами.

Двумя принципиальными проектами Программы ТРАСЕКА в подсекторе инфраструктуры дорог являются **"Техническое обслуживание дорог"** и **"Системы управления дорожным покрытием"**.

Второй из этих проектов был закончен до начала настоящего отчетного периода, но подрядчиком всегда признавался тот факт, что программное обеспечение PMS Rosy, поставленное по проекту, имело недостатки. В результате, суб-подрядчик Phoenix, отвечающий за программное обеспечение поставил "окончательную" версию только в сентябре 1999 г. Обучение по окончательной версии проводилось в Узбекистане, Казахстане, Кыргызстане и Армении, эти четыре государства получили наименьший вклад от первого проекта "Системы управления дорожным покрытием". Это оставляет открытым вопрос, о том насколько ценным было обучение, проводившееся по первому проекту, по предыдущему, имеющему недостатки программному обеспечению.

Четыре перечисленные страны теперь имеют возможность применять систему управления дорожным покрытием (СУДП), и все они достаточно серьезно рассматривают свои опции в ее осуществлении. У них есть оборудование и ноу-хау. Всем им был поставлен дефлектомер падающей нагрузки (ДПН) для тестирования дорожного покрытия (Азербайджан также получил такую машину). Следует отметить, что ДПН является очень полезным, но не обязательным для эксплуатации СУДП. Более существенным является то, что партнеры освоили предмет СУДП и очень внимательно изучили методику. После этого появится прочное основание для внедрения СУДП.

Программное обеспечение являлось ключевым элементом обоих проектов. Но помимо этого они содержали ряд других независимых от него компонентов. Сюда входили Стандарты материалов, инспектирование моста, зимнее техобслуживание, институциональное усиление, тендерная документация технико-экономические обоснования и предварительные ТЭО. Партнеры выразили очень высокий интерес ко всем этим компонентам, и их можно считать успешными:

Проект имел много точек соприкосновения с финансированием Международных финансовых организаций:



- Обусловленность для институциональной реформы дорожных фондов и выделение бюджетов на техобслуживание (СУДП)
- Техничко-экономические обоснования и предварительные ТЭО
- Тендерная документация по окончательному проектированию и работам

Двумя последними и наиболее значимыми проектами технического содействия ТРАСЕКА в железнодорожном секторе являются **Реструктуризация Центрально-азиатских железных дорог** и **Реструктуризация Азербайджанской и Грузинской железных дорог**. Оба проекта представили свои заключительные отчеты в 1999г и основывались на ТЗ, подготовленном в основном ЕБРР. Оба проекта были успешными "изнутри", в том смысле, что их результаты достаточно глубоко охватывали вопросы, которые было необходимо затронуть. "Внешние" результаты представляются более сложными. Окончательное обсуждение займа и его институциональная обусловленность зависит от многих факторов, находящихся вне рамок технического содействия. Это рассматривается в следующем разделе 4.3.5.

МСЖД провела семинар в декабре в Париже для официального представления своего заключительного отчета по Модулю D "Железнодорожные телекоммуникации" проекта "Реструктуризация Центрально-азиатских железных дорог". В числе других в нем принимали участие руководители или заместители руководителей железнодорожных компаний ТРАСЕКА, представители Координационной группы, руководитель Транспортного подразделения ЕБРР.

Координационная группа убеждена, что реструктуризация и модернизация железных дорог ТРАСЕКА (в частности в отношении телекоммуникаций, АСУ и т.д.) в течение следующей декады потребует больше внимания по всем макроэкономическим планам действия. Реальные финансовые проблемы, с которыми столкнулись железные дороги, были скрыты старой методикой ведения бухгалтерского учета на основе централизованного планирования, которую они все еще используют. В соответствии с существующей у них практикой функционирования, железные дороги не генерируют свободное движение денежной наличности для обслуживания займов, которые они запрашивают для проведения модернизации. До тех пор пока эти вопросы являются региональными или могут рассматриваться с региональной точки зрения ТРАСЕКА должна быть вовлечена в их решение.

В августе 1999г Координационная группа осуществила миссию в Монголии для оценки национального проекта ТАСИС для **Перегрузочного Устройства Замин Ууд**. Отчет по работе миссии включен в Приложение 5. В сентябре 1999г Подрядчик ЕТС представил детальный проект, оценку воздействия на окружающую среду и экономическое исследование. Бюджет проекта с компонентом инвестирования, составляющим 1.1 млн.Евро, основывался на оценке затрат, осуществленной в 1998г компанией NIC.

Вскоре ЕТС обнаружила, что затраты были серьезно недооценены, что наложило необходимость со-финансирования Монгольской стороной, иностранными или международным донорами или частными инвесторами. Так как экономическая жизнеспособность проекта устанавливается или падает в зависимости от внешних факторов (цены на сырую нефть в России, в Китае и на мировом рынке), его несомненная выгода в основном стратегического порядка (диверсификация

источников нефти для Монголии), а найти доноров или инвесторов сложно. Япония выразила предварительную заинтересованность в принятии на себя всего проекта. В марте 1999г они сделали свое собственное предварительное проектирование и оценку затрат, основываясь на отчете Всемирного банка. Министерство развития инфраструктуры ожидает получение достаточных фондов от китайского гранта. Проект был отложен до тех пор пока монгольская сторона не достигнет существенного прогресса с сопряженными строительными работами и со-финансированием.

Координационная группа продолжала принимать участие в **Технико-экономическом обосновании дорог Ош-Сары Таш-Эркеш Там**, так как этот проект служит интересам ТРАСЕКА также как и национальный проект TACIS. Руководитель группы экспертов Подрядчика Finroad начал работу в середине января, а в начале февраля группа экспертов была расширена штатом специалистов. В марте запланирована встреча Европейского Совета с представителями Кыргызстана, TACIS и SCR отложит до этого времени принятие решения о том, будет ли осуществлен компонент для дороги Ош-Кызыл Кыя-Исфана или будет перераспределена часть бюджета. Спорным вопросом является будущая безопасность персонала проекта в этом особенно чувствительном регионе. В ходе тендерного периода Координационная группа составила проект письма, которое было разослано SCR участникам тендера, для того чтобы позволить возможное исключение линии Исфана.

Относительно Инвестиционных проектов, можно выделить несколько пунктов:

- **Контейнерное обслуживание между портами Каспийского моря - Баку и Туркменбаши (GABEG).** Прикладывались непрерывные усилия SCR/Координационной группой для ратификации в Азербайджане Налогового Соглашения TACIS. Этот вопрос осложнил отношения по контракту между TACIS и GABEG. Практически все работы завершены, невыполненной остается только установка некоторых запасных частей. Подрядчиком было запрошено дополнение для покрытия затрат по ремобилизации вследствие задержек. В период февраля – марта Координационная группа будет осуществлять технический контроль, и в завершении будет утверждать 5<sup>ый</sup> и окончательный счет-фактуру по контракту.
- **Проектирование и строительство рельсовых паромных сооружений в порту Поти (Athena).** Окончательное принятие должно произойти в июне 2000, предполагая должное функционирование рампы. Подрядчик предъявил несколько претензий, которые SCR вероятно отклонит.
- **Усовершенствование существующего рельсового паромного терминала и строительство технических сооружений в Ильичевске, Украина (COSMAR).** Этот проект включал суб-контракт по модернизации судна «Герой Шипки», находящегося в собственности UkrFerry. Несмотря на предыдущий запрос со стороны Украины оказать содействие, имела место продолжительная задержка в предоставлении судна из-за опасения потери доходов во время осуществления работ. В конце концов было достигнуто соглашение начать модернизацию в январе 2000г. Дополнение объемом в 62 000 Евро для помещения таможенного досмотра, все еще находится на рассмотрении. Все остальные работы, включая здание офиса и площадку, предполагается осуществить к концу февраля 2000г.

- **Внедрение Компьютерной Системы для Движения Паромного Груза, а также Поставка и Установка Компьютеров и Коммуникационного Оборудования для портов Ильичёвск, Украина и Порты, Грузия (Computer Solutions).** Осуществление данного проекта было задержано отсутствием необходимого административного здания в Ильичевске (см. предшествующую информацию). Здесь рассматривается завершение изначально запланированных установок в Ильичевске и прямое соглашение на передачу и обучение в размере 30 000 Евро. Работа может быть возобновлена в конце февраля.

#### 4.3.5 Инвестиции Международных финансовых организаций

Инвестиции в коридор ТРАСЕКА почти полностью зависят от займов международных финансовых институтов. Альтернативными источниками являются частные инвестиции, небольшие инвестиционные проекты (ИП) начатые ТРАСЕКА и финансируемые самими правительствами государств.

Генерирование частного инвестирования в крупных инфраструктурных проектах является сложной задачей даже в рамках относительно безопасной экономической среды ЕС. В государствах ТРАСЕКА это не представляется серьезным планом на ближайшее будущее. Действия ТРАСЕКА в этом направлении были ограничены до рамок поддержания фирм стран-членов ЕС во вхождении на местный рынок в качестве операторов или поставщиков оборудования.

Исходя из данных обстоятельств, Координационная группа всегда уделяла большое внимание способствованию инвестирования, осуществляемому Международными финансовыми институтами. Практически все инвестиции в инфраструктуру, осуществляемые посредством самофинансирования и ряд инвестиционных проектов ТРАСЕКА были связаны с проектами Международных финансовых организаций. В ходе отчетного периода продолжилось укрепление связей с Международными финансовыми организациями.

В целом, относительно несложно встречаться со специалистами проектов Международных финансовых организаций и бенефициарами и разрабатывать координированную программу деятельности по проектам технического содействия и инвестиционным проектам. Наиболее сложная часть осуществления таких планов это организовать, чтобы две администрации, каковыми являются ЕС/ТАСИС и заинтересованный банк начали поэтапное осуществление деятельности.

Частые встречи проводились с Международными финансовыми организациями в основном на местах, и были разработаны эффективные рабочие взаимоотношения. В частности, на протяжении двух бюджетных циклов ни один из проектов ТРАСЕКА не разрабатывался без консультаций и соотнесения с планами Международных финансовых организаций.

Невозможно переоценить тот факт, что возросшие инвестиции представляемые Международными финансовыми организациями в странах ТРАСЕКА в высшей степени зависят от институциональных реформ внутри этих государств. Например, рассматривая предложенное инвестирование в транспортную инфраструктуру, имеющую региональное значение, первый вопрос, задаваемый Международной финансовой организацией, касается таких вопросов как пограничная торговля и

тарифные соглашения. Это происходит в сферах, в которых ТРАСЕКА уже многое сделала, для того чтобы заложить фундамент для способствующих капиталовложений, однако еще многое необходимо сделать.

Рассматривая чисто финансовые соображения инвестирования Международными финансовыми организациями в маршрут ТРАСЕКА, здесь наблюдается ограничивающий уровень инвестирования, определяемый возможностью стран финансировать партнерские фонды (часть проекта по обязательному самофинансированию), для обеспечения твердых гарантий и погашения займа. Координационная группа не имеет намерения узнать, где находится этот предел, но мы заметили некоторую замедленность на завершающей стадии переговоров, где среди прочих причин приводятся эти аспекты. Мы уверены, что спонсоры коридора ТРАСЕКА не хотят того, чтобы он превратился в ряд задолжавших государств. Имеющийся в настоящее время процент инвестиций можно признать оптимальным.

Далее по отдельности представлены связи с каждой Международной финансовой организацией:

#### *Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР)*

ЕБРР продолжил разрабатывать свой портфель займов для транспортного сектора по всему маршруту ТРАСЕКА. Далее следует краткое изложение позиции с Востока на Запад.

После долгих переговоров, в которых в качестве стартовой позиции использовались наши рекомендации проекта Реструктуризация Центрально-азиатских железных дорог, с железной дорогой Казахстана был подписан заем размером в 65 млн.долл.США. Инвестиции предназначались для усовершенствования обслуживания пути и тягового оборудования.

В Узбекистане также долгий переговорный процесс успешно завершился соглашением о займе в 40 млн.долл.США. Этот заем будет применяться для модернизации тяги. Отчасти задержка в достижении договоренности была из-за стойкого желания Узбекской стороны использовать заем для завершения работ по электрификации линии между Ташкентом и Самаркандом. Это освещалось в нашем исследовании реструктуризации. Теперь Узбекистан завершит работу своими силами, а заем будет использован для приобретения новых электрических локомотивов.

Вслед за обязательством ТРАСЕКА финансировать реабилитацию дороги Алматы – Бишкек совместно с Азиатским банком развития (см далее), ЕБРР также взял на себя обязательства предоставить со-финансирование этого проекта в размере 20 млн.долл.США.

ЕБРР не выразил заинтересованности в инвестировании транспортной инфраструктуры в Кыргызстане и Таджикистане. Можно отметить, что, будучи небогатыми странами оба эти государства извлекли пользу из концессионных условий займа АБР и ВБ. У ЕБРР нет таких условий концессионного займа.

В течение прошлого года реабилитация порта Актау и сухогрузных средств, была завершена в основном с финансированием ЕБРР и техническим содействием TACIS Bangkok. Возможны проблемы с выплатами по займу. ТРАСЕКА решила самостоятельно продолжить работу по реабилитации паромного терминала, а не

совместно с ЕБРР, как это предусматривалось изначально. В этом случае легче осуществлять управление без осложнений для порта, связанных с возможными проблемами выплат по кредиту. Фактически это им только поможет.

Из-за политических вопросов общая стратегия ЕБРР по отношению к Туркменистану стоит под вопросом. Этот отчет не является средством для их обсуждения, но последствием для проектов, относящихся к ТРАСЕКА стало подтверждение только займа в размере 30 млн.Евро на реабилитацию порта Туркменбаши. Тендер на осуществление работ для порта, подготовленный при техническом содействии ТРАСЕКА будет начат в начале 2000г. Утраченные возможности получения инвестиций ЕБРР включают реабилитацию дороги Теджен – Мары, тендерные документы для которой были подготовлены, и модернизация железных дорог Туркменистана, для которой в качестве основы для начала переговоров обеими сторонами было принято наше Исследование реструктуризации Центрально-азиатских железных дорог. Далее, возможным проектом ЕБРР был «Реабилитация моста Чарджоу».

В Азербайджане во втором квартале 2000г должен начаться тендер на осуществление работ по реабилитации порта Баку . Заем составляет 18 млн.долл.США

Для реабилитации дороги из Баку в Поти приняты достаточно сложные пакеты софинансирования, в которых видное место занимает ЕБРР. Со стороны Азербайджана также участвует Всемирный банк, Исламский банк развития и Кувейтский фонд. Со стороны Грузии принимают участие Всемирный банк, ЕБРР и Кувейтский фонд. Дополнительные действия и софинансирование ТРАСЕКА/TACIS включали инвестиционный проект по восстановлению Красного моста, институциональное содействие для создания Министерства транспорта в Азербайджане, технико-экономические обоснования и окончательную проектную документацию для фактических работ по реабилитации дороги. Распределение самофинансирования и кредитов:

Баку – Аллат	Правительство Азербайджана	15 млн.долл.США
Алат-Кази Магомед	ИБР и КФ	40 млн.долл.США
Кази Магомед-Ужар	ЕБРР	30 млн.долл.США
Ужар-Красный мост	ВБ	40 млн.долл.США

ЕБРР и ВБ надеялись в 2000г подписать соглашение по займу, но проект ТРАСЕКА, который должен был подготовить технико-экономическое обоснование, ожидает опубликование информации для выражений заинтересованности.

Займы ЕБРР для Азербайджанской и Грузинской железных дорог тесно связаны с проектом ТРАСЕКА «Реструктуризация Азербайджанской и Грузинской железных дорог», инвестиционным проектом по прокладке волоконно-оптического кабеля на Кавказе, а также инвестиционным проектом по поставке бойлеров для очистки цистерн в Баку. Эти проекты были тщательно структурированы Координационной группой, заинтересованными специалистами проекта ЕБРР и государствами-партнерами.

Сейчас ЕБРР готовится к выплате займа Азербайджанской железной дороге в размере 20 млн.долл.США для обслуживания пути и для полной реабилитации

установки для очистки цистерн в Баку (начало первых тендеров контрактов на поставку предусмотрено на второй квартал 2000г.). Эти инвестиции являются жизненно важными для обеспечения прохождения потока каспийской нефти по кавказскому коридору ТРАСЕКА при обеспечении транспортно-эффективных условий и приемлемых условий окружающей среды. Их важность становится еще более ощутимой при задержках и спорах о планах построения новых трубопроводов для транс-каспийского экспорта нефти.

Контракт на поставку по займу ЕБРР для грузинской железной дороги (20 млн.долл.США) должен начаться в первом квартале 2000г.

В декабре 1999г был подписан заем на сумму 52 млн.долл.США для оказания содействия Украинской железной дороге. Он будет направлен на модернизацию инфраструктуры на участке пути между Львовом и Киевом по Европейскому коридору ТЕН 3.

#### *Азиатский банк развития*

Азиатский банк развития уделяет все больше и больше внимания вопросам региональной торговли в планировании своей деятельности в транспортном секторе<sup>1</sup>. Это заставило их уделять большее внимание ТРАСЕКА, а результатом стало сотрудничество, как в области политики, так и в области разработки проектов.

В целом отчеты технического содействия ТРАСЕКА широко использовались консультантами АБР в формулировании проектов займа. Соответствующим примером является начальный заем АБР железной дороге Узбекистана в сумме 70 млн.долл.США. Последующая Фаза 2 проекта займа также относилась к ТРАСЕКА. Однако, следует отметить, что в отличие от ЕБРР и ВБ, АБР не примет так просто отчет, подготовленный другим донором (например ТРАСЕКА) в качестве полного и достаточного основания для обсуждения займа. АБР требует по меньшей мере какого-либо участия своих собственных консультантов прежде чем он начнет инвестирование.

В настоящее время АБР выставляет консалтинговую группу для их проекта "Региональное экономическое сотрудничество по Центральной Азии Фаза 2 – Изучение транспортного сектора". ТЗ АБР для данного проекта требовало сотрудничества с ТРАСЕКА. Проводились обширные встречи и обмен информацией с консультантами проекта и Таск менеджером АБР. Предполагалось, что данное изучение транспортного сектора установит рамки регионального инвестирования АБР на среднесрочное обозримое будущее. Также существенно то, что данный проект выделит приоритеты регионального технического содействия. Практически все проекты, намеченные для включения, имеют отношение к ТРАСЕКА. АБР пригласил TACIS/ТРАСЕКА к совместному спонсированию регионального семинара для рассмотрения проектов с заинтересованными правительствами, этот семинар пройдет в апреле 2000г.

---

<sup>1</sup> Для ссылки полноправными странами-членами АБР, которые также являются полноправными членами ТРАСЕКА, являются Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан. Азербайджан готовится стать членом АБР. Туркменистан подал заявку о вступлении и присоединится в соответствующие сроки, когда будут соблюдены депозитные требования. Китай является членом АБР и западные провинции Китая рассматриваются АБР как разделяющие региональную заинтересованность с восточным коридором ТРАСЕКА.

Со-финансирование ТРАСЕКА проекта АБР «Реабилитация дороги Алматы – Бишкек» было организовано соответствующими специалистами проекта АБР и Координационной группой. Это проект на сумму 118 млн.долл.США, из которой ТРАСЕКА предоставит грантовое финансирование на сумму 800 KUSD для закупки оборудования для пограничных постов и соответствующего технического содействия. ЕБРР предоставит со-финансирование на сумму 19 млн.долл.США и правительства предоставят 23 млн.долл.США на основе самофинансирования. Проект ТРАСЕКА был расширен, для того чтобы охватить одиннадцать пограничных постов в Центральной Азии, гораздо больше чем по настоящему проекту АБР. Эта деятельность ТРАСЕКА, несомненно, будет способствовать будущему финансированию АБР других пограничных проектов.

В настоящее время АБР начинает проект для определения возможного будущего инвестирования в железные дороги Казахстана.

#### *Всемирный Банк*

Всемирный Банк, на протяжении нескольких лет, очень активен в дорожном секторе на Кавказе, предоставлено 30 млн.долл.США на реабилитацию маршрутов ТРАСЕКА. Взаимоотношения с ТРАСЕКА очень тесные. Обмены информацией происходят часто и уже открыты совместные проекты.

Правительство Азербайджана обращалось ко Всемирному Банку (ВБ) с просьбой профинансировать реабилитацию, укрепление и модернизацию, где целесообразно, участка дороги, протяженностью 274 км, Ужар-Грузинской границы коридора ТРАСЕКА в Азербайджане. ВБ уже финансирует реабилитацию нескольких приоритетных участков дороги из Поти через Тбилиси к Красному мосту. Сейчас переговоры между Грузией и ВБ по реабилитации остающихся участков находятся в продвинутой стадии. Эти планы составляют часть пакета со-финансирования, объяснение дано в предшествующей части для ЕБРР.

Участок дороги Ереван-Ванадзор-Айрум-Садахло-Марнеули-Тбилиси (280 км) стал главной осью дорожного транспорта для Армении. Участок дороги Ереван-Ванадзор (130 км) уже реабилитирован в рамках первого займа ВБ.

Техническое Задание для этого пакета мероприятий, взятое программой ТРАСЕКА, подготовлено со значительным вкладом соответствующего Task менеджера ВБ.

ВБ пока еще не инвестировал железнодорожный сектор, но уже проводятся обсуждения о предоставлении кредита 20 млн.долл.США железной дороге Армении.

ВБ не является активным, на сегодняшний момент, по региональному транспорту в Центральной Азии. Перестройка и, зависимые от политики, займы составляют там основную часть портфеля его ценных бумаг. Эта стратегия является очевидной, благодаря толкованию глобальных целей их политики, таких как, снижение нищеты и структурная реформа. Почему эта стратегия делает возможными инвестиции в региональный транспортный подсектор на Кавказе, но не в Центральной Азии, является вопросом, на который Координационная Группа не смогла найти ответ.

#### *Другие Международные Финансовые Организации*

Другие Международные Финансовые Организации, такие как Исламский Банк Развития, Кувейтский Фонд и Организация по Экономическому Сотрудничеству и

Финансам представлены в транспортном секторе, как было упомянуто выше, но менее заметны, чем ЕБРР, АБР и ВБ в финансировании проектов по коридору ТРАСЕКА. Координационная Группа поддерживает с ними отношения и, при случае, направляет получателей к этим потенциальным источникам финансов.



#### 4.3.6 Другие виды деятельности

Группа использовала все возможности для распространения влияния программы ТРАСЕКА, в то же самое время, развивая гармоничные отношения с другими донорами и другими деятелями, заинтересованными в нашем секторе.

Было оказано содействие осуществлению задачи в Грузии г-ом Вантом с фирмами WWP, и TransAtlantic Films. Эта миссия обсуждала с организациями Грузии тематику фильмов "Шелковый путь", которые ЕК согласилась частично финансировать по запросу Правительства Грузии. Фильмы также обсуждались с бенефициарам в Центральной Азии. Однако, похоже, что фактическая съемка фильмов задерживается и постановщики полностью не изложили свои планы.

Группа прилагала усилия и делала презентации для последующих событий. Они были организованы, в основном, другими организациями, хотя иногда и при совместном спонсорстве с ТРАСЕКА.

- "Проблемы Развития Транспортного Моста Азия - Европа", Ташкент, Май 1999; организованный Кабинетом Министров и при совместном спонсорстве с ТРАСЕКА
- Ассоциация портов Черного моря, Потти, март 1999г., и Варна, июнь 1999г.
- Конференция РЕТРА, Тбилиси, июль 1999г.
- Конференция Международной Дорожной Федерации по Шелковому Пути, Ташкент, Сентябрь 1999; организованная Кабинетом Министров и при совместном спонсорстве с Международной Дорожной Федерации
- «Энергия для Европы», Бухарест, сентябрь 1999г. Организация стенда ТРАСЕКА в сотрудничестве с портами Потти и Констанца.
- Выставка Каспийской инфраструктуры, Баку, октябрь 1999г.
- Встреча Рабочей Группы Организации Объединенных Наций СПЕКА по Транспорту и пересечению Границ, Алматы, Октябрь 1999; организованная Специальной Программой Организации Объединенных Наций для Экономики Центральной Азии (СПЕКА)
- "Перспективы Развития Дорожного Комплекса в республике Узбекистан", Ноябрь 1999
- международный Семинар по Развитию Городского Транспорта, Ташкент, Декабрь 1999
- Международный Союз Железных Дорог и ее конференция в Париже в декабре 1999г для представления руководителям железных дорог стран – партнеров отчетов ТРАСЕКА МСЖД по железнодорожным телекоммуникациям.
- Конференция о перспективах для Кавказа, Париж, декабрь 1999г. Организована Сенатом Франции.

В целом, эти события не являются критически решающими в направлении политики регионального транспорта. Однако, они предоставляют платформу для повторения акцента ТРАСЕКА, относительно регионального сотрудничества, для широкого информирования деятельности программы ТРАСЕКА и для того, чтобы слышать, что хотят сказать другие.

#### 4.4 Подход к развитию будущих проектов

Региональными координаторам Координационной группы были подготовлены предложения проектов для их представления и обсуждения на конференции МК в марте.

Темы наших предложений нашли свои истоки в:

- Целях программы
- Предшествующих проектах ТРАСЕКА, в особенности в проекте "Содействие торговле" и этим проектом открыты неподвижные неразрешенные проблемы при пересечении границ
- Заключительных Декларациях последних Рабочих Групп ТРАСЕКА
- Предложениях властей, участвующих государств
- Проблемах, узких местах и преимуществ так, как они воспринимаются всеми координаторами координационных групп
- Развитии управления программой ТРАСЕКА, в которой Межправительственная Комиссия с её Секретариатом становится ведущим органом, и координационная группа перестает существовать
- Состоянии "кривых" инвестиций Международных финансовых организаций, которые, в настоящее время, концентрируются на выполнении инвестиционных проектов, используя средства Банкока (ЕБРР), все еще ожидая результатов технико-экономических обоснований ТРАСЕКА для мобилизации (ВБ), или разговаривая с группами ТРАСЕКА о региональном содействии торговле, это суть их ключевых вопросов, воспринимаемых для переключения скоростей в темпе инвестиций (АБР).

Фактически, обсуждения с местными и международными профессионалами по транспорту, связанными с программой ТРАСЕКА, быстро окончатся задержками и издержками при прохождении границ.

Координационная группа помещает следующий наивысший приоритет на смягчение нетарифных барьеров для торговли и перевозок. Это предполагает действительное выполнение Многостороннего Соглашения на основании самих пересечений границ. Отсюда, лист нашего проекта содержит несколько больших проектов, намеривающихся войти в участвующие учреждения, чтобы помочь им в нахождение новых практических правил, не подвергая риску их функции управления и сбора доходов.

С точки зрения управления программой, Координационная группа полагает, что проекты по пересечению границ являются, на сегодняшний момент, наиболее подходящими для ТРАСЕКА. Причин тому несколько, и для нас они выглядят очень убедительно:

- Они часто предполагают разрешение конфликтов между институциональными, национальными и региональными интересами. Европейское Сообщество является единственным наднациональным образцом для подражания по реальному разрешению проблем этих типов.
- МК, в настоящее время, является весьма очевидной для получателей и их внимание сосредоточено на настоящих проблемах, имеющих дело с этими проектами.
- Они предлагают меньше внутренних проблем управления программой благодаря прекращению деятельности Координационной Группы. Темы этих проектов очень хорошо подходят для координирования посредством Межправительственной Комиссии.

Вопрос обучения и распространения информации также может являться центральным для продвижения регионального сотрудничества. В прошлом, только Координационная Группа сохраняла некое подобие равновесия и непрерывности между различными видами деятельности, взятыми на себя проектами ТРАСЕКА. Мероприятия обучающего модуля по проекту Интермодальные Услуги обращают внимание на необходимость более строгого контроля за обучением. Поэтому Координационная Группа предполагает, что Информационный и Обучающий Центр должен быть приоритетом для других программ. Составные части транспортного правового обучения этого проекта включают в себя элементы сильной институциональной перестройки, например, относительно закона по железным дорогам и иерархии норм, которые он охватывает. Они приводят к инвестициям.

Что касается инвестиций, то первая часть Устава нашего крупнейшего инвестора, Азиатского Банка Развития, утверждает, что "целью банка должно стать стимулирование экономического роста и сотрудничество". Является явным естественное дополнение программы ТРАСЕКА такими руководствами для образования каналов инвестирования. В конечном счете, ссуда для инвестиций должна быть погашена из доходов, созданных государствами ТРАСЕКА. Ни одно из этих государств нигде не является достаточно большим, для того, чтобы развивать его экономику изолированно. Нефтяной и газовый бум может, или не может, прийти однажды и решить все проблемы. Любые товарообмены, услуги, технологии и капитал могут служить наиболее серьезным основанием для будущего процветания региона и для близкого сотрудничества с ЕС.

Давая эти факты, Координационная Группа полагает, что наиболее эффективным и незамедлительным решением, как институциональных, так и инвестиционных проблем, должна стать полная концентрация на следующем цикле финансовых операций ТРАСЕКА по вопросам обучения и пересечения границ. Фактически, до тех пор, пока сохраняются весьма видимые согласованность программы и проектные связи с инвестициями Международных Финансовых организаций, проекты ТРАСЕКА могут, в будущем, сосредоточиться на решении таких вопросов как, пересечение границ и передача ноу-хау. Это бы отменило одиночные ТЭО и работы по пакетам тендерных документов (например, мост Чарджоу и реабилитация дороги Мари-Теджен).

При подготовке данного проекта, рассматривались следующие специфические темы:

- Институциональная
  - Продление МК
  - Гармонизация пограничных процедур
  - Политика по автодорожным транспортным транзитным сборам и железнодорожным тарифам
  - Общая законодательная база для транзитных перевозок
  - Общие стандарты для автодорожных транспортных средств
  - Распространение информации и обучение

- Инфраструктура
  - Проект по железнодорожным телекоммуникациям, схожий с проектом по Кавказскому волоконно-оптическому кабелю, нов Центральной Азии
  - Новые железнодорожные линии через Кыргызстан в Китай
  - Сооружения в порту Поти для перегрузки железнодорожных вагонов с европейской колеи
  - Модернизация или реабилитация автодорожных и железнодорожных линий (много вариантов секций, но выбор зависит, например, от приоритетов, согласованных как с Международными финансовыми организациями, так и с бенефициарами)

## 5. Заключение

### 5.1 Программа в общих чертах

Во время дебюта по осуществлению ТРАСЕКА в 1995 году, программа ТРАСЕКА была почти единственная, из числа международных организаций, в предложении технической помощи транспортному сектору. В то время не имелось ни какой другой стратегии для развития транспорта, ни каких твердых инвестиционных планов Международных Финансовых Организаций, и были только небольшие знания европейских или местных профессионалов о том, как транспортная система работала "с другой стороны". Государства-партнеры ожидали возврата интенсивности движения к тем объемам, которые были во времена бывшего Советского Союза, и огромного плана капиталовложений от внешних доноров.

Первые три года программы были потрачены на проекты, которые подготовили почву для последующего вступления в регион Международных Финансовых Организаций (основное двустороннее ознакомление и передача ноу-хау, основание для правовой реформы, вопросы по пересечению границ, база данных транспортных потоков, углубленные исследования и технико-экономические обоснования по таким вопросам, как техническое обслуживание дорог и подвижного состава). Краткое изложение окончательных достижений этих видов деятельности были таковыми:

- Подготовили почву для прогрессивного вступления Международных Финансовых Организаций, приносящих их собственные инвестиции, не огромные, а разумные и возрастающие в соответствии с возможностями организаций, дающих ссуду для получения прибыли и погашения
- Привели к формализации целей ТРАСЕКА в Многостороннем Соглашение (или Базовое Соглашение), на высшем государственном уровне

После совещания глав правительств в Баку, мы уже объединили наши прибыли высоко оцененной Технической Помощью и Инвестиционным проектом. В особенности, мы имеем:

- Прочно укрепленные связи ТРАСЕКА с Транс Европейскими Сетями через Пан Европейскую транспортную зону Черного моря, путем усовершенствования инфраструктуры, поддержания кораблей и представления современных средств и методов управления

- Учреждение Инвестиционного Проекта по волоконно-оптическому кабелю, с его большими целями, такими как:
- Техническая модернизация
- Региональное сотрудничество
- Поддержка улучшения институционального управления
- Ускорение инвестиций Международных Финансовых Организаций

Остается много нерешенных проблем.

Этап Бакинского соглашения должен быть доведен до конца ходом его выполнения. Эта тема обсуждается в другом разделе нашего отчета, и наш перечень предметов будущих проектов подробно её охватывает.

Каспийское море остается слабым звеном в коридоре ТРАСЕКА. Имеется, фактически, избыток судов для перевозок через Черное море, и недостаток конкуренции. Наш проект по Интермодальным Услугам пытается, отчасти, сделать доступным, что-то вроде рынка. Проект по Прогнозированию транспортного потока содержит модули для исследования общих институциональных вопросов и барьеров, если таковые имеются, чтобы предоставить больше конкуренции в услугах по морским перевозкам через Каспийское море. Другой модуль проекта по Прогнозированию Перевозок исследует состояние причала для работ по сливу, наливу и перекачиванию нефти и нефтепродуктов в портах ТРАСЕКА на Каспийском море.

Значительные капиталовложения для подсектора портов приближаются или гарантируются, подписанными соглашениями о займе.

Наши исследования по Реструктуризации Железных Дорог и те из них, что сделаны другими донорами, сопровождавшими нас, показывают, что железнодорожный сектор стоит лицом к огромным финансовым проблемам. Они требуют Технической Помощи, но выше ресурсов, которые сама программа ТРАСЕКА вкладывает. Возможно, решения являются выше ресурсов, объединенных вместе всеми внешними донорами. "Заключительное" решение должно придти от железных дорог и самих правительств, и это требует изменения институциональных позиций.

Прямо параллельно коридору ТРАСЕКА, дорожные соединения являются предметом твердых планов по реабилитации для Международных Финансовых организаций. Из Потти/Батуми до Баку и из Бухары до Хоргоза, планы реабилитации доведены до конца, или участки дорог внесены для рассмотрения при последующем цикле инвестиций. Слабым звеном является Туркменистан, где ЕБРР отказался от выдвинутых переговоров о займе и инвестиционный климат остается мрачным.

## 5.2. Извлеченные уроки.

За последние пять лет уже проявились определенные правила программы ТРАСЕКА. Мы отмечаем некоторый опыт работы в этой части.

Введение компьютеризированных методов должно больше поощряться. Общий уровень опыта работы с компьютерами, имеющийся в регионе ТРАСЕКА, быстро увеличивается. Тем не менее, в начальных пунктах разработки какой-либо системы, которая должна быть представлена, предпочтение следует отдавать:

- Институциональной структуре организации получателя
- Имеющемуся опыту работы с компьютером
- Развитию программного обеспечения, или, хотя бы, его спецификаций в сотрудничестве с экспертами организации получателя
- Подозрительности ввозимых пакетов программного обеспечения
- Необходимости сбора данных и, в особенности, тому, кто будет выполнять это после завершения проекта
- Необходимости сопровождения программного обеспечения

Обучение в пределах программы ТРАСЕКА является деятельностью, которая может продвигать несколько целей одновременно. Оно должно будет включить в себя повышение квалификации для усовершенствования управления, маркетинга, экономического анализа, бухгалтерского учета, а также международных транспортных процедурных и правовых знаний. Они являются основными темами для реструктуризированных и стимулирующих инвестиций. Если это обучение поставлено на систематичную основу в пределах центра ТРАСЕКА по передаче ноу-хау, собирая вместе группы людей одинаковых интересов из нескольких государств, тогда у нас будет:

- Контролируемый учебный план, связанный с задачами по необходимости регионального согласования и реструктуризации, как это видится программой ТРАСЕКА и Международными Финансовыми Организациями.
- Форум для региональных транспортных управляющих среднего уровня, который установит профессиональные контакты с их коллегами из других государств

Инвестирование должно быть погашено. Не инвестиции, сделанные до сих пор путем или с помощью программы ТРАСЕКА, подрывают финансовую жизнеспособность получающих организаций. Однако здесь, всегда имеются возможности для препятствий. Заем ЕБРР порту Актау для модернизации оборудования по сухим грузам остается предупреждением для нас в будущем. По финансовым, экологическим и критериям безопасности, насущной необходимостью Актау является модернизация нефтяного оборудования.

В прошлом слышалось и даже сегодня, относительно Поти, что оборудование следует приватизировать и, что частные инвесторы принесут капитал для модернизации. В действительности, предложения приватизации, полученные портами, являются высоко агрессивными и спекулятивными планами для монополистических действующих льгот. Инвестиционные обязательства от частных источников являются туманными. Необходимой потребностью портов является сильное управление и разумные инвестиции для модернизации. Только тогда будет возможно продать их по истинной номинальной стоимости для их настоящих государственных собственников, обеспечить, в будущем, необходимое техническое обслуживание, гарантируя достаточную безопасность и нормы по охране окружающей среды.

Задержки в выполнении проектов ТРАСЕКА наносят высокий ущерб воздействию и доверию программы ТРАСЕКА. Это является причиной для сомнений части

получателей на предмет, будет ли проект действительно иметь место или, переговоры, определявшие его, были лишь зондированием почвы. Также, инвестиционные проекты, разработанные с ТРАСЕКА, выступающей в качестве со-финансирующего звена могут быть задержаны проектами технического содействия, где предполагается, что ТРАСЕКА будет осуществлять поставки. Со времени подписания Заявления об Одобрении и до мобилизации проекта, имеется не больше, чем минимум времени, требуемого для проведения тендера и на производство работ. Так же как наши проекты предполагают выполнение целей для наших получателей по обработке пакета документов TIR о пересечение границ, так и проект ТРАСЕКА должен иметь ограниченный административный период созревания (скажем, четыре месяца).

### 5.3. Функции координации

Прекращение координационной роли оставило пробелы в структуре управления программой ТРАСЕКА:

- Взаимодействие с Международными Финансовыми Организациями. Инвестиции в коридор ТРАСЕКА, даже совершенно достаточные для поддержания существующей инфраструктуры, могут быть обеспечены через Международные Финансовые Организации. Связь с Международными Финансовыми Организациями, главным образом, поддерживается через Координационные Группы. Потеря этих связующих звеньев является одним из самых прискорбных аспектов прекращения координационной роли. Они делали возможными очень регулярные, полные и обоснованные дискуссии, на месте, по проблемам, обращенным к поддержанию и развитию транспортных систем стран ТРАСЕКА. Разработанные совместные проекты требуют месяцы подготовки. Понимание их не может быть заменено случайными встречами на конференциях, посещениями банков и Главка Европейской Комиссии.
- Взаимодействие между проектами ТРАСЕКА и коллегами. Нынешний процесс для развития проекта делает возможным постоянную связь между получателями и ходом развития проекта от этапа концепции до заключительного отчета и даже больше. Основная ответственность для этого контракта лежит на Координационной Группе до периода начального отчета, когда будет принят контрактный консультант. В действительности, Координационная Группа опять брала основную ответственность, и после окончания проекта, осуществляя любую текущую общественную полезность, которая могла остаться в процессе выхода проекта. Как примеры проектов, которые будут чрезвычайно трудными для доведения до конца без координационной роли, можно привести такие как, Кавказский Волоконно-оптический Кабель и Паромный Терминал Актау.  
Если эти пробелы признаны, тогда несколько средств от них могут быть найдены. Стремление будет таковым, чтобы передать все на МК. Техническое Задание этого проекта уже полностью перегружено! Несколькими смягчающими обстоятельствами являются:
- Ориентация программы ТРАСЕКА только на выполнение проектов, темы которых имеют тесную связь с Многосторонним Соглашением ТРАСЕКА и его институциональными вопросами по пересечению границ.
- Уклонение от Инвестиционных Проектов и инфраструктурных разработок технико-экономических обоснований, если не может быть мобилизовано

продолжение оказания технической помощи для развития проекта. Некоторые высоко заслуженные Инвестиционные Проекты, которые могли бы быть выдвинутыми, могут выполняться в пределах национальных программ ТАСИС.

- Принятие и увеличение роли, предложенной проектом ТРАСЕКА по Информационному и Обучающему Центру, для её распространения на техническое развитие проектов и согласования с Международными Финансовыми Институтами.
- Содержание штата местных представителей в каждом государстве ТРАСЕКА. Ролью национальных секретарей по торговле и транспортным вопросам, как видится в проекте МК, является, действительно, административная и сосредоточенная на Многостороннем Соглашение, относительно вмешательства, требуемого для развития технических проектов.



## ПРИЛОЖЕНИЯ

**ПРИЛОЖЕНИЕ 1** Таблицы хода развития проекта

**ПРИЛОЖЕНИЕ 2** Брошюра ТРАСЕКА с обзором проектов

**ПРИЛОЖЕНИЕ 3** Хронологическая таблица о деятельности членов Координационной группы

**ПРИЛОЖЕНИЕ 4** Проекты включенные в бюджет 1999/2000

*(Детали проекта могут быть опущены до публикации официальными источниками ЕК открытого приглашения к представлению Выражений Заинтересованности и тендерам.*

*Запросы Приложения 4 должны направляться только соответствующим Task менеджерам ЕК и только после открытой публикации)*

**ПРИЛОЖЕНИЕ 4.1** Краткое техническое задание проектов, включенных в бюджет 1999/2000

**ПРИЛОЖЕНИЕ 4.2** Техническое задание проектов, включенных в бюджет 1999/2000

**ПРИЛОЖЕНИЕ 5** Отчет Миссии по перегрузочному устройству в Замин Ууд

## **ПРИЛОЖЕНИЕ 1**

### **ТАБЛИЦЫ ХОДА РАЗВИТИЯ ПРОЕКТА**

**ТАБЛИЦЫ ХОДА РАЗВИТИЯ ПРОЕКТА**

Название проекта: Проект ТРАСЕКА - Координационная Группа ТРАСЕКА		Номер проекта: 99-0003.00		Страна: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Кыргызстан, Таджикистан, Монголия, Украина, Молдова				Форма 2.2, Стр.: 1							
Планируемый период: 02/1999 – 01/2000		Подготовлен: 30/01/2000		Консультант ЕС: TRACTEBEL Development, Брюссель, Бельгия											
Цели проекта: Обеспечить профессиональную и оперативную поддержку программе ТРАСЕКА															
№	ОСУЩЕСТВЛЕННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	ВРЕМЕННОЙ ИНТЕРВАЛ 1999-2000 (на срок проекта с февраля 1999г. по январь 2000 г.)				ЗАТРАТЫ									
		КВАРТАЛ				ПЕРСОНАЛ Консультанта ЕС		ПЕРСОНАЛ Партнера		ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ		ДРУГИЕ			
		1	2	3	4	заплани- ровано	использо- вано	заплани- ровано	использо- вано	заплани- ровано	использо- вано	заплани- ровано	использо- вано		
	Восстановление постоянных офисов Координационной Группы ТРАСЕКА на Кавказе и в Центральной Азии; содержание существующего офиса в Брюсселе	XXXX									Незначи- тельное оборудо- вание	Незначите- льное оборудова- ние			
	Перераспределение и управление местными координаторами во всех столицах стран-основателей ТРАСЕКА	XXXX													
	Встречи с координаторами, организациями партнерами, координационными бюро, делегациями; библиотеки в Брюсселе, Ташкенте и Тбилиси; облегчение обмена информацией между контракторами; пересмотр отчетов выпущенных контракторами	XXXX	XXXXX	XXXX	XXXX										
	Подготовка новых характеристик проектов и технических заданий	XXXX	XXXXX	XXXX	XXXX										
	Подготовка конференций													XX	
	Подготовка карт, рекламных проспектов, брошюр и т.д.	XX	XX	XX	XX									XX	
	Запуск проектов		XX	XXXX	X										
		<b>ВСЕГО</b>				Ñi.ñeáá. óááèèóó	Ñi.ñeáá. óááèèóó	Ñi.ñeáá. óááèèóó	Ñi. ñeáá. óááèèóó						



**ИТОГОВЫЙ ОТЧЕТ ОБ ИСПОЛНЕНИИ ФИНАНСОВОГО ПЛАНА**


Название проекта: Проект ТРАСЕКА - Координационная Группа ТРАСЕКА		Номер проекта: 99-0003.003	Страна: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Кыргызстан, Таджикистан, Монголия, Украина, Молдова	Форма 2.4, Стр. : 1
Подготовлен: 30/01/2000		Консультант ЕС: TRACTEBEL Development, Брюссель, Бельгия		
Полученные результаты	Отклонение от первоначального плана + или - %	Причины отклонения	Комментарии по обязательствам и предположения	
<p>Восстановление местных офисов на Кавказе и в Центральной Азии</p> <p>Организация конференции Рабочей Группы</p> <p>Перераспределение местных экспертов в каждой стране ТРАСЕКА</p> <p>Старшие эксперты ЕС</p> <p>Встречи с координаторами, организациями партнерами, координационными бюро, делегациями; библиотеки в Брюсселе, Ташкенте и Тбилиси; облегчение обмена информацией между подрядчиками; пересмотр отчетов, выпущенных подрядчиками</p> <p>ТЗ проекта</p> <p>Запуск новых проектов</p>	<p>- 73.3 %</p> <p>+ 10 %</p>	<p>Конференция рабочих групп не организовывалась, однако 26.7 % из предусмотренных 75,000 евро понадобились на распечатку документов, брошюр, карт для ряда других конференций</p> <p>Значительная работа была проведена в Брюссельском представительстве по распространению информации о ТРАСЕКА (обновление и усовершенствование Веб сайта, технической библиотеки, брошюр, карт)</p> <p>Подготовка к запуску контракта по прокладке на Кавказе волоконно-оптического кабеля потребовала значительной поддержки + тендерная оценка.</p> <p>Мобилизация проекта по Межправительственной Комиссии в завершении проекта Координационной группы означала, что последние дни работы проекта координационной группы были очень перегружены</p>	<p>Сэкономленные 73.3 % áúèè èññèùçíááú íà áññèíèðòáèùíà áèèp+áíèà 90 +áè.- áíáè ýèññíáðòíá 1 èáðááíðèè à ÁÑ èèè 4.1 +áè.- íáñyðáá (íðèèíæáíèè è áíáíáíðó 99-0003.002)</p> <p>См. выше: приложение к проекту позволило провести некоторую реорганизацию ресурсов для осуществления этих изменений.</p>	

## **ПРИЛОЖЕНИЕ 2**

### **БРОШЮРА ТРАСЕКА С ОБЗОРОМ ПРОЕКТОВ**

# Table of Contents

<b>TRACECA - The Concept</b>	<b>3</b>
<b>TRACECA - Website</b>	<b>7</b>
<b>TRACECA - Technical Overview</b>	<b>9</b>
<b>TRACECA - Investments in Road, Rail and Maritime Infrastructure</b>	<b>15</b>
<b>TRACECA - Overview of Projects</b>	<b>18</b>
<b>TRACECA - Description of the Projects</b>	<b>21</b>
<b>Technical Assistance Projects</b>	<b>21</b>
<b>Investment Projects</b>	<b>42</b>
<b>Planned Projects</b>	<b>51</b>
<b>TRACECA - Contractors</b>	<b>55</b>
<b>TRACECA - Map of the Region</b>	<b>Centre pages</b>



# TRACECA - The Concept

## I. Introduction

The TRACECA Programme was launched at a conference in Brussels in May 1993 which brought together trade and transport ministers from the original eight TRACECA countries (five Central Asian republics and three Caucasian republics), where it was agreed to implement a programme of European Union (EU) funded technical assistance (TA) to develop a transport corridor on a west - east axis from Europe, across the Black Sea, through the Caucasus and the Caspian Sea to Central Asia.

The EU offers this programme as an additional route that would complement other routes. The project corresponds to the global EU strategy towards these countries and retains the following objectives:

- To support the political and economic independence of the republics by enhancing their capacity to access European and World markets through alternative transport routes
- To encourage further regional co-operation among the partner states
- To increasingly use TRACECA as a catalyst to attract the support of International Financial Institutions (IFIs) and private investors
- To link the TRACECA route with the Trans - European Networks (TENs)

To date the TRACECA programme has financed 28 Technical Assistance projects (40 MEURO) and 12 investment projects for the rehabilitation of infrastructure (49 MEURO).

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

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

The technical assistance provided through TRACECA has helped to attract large investments from the IFIs, that include the European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) who have made a number of commitments for capital projects on ports, railways and roads along the TRACECA route totalling over USD 250 million, the World Bank (WB) who have made commitments for new capital projects on roads in Armenia and Georgia totalling over USD 40 million, and the Asian Development Bank (ADB) who have committed substantial funds to road and railway improvements. In addition, EU private investors are engaging in joint ventures with Caucasian and Central Asian transport companies. The EU is supporting the programme with other EC projects to further enhance regional co-operation and



economic sustainability in the region such as the Southern Ring Air Routes project and the Oil and Gas Pipeline project (INOGATE).

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

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

## II. Programme Milestones

**Brussels Conference, May 1993.** This conference identified a number of problems and deficiencies in the region's trade and transport systems that were translated into project proposals for the TRACECA programme. An initial EURO 15 million was allocated to implement projects that were aimed to improve and develop trade and transport within the region. These projects were essential for the diversification of the traditional Moscow-centred trade and transport flows and to open up trade routes to the West.

**TRACECA Working Groups, 1995-1999.** The programme plan was developed through four sectoral working groups (Trade Facilitation, Road, Rail and Maritime Transport) with representatives from all the participating states taking an active part. These working groups were responsible for project identification and for the endorsement of projects proposed for EC financing.

During these meetings the participating states arrived at a common agreement on one specific route (see map enclosed) on which TRACECA should focus its actions. For all sections of the route each delegation made recommendations in areas which required action in Trade Facilitation, Maintenance and Operations, Rehabilitation and Modernisation. It was also agreed that any project outside this route should only be financed through the National EC programmes or by other donors. It may be noted however that much of the focus of TRACECA TA is on institutional or management issues. The beneficial effects of such actions are not limited to any single route.

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

**TRACECA - BSEC Conference.** In Tbilisi in April 1997 a joint TRACECA - BSEC Conference was organised by the EU in order to examine the possibilities of linking the TRACECA route with the Black Sea region and the TENs. This Ministerial Transport

Conference brought around the table all BSEC (Black Sea Economic Co-operation) countries and Newly Independent States involved in the TRACECA programme.

The Ministers of the 16 participating countries expressed the wish to integrate TRACECA and the Black Sea countries within the Trans European Networks. It was agreed that TRACECA and BSEC would co-operate closely to develop this idea by concrete actions and projects. Several countries (Bulgaria, Romania and Ukraine) used the occasion to declare their intention to join the Sarakhs Agreement concluded between Georgia, Azerbaijan, Turkmenistan and Uzbekistan, which aims at establishing a common policy on transport.

The Conference resulted in the establishment of a Ministerial Committee for the development of concrete projects and also served as a platform of 16 countries for the Pan European Transport Conference in Helsinki in June 1997. As a result the Helsinki Conference identified the Black Sea Region as a Pan European Transport Area (PETRA) which will further develop the TENs to the East.

In order to give substance to the idea of the Black Sea Region as a Pan European Transport Area, the EU agreed to finance the rehabilitation of the Ro-Ro ferry terminal in the port of Ilyichevsk (Ukraine) and the construction of such a terminal in the port of Poti (Georgia). These projects (15 MEURO) were implemented in 1998 and will be finalised at the beginning of 2000.

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

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

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

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

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

### III. Current Status of Projects and Future Prospects

On recommendation of the Sectoral Working Groups, further technical assistance and investment projects were conceived, which have obtained 7 MEURO of budgetary support from the EC. They cover road infrastructure in the Caucasus and Central Asia (in co-operation with the World Bank and the European Bank for Reconstruction and Development), on-going support to the IGC, and re-opening of the rail ferry terminal at the Port of Aktau (Republic of Kazakhstan).

The need to cope with the rapidly increasing volumes of container and tank wagons hauled between the Black Sea and the Caspian Sea has received particular attention by the EU. This followed requests from the Presidents of Georgia, Azerbaijan and Armenia, as the existing telecommunications and signalling infrastructure is much degraded, and inadequate to effectively handle such traffic. As a result the EU has agreed to provide support of 15 MEURO to the **Caucasus Optical Cable** project, the direct objectives of which are to ensure operational safety, to fully utilise rail line capacity, and to allow provision of commercially attractive transit times and information systems.


The project is a west-east link between the Georgian port of Poti, on the Black Sea, and the Azeri port of Baku, on the Caspian Sea, with a branch to the south from Tbilisi (Georgia) towards Yerevan (Republic of Armenia). Eventually, the optical cable will not only be used for railway operations, but for general telecommunication purposes as well. Agreements have been encouraged on such broader use of the cable, and on restructuring of the related sectors. The three Caucasian States are adapting their legislation accordingly.

The EBRD considers the project as co-financing by the European Union, in the context of its technical assistance to the development of the transport and telecommunications sectors. Thus, the awarding of two EBRD loans of USD 20 million each to the Georgian and Azeri Railways respectively for rehabilitation of their railway infrastructure was facilitated.

Also, the project is a concrete implementation of bilateral agreements between Georgia and Azerbaijan, and between Georgia and Armenia, in the broader context of the Multi-Lateral Agreement on International Transport between the TRACECA countries, and it will thus foster regional co-operation.

The Permanent Secretariat in Baku, established with the continuing active support of the European Union's TRACECA Programme, will pursue the goals embodied in the TRACECA Multilateral Agreement. Today, the majority of the national Parliaments of the Signatory States have ratified the Multilateral Agreement on Transport. During the first meeting of the Inter-Governmental Commission (IGC) in March 2000 in Tbilisi, the regulations for the Permanent Secretariat and the IGC were adopted, the secretary-general was elected and the priorities for future actions were defined. As a result, this ministerial committee has replaced the former Sectoral Working Groups. In order to endorse the concrete projects, a further technical meeting will take place in the second half of 2000.

The EU finances other projects and programmes in such domains as air traffic control, oil and gas pipelines, which are complementary to the TRACECA programme. These prove the genuine wish and will of the EU to promote better transport and communication links between Europe and the TRACECA region.



# TRACECA – The Website

*A visit to <http://www.traceca.org>*

*The TRACECA website has been on-line since 1997. As this site is increasingly used for the dissemination of information on the TRACECA programme to a wide audience, it has been gradually restructured and improved, rendering it more appealing, accessible, transparent and informative to any interested party. We invite you for a visit to the site, which main sections are briefly presented below.*

## **What is TRACECA?**

This section of the site introduces the TRACECA concept. It is a reflection of the Programme's history, its milestones and the co-operation with the financing institutions. In addition, it glances at the Programme's current status and its future prospects.

## **Technical Overview**

The technical overview gives a summary of the key elements of TRACECA by linking the main issues to the work that has been done and continues to be done within the TRACECA Programme of Technical Assistance and Investment Projects. It reflects on the needs of the eleven participating TRACECA countries and focuses on how these problems are identified and addressed within the TRACECA Programme.

## **Projects**

Since the start of the TRACECA Programme in 1993, as many as 28 Technical Assistance Studies and 11 Investment Projects have been implemented to improve and to develop trade and transport within the region of the Caucasus and Central Asia. Those projects are represented in a list, whose numbers form an easy thread throughout the different sections of the site. There are two ways to access the project files. By simply clicking on the "PROJECTS" icon for an exhaustive list of all the projects, or, for a detailed list per country, by clicking the icon "COUNTRIES" and selecting the desired country.

## **Countries**

This section gives an overview of the eleven Participating States of the TRACECA Programme: the Republic of Armenia, the Azerbaijan Republic, Georgia, the Republic of Kazakhstan, the Kyrgyz Republic, Moldova, Mongolia, the Republic of Tajikistan, Turkmenistan, the Republic of Uzbekistan and Ukraine. The possibility also exists to access the list of technical assistance studies and investment projects carried out in the respective countries. In addition, this section has recently been extended by a collection of articles from the Magazine of the Marco Polo Institute.

## **Contractors**

For the realisation of the numerous TRACECA projects various companies have been contracted by Tacis. Their co-ordinates can be found in this file.

#### Technical Library

The technical library is an inventory of selected reports that were produced in the framework of the different Technical Assistance and Investment Projects. The reports on the site are available by project, sector or country. For the sake of consistency, these TRACECA reports were scanned and presented under Acrobat Reader Format. In order to view or download them from the TRACECA website, it is sufficient to select the project.

#### The Baku Conference

This conference is undoubtedly to be considered a major event for the TRACECA states and other parties concerned. In this section you will find not only pictures and names of participants, but also speeches delivered by heads of delegations and all documents signed at the conference, especially the **'Basic Multilateral Agreement on International Transport for the Development of the Transport Corridor Europe - Caucasus – Asia'**.

#### Last News

In this part the TRACECA Co-ordination Team informs you on the latest developments in the region.

#### Photo Collection

In order to give a better impression of the importance of the TRACECA events and realisations in the region, photos were added. This collection will render the project more concrete to the web visitors.

#### Freight Forwarders

FIATA is the International Federation of Freight Forwarder Associations. Several TRACECA countries are member of FIATA and have National Freight Forwarders Associations, which group most of the individual freight forwarding companies in their country. This section lists all the names and co-ordinates of the National Freight Forwarders Association in these countries (the Azerbaijan Republic, Georgia, the Republic of Kazakhstan, Mongolia, Ukraine and Republic of Uzbekistan).

#### Maps

Next to the official TRACECA map (Acrobat Reader format available in 4 sizes from A4 to A0), this section of the site also contains detailed maps of each of the TRACECA Countries and the regions of the Black Sea, the Caucasus and Central Asia. The maps show the TRACECA route, main roads and railroads, capitals, main cities, borders etc. The design of the maps is based on vectorial files from Magellan Geographic. With Adobe Acrobat Reader or the Plug-in of Adobe Acrobat Reader adapted to your browser, you can zoom in/out to display the maps at your convenience. The Adobe Acrobat Reader (distributed free of charge) can be downloaded from our site at the Technical Library section.

#### Our Links

'Our links' comprises useful links with websites from organisations that are related to TRACECA. Various subsections make reference to the sites of the European Union, International Organisations and Financing Institutions, Press, Transport Agencies and TRACECA Beneficiary Countries. Furthermore, there is a special subsection dedicated to Software and Technical Links.

#### Contact Us

The co-ordinates of the of the TRACECA Co-ordination Team offices are listed in the section 'Contact us'. Comments are welcome at [info@traceca.org](mailto:info@traceca.org).

The TRACECA website (<http://www.traceca.org>) is best viewed with Microsoft Internet Explorer 4.0 and higher.



## TRACECA – Technical Overview

### *Overview of the key issues addressed by TRACECA projects*

*There are many transport bottlenecks that typically cause delay in the movement of goods throughout the world. In the framework of the TRACECA programme the Governments of the eleven beneficiary countries with the assistance of the European Union have tried to identify the main problems and bottlenecks on the TRACECA route and to address them through appropriate technical assistance (TA) and investment projects (IP) within planned time frames and in a co-ordinated manner so that the specific requirements of each country could be integrated with the overall benefits of an integrated intermodal TRACECA freight corridor.*

The following summary is intended to link the main issues identified and addressed to the work that has been done and continues within the TRACECA programme of technical assistance (TA) and investment projects. These reflect the identified and agreed needs of the eleven TRACECA participating countries that are set.

**Management.** The need for substantial changes in the management of the transport system to better correspond with the new political and economic realities in the eleven TRACECA participating countries is considered to be one of the main challenges in the process of transition toward market economy. A major concern is to re-orient the transport services offered to satisfy the needs of international customers. This issue has been addressed by most technical assistance projects.

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

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

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

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

The TRACECA Trade Facilitation Project has recommended that border crossing delays can be reduced by harmonisation of documentation to international UN format and by accepting the TIR, CMR, COTIF and other conventions sponsored by the UN Economic Commission for Europe (UN-ECE), and the UN Economic and Social Commission for Asia and the

Pacific (UN-ESCAP). There remains considerable scope for rationalisation and simplification of the documentation requirements. The role of the border post should change from being a processing station to being a simple checkpoint. This would help to provide rapid transit for vehicles moving correctly under TIR. This initiative may take time to implement, but moves have been made to start this process in a number of locations. The necessary new legislation required to implement the changes is prepared with assistance from TRACECA.

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

The TRACECA countries are realising the need for membership of International Transport Associations and Unions. TRACECA projects have been instrumental in helping the National Freight Forwarding Associations of Georgia, Azerbaijan and Kazakhstan become full members of FIATA so that they can represent their countries in international conventions. Other TRACECA participating states are taking action to form similar National Associations.

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

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

The Basic Agreement and its technical annexes, signed at the international Conference 'TRACECA-Restoration of the Historic Silk Route' in September 1998, support the development of economic relations, trade and transport communication in Europe, Black Sea region, Caucasus, Caspian Sea region and Asia; they ensure access to the world market of road, rail transport commercial navigation and traffic security, cargo safety and environment protection. The Agreement provides harmonisation of transport policy and legal structure in the field of transport and creates equal conditions of competition for transport operations. The establishment in the near future of a permanent Inter-Governmental Commission (IGC) at Baku, with the continuing active support of the European Union's TRACECA Project will implement these objectives.

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

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

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

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

Feasibility studies have been carried out for rehabilitation projects in Armenia, Azerbaijan, Georgia, and Turkmenistan, all for projects that have investment follow-up from IFI. Current projects include studies in the remaining countries.

TRACECA has provided financing to resolve the problem of the weak link in the TRACECA route at Georgia/Azerbaijan border. The construction of the new TRACECA Bridge and the rehabilitation of the old Red Bridge funded within TRACECA were completed in October 1998.

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

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

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

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

Negotiations with IFI based on TRACECA TA projects for the rail sector in the TRACECA region are reaching successful conclusions. Funding is foreseen for, among other things, track renewal and maintenance equipment.

An optical cable system for communication and signalling is being supplied to the Railways of Armenia, Azerbaijan and Georgia with investment funding.

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

The improvement and diversification of the maritime links is planned to overcome the present bottlenecks and allow the establishment of an intermodal chain between Europe, the Caucasus, Central Asia and China. In that context, a TA project aimed at the implementation of this intermodal chain has been launched in June 98.

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

Manuals for owners and managers covering practical, financial, and regulatory issues were prepared and circulated.

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

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



**Equipment, intermodal.** The Former Soviet Union (FSU) did not generalise usage on its internal transport systems of containers based on International Standards Organisation (ISO). Intermodal transport systems in the TRACECA region were ill-equipped to handle 40-ft ISO containers or any of the other intermodal methods in common use throughout the EU such as Swap Bodies. As a result of TRACECA TA projects the related problems have been analysed in detail and investment financing through TRACECA has been provided to alleviate bottlenecks in the ports of Poti, Ilyichevsk, Baku and Turkmenbashi as well as inland terminals in Bukhara, Almaty, Bishkek and Yerevan. TA projects address in parallel the equally important management and organisational issues.

**From the point of view of a potential international customer** the problems and bottlenecks related to the TRACECA route are seen from a different viewpoint. The TRACECA programme is also addressing the main concerns faced by freight forwarders and international transport agencies. Marketing and operational assistance programmes are being conducted, so that international transport operators are made aware of the attractions of the TRACECA corridor. Within the transport corridor itself, projects have been designed to encourage competition within and between modes.

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

In rail transport the concern over competitive attitudes to rail business development, cost structures and tariffs is the subject of several TA projects past and current.

The rail tariffs are based on somewhat archaic formulae and are not integrated so as to be able to offer long distance rates that transit many borders. TRACECA projects have recommended a more harmonised approach to the problem of price and recognised that the ability to capture new traffic will only come from a willingness to share what profit can be made equitably between the individual rail companies.

This debate will require more support from TRACECA in order for the individual companies to resolve their differences. The permanent secretariat of the IGC will provide a forum for such discussions.

**Poor Quality Image of Rail Services.** Statistics indicate that TRACECA rail operators offer a reliable and consistent level of service. However, in the perception of customers it is difficult to obtain firm information on services offered, tariffs, times of delivery, and the progress of goods in transit. Consequently shippers of the high value import loads that constitute the richest and only transport sector growth market are tending to use road transport, even though it is more expensive.

Solutions that were discussed within the TRACECA Railways Tariffs and Timetable Project include the need to integrate the rail organisations and to consider the establishment of a "common operator" (such as the EU operator Interfrigo / Intercontainer) that could provide multimodal access to the rail system, particularly for transit traffic. A regional Protocol for an Agreement to this end has been signed.

An Intermodal Services and Training TA project, launched in June 1998, is attempting to develop a unified regular container service between Europe, the Caucasus and Central Asia.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

One of the main objectives of the TRACECA programme is to act as a catalyst to attract the support of International Financial Institutions and private investors. In order to respond to the demand of **potential international financial investors** the TRACECA programme has carried out full feasibility studies, preliminary financial investigations, and developed business plans for potential infrastructure and equipment investment. This topic is presented in the next chapter – TRACECA – Co-operation with International Financial Institutions.



# TRACECA – Investments in Road, Rail and Maritime Infrastructure

## *Co-operation with International Financial Institutions*

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

Certain early TRACECA projects focused on feasibility studies of specific investment opportunities, concerning for example infrastructure rehabilitation or improvement, before any investment interest was manifest. Such was the case with the Caspian Sea ports, where the EBRD adopted the project during the course of the study. Subsequently an ongoing dialogue with several IFI has allowed mutual identification of promising investment projects, and the necessary feasibility study has been defined in collaboration with the interested investor (such as for several roads rehabilitation projects).

The development banks are very concerned that their loans be accompanied by progressive economic reform of the sectors in which they operate. A case in point is the railway sector, for which TRACECA has carried out a series of restructuring projects which have analysed both the immediate investment needs and the management changes necessary to ensure the financial viability of the railway operators concerned. Several substantial agreements between governments and development banks have thus been initiated by the TRACECA programme. As TRACECA now includes direct investment projects as well as TA, complementarity of actions with the IFI has to be maintained. TRACECA needs to act as a co-financier rather than a substitute donor. The objectives of investment projects therefore still focus on the stimulation of participation by others. This is achieved when potential revenue streams from TRACECA investments add to and enhance the overall investment attraction of a larger package including an IFI.

## **TRACECA : A catalyst for large-scale investments**

The European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) has made a number of commitments for capital projects on ports, railways and roads along the TRACECA route totalling USD 300 million, and the World Bank (WB) has made commitments for new capital projects on roads in Armenia and Georgia totalling some USD 40 million.

**Railways.** On the basis of TRACECA projects which have identified the condition of the rail systems in the Caucasus and Central Asia, the EBRD has extended loans for rehabilitation of the railways to Kazakhstan – USD 65 million, Uzbekistan – USD 40 million, Azerbaijan – USD 20 million and Georgia – USD 20 million. These loans are conditional upon the restructuring of the railways. The restructuring plans have been prepared by TRACECA projects. Likewise, the Japanese Overseas Economic Co-operation

Fund (OECD) has shown interest in awarding a loan to the Turkmen Government for railway infrastructure rehabilitation.

**Ports.** One of the prime objectives of the TRACECA programme is to promote the maritime connections in the Caspian Sea, including network alternatives and wider competitiveness. This important part of the TRACECA route has also attracted the attention of the EBRD. Loans for the rehabilitation of the ports of Turkmenbashi (USD 20 million) and Baku (USD 18 million) have been agreed. TRACECA has intervened with both technical assistance and investment funding for both ports in parallel with the financing provided by the EBRD. TA projects have provided the master plans, feasibility studies, designs, tender documents and tendering assistance for the rehabilitation of both ports and ferry terminals funded by the EBRD. As part of the overall rehabilitation package EURO 5 million investment co-financing from TRACECA is being used to procure container terminal equipment and spare parts for the Caspian Sea ferries. Investigations for possible TRACECA intervention in the port of Aktau in support to USD 54 million EBRD loan are underway, including re-opening of road and rail Ro-Ro services to the port.

An important TRACECA technical assistance and investment package has also been provided to the port of Poti. A strategic plan for development of the port has been prepared as well as feasibility studies for the port, the ferry and the container terminals in view of future financing by the EBRD, other IFIs or private investors and an extension has been approved for the privatisation of the port. In order to attract financing from IFIs and other investors an EURO 3.4 million investment project to construct the ferry terminal has been realised.

**Roads.** In the framework of TRACECA projects technical assistance packages have been provided in support of a road rehabilitation project in Armenia worth USD 40 million financed by the WB and the EBRD, to a road rehabilitation project in Georgia worth USD 13 million financed by the WB (another USD 25 million WB loan is under preparation), and for a pre-feasibility and feasibility studies for a USD 50 million EBRD loan and an USD 45 million WB loan for road rehabilitation in Azerbaijan. The foreseen combined effect of these projects will be much improved connections between the three national capitals of Baku, Tbilisi, and Yerevan.

Feasibility studies and contract documents were provided by TRACECA for the rehabilitation of the Mary-Tedjen road in Turkmenistan. A USD 80 million EBRD loan has been agreed, but implementation is dependent on unresolved macro-economic conditionalities.

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

TRACECA projects are co-ordinated to support other activities of the Asian Development Bank concerning investment in railways in Uzbekistan and TA for the roads sector throughout the region. Presently the TRACECA states of Kazakhstan, the Kyrgyz Republic, Uzbekistan and Tajikistan are also members of the ADB.

Contacts are maintained with other development investment agencies such as the Overseas Economic Co-operation Fund Japan, the Islamic Development Bank and the Kuwait Development Fund.

A TA project planned for 1999-2001 will provide an updated traffic database and forecasts, which will enable public and private investors alike to evaluate the economic and financial viability of various kinds of transport projects. Several modules of that project will address specific investment opportunities on the Caspian Sea.

## **TRACECA : Small-scale investment projects**

The new TACIS Regulation approved in June 1996 provides financing for the implementation of small-scale investment projects in cross border areas. This new instrument has allowed to include an investment support element into the TRACECA programme in addition to the technical assistance projects financed until 1996. TRACECA has so far funded a number of small-scale infrastructure projects in border areas worth EURO 47 million addressing existing bottlenecks in key points on the TRACECA route such as the ports of Poti, Baku, Turkmenbashi and Ilyichevsk.

The following small-scale investment projects were implemented under TRACECA :

- Rehabilitation of the Caucasian Railways (EURO 5 million)  
*Repair of rail track in Georgia, reconstruction and rehabilitation of rolling stock workshops in Armenia and reconstruction of a 213 m rail bridge at Poyle in Azerbaijan*
- Rehabilitation of the Red Bridge and Construction of the TRACECA Bridge (EURO 2.5 million)  
*Road bridges and customs facilities at the Georgia/Azerbaijan border; upgrading to double track of the nearby Taus rail bridge in Azerbaijan*
- Bukhara Cotton Export Distribution Centre (EURO 2 million)  
*Procurement of mobile equipment to a container terminal in Uzbekistan*
- Container Services between the Caspian Ports of Baku and Turkmenbashi (EURO 2.5 million)  
*Construction of port container terminals in Azerbaijan and Turkmenistan*
- Establishment of a Rail Ferry Link on the Black Sea (EURO 11.3 million)  
*1. Construction of a rail ferry ramp in Poti, Georgia; 2. Rehabilitation of an existing rail ferry ramp in Ilyichevsk, Ukraine; 3. Procurement of computers and communication equipment to the ports of Poti and Ilyichevsk*
- Cargo and Container Handling Equipment for the Seaports of Baku (Azerbaijan), Turkmenbashi (Turkmenistan), Poti (Georgia) and Ilyichevsk (Ukraine) (EURO 5.8 million)  
*Procurement of equipment to inland and port container terminals*
- Rail Tank Wagon Cleaning Boilers, Baku (EURO 0.5 million)  
*Procurement and installation of two rail tank wagon cleaning boilers to the Balajari wagon washing plant*
- Intermodal/Terminal Equipment (EURO 2.5 million)  
*Procurement of cargo and container handling equipment to container terminals in Karmir Belur (Armenia), Chimkent/Aktau (Kazakhstan) and Bishkek (Kyrgyz Republic)*
- Supply of an Optical Cable System for Communication and Signalling to the Railways of Armenia, Azerbaijan and Georgia (EURO 15 million)  
*Procurement and installation of a transmission network connecting the Black Sea ports in Georgia to the Caspian Sea port of Baku in Azerbaijan and the Armenian capital Yerevan*

Finally, a EURO 2 million investment project for the reconstruction of the rail ferry ramp in the Caspian Sea port of Aktau in Kazakhstan is planned for 2000.

The implementation of small-scale investment projects within TRACECA is considered conducive to attracting the interest and commitment for larger investments from the IFIs and other investors. TRACECA investment projects aim at catalysing major investment actions, contributing with supplementary grant co-financing and thereby enhancing the investment attraction of larger investment packages to the TRACECA route.

## TRACECA - TECHNICAL ASSISTANCE (TA) PROJECTS

	PROJECT	CONTRACTOR	SUB CONTRACTORS	STARTING DATE	DURATION (Months)	BUDGET (EURO)
1	"Dolphin" project, feasibility study for caravanserai	West-East GmbH	Henley Management College	August 1995	27	475,000
2	Transport Management Training	Nethconsult	GZB Trademco	December 1995	8	900,000
3	Transport Legal and Regulatory Framework	Scott Wilson	NEA	December 1995	24	1,500,000
4	Maritime Training in Baku Port	HPTI	Uniconsult Recon S.A.	December 1995	24	1,350,000
5	Regional Traffic Forecasting Model	WS Atkins	BCEOM Systra	January 1996	21	700,000
6	Road Transport Services (Caucasus)	DHV Consultants		January 1996	15	250,000
7	Intermodal Transport	BCEOM	DE-Consult Systra	January 1996	15	500,000
8	Railways Infrastructure Maintenance (Caucasus)	TEWET	DE Consult	January 1996	14	1,200,000
9	Implementation of Pavement Management Systems	Kocks Consult GmbH	TecEcon Phoenix	March 1996	21	2,000,000
10	Road Transport Services (Central Asia)	GIBB	FTA West - East GmbH	March 1996	19	700,000
11	Ferry Terminals : Baku – Turkmenbashi	RAMBOLL	Booz Allen & Hamilton, Probel	March 1996	23	1,550,000
12	Rolling Stock Maintenance	SYSTRA	CIE Consult Dan Rail Consult AS	March 1996	15	700,000
13	TRACECA Trade Facilitation	Scott Wilson	BCEOM	March 1996	16	980,000
14	Railways Infrastructure Maintenance (Central Asia)	DE-Consult	Systra Austria Rail Eng.	March 1996	12	1,200,000
15	Joint Venture for the Trans-Caucasian Railways	TEWET	De - Consult GTZ	July 1996	12	2,000,000
<b>SUB TOTAL</b>						<b>16,005,000</b>

## TRACECA - TECHNICAL ASSISTANCE (TA) PROJECTS (continued)

PROJECT		CONTRACTOR	SUB CONTRACTORS	STARTING DATE	DURATION (Months)	BUDGET (EURO)
16	Railways Tariffs and Timetable	SISIE	Calberson, Systra-Axis	July 1996	18	1,500,000
17	TRACECA Co-ordination Team	Tractebel Development		September 1996	40	2,550,000
18	Central Asian Railways Restructuring and Telecommunications Studies	CIE	Systra DE-Consult, UIC	August 1997	11	2,000,000
19	Road Maintenance	FINNROAD	Parkman Roughton	August 1997	24	2,500,000
20	Feasibility Study of New Terminal Facilities in the Georgian Ports of Poti and Batumi	HPTI	Dornier System Rotterdam Maritime	August 1997	12	1,500,000
21	Restructuring of the Azeri and Georgian Railways.	GIBB	CIE Consult	June 1998	8	1,000,000
22	Intermodal Services Implementation and Training	POLZUG	AXIS, HPTI	June 1998	24	1,600,000
23	International Road Transport and Transit Facilitation	Scott Wilson	Freight Transport Association, NEA	August 1999	18	2,800,000
24	Traffic Forecasting and Feasibility Studies	BCEOM	Uniconsult, TYPSA, Port de Marseille, NEA, HPTI	August 1999	18	2,000,000
25	Inter-Governmental Commission for the Implementation of a Multilateral Agreement on Transport	AXIS		December 1999	14	1,100,000
26	Caucasian Road Sector – Feasibility Study for the Rehabilitation and Reconstruction of the Road Link between Baku, Tbilisi and Yerevan	to be contracted in 2000			12	2,000,000
27	Customs Facilities at C. Asian Road Border Crossings	to be contracted in 2000			18	2,000,000
28	Inter-Governmental Commission for the Implementation of the Multilateral Agreement on Transport – Continuation	to be contracted in 2001			12	1,000,000
<b>SUB TOTAL</b>						<b>39,555,000</b>

## TRACECA - INVESTMENT PROJECTS for the rehabilitation of infrastructure

PROJECT		CONTRACTOR	SUB CONTRACTORS	STARTING DATE	DURATION (Months)	BUDGET (EURO)
1	Rehabilitation of the Caucasian Railways <i>Reconstruction of track, workshops and Poyle bridge</i>	Several contractors		October 1995	9	5,000,000
2	Rehabilitation of the Red Bridge and Construction of the TRACECA bridge <i>Road bridges on the Georgian / Azerbaijan border</i>	Khidmsheni JSC Azermost		March 1997	18	2,500,000
3	Bukhara Cotton Export Distribution Centre, Uzbekistan <i>Mobile equipment for container stuffing and loading</i>	See under 8.		February 1998	12	2,000,000
4	Container Services Between the Caspian Ports of Baku and Turkmenbashi <i>Container Terminals in Azerbaijan and Turkmenistan</i>	GABEG and several other contractors		February 1998	12	2,500,000
5	Design and construction of Rail Ferry Facilities in the Port of Poti, Georgia <i>works to link Poti to Ilyichevsk by Ro-Ro ferry</i>	Athena Hellenic Engineering and several other contractors		February 1998	15	3,400,000
6	Improvement of the existing rail ferry terminal and construction of facilities at Ilyichevsk, Ukraine <i>works to enhance the existing Ro-Ro facilities</i>	COSMAR/BCEOM and several other contractors		July 1998	18	6,400,000
7	Establishment of a Ferry Cargo Movement Computer System and Supply and Installation of Computers and Communication Equipment for the Ports of Ilyichevsk (Ukraine) and Poti (Georgia)	Computer Solutions		January 1998	18	1,500,000
8	Cargo and Container Handling Equipment for the Seaports of Baku (Azerbaijan), Turkmenbashi (Turkmenistan), Poti (Georgia) and Ilyichevsk (Ukraine)	Comint, Ferrostahl, Hold Trade, Hyster, Kalmar, Plan Marine	Several Subcontractors	February 1998	18	5,825,000
9	Rail Tank wagon Cleaning Boilers in Baku (Azerbaijan)	Noviter Oy		June 1999	6	475,000
10	Intermodal/Terminal Equipment (Karmir Belur, Chimkent, Aktau, Bishkek)	BossProTec, Hold Trade, Plan Marine, Unit Export	Several Subcontractors	August 1999	9	2,500,000
11	Supply of an Optical Cable System for Communication and Signalling to the railways of Armenia, Azerbaijan and Georgia	Siemens AG/Siemens ATEA		February 2000	24	15,000,000
12	Rehabilitation of the Rail Ferry Terminal at Aktau	to be contracted in 2000			12	2,000,000
<b>GRAND TOTAL</b>						<b>88,655,000</b>



# TRACECA – Description of the Projects

## I. Technical Assistance projects

### 1. "Dolphin" Project – Feasibility Study for Caravanserai

<i>Geographic Focus:</i>	<i>Turkmenistan and Uzbekistan</i>
<i>Project Budget:</i>	<i>EURO 475,000</i>
<i>Contractor:</i>	<i>West-East GmbH</i>
<i>Implementation timetable:</i>	<i>August 1995 through January 1998</i>

**Background and Objectives.** Even on the main TRACECA routes, fuel, lodging, breakdown services, repair shops, and telecommunication facilities are of low quality and rare. It is not obvious that the new entrepreneurs are emerging fast enough to establish service industries to support the road freight business in the TRACECA region, and in particular roadside support facilities such as are common in the EU. Therefore, pilot operations were set up to introduce service concepts common in the EU.

To that end, (i) the actual roadside services available in the region were assessed, (ii) a market survey was carried out as well as an assessment of the potential business opportunities for road freight transport support services, (iii) service concepts and site locations with high development potential were identified, and (iv) the necessary investment by local and international entities was promoted.

**Key Issues and Achievements.** EU operator-investors with appropriate specialist management skills were involved in the realisation of the proposed facilities. A team of European, Turkmen and Uzbek experts was set as a Consultative Committee to match local with outside participants, the former represented by appointees of the Ministers of Automotive Transport of Turkmenistan and the Republic of Uzbekistan. The research confirmed that there are no comprehensive repair and maintenance facilities where transporters most need them along the TRACECA Route and that the existing traffic volume would support the needed cash flow for operating road side services, provided these offered added value at strategic locations, reliably and at affordable prices. The concept of "caravanserai" for trucks was proven to be viable. With the help of the Consultative Committee four sites were selected to build 'one-stop' road side service stations, each comprising many different business activities, including refuelling, motel, parts, repair, tyre service, food, telecommunications, secure parking and banking facilities. Several reports and manuals have been issued comprising business studies for the caravanserai, and working manuals for the use of local entrepreneurs. Over 45 European and international companies were presented the caravanserai project during Transport Conferences in Tashkent and Ashgabat. This interest led to the generation of specific plans for roadside services, including business and financial plans and a suitable architectural concept.

### 2. Transport Management Training

<i>Geographic Focus:</i>	<i>Republic of Armenia, Azerbaijan Republic, Georgia, Republic of Kazakhstan, Kyrgyz Republic, Republic of Tajikistan, Turkmenistan, Republic of Uzbekistan</i>
<i>Project Budget:</i>	<i>EURO 900,000</i>
<i>Contractor:</i>	<i>Nethconsult</i>
<i>Implementation timetable:</i>	<i>December 1995 through October 1996</i>

**Background and Objectives.** Professional transport staff and management in the TRACECA region have very little direct experience of international trade and transport practices. Awareness of the European transport and trade legislation, methods, systems, and commercial practices would enable them to implement compatible systems in their Republics and work effectively with EU counterparts. The overall objective was to ensure that as many operational staff as possible was acquainted with market oriented systems and administrative procedures suitable for adoption within the Region. This included training in marketing strategy, demand segmentation, business concepts and demand led business development.

**Key Issues and Achievements.** The primary requirement was the identification of training needs, the drafting of the course material, buying and transporting training equipment, practical arrangements in the training locations, organising transport and accommodation and selection of candidates. Training was seen to be needed in competitive transport network planning, traffic forecasts, the dependency between demand and tariff levels, time of transport, as well as contractual, legal and regulatory aspects. Familiarisation with intermodal methods was also a key issue, to help foster regional and inter-operator co-operation within the transport and trade sectors. A series of seminars and training visits in Central Asia and Europe were held, focused on two sets of skill levels: Senior Management, and Middle Management and Trainers. The middle managers and trainers group of 122 people were trained for 10 days in Almaty, then a selected group of 35 travelled to Europe, where they visited transport companies, training institutions and authorities. Apart from a good quality transfer of know-how, the project generated a strong team spirit within the TRACECA state participants which enables the interchange of information and ideas to continue between them.

The project has diffused a general awareness of many aspects of international trade and transport practice. This has prepared beneficiaries for discussion of complex legal reform and restructuring issues within their industries, for which they were sorely unprepared beforehand. As further training is required for several years into the future, practically all TRACECA projects now include training and know-how transfer elements.

### **3. Transport Legal and Regulatory Framework**

<i>Geographic Focus:</i>	<i>Republic of Armenia, Azerbaijan Republic, Georgia, Republic of Kazakhstan, Kyrgyz Republic, Republic of Tajikistan, Turkmenistan and Republic of Uzbekistan</i>
<i>Project Budget:</i>	<i>EURO 1,500,000</i>
<i>Contractor:</i>	<i>Scott Wilson</i>
<i>Implementation timetable:</i>	<i>December 1995 through December 1997</i>

**Background and Objectives.** The Former Soviet Union (FSU) developed its own unique transport legal system which was recognised as being unable to adapt to a free market economy and to international transport operations. The overall objective of this project was to provide technical assistance and database support in the field of transport legislation and to create a Legal and Institutional environment conducive to establishing good management practice. The specific objectives were (i) to draft new harmonised transport legislation for the movement of freight by road, rail or sea, (ii) to assist the government in each state, in the enactment of such legislation, (iii) to introduce administrative processes for transport sector regulation compatible with the EU, (iv) to promote membership of international transport groupings such as the IRU and FIATA, (v) to develop and encourage implementation of transit agreements.

The foregoing were to produce results compatible with eventual restructuring of the assets and management practices of the regions transport systems.

**Key Issues and Achievements.** This project in particular was required to work very closely with the organs of government of the newly independent TRACECA states. It was seen to be necessary to establish an International Task Force (ITF) complemented by individual National Task Forces (NTF) in each TRACECA State that include officials from the Transport, Justice Ministries and other concerned authorities. The NTF's were the pilot action groups for legislative changes in each TRACECA State and their role was to work closely with the ITF while drafting transport legislation, and then to promote legislative changes within their respective states. Model legal drafts have been published which include a General Transport Law, a Road and Railway Transport Law and Draft Multilateral Agreements on Road Transport and Commercial Maritime Navigation as well as a Model Regional Transit Agreement. The recommended Drafts have been well received and included in propositions for legislation. The project has worked with key administrative and legislative personnel. In general the main constraint on progress is the availability of parliamentary time. The project has also assisted in the promotion of adherence of TRACECA states to the wider international transport conventions, such as TIR. The recognition by FIATA in Zurich of the National Associations of Freight Forwarders in Georgia, Azerbaijan Republic and Republic of Kazakhstan has been greatly helped by the work of this project in holding seminars and workshops, at the request of the participating states, to explain the benefits of such an Association.

This project has been of fundamental importance in the realisation of the 'Basic Multilateral Agreement' and the agreement on the establishment of an Inter-Governmental Commission to regulate all questions concerning the implementation and application of further Agreements. This Inter-Governmental Commission will be implemented within the framework of TRACECA programme for 1999.

#### 4. Maritime Training in Baku Port

<b>Geographic Focus:</b>	<i>Azerbaijan Republic and states dependent on the Port of Baku</i>
<b>Project Budget :</b>	<i>EURO 1,350,000</i>
<b>Contractor:</b>	<i>HPTI</i>
<b>Implementation timetable:</b>	<i>December 1995 through November 1997</i>

**Background and Objectives.** The management of the Port of Baku is facing challenges for which new policies and working methods must be devised and implemented. The areas of assistance targeted for urgent action included the development of strategic planning and a marketing strategy, institution building, tariff structure and related cost management covering Port activities, Port operations management, costing and accounting systems and the development of a human resources policy. The EBRD being attracted to the port as an area for investment, the TRACECA technical assistance was expanded to cover eventual rehabilitation and capital improvement work. The extension to this project was granted to enable investment to be planned for the Dry Cargo facilities, and eventually other port facilities that could merit further investment. The project was carried out in tandem with the TA project "Ferry Terminals : Baku and Turkmenbashi". The objectives were :

- (i) To provide management assistance by the secondment of EU experts to work alongside Port Authority counterparts including: *the General Manager* for advice on strategic planning, medium and long term planning etc., *the Financial Director* for advice on planning of financing investments at medium and long term, preparation of yearly budgets etc., *the Port Operations Director* for advice on daily port planning, control and maintenance, preparation of investment requirements in equipment and construction etc. and to the *Management Training Adviser* for setting up and implementing management training and developing management training schemes;
- (ii) To produce a Masterplan for the port that would include an analysis of present port facilities and equipment, conduct an environmental assessment. The development of

feasibility studies corresponding to the EBRD investment approval system and the production of tender documents for new work to be done.

**Key Issues and Achievements.** The management training was completed and a framework study on the establishment of Baku as a "Free Port" was completed and is under review with the government. A new MIS system has been designed and adopted, which incorporated a complete restructuring of the accounting system. All operational procedures have been reviewed and a new organisational structure has been suggested that will be implemented shortly. Traffic forecasts and a master plan have been produced, the results of which show the need for rehabilitation of the general cargo terminal and the redeployment of redundant capacity that now exists. The general cargo operations were found to be profitable, and the potential for container handling even more so, given the traffic-forecast projections on the TRACECA route. The EBRD has invested USD 18 million in the port. The project has developed detailed designs for the production of tender documents to the standard required by EBRD.

## 5. Regional Traffic Forecasting Model

<i>Geographic Focus:</i>	<i>Republic of Armenia, Azerbaijan Republic, Georgia, Republic of Kazakhstan, Kyrgyz Republic, Republic of Tajikistan, Turkmenistan, Republic of Uzbekistan</i>
<i>Project Budget:</i>	<i>EURO 700,000</i>
<i>Contract awarded to:</i>	<i>WS Atkins</i>
<i>Implementation timetable:</i>	<i>January 1996 through October 1997</i>

**Background and Objectives.** In a free-market economy, demand forecasting is essential to transport planning and investment. This project was designed to assemble the data elements and construct a software model required to forecast transport demand on all modes of transport throughout the Region. The objectives were: (i) to establish common regional databases, compatible with EUROSTAT and CETIR for the capture and dissemination of transport and trade flows, transport infrastructure characteristics and transport costs that would provide a multi-modal model for developing forecasts and analysing scenarios; (ii) to highlight the main commercial, institutional, organisational, physical and infrastructure bottlenecks, both present and anticipated and to identify and catalogue specific road/rail/maritime and multi-modal projects, which best address problems highlighted.

**Key Issues and Achievements.** Reliable data is extremely difficult to obtain throughout the region. Collection methods are manual rather than computer based, and much data is still regarded as secret. This TRACECA project was required, firstly to assemble all relevant available existing data, then for general forecasting and to assist in developing a number of case studies for transport system development. The project developed a data collection methodology based on existing dispersed data sources held by railways, roads departments, and international commodity flows obtained from Customs declarations. Ten categories of commodity flows were obtained from the national rail operators. Highway departments provided road traffic counts. Cost data was obtained from freight forwarders. An origin-destination matrix of trade flows based on customs data, and a database of existing traffic on CD together with a user manual has been issued. This has been used extensively by other projects such as that for rail restructuring in Central Asia. Local partners were extensively involved in the project. Several seminars were held to demonstrate the technology utilised. Computer equipment and software was handed over to local beneficiaries. Valuable insights into numerical aspects of transport planning were transferred. Case studies included: new infrastructure links to China from Kazakhstan and Uzbekistan through Kyrgyz Republic, a new north-south rail link from Aktau through Turkmenistan into Iran, the re-opening of peripheral transport links in the Caucasus and the

verification of transport demand scenarios developed in other TRACECA projects, including the TRACECA ports, and the Chardzhou Bridge. A new contract "Traffic Forecasting and Feasibility Studies" with the main focus on the Caspian Sea area has started in September 1999.

## 6. Road Transport Services (Caucasus)

**Geographic Focus:** *Republic of Armenia, Azerbaijan Republic, Georgia*  
**Project Budget:** *EURO 250,000*  
**Contractor:** *DHV Consultants*  
**Implementation timetable:** *January 1996 through March 1997*

**Background and Objectives.** The Caucasian countries inherited from the FSU a freight transport system which favoured the rail sector. Entrepreneurial skills had not been encouraged, trucks were antiquated, and tertiary distribution systems weak. It was necessary to introduce new ideas and to improve the operating environment for road freight transport companies, as well as to provide technical assistance to the companies to assist in the development of their business. The objectives of this project were: (i) to facilitate development of the domestic and international road transport industries and to assist viable private companies or state autonomous operators in gaining an equitable market share of international traffic; (ii) to develop a pilot business plan for common road cargo hauliers and for automotive support and service enterprises providing essential operational support to the road transport industry; (iii) to identify West European transport sector partners for joint ventures and to produce a manual for investment decisions in capital equipment; and (iv) to provide advice on institutional restructuring of the road haulage sector.

**Key Issues and Achievements.** The most useful approach to finance the procurement of vehicles, tyres and trailers was seen to be to create Joint Ventures between Caucasian and Western European operators, so a survey was conducted among road transport operators in the Caucasus and in the EU to track down candidates for Joint Ventures. Western European companies have been identified that plan to develop their business in the Caucasus. Four business plans were generated for autonomous operators (not incorporated in Ministries) that were considered to be well positioned to develop new road transport related business in Azerbaijan and Georgia and some of these have started business and are progressing well. A manual of Transport Operating Costs was also produced and widely distributed. In Armenia, technical assistance was given to the emerging Road Carriers Association and in consultation with the IRU advice was given to help restructure the Association. Suggestions on institutional restructuring of the road transport sector were presented to each participating state. The recommendation of this project was to establish road transport departments within each of the Ministries of Transport, where they exist. This institutional reform was seen as a necessary first step that would need to be implemented before further training programmes were instituted. Recommendations were given to follow up the project with further training in commercial road transport operations. This is being pursued in the TRACECA project "International Road Transport and Transit Facilitation", started in October 1999, in collaboration with the IRU which is the international body guiding and regulating the road haulage sector.

## 7. Intermodal Transport

**Geographic Focus:** *Republic of Armenia, Azerbaijan Republic, Georgia, Republic of Kazakhstan, Kyrgyz Republic, Republic of Tajikistan, Turkmenistan, Republic of Uzbekistan*  
**Project Budget :** *EURO 500,000*  
**Contractor:** *BCEOM*  
**Implementation timetable:** *January 1996 through January 1997*

**Background and Objectives.** Intermodal transport is a key element contributing largely to the success of world trade development and the integration of Western economies. The use of intermodal systems should provide competitive transport in the TRACECA region, which is characterised by road and rail links of long distances, and sea crossings. Considering the emerging links with international transportation networks the need for an effective and integrated intermodal system penetrating the TRACECA region is evident. The objectives of this project were: (i) to provide recommendations addressing problems in the organisation of intermodal transport within the TRACECA area and improving linkages to international routes ; (ii) to transfer intermodal technology know-how, especially in the area of ISO container handling and new transport techniques ; and (iii) to provide recommendations to rail and intermodal transport organisations in the area to concentrate modern facilities where most needed, and to equip them appropriately, including indications of typical costs.

**Key Issues and Achievements.** Co-operation between modal operators in the region has not extended to the establishment of "seamless" fast services which international clients expect elsewhere in the world. There was a fundamental need to introduce such concepts to regional operators. To that end, an intermodal freight transport group, covering all TRACECA countries was established and taken on a study tour to the EU to examine the organisation and operation of multi-modal terminals from a technical and commercial viewpoint. It included analysis of rail, road and maritime modes and many facets of multi-modal transport associated logistics-related services in Germany and France. In the workshop that followed, intermodal case studies were presented to generate interest in possible solutions to local issues and to train staff in the appropriate technology. The seminar also allowed organisations from all TRACECA countries and from different transport modes to be brought together around the same table to discuss the Multi-modal Transport Strategy proposed by the European team of experts. To demonstrate the benefits of intermodal transport, case studies were produced providing focus for international traffic in TRACECA and to help train the staff involved in appropriate intermodal technology and commercialisation. The export of cotton was seen as a good potential traffic for intermodal operations using containers, thus providing return loads for containers from the EU. This project was a first analysis of this vital transport technology. It is being followed by further TRACECA projects that build on the experience gained. These include equipment supply, the Trans-Caucasian Logistic Express, and Intermodal Services and Training. In the subsequent Tarification and Time Tables project, agreement has been reached to create a common regional intermodal operator, which is a very significant step towards institutional goals first established within this project. This concept will be further examined by the "Inter-Governmental Commission" to implement the Multilateral Agreement (MLA).

## **8. Railways Infrastructure Maintenance (Caucasus)**

*Geographic Focus :* Azerbaijan Republic and Georgia  
*Project Budget :* EURO 1,200,000  
*Contractor :* TEWET  
*Implementation timetable:* January 1996 through March 1997

**Background and Objectives.** The economic and political situation in the Caucasus has had a detrimental effect on the financial viability and the technical condition of the rail networks, which hampers fluent transport in the region. Therefore, a project was designed to foster co-operation, revive traffic and stimulate revenues in the Caucasus region railway networks, and thus to support their operational and financial situation. The objective of this project was to carry out a pre-investment study for the rehabilitation of the main Trans-Caucasian rail route between Baku, Azerbaijan and Batumi / Poti, Georgia and to provide technical assistance to streamline commercial freight traffic on this route.

**Key Issues and Achievements.** A pre-investment study covered the requirements for rehabilitation of the main rail route between Azerbaijan and Georgia, examined the institutional and organisational situation, established traffic volume potential and revenue forecasts, and carried out a detailed survey of the existing situation of infrastructure, rolling stock, repair and maintenance facilities. Priority technical repair, upgrading and reconstruction work for likely traffic levels were defined. The pre-investment study provided the EBRD with an inventory of the major elements in the rehabilitation of rail infrastructure, and their priority and costs broken down into the component parts. TRACECA is proceeding with grant assistance for urgent needs for telecommunications and signalling in Armenia, Azerbaijan and Georgia as a result of the findings of the study.

A pilot freight train service provided technical assistance to Azeri and Georgian railways in preparing and putting into operation a high-quality international freight train service on the main Trans-Caucasian rail route, and monitored the operation of this service during a period of three months. As container traffic between the ports of Baku and Poti was growing, the express freight trains service proved successful and continued to run under local management for a while. Fixed departure and arrival times were respected, and security of merchandise was well assured. Realistic price levels were set, operational capacity was made available and terminal, transport and border crossing delays were minimised. Rail operators were assisted to prove that they can provide services of international standard.

With the Intermodal Services and Training project, TRACECA is now attempting to extend the service into Central Asia to establish a regular link for intermodal traffic to and from the EU, that would enable all participating states to benefit from this initiative.

## 9. Implementation of Pavement Management Systems (PMS)

<i>Geographic Focus:</i>	<i>Republic of Armenia, Azerbaijan Republic, Georgia, Republic of Kazakhstan, Kyrgyz Republic, Republic of Tajikistan, Turkmenistan, Republic of Uzbekistan</i>
<i>Project Budget:</i>	<i>EURO 2,000,000</i>
<i>Contractor :</i>	<i>KOCKS CONSULT GmbH</i>
<i>Implementation timetable:</i>	<i>March 1996 through December 1997</i>

**Background and Objectives.** Limited funds are available for road maintenance in each of the participating states and it is important that they are directed towards works which yield maximum benefit. In that light, this project was : (i) to introduce Regional road maintenance authorities to the latest EU pavement management techniques; (ii) to promote a reduction in road maintenance backlogs which have arisen during recent years, by examining the problems of financing maintenance activities; (iii) to re-invigorate the activities of the regional road maintenance authorities and technical institutions and to contribute to their long term survival; and (iv) to train local specialists in the techniques employed, as a prime objective.

**Key Issues and Achievements.** The project contains a strong economic and financial analysis component which is most important, as the participating States have never used rigorous economic principles to study the links between appropriate national expenditure and roads maintenance. IFIs require the implementation of PMS to accompany any investment by them in roads infrastructure, as sometime in the future the participating States will have to fund the sector entirely from their own resources. The project provided the hardware, software and training to implement modern EU systems for road pavement and bridge maintenance management decision support. Several synergies with investment projects were developed in extensions. Meanwhile, negotiations and disbursement of IFI loans based on the project activities are proceeding well.

A **project extension** provided for: (i) assistance to the Armenian Department of Highways, to privatise roads maintenance contracts in conjunction with a World Bank loan to the roads sector; (ii) the preparation of feasibility studies on road sections in Georgia to increase the

resources of a present World Bank emergency support package to the transport sector; (iii) detailed design and contract documents preparing an EBRD loan to rehabilitate the Ashgabat-Mary road in Turkmenistan; and (iv) additional training and equipment for the PMS.

## 10. Road Transport Services (Central Asia)

<i>Geographic Focus:</i>	<i>Republic of Kazakhstan, Kyrgyz Republic, Republic of Tajikistan, Turkmenistan and Republic of Uzbekistan</i>
<i>Project Budget:</i>	<i>EURO 700,000</i>
<i>Contract awarded to:</i>	<i>Sir Alexander Gibb &amp; Partners</i>
<i>Implementation timetable:</i>	<i>March 1996 through October 1997</i>

**Background and Objectives.** Central Asian countries inherited from the FSU a freight transport system which favoured the rail sector. Entrepreneurial skills had not been encouraged, trucks were antiquated, and tertiary distribution systems weak. It was necessary to introduce new ideas and to improve the operating environment for road freight transport companies, as well as to provide technical assistance to the companies to assist in the development of their business. This project's objectives were : (i) to carry out studies leading to determination of the present level of activity in the trucking industry including the truck fleet owned by the partner States and the structure of that ownership ; (ii) to evaluate the structure and capabilities of the automotive supplies industry ; (iii) to enter into close contact with selected enterprises and credible entrants to the industry and mount collaborative pilot projects ; (iv) to formulate recommendations for operator licensing (carriers) and vehicle certification, based on EU standards and DG7 recommendations ; (v) to conduct seminars and an EU study tour ; and (vi) to bring together enterprise managers and officials from across the Region and within the EU in the interests of harmonisation and establishment of contacts for business development.

**Key Issues and Achievements.** The existing truck fleets in the region date mostly from the FSU. They are old and technically obsolete. The capacity of the fleets, at least for small loads over modest distances is adequate or even excessive. For longer heavier hauls, foreign truckers with modern equipment dominate the market. Progressive rectification of these imbalances in the road haulage industry must involve regulatory, management and investment issues. In the regulatory field, the programme introduced Certification of Professional Competence (CPC) training for transport operators, thus starting to align the TRACECA states' regulatory environment with that of the EU. In the commercial field, much work was done with local companies to introduce them to EU management concepts and to introduce them to potential EU commercial partners. A comprehensive inventory of the present state of equipment of the trucking industry in the region was presented, covering numbers, model types, and age. Potential EU truck manufacturers were introduced to the region, and potential local partners were assisted to develop the business skills to work with EU suppliers. Seminars were held on commercial and regulatory aspects, introducing EU industry representatives to local managers and authorities.

A **project extension** developed pilot projects, which have been successful in one regional centre so far and should be transferred to other centres.



## 11. Ferry Terminals: Baku and Turkmenbashi

*Geographic Focus:* Azerbaijan Republic and Turkmenistan  
*Project Budget :* EURO 1,550,000  
*Contractor :* Ramboll  
*Implementation timetable:* March 1996 through February 1998

**Background and Objectives.** The majority of rail cargo traffic between the Caucasus region and Central Asia uses the ferry service between Baku, Azerbaijan and Turkmenbashi, Turkmenistan. The alarming rise of the Caspian Sea level since 1977 creates major difficulties in operating the service and both ferry terminals. Moreover, the ferry ramps are nearing technical obsolescence.

The initial objective of the project was to produce a feasibility study to determine potential traffic, to identify technical solutions and to assess appropriate levels of investment. As the EBRD showed interest in following this project with investment, it was extended to provide feasibility study documentation matching the EBRD project approval cycle, and to cover also the general cargo and container handling facilities.

**Key Issues and Achievements.** The ports are key points of transit along the TRACECA route, but the present level of service provided is low, and this is a principal disincentive to usage of the route. Traffic forecasts, capital cost estimates, financial and economic analyses were carried out to determine the most viable scale of investment appropriate. Technical drawings, specifications and tender documents to the required standards of the EBRD have been produced. New road/rail ferry terminals were designed to a specific set of standards.

The EBRD has signed loans with the Governments of Turkmenistan and Azerbaijan for the rehabilitation of the ports, of USD 20 and 18 million respectively.

The study revealed an urgent need for container handling facilities. Therefore, technical assistance necessary to launch a direct investment project "Container Services Between the Caspian Ports of Baku and Turkmenbashi" was provided.

Additionally, an investigation and pre-feasibility study were carried out at the port of Aktau, to examine the possibility of reopening the ferry terminal there. In the framework of the Traffic Forecasts and Feasibility Studies project, this work was continued, and a direct investment project to rehabilitate the rail ferry ramp in Aktau will start in 2000.

## 12. Rolling Stock Maintenance

*Geographic Focus:* Republic of Armenia, Azerbaijan Republic, Georgia, Republic of Kazakhstan, Kyrgyz Republic, Republic of Tajikistan, Turkmenistan, Republic of Uzbekistan  
*Project Budget :* EURO 700,000  
*Contract awarded to :* SYSTRA  
*Implementation timetable:* March 1996 through July 1997

**Background and Objectives.** The condition of rolling stock is reputed to have seriously deteriorated since the break-up of the FSU. Lack of maintenance was cited as a principal cause. This project addressed the following issues : (i) to provide recommendations to solve existing problems concerning rolling stock maintenance / replacement and manufacturing and supply of spare parts in the TRACECA region ; (ii) to provide guidance to rail organisations in the region for the establishment of commercially viable rolling stock maintenance and manufacturing, within the framework of a market-oriented railway system ; and (iii) to design a detailed reorganisation plan in co-operation with the national authorities.

**Key Issues and Achievements.** As detailed information was unavailable, data were gathered regarding the existing and required fleet of rolling stock, maintenance strategy and organisation, and the future overall requirements for spare parts supply and manufacturing were determined. A survey of facilities and enterprises in the region was conducted with recommendations on the future size and structure of the sector and case studies, and it was demonstrated how to execute rolling stock maintenance and manufacturing services on a commercial and market-oriented basis. The project provided a very comprehensive overview of the region's rolling stock, locomotive and maintenance facility assets. Existing maintenance management and general operating procedures were reported. Later rail restructuring projects have made extensive use of the project output, in order to determine investment plans. As the EBRD showed interest in funding improvement of rail maintenance facilities and traction equipment, four case studies were prepared, including a rail tank wagon repair workshop in Azerbaijan, that is now benefiting from an USD 20 million EBRD loan. A two-week study tour to the EU was conducted for the participating team members.

### 13. TRACECA Trade Facilitation

*Geographic Focus:* Republic of Armenia, Azerbaijan Republic, Georgia, Republic of Kazakhstan, Kyrgyz Republic, Republic of Tajikistan, Turkmenistan, Republic of Uzbekistan

*Project Budget:* EURO 980,000

*Contractor:* Scott Wilson

*Implementation timetable:* March 1996 through September 1997

**Background and Objectives.** Trade throughout the TRACECA region is in need of harmonised documents and simplified customs procedures. This requires changes to trade documentation and encouragement to all concerned parties (freight forwarders, customs authorities,...) to simplify systems for the best cost effective service.

The objectives of this project were : (i) to collate the currently used international trade documentation; (ii) to propose a simplified system and to improve the co-operation between customs authorities, and freight forwarders throughout the region; (iii) to investigate the introduction of electronic data interchange (EDI); (iv) to analyse the principle surface transport customs control points with influence on the TRACECA route and to analyse common problems as well as those specific to each location; and (v) to provide assistance in the creation of trade and freight forwarding associations.

**Key Issues and Achievements.** The project was designed to investigate and recommend, as it was felt that implementation could be handled by the NTTF or other TRACECA and Eurocustoms programmes. An extension was set up to provide assistance in the export of cotton from Uzbekistan through the Port of Poti in Georgia.

This project worked in partnership with the Legal and Regulatory Framework project being conducted at the same time. The key issues were evaluated using an International Trade Task Force (ITTF) based in the UK and a National Trade Task Force (NTTF) based in each country, comprising local experts. An appraisal of the documentation systems resulted in the recommendation that a simplified system was introduced based on the EU Single Administrative Document (SAD). The Customs computerisation review identified the need for a computer-based programme such as the UN ASYCUDA system. A full appraisal and report was produced on 73 road or rail Border Posts. A Familiarisation Tour for the NTTFs took place in the United Kingdom and two conferences were held, one in the UK and the other, at the end of the project, in Almaty, where the recommendations of the report were fully accepted. The cotton project generated an initial report that was well received and gave a comprehensive view of the total cotton market, the key issues and the problems to be overcome and the final report clarified the cost implications of the route options and the main issues to be resolved in both bulk and containerisation. This has resulted in a further

TRACECA cotton investment project. A programme of seminars on international forwarding and logistics were provided throughout the project which helped to establish National Freight Forwarding Associations in Georgia, Azerbaijan and Kazakhstan and achieve recognition by the International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA). It also provided advice on further development to the existing National Association in Uzbekistan. It helped over 10 companies, throughout TRACECA, achieve the status of associate membership of FIATA. The work done in establishing National Freight Forwarding Associations was recognised by FIATA.

In co-operation with the Legal Framework programme it expressed the need for the development of a multi-lateral agreement (MLA) and the establishment of an Inter-Governmental Commission (IGC). This MLA was signed by 12 States in September 1998, and the first meeting of the IGC is scheduled in Tbilisi end-February 2000.

#### 14. Railways Infrastructure Maintenance (Central Asia)

<i>Geographic Focus:</i>	<i>Republic of Kazakhstan, Kyrgyz Republic, Republic of Tajikistan, Turkmenistan, Republic of Uzbekistan</i>
<i>Project Budget :</i>	<i>EURO 1,200,000</i>
<i>Contractor :</i>	<i>DE-Consult</i>
<i>Implementation timetable:</i>	<i>March 1996 through March 1997</i>

**Background and Objectives.** The rail infrastructure has decayed through lack of maintenance. Some elements are of a strategic economic importance, and their under-performance can impose severe losses to regional economies. The general quality of service has to be improved to provide a level of service expected in a modern economy, and speed restrictions due to lack of maintenance need to be lifted. This project had three main objectives or Modules : (i) Feasibility study for the upgrading of the Aktau - Bejneu rail line in Kazakhstan (Aktau is the main port serving the fast developing Kazakh oil fields at Tenghiz); (ii) Survey of infrastructure condition on the TRACECA main rail routes east of the Caspian Sea; and (iii) Feasibility study for the development of a new crossing over the Amu Darya River (over 2,000 m long), for road and rail traffic, at Chardzhou, Turkmenistan.

**Key Issues and Achievements.** The *first* module generated traffic forecasts and carried out an economic and technical feasibility study according to Western standards, but based on governmental projections of freight. The inefficiency associated with the 18 km of rail connection between Aktau and Mangyshlak not being owned by Kazakhstan railways was highlighted. The project detailed the considerable investment that is required to keep the line operational into the 21<sup>st</sup> century. The results were used by the Central Asian Railways Restructuring project. The *second* module detailed operational, marketing and commercial issues, including a breakdown of maintenance investment requirements and an estimate of the cost to modernise and rehabilitate the rail signalling and telecommunications equipment in the region. A study visit to EU countries demonstrated to participants the operations and commercial organisation needed and the performance expected by the customers of Western railways in international traffic. The *third* module made traffic forecasts for future road and rail traffic on the Chardzhoubridge, and identified the short-term measures needed to ensure continued operation of the bridge. The main recommendation is that there should be a combined road and rail bridge on the site of the pontoon bridge and that toll charges should be levied for the new bridge to cover the operating costs. A financial engineering project to identify potential future investors is ongoing, as part of the project "Traffic Forecasting and Feasibility Studies". International financial institutions have indicated preliminary interest.

## 15. Joint-Venture for the Transcaucasian Railways

<i>Geographic Focus:</i>	<i>Republic of Armenia, Azerbaijan Republic and Georgia</i>
<i>Project Budget :</i>	<i>EURO 2,000,000</i>
<i>Contractor :</i>	<i>TEWET</i>
<i>Implementation timetable :</i>	<i>July 1996 through July 1997</i>

**Background and Objectives.** During a visit to the Caucasus in October 1995, Commissioner H. van den Broek agreed with the three Republics to make an audit of the concerned railways and the ferry boat connection between Baku-Turkmenbashi. The objectives of this project were : (i) to promote mutual co-operation between the Republics of the region and the use of the TRACECA rail corridor by the establishment of a Joint Venture involving the three Republics; (ii) to improve the efficiency of regional operations; and (iii) to consider the possibilities of a multi-modal service based on a restructured railway network and ferry-boat services.

**Key Issues and Achievements.** The potential trade and the framework for development under different political and social scenarios was examined, including the assessment of the traffic potential and forecasts, an inventory of present assets, the identification of investments required, and legal and institutional considerations. Possible management and implementation strategies were identified, involving local and outside participants. The economic and financial aspects of alternative recommended strategies were evaluated and formed the basis of agreements for joint-ventures. The proposals and ideas for possible joint ventures generated include: (i) the management of the Pilot Train ; (ii) the establishment of a railway sleeper factory; (iii) a rail locomotive repair workshop ; (iv) a telecommunication company.

The EBRD have used details contained in the project reports to prepare an USD 20 million loan to the Azeri Government. The pilot train was revived and extended by the Intermodal Services and Training project.

## 16. Railways Tariffs and Timetable Structure

<i>Geographic focus:</i>	<i>Republic of Armenia, Azerbaijan Republic, Georgia, Republic of Kazakhstan, Kyrgyz Republic, Republic of Tajikistan, Turkmenistan, Republic of Uzbekistan</i>
<i>Project Budget :</i>	<i>EURO 1,500,000</i>
<i>Contract awarded to :</i>	<i>SISIE</i>
<i>Implementation timetable :</i>	<i>July 1996 through February 1998</i>

**Background and Objectives.** Rail cost accounting systems inherited from the FSU (e.g. the MTT system for transit traffic) are based on data, aggregation and indexing which are not fit to support sensible commercial decisions.

The objectives of this project were : (i) to encourage trade development through tariff and timetable co-ordination between the various railways of the TRACECA Region; specific objectives are to encourage commercial, competitive attitudes to rail business development ; (ii) to encourage the development of rail tariff co-ordination, to establish common mechanisms for the collection and transfer of transit traffic revenues ; and (iii) to eliminate tariff discrimination throughout the Region and to assist in the co-ordination of maritime tariffs and timetables, for traffic using the ports of Baku, Turkmenbashi and Aktau.

**Key Issues and Achievements.** The project was given three themes : co-ordination of operations, tariffs, costing and marketing. These include a revenue sharing policy between the railways, a cost accounting policy and applications for cross-border and joint operations, developing a marketing plan and refining commercial attitudes. There is advantage seen in

emulating and collaborating with the European Bureau Central de Compensation, a European rail payments clearing house.

This project was fundamental for rail commercialisation and restructuring to assist them to develop their businesses and compete against rival modes and alternative routes. The project's outputs were used by the TRACECA Railways Restructuring projects, which served as a basis for EBRD loans to the Governments of Georgia, Azerbaijan, Kazakhstan and Uzbekistan, and for an ADB loan to Uzbekistan. A proposal to establish a "Common Operator" for the TRACECA region, including the Black Sea is gaining momentum and to date seven TRACECA participating states are evaluating the scheme which could be based on the European "Intercontainer" model, with the prospect of a future partnership and operational links. Training seminars in a specialised railway cost management software called "SYSMANAGEMENT" were held.

## 17. TRACECA Co-ordination Team

<i>Geographic focus:</i>	<i>All 10 TRACECA participating states: Ukraine, Republic of Armenia, Azerbaijan Republic, Georgia, Republic of Kazakhstan, Kyrgyz Republic, Republic of Tajikistan, Turkmenistan, Republic of Uzbekistan and Mongolia</i>
<i>Project budget :</i>	<i>EURO 2,550,000</i>
<i>Contractor :</i>	<i>Tractebel Development Engineering</i>
<i>Implementation timetable:</i>	<i>September 1996 through January 2000</i>

**Background and Objectives.** Two years after the start of the TRACECA Programme for trade and transport technical assistance in May 1993, a Programme Management Team was appointed, based in Brussels. Their goals were : (i) to stimulate co-operation among the participating Republics in all matters related to the development and improvement of trade within the Region and to promote the Central Asian - Trans Caucasian - European Transport Corridor ; (ii) to identify problems and deficiencies in the Region's trade and transport systems and to define, in terms of contents and timing a Technical Assistance Programme ; (iii) to increase coherence, efficiency, diffusion and sustainability of existing projects by effective co-ordination and to identify and develop new projects fitting the TRACECA objectives. On request of the Beneficiaries, that assignment was renewed in September 1996 under the name of TRACECA Co-ordination Team. The Team then established a network of offices in the TRACECA region in order to work with the Beneficiaries on a daily basis.

**Key Issues and Achievements.** The Team increased cohesion between projects, especially the exchange of information and data between Contractors, and developed cohesion between these existing project activities and TRACECA participating States. The Team presented new project concepts or extensions of existing projects for budget approval, and launched new projects including preparation of ToR and the introduction of the contracted consultant into the TRACECA environment. The establishment of regional offices in Tashkent and Tbilisi and sub-offices in Almaty, Bishkek, Dushanbe, Ashgabat, Baku and Yerevan has greatly improved the focus of the co-ordination in each participating state. These offices have provided strong links between Contractors and the participating States, and between the Contractors working in-country. As communication between all participants, and between the programme and the outside world, is of continuing concern, a World Wide Web site has been created and maintained. This website contains TRACECA background information and project reports. It is interactive, multi-layered, and links with other EU sites. Ultimately, the Team used projects to stimulate the investment by international financial institutions (IFIs) and commercial partners. Discussions have been held with all IFI transport related missions known to have visited the TRACECA states, including those that are not directly related to a TRACECA project component. Contacts with the EBRD, the World Bank and the Asian Development Bank are particularly frequent.

## 18. Central Asian Railways Restructuring and Telecommunication Studies

<i>Geographic Focus:</i>	<i>Republic of Kazakhstan, Kyrgyz Republic, Republic of Tajikistan, Turkmenistan, Republic of Uzbekistan</i>
<i>Project budget :</i>	<i>EURO 2,000,000</i>
<i>Contractor :</i>	<i>CIE Consult</i>
<i>Implementation timetable :</i>	<i>August 1997 through July 1998</i>

**Background and Objectives.** Fundamental adjustments are required in the railway sector, including the railway's relationship to the Government, its institutional and management structure, its physical assets and labour force, its operating and maintenance practices and its tariffs and debt collection abilities. The intention of this ongoing project is to help to develop an effective, financially self-sustaining industry, including assistance in the detailed design and implementation of a railway restructuring programme and the definition of a programme of priority investments needed to support the restructuring, providing the basis for the appraisal of loans from IFIs. The EBRD was closely involved in all phases of the project.

**Key Issues and Achievements.** The project (i) developed restructuring strategies for the railway sector and elaborated detailed restructuring plans, including the future relationship between Railway and Government; (ii) defined investment packages suitable for financing by IFI; (iii) established a plan for a project implementation unit and its co-operation with the existing railways, as well as the required planning and implementation instruments both for urgent measures and overall requirements for the period 1998-2002; (iv) provided commercial and financial orientation for future investment planning; (v) assessed environmental obligations and regulations within the 5-year restructuring plan. The project has sought to rehabilitate and preserve critical infrastructure and equipment, and to identify selective, high-yielding new investments to substantially reduce costs of present operations, or to penetrate new markets. Domains such as telecommunications, track and rolling stock maintenance, and optimisation of traction by electrification or re-motoring of locomotives have been identified as apt for external financing. The project facilitated external funding for the Railways of Kazakhstan, Uzbekistan and Turkmenistan, particularly from the EBRD, the ADB and the OECF (loans to the Kazakh and Uzbek Governments were signed, whereas an OECF loan to the Turkmen Government is under negotiation). Proposals were made to set-up Management Information Systems, and it was demonstrated that outside investment is urgently needed.

Module E of this project "Telecommunication Studies", undertaken by sub-contractor UIC (Union Internationale des Chemins de fer) prepared a technical and economical study for an optical cable system for communication and signalling for the Trans-Caucasian Railways, to be implemented in 2000-2001.

## 19. Road Maintenance

<i>Geographic Focus:</i>	<i>All participating TRACECA states</i>
<i>Project Budget :</i>	<i>EURO 2,500,000</i>
<i>Contract awarded to :</i>	<i>FINNROAD</i>
<i>Implementation timetable :</i>	<i>August 1997 through August 1999</i>

**Background and Objectives.** The previous TRACECA project for implementation of Pavement Management Systems highlighted a need for further equipment support, training and assistance in the use of the system for actual financial decisions. Several IFIs are planning major investments in roads, so the project focus is to sustain existing programmes and to encourage further IFI interest. While pavement maintenance remains the central

theme of the project, road materials, the winter maintenance of roads, and institutional issues all need to be addressed and are included within this project.

**Key Issues and Achievements.** The project : (i) investigated the current situation of the road construction supply industry, proposed development strategies including investment recommendations, and modern standard and quality control procedures, particularly for road stone and bitumen suppliers; (ii) introduced Western concepts of Winter Maintenance Systems; (iii) provided support to the roads department of Azerbaijan for institutional reform to accompany an EBRD loan package; (iv) reinforced the introduction of PMS into the region, particularly in those countries where feasibility studies for investment bank loans have not been provided under previous assistance; and (v) carried out investigation at pre-feasibility level on the impact of new or much improved road or rail links which participating states propose in Tajikistan, the Kyrgyz Republic and Uzbekistan, particularly for links to China.

The equipment available to maintenance departments was reviewed and advice given to the selection, specification, procurement and management of mechanical equipment, on a commercial basis. A conference was held in Tashkent in September 1997 for senior officials and technical experts from the Kyrgyz Republic and Uzbekistan, as well as from the ADB, EBRD, UN and China, to generate a close understanding between the project consultant, local authorities and eventual investors on the aims and objectives for the project module concerning links to China. Recommendations for the materials supply sector were formulated. Module E "Pre-feasibility Studies" led to a EC National project in Kyrgyzstan for rehabilitation of Corridor Uzbekistan - Kyrgyzstan - China started in January 2000.

## **20. Feasibility Study of New Terminal Facilities in the Georgian Ports of Poti and Batumi, and their Links to the Trans-European Networks**

*Geographic Focus:* Georgia and the hinterland economic centres  
*Project Budget :* EURO 1,500,000  
*Contractor :* HPTI  
*Implementation timetable :* August 1997 through August 1998

**Background and Objectives.** Three corridors of the Trans European Networks (TEN or the "Crete Corridors") have outlets at the Black Sea ports of Odessa, Varna and Constantza. The increasing amount of traffic flows from Europe through these corridors to the Caucasus and beyond are overloading facilities at the ports of Poti and Batumi. There is an urgent need for investment, but firstly a feasibility study is needed that will point out the kind of terminals that should be installed in both ports and which kind of product related general cargo facilities are required. The goals of this project were : (i) to examine existing and potential traffic flows between Poti/Batumi and, in particular the TEN Black Sea port terminals, the Rhine-Main-Danube corridor and the ports on the Russian Black Sea, the Mediterranean and the North Sea; (ii) to provide recommendations for the cargo facilities of both Georgian ports and an overview of the traffic potential and in particular to carry out a feasibility study for a rail ferry service between Odessa and Poti, which could be an extension of the existing service between Varna and Ilyichevsk; (iii) to verify and adapt existing FSU designs for terminal developments and to prepare the documentation for justification of investment and the tender documents for the works eventually to be carried out.

**Key Issues and Achievements.** It became apparent that there is traffic demand for the reopening of the Ilyichevsk-Poti rail and road Ro-Ro link. Consequently TRACECA made EURO 11.3 million available to carry out the essential work and equipment procurement necessary to re-establish this link with a minimal delay. As there still remains great need to attract more external investment to the ports, the output of the project was phased, to

correspond with typical IFI requirements for project development, decision and review milestones, culminating in the preparation of tender documents and assistance with works tender evaluation.

The EBRD are now using the output from this project to consider :

- The feasibility of a new grain terminal at Poti for a cost of USD 15 million, and to be developed and operated in conjunction with EU private sector investors.
- The development of a cotton storage facility in Poti.
- The development of a new container handling facility.

The privatisation concept for the port of Poti, developed in the project, is serving as the basis for discussions between the Georgian government, the port authority and potential investors. The project prepared a EC National project "Maritime Safety in the Georgian Ports of Poti and Batumi", started in April 1999, which caught the interest of the World Bank and the Dutch Government.

Following the project, a pre-feasibility study for the construction of a European gauge rail ferry ramp in Poti or Batumi, to establish a European gauge rail ferry link with Constanza, Romania, was made in the summer of 1999.

## 21. Restructuring of the Azeri and Georgian Railways

<i>Geographic Focus :</i>	<i>Georgia and Azerbaijan Republic</i>
<i>Project budget :</i>	<i>EURO 1,000,000</i>
<i>Contractor :</i>	<i>GIBB Ltd</i>
<i>Implementation timetable :</i>	<i>June 1998 through February 1999</i>

**Background and Objectives.** The breaking up of the FSU and the creation of new independent railways in the Caucasus has resulted in disruption to operations and revenues of these railways. Freight traffic demand has typically been reduced by two-thirds. Tariffs have increased much more slowly than the rapid general price inflation in the country and railway finances have sharply deteriorated, despite strong restraint on expenditures. The downward trend of traffic levels has not yet stabilised and despite the expectation of economic recovery, it is unlikely that rail traffic volumes will ever again reach the levels of 1989. However, the EU Food Aid programme to the Caucasus guaranteed some volume traffic and the development of the Caspian oil fields is generating new traffic.

Now the fundamental changes in the market for railway services has led the Governments of Azerbaijan and Georgia to the conclusion that equally fundamental adjustments are required in the railway sector. These adjustments include the railway's relationship to the Government, its institutional and management structure, its physical assets and labour force, its operating and maintenance practices and its tariffs and debt collection abilities.

The goals of the project were (i) to develop restructuring strategies to transform the railway sector to a commercially driven, financially self-sustaining industry and elaborate detailed restructuring plans including the future relationship between Railway and Government; (ii) to define investment packages suitable for financing by IFI; (iii) to establish a plan for a project implementation unit and its co-operation with the existing railways as well as the required planning and implementation instruments both for urgent measures and overall requirements for the period 1998-2002; (iv) to provide commercial and financial orientation for future investment planning; and (v) to assess environmental obligations and regulations within the 5-year restructuring plan.

**Key Issues and Achievements.** This project was a final step in the facilitation of external funding for the rail companies concerned. The EBRD has recently signed USD 20 million loans to the Georgian and Azeri Governments respectively for rail track renewal. However the final project output could be of use to the beneficiary in negotiating with any IFI. The Japanese OECF e.g. has shown interest in funding rolling stock workshops projects in the Caucasus, possibly in collaboration with the EBRD. As the actual financial conditions of the Railways, and associated debt servicing capacity, and cost structures



become clearer, then it will be possible to disburse loans for improvement of priority facilities and equipment. To assure long term viability for both debtor and creditor, there was a need for a review of the management of the present rail operating companies and in particular the correct degree and modality of state direction of their operations. EU directives are enforcing restructuring of railways in Europe and analogous actions could be appropriate in the Caucasus for example to define a split between regulatory functions, protecting public interest, and the technical or commercial operations being run as a business. Within the operating structure there is a need for division of activities into discrete business or service centres with their costs and revenues identified. In particular identification of true operating costs, profits, and the value of the existing equipment and infrastructure need to be made, before establishing a viable plan for the future.

The project has prepared the transformation of the State Railways into separate, commercially-oriented legal entities. Sound 5-year business plans have been set-up to maintain the Companies financially viable. Environmental management plans have been established to reduce the risks related to the transport of dangerous goods. Plans for business restructuring, Management Information Systems, corporate finance and human resources were developed.

## **22. Intermodal Services Implementation and Training**

<i>Geographic Focus:</i>	<i>All the TRACECA States, including Ukraine and Mongolia</i>
<i>Project Budget :</i>	<i>EURO 1,600,000</i>
<i>Contractor :</i>	<i>POLZUG GmbH</i>
<i>Implementation timetable :</i>	<i>June 1998 for 24 months</i>

**Background.** Consumer goods, and industrial cargoes from world-wide origins are being imported into the region, often in ISO containers, but predominately by road with Turkish and Iranian truckers dominating the market. EU and local companies hold a relatively small market share and the adaptation and participation of the railways in new business, has been limited.

At present only a relatively small number of containers move across the Caspian Sea but the potential demand for intermodal freight operations exceeds 100,000 TEU per year. This project is an effort to extend the operational assistance provided by TRACECA, eastwards across the Caspian, basing actions on the analysis and recommendations now to hand.

Much work to introduce new operational practices has been done by previous projects (Intermodal Transport analysis, the Trans Caucasian Logistic Express organised as part of the Caucasus Rail infrastructure project, and the Tariffs and Timetables project which has encouraged local operators to propose the creation of a jointly held intermodal operating company.

**Objectives.** The goals of the project are : (i) to promote the use of the full TRACECA corridor for intermodal transport by the refinement and implementation of a business strategy for provision of a modern intermodal service and the establishment of an agency or agencies for the marketing and operation of such services ; (ii) to set up such an agency as a joint venture or other effective agreement, preferably including an EU partner ; (iii) to run a pilot service to test and refine the concepts and to inject established EU intermodal practices at operational level; and (iv) to provide training in all aspects of intermodal transport.

**Key Issues.** There is a need to select origin-destinations and frequencies for pilot services, in conjunction with the national rail operating companies and their clients, and to negotiate with rail operating companies to establish the modus operandi of the pilot. The establishment of a marketing, financial and operational plan is needed that will include the legal structure and ownership of such an entity. There needs to be close association with the Caspian Sea Shipping Company, ports, road hauliers, forwarders, and any other participants, to establish

longer term arrangements with the rail companies and to provide assistance in the establishment of a permanent operating company. The implementation of the pilot train service is proving to be a particularly challenging assignment. A key activity is the identification and generation of demand, as well as obtaining the support of the involved authorities.

### **23. International Road Transport Transit Facilitation**

**Geographic Focus:** *All the TRACECA States, including Ukraine, Moldova and Mongolia*  
**Project Budget :** *EURO 2,800,000*  
**Contractor :** *Scott Wilson / Freight Transport Association, NEA*  
**Implementation timetable :** *August 1998 for 18 months*

**Background.** The break up of the FSU left the NIS to establish new customs authorities and border crossing procedures for international road transport. Several bilateral agreements have been negotiated to regulate access to the market for cross-border trucking, mainly on the basis of quota systems. This situation is promoting inefficiency. Meanwhile, nine out of eleven TRACECA countries have become contracting parties to the Customs Convention on the International Transport of Goods by Road (TIR Convention), which provides a mechanism for simplifying customs procedures for goods transiting by road. Moreover, five TRACECA country associations are now authorised by the International Road Union (IRU), the official administrator of the system, to issue TIR carnets. However, the TRACECA countries have yet to adhere to the European Agreement on the Transport of Dangerous Goods by Road (ADR), and drivers and managers need to get the related training. Finally, in order to haul goods to and from the EU, transport operators need to obtain a Certificate of Professional Competence, based on their good repute, professional competence and financial capacity to be allowed to offer services on the market.

**Objectives.** This project was developed in collaboration with the IRU, with the objective to boost trade, to reduce delays at border crossings, to avoid customs fraud, and to improve the international competitive position of the beneficiary state operators. These efforts should be co-ordinated with competent international bodies, the customs authorities, the Ministries of Transport and the operators' professional organisations, through training agencies.

**Key Issues.** This project addresses five issues :

- review of the existing national legislation, adherence to existing international conventions, the legal status of present training and licensing schemes, existing bilateral agreements;
- training for professional operators (identification of training institutional infrastructure and partner training agencies; negotiation of national agreements between the parties involved; market survey of the training needs and supply; design of curricula; training actions, including provision of physical equipment; training of trainers and management of training centres; follow-up support);
- adherence to the TIR and ADR by those countries which have not completed formalities (assistance in the introduction of relevant documents; provision of advice and model agreements, establishing contractual arrangements between customs and national guaranteeing associations);
- pilot computerisation of the system to implement SAFETIR at the inland terminals (in collaboration with the IRU);
- procurement of the equipment necessary for the preceding.

## 24. Traffic Forecasting and Feasibility Studies

<i>Geographic Focus:</i>	<i>All the TRACECA States, including Ukraine, Moldova and Mongolia; with focus on the Caspian Sea region</i>
<i>Project Budget :</i>	<i>EURO 2,000,000</i>
<i>Contractor :</i>	<i>BCEOM/ HPTI, NEA, Port de Marseille, TYPSA, Uniconsult</i>
<i>Implementation timetable :</i>	<i>August 1999 for 18 months</i>

**Background.** The TRACECA Working Groups and projects carried out previously have developed themes and identified opportunities such as : (i) creation of a traffic database, including forecasts; (ii) set-up of a new Caspian Shipping Line, competing with the Caspian Shipping Company based in Baku; (iii) rehabilitation of the rail ferry terminal in the port of Aktau, Kazakstan; (iv) improvement of the navigation channel for the port of Turkmenbashi, Turkmenistan; (v) survey on the transport of crude oil and oil products on the Caspian Sea. These issues are prerequisites for the development of transport links across the Caspian Sea – both rich in mineral resources and a bottleneck for east-west transport in the region -, and for the attraction of funds by IFIs or private investors.

**Objectives.** The goals of the project are : 1) creation of a traffic database, including forecasts; this would both reanimate and sustain the Regional Traffic Database and Forecasting Model developed previously, and serve as input for the other project components; 2) improvement of transport links on the Caspian Sea, in order to provide better access to EU and world markets for the landlocked countries in Central Asia, in particular for the export of mineral resources in the Caspian Sea and agricultural products in Central Asia; the improvements envisaged here are (i) creation of a new Caspian shipping line, (ii) rehabilitation of the rail ferry terminal in Aktau, Kazakstan for services to Baku, Azerbaijan, (iii) improvement of the navigation channel in Turkmenbashi port, Turkmenistan and (iv) rehabilitation of the oil terminal in Dubendi, Azerbaijan.

### Key Issues.

#### *Traffic Forecasting*

- Establish systematic multi-modal data collection in the format of the existing TRACECA database (road, rail and maritime).
- Carry out any additional site surveys to fill in or verify the data sets.
- Establish a centralised or dispersed permanent database with systematic linkage and access for the region, on a sustainable basis.
- Carry out traffic modelling studies as required by the feasibility studies below.
- Carry out a structured programme of training in transport database design and management.
- Encourage regional collaboration and delegate work to local institutions.

#### *Feasibility Studies*

##### **(i) New Caspian Shipping Line**

- Carry out detailed surveys (origin-destination, tariffs, etc.) of all present Caspian Sea traffic. Seasonal and other exceptional variations are taken into account. Non-TRACECA O/D are covered, such as transit through the Volga-Don and Iranian ports. The major shippers such as oil companies are interviewed.
- Carry out a detailed investigation of the technical conditions for navigation on the Caspian and Volga-Don (ports, vessels, waterways, etc.). Use existing sources and augment as necessary with site investigation. Investigate the position of all present operators on the sea. Investigate the regulatory environment, state cargo quotas, tariff regulations, charter rates, and other local parameters of bearing.
- Investigate the intentions, and possibilities, of existing companies and new operators who might be attracted to the market (states, private, EU, etc.).

- Develop the most feasible options for the establishment of new lines. Report in detail a proposed business plan, indicating the most potentially profitable programme to establish any such line (market segments to be served, procurement of fleet, staffing, registration, financing, etc.).
- Discuss in detail the development of the business plan with local interested operators, such that they might adopt the plan if appropriate. Likewise, discuss in detail the plan with interested development banks who might wish to invest.

**(ii) Rehabilitation of the Rail Ferry Terminal in the Port of Aktau, Kazakstan**

Investigate and report on:

- the demand for the service, including detailed O/D studies of existing traffic across the Caspian Sea;
- the probable investment costs, operating costs and revenues;
- the availability and willingness of ferry operators to serve the port.

Recommend:

- the preferred technical alternative to reopen the terminal;
- the institutional structure for ownership and operation of the terminal.

**(iii) Improvement of the Navigation Channel in Turkmenbashi Port, Turkmenistan**

Investigate and report on :

- the existing depths of the channel;
- the historic records of channel depths, local operators and consultants' reports;
- past and current dredging practice;
- the current equipment for dredging at the disposal of the port;
- channel marking issues (buoys, lighting, etc.).

Recommend :

- a channel maintenance plan, using as far as possible the existing resources at the disposal of the port;
- an investment plan or schedule for items not at the disposal of the port and essential to continued operations.

The recommendations should take into account fluctuations of the Caspian Sea, and offer a similar factor of security for future operations, as has been the basis of the port reconstruction currently planned

**(iv) Rehabilitation of the Oil Terminal in Dubendi, Azerbaijan**

- forecast the transport of crude oil and oil products on the Caspian Sea;
- make an in-depth evaluation of the available infrastructure (storage, maritime transport, filling and emptying of vessels and reservoirs);
- make bankable specific feasibility studies for the oil terminals at Dubendi (near Baku, Azerbaijan), Aktau, Kazakstan (berths 4, 5 and 8) and Turkmenbashi, Turkmenistan, comprising technical and financial analysis of total rehabilitation (at long term), intermediate rehabilitation (medium term) and urgent rehabilitation (short term).

**25. Inter-Governmental Commission for the Implementation of a Multi-Lateral Agreement on Transport**

*Geographic Focus:* Signatory States to the TRACECA Multi-Lateral Agreement  
*Project Budget :* EURO 1,100,000  
*Contractor :* AXIS  
*Implementation timetable :* 14 months

**Background.** On September 8, 1998 a Multi-Lateral Agreement (MLA) on International Transport was signed in Baku by 12 States : Armenia, Azerbaijan, Bulgaria, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Moldova, Romania, Tajikistan, Turkey, Ukraine and Uzbekistan. The MLA consists of the "Basic Multilateral Agreement on International Transport for the Development of the Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia" and Technical Annexes on :

- international rail transport,
- international road transport,
- international commercial maritime navigation,
- customs procedures and documentation handling.(iv)

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

- development of economic relations, trade and transport communication in Europe, the Black Sea region, the Caucasus, the Caspian Sea region and Asia;
- ensuring access to the world market of road, rail transport and commercial navigation;
- ensuring traffic security, cargo safety and environment protection;
- harmonisation of transport policy and legal structure in the field of transport;
- creation of equal conditions of competition for transport operations.

**Objectives.** The basic agreement calls for the establishment of an Intergovernmental Commission and Permanent Secretariat to administer and promote the agreement and its technical annexes. The permanent establishment of the secretariat should be conditional on the ratification of the agreement by sufficient states to give it realistic chances of success. So far, eight of the twelve signatory States have ratified the Agreement.

The objective of the present consultancy mission is to establish and to support the activities of such an Intergovernmental Commission and Permanent Secretariat for one year. The role of the Consultant for this project is to provide the initial organisational support to establish the Intergovernmental Commission and to provide expert professional assistance in the domain. A first meeting of the Intergovernmental Commission is planned in March 2000.

This assignment will be followed by a similar 12 months project to ensure continuity.

**Key Issues.** According to the MLA, the IGC shall formulate decisions for adoption by the contracting Parties and appropriate recommendations on questions within the Basic Agreement, including the following subjects :

- co-ordination of transport policies;
- ensuring the enforcement of the provisions of the Basic Agreement;
- collection and free exchange of relevant information;
- harmonious development of transport between the Parties, taking into account primarily traffic safety, goods security and environmental aspects involved;
- promotion of co-operation between transport enterprises and institutions;
- promotion of multi-modal transport;
- simplifying customs procedures and practices which are to be applied at established crossing points.

While the principal role of the Intergovernmental Commission will be to administer the basic agreement, it should also serve as a regional consultative body for trade and transport issues. The opportunity should be taken to create parallel National Facilitation Commissions in each of the participating states to reinforce the work of the Intergovernmental Commission at a local level and to facilitate local consultation.

The Intergovernmental Commission will require a permanent secretariat and also representation in each participating state at a high level in government. The Intergovernmental Commission will comprise the Chairmen of National Commissions and specialised Working Groups for the technical annexes on road, rail, maritime and customs issues.

## II. Investment Projects

### 1. Rehabilitation of the Caucasian Railways

<i>Geographic Focus:</i>	<i>Republic of Armenia, Azerbaijan Republic, Georgia</i>
<i>Project Budget:</i>	<i>EURO 5,000,000</i>
<i>Contractor:</i>	<i>Several contractors</i>
<i>Implementation timetable:</i>	<i>October 1995 through June 1996</i>

**Background.** The intense use of the Caucasian railways under the EURO 204 million Food Aid operation, financed by the European Commission, has led to the exhaustion of their rolling stock and rail tracks. Nearly 800,000 tonnes of food supplies were delivered between December 1994 and May 1995, representing 92% of the goods hauled by the railways over this period. This generated an urgent need to restore the rail tracks and to make capital repairs to the rolling stock.

**Objectives.** The overall aims of this project were :

- to ensure that food aid would be distributed as efficiently as possible and with minimum losses;
- to complement planned TRACECA projects in the area of transport, in particular the EURO 1.2 million Railways Infrastructure Maintenance project and the EURO 700,000 Rolling Stock Maintenance project;
- to promote regional trade in the Trans-Caucasus by rehabilitating an essential part of the regional transport network.

This project had the following specific objectives :

- the repair of rail track in Georgia;
- the reconstruction and rehabilitation of rolling stock workshops in Armenia;
- the reconstruction of a strategic rail bridge at Poyle, Azerbaijan.

**Key Issues and Achievements.** The project helped support the rehabilitation of the Caucasian railway system by :

- procuring wooden and concrete sleepers, rail tracks and contact cables for the 27 km section Kashuri-Zestasoni in Georgia;
- reconstructing and rehabilitating a wagon repair workshop and a locomotive workshop in Gumry, Armenia;
- rehabilitating the 213 m rail bridge at Poyle on the Kura river (Azerbaijan), which is a key rail link between Georgia and Azerbaijan.

### 2. Rehabilitation of the Red Bridge and Construction of the TRACECA bridge

<i>Geographic Focus:</i>	<i>Azerbaijan Republic and Georgia</i>
<i>Project Budget :</i>	<i>EURO 2,500,000</i>
<i>Contractor :</i>	<i>Azermost, Khidmsheni JSC</i>
<i>Implementation timetable:</i>	<i>March 1997 through October 1998</i>

**Background.** The Red Bridge is an existing masonry arch bridge that is on the border between Azerbaijan and Georgia. It is the principal road link between these two countries and is reputed to date partially from the 12th century. At the time of the dissolution of the FSU a new bridge was under construction. This project was intended to finance completion of this new bridge, to carry out preservation works on the existing bridge, to build associated border crossing posts and access roads, and to extend the nearby Taus rail bridge in Azerbaijan to establish double track rail operation at this bottleneck.

**Objectives.** The goals of the project were: (i) to inspect the old bridge and carry out renovations necessary to preserve it both functionally and as a historic monument; (ii) to appraise the partially completed new TRACECA bridge and to complete construction of the bridge and its approach roads; (iii) to double the Tazul rail bridge; and (iv) to construct the Azeri and Georgian border posts.

**Key Issues.** The development of the petroleum industry in the Caspian Sea will require the movement by road of oversize loads which cannot be transported by rail. The condition of the existing road bridge is such that even normal traffic risks causing severe structural damage.

**Achievements.** The performed works are : (i) site preparation; (ii) establishing the quality of the existing works, components and materials to hand; (iii) deciding on the exact nature of remedial works required, and initial implementation; (iv) the construction of approach roads and drainage works; (v) the procurement of Ukrainian pre-cast units for the new bridge. The doubling of the Tazul Bridge by Azermost was finished on 29 October 1997 and the construction of the new TRACECA Bridge was completed by Khidmsheni JSC on 13 October 1998.

### 3. Bukhara Cotton Export Distribution Centre

*Geographic Focus :* Republic of Uzbekistan  
*Project Budget :* EURO 2,000,000  
*Contractor :* Comint, Ferrostaal, Hold Trade, Hyster, Kalmar, PlanMarine  
*Implementation timetable :* February 1998 through February 1999

**Background.** Uzbekistan produces approximately 1.2 million tonnes of cotton per year, of which about 1 million tonnes are exported. This represents around 16% of total world exports. Cotton is the main source of export earnings for Uzbekistan, as well as being a major source of employment. Prior to independence practically all Uzbek cotton was traded through Moscow. Now Uzbekistan is attempting to diversify its export routes and a Government decree has imposed a minimum quota on export of cotton along the TRACECA route to the port of Poti on the Black Sea. For 1997 the quota is 100,000 tonnes, of which 30,000 tonnes should be containerised with a plan for 100,000 tonnes in containers by the year 2000.

**Objectives.** To assist in the creation of a logistics centre to support export shipments along the TRACECA route. Component parts include the provision of infrastructure and warehousing by the Uzbek enterprises concerned, while mobile equipment for handling bales and containers will be provided by this TRACECA project.

**Key Issues.** Cotton is presently exported in bulk to ports such as Riga and Poti, warehoused at the ports and shipped on as required by buyers. Ultimately it would be more advantageous to all concerned for the cotton to be stored in Uzbekistan until required and then shipped by container directly to the end user.

Bulk shipment of cotton results in unacceptable losses through bale breakage.

An existing warehouse facility is to be adapted to the cotton trade. The function of the centre will be to collect bales from gins, store them, allow inspection of cotton by international buyers, provide testing and grading facilities to international standards and condition and load for export. TRACECA will provide the mobile mechanical equipment for container stuffing and loading.

**Achievements.** Container traffic into Central Asia is at present unbalanced, with the number of containers arriving exceeding those leaving. The centre will allow this imbalance to be corrected. The "Intermodal Service and Training" project is now attempting to ship containerised cotton from the Bukhara Cotton Export Distribution Centre to Hamburg.

#### 4. Container Services between Baku and Turkmenbashi

<i>Geographic Focus:</i>	<i>Azerbaijan Republic and Turkmenistan</i>
<i>Project budget :</i>	<i>EURO 2,500,000</i>
<i>Contractor :</i>	<i>GABEG</i>
<i>Implementation timetable:</i>	<i>February 1998 through February 1999</i>

**Background.** The Ports of Turkmenbashi and Baku are the main seaports of Turkmenistan and Azerbaijan and occupy key strategic positions on the transport links across the Caspian Sea. They are potential bottlenecks in the efficient development of container traffic along the TRACECA corridor. Studies show that most container traffic for Central Asia uses the more northerly Russian route and a high volume of freight suitable for containerisation is being transported by road through Iran.

**Objectives.** The goals of the project were: (i) to improve container handling facilities at Baku and Turkmenbashi; (ii) to maintain and improve vessels linking the two ports; and (iii) to assist in restructuring the management of the respective ports and shipping lines. This project is a precursor to actions of the EBRD that is funding investment in the ports of Baku and Turkmenbashi by loans to the respective Governments of USD 18 and 20 million.

**Key Issues.** Only a few containers a year cross the Caspian Sea, while the potential demand is estimated to be 100,000 TEU/year (one 20-ft container is a TEU). The main reason for this disparity is given as the lack of adequate handling facilities at the two ports and the unsuitability of the vessels that serve them.

There are four main components to this project: (i) procurement actions; (ii) creation of the terminal management units to run these terminals such that the interests of all port users are equally taken into account; (iii) repair of ferries (certain critical parts will be supplied to allow the recommissioning of ferries presently inoperable and the adequate maintenance of vessels currently in use); and (iv) container barges. The possibility of adaptation of a barge to provide a specialised container service has been proposed. To achieve this, spare parts and recommissioning works are to be provided.

#### **Achievements.**

##### *Turkmenbashi*

The civil works in Turkmenbashi were finished in the autumn of 1998.

##### *Baku*

The following works were performed : (i) part of the yard surface was raised temporarily; (ii) warehouse No. 5 was adapted to a container freight station; (iii) spare parts for the rehabilitation of cargo handling equipment was supplied and handed over to the Port and implemented by them; (iv) container operations facilities were supplied; (v) training and technical assistance were provided for the development of a management structure for container terminal operations; (vi) spare parts were supplied to the Caspian Shipping Company for rehabilitation of ferries.

#### 5. Design and Construction of a Rail Ferry Facility in the Port of Poti (Georgia)

<i>Geographic Focus:</i>	<i>Georgia</i>
<i>Project Budget:</i>	<i>EURO 3,400,000</i>
<i>Contractor:</i>	<i>Athena Hellenic Engineering</i>
<i>Implementation Timetable:</i>	<i>February 1998 through April 1999</i>

**Background.** In order to develop the TRACECA idea it is necessary to link the TRACECA route with the Trans-European Networks (TEN) and in particular TEN-9. The broad aim of this project was to help Georgia and its hinterland countries to diversify and



improve their access to international markets by supplying and improving multi-modal and container handling facilities for a recently established ferry service between the Ukrainian port of Ilyichevsk and the Georgian port of Poti. A computer system would support the efficiency and commercial attraction of such improvements.

**Objectives.** The overall objective of this project was to promote the full use of the TRACECA corridor for rail and road transport and its interlinkage with the TEN-9. A parallel objective is to promote the activities and interests of the EBRD by financially supporting start-up operations that positively effect the loan projects under discussion or consideration.

**Key Issues.** TRACECA has made grant funds available for the establishment of: a ferry cargo movement computer system, improvement to the infrastructure of the existing rail ferry terminal, the design and construction of additional facilities and the supply and delivery of cargo and containers handling equipment. It has also supplied handling facilities in the port that allow the loading and discharging of rail wagons and other wheeled cargo from the Ilyichevsk ferry via a shore ramp to create a continuous rail link between Europe and Asia via the Caucasus. This includes a new rail line connection between the rail ferry ramp and the nearest marshalling yard.

**Achievements.** Railway construction material was supplied. A combined road and rail ferry ramp and associated civil works were designed, constructed and installed. A lorry park was designed and established, including the installation of utilities and the design and erection of a combined garage/office building. A traffic area was designed and surfaced, and a rail level crossing was constructed. The rail ferry terminal was inaugurated mid-April, in the presence of the Presidents of Georgia, Ukraine and Azerbaijan and of high-level representatives of the EC Programme.

## **6. Improvement of the Existing Rail Ferry Terminal and Design and Construction of Additional Facilities for the Port of Ilyichevsk**

<i>Geographic Focus:</i>	<i>Ukraine and Georgia</i>
<i>Project budget:</i>	<i>EURO 6,400,000</i>
<i>Contractor :</i>	<i>COSMAR</i>
<i>Implementation Timetable:</i>	<i>July 1998 through January 2000</i>

**Background.** After discussions between the Ukraine and Georgia, a rail ferry service between the port of Ilyichevsk near Odessa and the port of Poti was inaugurated at the end of last year. The service extends the existing service between Ilyichevsk and Varna. Two rail ferries are in service on the Poti - Ilyichevsk route. They have a capacity of 108 rail wagons as full complement, but can also carry trucks and cars if the full rail complement is not utilised.

As the provision of rail ferry facilities in Poti was the subject of a parallel project, it became imperative to improve the ferry terminal facilities as well as the rail interface in Ilyichevsk to avoid the Ukraine side becoming the new bottleneck.

**Objectives.** The overall objective of this project was to promote the full use of the TRACECA corridor for rail and road transport and its interlinkage with the TEN-9. A parallel objective was to promote the activities and interests of the EBRD by financially supporting start-up operations that positively effect the loan projects under discussion or consideration.

**Key Issues.** TRACECA has made grant funds available for the establishment of: a ferry cargo movement computer system, improvement to the infrastructure of the existing rail ferry terminal, the design and construction of additional facilities and the supply and delivery of cargo and containers handling equipment.

The project improves the railway connection with the ferry berths, rehabilitates part of the ferry marshalling yard, rehabilitates the ferry ramp, provides a lorry park and improves office facilities.

The project also assists the ferry company in upgrading their vessels' safety standards, allowing them to carry additional types of hazardous goods in anticipation of an increase in the traffic in liquid petrochemical products carried in rail tank wagons to Europe.

**Achievements.** Railway construction material was supplied. Two rail ferry ramps were rehabilitated. A cargo stowage area (lorry park) was designed and constructed, including installation of utilities. A hazardous goods stowage area was provided. A rail connection between the main rail line and the lorry park was designed and constructed. The access road was surfaced. The office building was refurbished. An equipment garage was provided. The safety installations of a rail ferry were upgraded to allow transport of hazardous goods in tank wagons below deck.

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

<i>Geographic Focus:</i>	<i>Ukraine and Georgia</i>
<i>Project budget:</i>	<i>EURO 1,500,000</i>
<i>Contractor:</i>	<i>Computer Solutions</i>
<i>Implementation timetable:</i>	<i>January 1998 – July 1999</i>

**Background.** During the joint BSEC/TRACECA Conference held in Tbilisi on 8 and 9 April 1997, and in the framework of the linkage of Pan-European Transport Corridors with the TRACECA route, Ukraine and Georgia have asked for an improvement of the maritime connection between the Black Sea ports of Ilyichevsk and Poti. In establishing a Ro/Ro Rail Ferry between both ports, the link between Crete Corridor IX and the TRACECA Route will be initiated. State-of-the-art ferry operation, conform to international standards will necessitate a ferry cargo movement computer system in both ports, including computer and communication equipment.

**Objectives.** The objective of this project was to supply to the ports of Ilyichevsk and Poti a dedicated and easy-to-use ferry cargo movement information system, to supply and install the necessary computer and communication equipment and to train the ports' staff in the use of the system. The two ports concerned, the ferry company and their clients were thus supplied modern, purpose-made software and modern computer and communication equipment of the highest international quality, and will be able to satisfy their clients' requirements.

**Key Issues.** The implementation of the present project was partly dependent on that of two related projects: the improvement of the existing rail ferry terminal and the design and construction of additional facilities for the port of Ilyichevsk, and the design and construction of a rail ferry facility in the port of Poti. As the former project started several months later than foreseen, and the latter incurred a delay of a few months, part of the present project was delayed (installation and start-up support). The computer and communication equipment has been supplied and accepted by the recipients though, the ports' staff have received adequate training in the contractor's home office (The Netherlands) and the training and technical assistance for the Independent Ferry Terminal Operating Unit have been provided successfully.

After discussions between the Ukraine and Georgia, a rail ferry service between the port of Ilyichevsk near Odessa and the port of Poti was inaugurated at the end of last year. The service extends the existing service between Ilyichevsk and Varna. Two rail ferries are in service on the Poti - Ilyichevsk route. They have a capacity of 108 rail wagons each as full complement, but can also carry trucks and cars if the full rail complement is not utilised.

These ferries currently carry large numbers of tank wagons to supply Ukraine with oil from the Caspian Sea area.

As the provision of rail ferry facilities in Poti is the subject of a parallel project, it became imperative to improve the ferry terminal facilities as well as the rail interface in Ilyichevsk to avoid the Ukraine side becoming the new bottleneck.

**Achievements.** An integrated soft- and hardware package was supplied on a turnkey basis and installed in the appropriate locations in the ports of Ilyichevsk and Poti. The operations staff was instructed for competent use and start-up support was given. The system processes and transfers commercial and transport-related data and documents concerning the ferry service between the two ports involved and between all other participating entities. Additionally, assistance was given to the port of Ilyichevsk with training and technical assistance in the conceptualisation and creation of an independent ferry terminal operating unit (IFTOU).

## **8. Cargo and Container Handling Equipment for the seaports of Baku (Azerbaijan), Turkmenbashi (Turkmenistan), Poti (Georgia) and Ilyichevsk (Ukraine)**

<i>Geographic Focus:</i>	<i>Republic of Uzbekistan, Azerbaijan Republic, Turkmenistan, Georgia and Ukraine</i>
<i>Project budget:</i>	<i>EURO 5,825,000</i>
<i>Contractor:</i>	<i>Comint, Ferrostahl, Hold Trade, Hyster, Kalmar, Plan Marine</i>
<i>Implementation timetable:</i>	<i>December 1997 – August 1999</i>

**Background.** Since its very start, the TRACECA programme has invested in developing intermodal transport : EURO 4,500,000 on technical assistance, EURO 5,000,000 on improving container services between the Caspian Sea ports of Turkmenbashi and Baku, and EURO 15,000,000 on establishing a rail ferry service between the Black Sea ports of Poti and Ilyichevsk.

The Uzbek government has committed itself to ship a minimum quota of 100,000 tonnes of cotton through the port of Poti in the year 1997, of which 30,000 tonnes in container. By the year 2000, no less than 100,000 containerised tonnes of cotton are to be shipped through Poti. Following that commitment of Uzbekistan, TRACECA has previously invested EURO 2,000,000 directly on developing the Bukhara Cotton Export Distribution Centre.

**Objectives.** The objective of the present project was to supply the Caspian Sea ports of Turkmenbashi and Baku and the Black Sea ports of Poti and Ilyichevsk with vital cargo and container handling equipment. This equipment will enable the recipients to deal with increasing volumes of general cargo, containers and Ro/Ro shipped in the intermodal transport corridor Europe - Caucasus - Central Asia. This equipment was urgently required for cargo and container handling, storage and train-ship transfer.

**Key Issues.** Visits to ports and intermodal platforms throughout the TRACECA region, as well as feasibility studies have led to a list of priority supplies of equipment in various locations. The present project was intended to supply this equipment, install it on-site and provide start-up support and training in its operation and maintenance. The equipment needed to be adapted to local circumstances (site layout, other equipment, dimensions of boxes, climate) and easy to operate and maintain. After-sales service and adequate instruction manuals in Russian are vital.

**Achievements.** All equipment has been delivered, installed on-site and accepted by the recipients. Start-up support and training in operation and maintenance have been provided. As volumes of handled traffic increase throughout the TRACECA region, the equipment is being put to use and is proving efficient and reliable.

## 9. Rail Tank Wagon Cleaning Boilers (Baku)

<i>Geographic Focus:</i>	<i>Azerbaijan Republic</i>
<i>Project Budget:</i>	<i>EURO 475,000</i>
<i>Contractor:</i>	<i>Noviter Oy</i>
<i>Implementation timetable:</i>	<i>June 1999 through December 1999</i>

**Background.** There is only one steam cleaning station for rail tank wagons in the Transcaucasian area, at Baladjar, in the neighbourhood of Baku (10 km north of the centre of the city). Operating since 1938, this unit, which is essential for the efficient movement of crude and refined oil transport by rail tank wagon has been in operation since August 1996 with a makeshift (1954 vintage) steam boiler producing only 2 tons of steam per hour.

An additional five boilers capable of producing the necessary steam stopped functioning due to furring-up and lack of maintenance in 1995. There were also supply difficulties in obtaining spare parts between 1990 and 1995 due to a combination of war, embargoes and the suspension of Russian contracts.

The replacement of these boilers is an absolute priority in order to guarantee the increasing transportation of oil products. In the year 2000, it is forecast that 100,000 tank wagons a year will need cleaning.

In 1996, the Azerbaijan Railways purchased 2 Canadian boilers of 8 tons steam per hour each. They are in the process of being installed but will not be sufficient to meet the increasing needs as described above. As the Azerbaijan Railways do not have funds available to complete the equipment a further 3 gas/diesel boilers of similar capacity should be purchased. The Azerbaijan Railways invoice oil companies 100,000 Manat (24 USD) for each tank wagon cleaned. This revenue will allow the Azerbaijan Railways to benefit from the income generated by the transit of Kazakh oil. These investments on the railway will finance on the short term the transportation of Azerbaijan oil products. At the moment, there is no income from Azeri oil .

**Objectives.** The objectives of the project were: (i) purchase of 2 gas/diesel boilers of 8 to 10 tons steam/hour each; (ii) transportation and installation of these boilers at the Baladjar site; and (iii) training of Baladjar railway staff for operations and maintenance.

**Key issues.** Supply and installation of 2 boilers of 8 to 10 tons steam/hour each gas or diesel power is required. Training for operation and maintenance of boilers were to be provided by the supplier. Foreseen within the budget also were procurement activities including the organisation of tenders, the control, co-ordination and supervision of the supplies.

This project is linked to other TRACECA projects, notably :

- (i) Caucasus Railways Restructuring, which was intended to facilitate EBRD investment in the rail sector in Georgia and Azerbaijan, and to establish a programme for the long term development of these railways, both physically and institutionally.
- (ii) Railways Infrastructure Maintenance.

**Achievements.** The Azeri Railways prepared the washing plant for the installation and functioning of the boilers. The boilers were installed and commissioned in the autumn of 1999. The staff operating and maintaining them were trained accordingly.

## 10. Intermodal / Terminal Equipment (Karmir Belur, Chimkent, Aktau and Bishkek)

<i>Geographic Focus:</i>	<i>Republics of Armenia, Kazakhstan and Kyghyzstan</i>
<i>Project Budget :</i>	<i>EURO 2,500, 000 (Bishkek EURO 500,000 - Armenia EURO 1,000,000 - Chimkent/Aktau EURO 1,000,000)</i>
<i>Contractor :</i>	<i>Boss Pro Tec, Hold Trade, Plan Marine, Unit Export</i>
<i>Implementation timetable :</i>	<i>August 1999 through May 2000</i>

**Background.** Container traffic in the FSU comprised mainly small non-world standard metal box units. As a consequence ports and rail terminals in the TRACECA region are ill-equipped for handling 20 ft ISO containers and find the more modern and efficient ISO 40 ft container near impossible to transit or receive. Given the distances between the EU and the TRACECA region multi-modal transport most certainly has a great future. Since independence general traffic with the EU has been growing and now represents 27% of Caucasus international trade and 21% of that of Central Asia (excepting Kazakhstan) and 8% in Kazakhstan (the largest volume exporter). The potential for container traffic that could use the TRACECA itineraries is estimated at 80 000 TEU per year or more. Present container traffic is much lower. Certain problems are institutional but also the handling equipment throughout the region is very inadequate. Principal physical deficiencies are the inability to transfer 40ft containers between rail wagons, road trucks, and storage areas. Certain bottlenecks are already being opened up by current TRACECA actions and planned investments in ports by the EBRD. Through traffic at the port of Aktau is delayed by the need to call up a shunting locomotive from outside sources to move wagons serving the port. Hire charges also bear on the Ports financial viability. Equipment is being supplied specifically for handling container traffic across the Caspian, and the containerisation of cotton in Uzbekistan.

**Objectives.** The object of this present project is to further facilitate the development of containerised transport by the provision of heavy equipment for container handling. Follow-up actions are foreseen within the "Intermodal Services and Training" project to address issues of the organisation of rail operations to best attract and handle container freight. This project consists of the supply of intermodal/terminal equipment to platforms in three countries : (i) Bishkek (Kyrghyzstan); (ii) Karmir Belur (Armenia); and (iii) Chimkent/Aktau (Kazakhstan). Institutional and commercial aspects are largely covered in other TRACECA projects.

**Key Issues.** Discussions with beneficiaries were concluded for the final definition of the functional requirements of the equipment, the basic training in usage and maintenance, and delivery of a preliminary stock of spare parts. Demand for such equipment by beneficiaries is high, and the final schedules of equipment selected was to be matched to most pressing needs and to the budget. Thereafter followed the preparation of technical specifications, and procurement activities including the organisation of tenders, the control, co-ordination and supervision of the supplies. Given the background work already carried out the project would supply machines of 40 tonne capacity with telescopic spreaders, and associated equipment for handling 40ft ISO containers. These would constitute the core of the delivery and the major budget items. Complementary equipment would be supplied according to the circumstances of each terminal concerned, typically : *Bishkek*: 1 reach stacker, 4 skeletal trailer chassis for 40ft containers, 2 PCs for terminal management; *Karmir Belur*: 2 reach stackers, 4 forklift trucks for container and wagon stuffing, 4 skeletal trailer chassis for 40ft containers, 2 PCs for terminal management; *Chimkent/Aktau*: 1 reach stacker, 4 forklift trucks for container and wagon stuffing, 6 skeletal trailer chassis for 40ft containers, 1 terminal tractor, 2 PCs for terminal management, 1 shunting vehicle.

## **11. Supply of an Optical Cable System for Communication and Signalling to the Railways of Armenia, Azerbaijan and Georgia**

**Geographic Focus:** *Republic of Armenia, Azerbaijan Republic, Georgia*  
**Project Budget :** *EURO 15,000,000*  
**Contractor :** *Siemens AG / Siemens ATEA*  
**Implementation timetable :** *24 months*

**Background.** The use of optical cable in railway networks has become widespread in Western Europe, on the main lines in particular. The high performance of this new

technology makes it indispensable for modern operation of railways, both from the logistic and safety points of view.

In the Caucasus, railway traffic has grown exponentially over the last few years. While container traffic by rail between the Black Sea and the Caspian Sea is increasing fast and while large volumes of refined petroleum products are exported by rail from the Caspian Sea area, safety and commercially attractive transit times cannot be guaranteed with the present inadequate communication and signalling systems of the Caucasian Railways.

Therefore, the Presidents of Georgia, Azerbaijan and Armenia requested EU funding of an optical cable for communication between 133 stations and signalling of railway tracks within the framework of the EC DG1 programme 'TRACECA'.

**Objectives.** The project is a west-east link between the Georgian seaport of Poti (Black Sea) and the Azeri seaport of Baku (Caspian Sea), branching off to the south in Tbilisi towards Yerevan. The line would thus be a natural extension of the 15 MEURO computer connection between the Black Sea ports of Illyichevsk (Ukraine) and Poti (Georgia). Moreover, a state of the art connection of the Republic of Armenia to both the Black Sea (Poti) and the Caspian Sea (Baku) would be realised, fostering regional co-operation.

The project includes the supply, installation and testing of the equipment, the training of Railways' staff and the technical supervision of the works. The linked works are done by the Beneficiaries' Railways on their own resources, but under the supervision of the Contractor.

**Key Issues.** The project is supported by bilateral agreements between Georgia and the Azerbaijan Republic and between Georgia and the Republic of Armenia, in the broader context of a future Multi-Lateral Agreement on International Transport between TRACECA countries.

Two initial obstacles needed to be overcome. First, the national Railways had to consent to co-operate with the Ministries of Post and Telecommunications. Second, the Beneficiary Governments had to commit themselves to initiating no parallel optical cable projects.

At first, the optical cable would be exclusively used for railway operations. Later, as the line becomes fully operational, no less than 80% of its capacity could be used for general telecommunication purposes (civil telephone lines, television distribution, data exchange...), thus gradually breaking the present monopolies in the Caucasus' telecommunications sector. Similar initiatives, though on a purely commercial basis, are taken in the region : 'Dokap', a computer connection based on microwave technology, the 'Black Sea Fibre Optic System' (BSFOCS) and the connection Frankfurt-Shanghai across the Caucasus and Central Asia (TEA link).

The EBRD considers the project as co-financing by the EC, in the context of its technical assistance to the development of the transport and telecommunications sectors. Thus, the launch of two EBRD loans of USD 20 million each to the Georgian and Azeri Railways respectively, for rehabilitation of their railway infrastructure, was facilitated.

In order to prepare these loans, an EURO 1 million restructuring project for the Azeri and Georgian Railways was realised within the TRACECA programme.

### **III. Planned Projects**

The brochure contains precise details of planned projects. It may not be circulated before such details are published by official EC sources. For the same reason, details may not be provided here. Readers are referred to the actual TRACECA brochure, when published, to the Annex « Projects Included in the 1999/2000 Budget » of the TRACECA Co-ordination Team Final Report, or to the official TACIS web site.

## TRACECA Contractors

PROJECT	CONSULTANT	MAIN CONTACT	TEL & FAX
1. "Dolphin" project	West-East GmbH Niederwahn 52 D-53804 Much Germany	Mr. W. Schubert	T492245912500 F492245912501
2. Transport Management Training	Nethconsult Bezuiden houtseweg 181 2594AH The Hague The Netherlands	Mr. H. De Leijer	T31703821181 F31703857902
3. Transport Legal and Regulatory Framework	Scott Wilson Scott House, Basing View, Basingstoke Hampshire RG21 4JG England	Mr. R. Levett	T441256461161 F441256816835
4. Maritime Training, Baku Port	HPTI - Ubersee-Zentrum Schumacherwerder D-20457 Hamburg Germany	Capt. W. Arlt	T494078878100 F494078878178
5. Regional Traffic Forecasting Model	W.S. Atkins Woodcote Grove Ashley Road Epsom Surrey KT18 5BW England	Mr. G. Lawson	T441372726140 F441372740055
6. Road Transport Services (Caucasus)	DHV Consultants B.V. Laan 1914, 35 P.O. Box 1399 3800BJ Amersfoort Nederlands	Ms. E. Van Garderen	T31334682500 F31334682601
7. Intermodal Transport	BCEOM Place des Frères Montgolfier 78286 Guyancourt Cedex France	Mr. J. Caceres	T33130124800 F33130121095
8. Railways Infrastructure Maintenance (Caucasus)	TEWET Carmerstr. 2 10623 Berlin Germany	Mr. Ch. Gleue	T493025465254 F49303122019
9. Implementation of Pavement Management Systems	Kocks Consult GmbH Stegemannstr. 32-38 56068 Koblenz Germany	Mr. W. Weiler	T4926113020 F492611302152
10. Road Transport Services (Central Asia)	GIBB Ltd Earley House, London Road, Reading Berkshire RG6 1BL England	Mr. D. Giblin	T441734635000 F441734491054
11. Ferry Terminals: Baku and Turkmenbashi	RAMBOLL Oluf Palme Allee, 22 82 ARHUS/ N Denmark	Mr. H. Hartelius	T4589447700 F4589447625
12. Rolling Stock Maintenance	SYSTRA 5 av. Du Coq 75009 Paris France	Mr. A. Jouvét	T33140166333 F33140166189



13. TRACECA Trade Facilitation	Scott Wilson Scott House, Basing View, Basingstoke Hampshire RG21 4JG England	Mr. R. Levett	T441256461161 F441256816835
14. Railways Infrastructure Maintenance (Central Asia)	DE - Consult Oscar-Sommer-Str. 15 D-60596 Frankfurt am Main Germany	Mr. N. D. Griffiths	T496963190 F49696319313
15. Joint Venture for the Trans Caucasian Railways	TEWET Carmerstr. 2 10623 Berlin Germany	Mr. Ch. Gleue	T493025465254 F49303122019
16. Railways Tariffs and Timetable	SISIE 24-26, rue du Cotentin 75015 Paris France	Mr. J.L. Romanini	T33140711515 F33140711518
17. TRACECA Co-ordination Team	Tractebel Development Avenue Ariane 7 B-1200 Brussels Belgium	Mr B. Beddegenoots	T3227737509 F3227738850
18. Central Asian Railways Restructuring and Telecommunications Studies	CIE Consult Grattan Bridge House 3 Upper Ormond Quay Dublin 7 Ireland	Mr. M. Barry	T35317034701 F35317034725
19. Road Maintenance	FINNROAD Ltd Opastinsilta 12A, PO. Box 33 FIN 00521 Helsinki Finland	Mr. B. Karell	T35891545690 F35891545692
20. Feasibility study of new terminals in Georgian Ports	HPTI - Ubersee-Zentrum Schumacherwerder D-20457 Hamburg Germany	Capt. W. Arlt	T494078878100 F494078878178
21. Restructuring of the Azeri and Georgian Railways	GIBB Ltd Gibb House - London Rd Reading Berkshire RG6 1BL United Kingdom	Mr. B. Brent	T441189635000 F441189491054
22. Intermodal Services Implementation and Training	POLZUG Container Terminal Burchardkai Bürogebäude 2 D-21129 Hamburg Germany	Mr. W. Schulze-Freyberg	T49407411450 F494074114545
23. International Road Transport and Transit Facilitation (IRU)	Scott Wilson K. Scott House, Basing View, Basingstoke Hampshire RG21 4JG England	Mr. A. Tite	T441256461161 F441256816835
24. Traffic Forecasting and Feasibility Studies	BCEOM Place des Frères Montgolfie 78286 Guyancourt Cedex, France	Mr. P.M. Ringwald	T33130124800 F33130121095
25. Inter-Governmental Commission for the Implementation of the Multi-Lateral Agreement on Transport	AXIS 24/26 rue du Cotentin 75015 Paris France	Mr. J.-L. Romanini	T:33140647371 F: 33140647371

## **ПРИЛОЖЕНИЕ 3**

### **ХРОНОЛОГИЧЕСКАЯ ТАБЛИЦА О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЧЛЕНОВ КООРДИНАЦИОННОЙ ГРУППЫ**

Date	Team Member	Action Taken
Feb. '99	Marc GRAILLE	Re-opening of local offices in 3 Caucasian countries, and of technical library in Tbilisi; briefing of local counterparts
Feb. '99	Mike SIMS	Re-opening of local offices in 5 Central-Asian countries, and of technical library in Tashkent; briefing of local counterparts
Feb. '99	Ben BEDDEGENOOTS	Re-opening of main office and technical library in Brussels
Feb. '99	Ben BEDDEGENOOTS & Dominique FELDHEIM	Briefing of SCR Task Managers D.M. Maccelli and R. Niemi, new to TRACECA
Feb. '99	Dominique FELDHEIM & Inger DE VOLDER	Update of TRACECA brochure and map
Feb. '99	Marc GRAILLE	Follow-up of TRACECA project 'Restructuring of Azeri and Georgian Railways'
Feb. '99	Marc GRAILLE	Co-operation with World Bank and Azeri and Georgian Governments on project definition
Feb.- Mar. '99	Michael SIMS	Visits to Port and Intermodal terminal at Turkmenistan and Almaty to verify delivery and use of works, and equipment supplied
Feb.- Mar. '99	Sergio MORETTI & Marc GRAILLE & Koen COUDERE & Ben BEDDEGENOOTS & Inger DE VOLDER	Preparation of technical feasibility study, environmental impact assessment, technical specifications, tender dossier, statements of endorsement for the Caucasus Optical Cable project; mission of Sergio MORETTI to the 3 Caucasian countries involved
Feb. '99- ongoing	Marc GRAILLE	Follow-up of Tacis National Georgia project 'TA for Privatisation of Poti Port'
Feb. '99- ongoing	Marc GRAILLE	Follow-up of Tacis National Georgia project 'Port Safety in Poti and Batumi'
Feb. '99- ongoing	Marc GRAILLE	Follow-up of TRACECA project 'Intermodal Services'
Feb.-Apr. '99	Marc GRAILLE & Vadim TURDZELADZE	Follow-up of TRACECA direct investment project Rail Ferry Terminal in Poti Port; Participation in inauguration on April 18 (+ in inauguration of Supsa oil terminal on April 17)
Feb. '99- ongoing	Michael SIMS & Akmal KAMALOV	Discussions and correspondence concerning the use of equipment supplied to Bukhara Cotton Logistics Centre; Links with Intermodal Services project
Feb. '99- ongoing	Michael SIMS & local staff	Translation of extracts from HDM3 manual for direct assistance to Highway Departments and Institutes; Provision of supplementary technical notes linked to Module A of Road Maintenance project
Feb. '99- ongoing	Ben BEDDEGENOOTS	Assistance to Task Managers in tendering 3 TA and 2 IP projects of TRACECA 1998/1999
Mar. '99	Michael SIMS	Visit to Bishkek to re-establish office and to

		liaise with local interlocutors concerning the Kyrgyz national transport project and intermodal equipment supply
Mar.'99	Michael SIMS	Visits to Almaty, Astana and Aktau, concerning Kazak national transport project, prospection for future projects in the Port of Aktau, and to re-establish TRACECA representation in Astana.
Mar.'99- June.'99	Michael SIMS	Meetings with Asian Development Bank in Astana and Tashkent for identification and definition of future co-financing project for Almaty-Bishkek Road.
Mar. '99	Marc GRAILLE	Programming of Daniel STROOBANTS' two weeks mission to the Caucasus
Mar. '99	Marc GRAILLE	Participation in USAID Caucasus Working Group; Comments on USAID report on Caucasus Transport
Mar. '99	Vadim TURDZELADZE	Presentation of TRACECA at Black Sea Ports Conference in Poti
Mar. '99	Ben BEDDEGENOOTS	Mission to Odessa with Capt. W.H. Arlt and Ms H. Wagner of HPTI (Co-ordination of Black Sea Rail Ferry Link)
Mar.-Apr. '99	Dominique FELDHEIM	Upgrade and update of TRACECA website <a href="http://www.traceca.org">http://www.traceca.org</a>
Mar.-Apr. '99	Mike SIMS & Ben BEDDEGENOOTS & Marc GRAILLE	Definition of ±10 project proposals for the TRACECA 1999/2000 budget. Discussions with beneficiaries, other donors, EC Delegations etc. Retained fiches in Appendix 3.
Mar.-Apr. '99	Michael SIMS & Akmal KAMALOV	Assistance to Uzbek COM for their Transport Conference scheduled in May
Mar.' 99- ongoing	Ben BEDDEGENOOTS	Follow-up of Tacis National Mongolia project 'Zamyn Uud Transshipment Facilities'
Apr. '99	Marc GRAILLE	Mission to Washington (World Bank) with D. Stroobants for project definition in Caucasus (road sector & Poti Port breakwater)
Apr. '99- June '99	Mike SIMS	Project definition 'Kazakh Transport Corridor' for TACIS National Programme; Preparation of TOR in collaboration with local experts designated by MOTCT; Extensive liaison with EC Delegation for finalisation of TOR.
Apr. '99	Mike SIMS & Ben BEDDEGENOOTS & Eduard KAPLAN	Mission to Kazakhstan (Almaty, Aktau & Astana) with Capt. W.H. Arlt of HPTI (Intermodal Services) for project definition for Aktau Port.
Apr. '99	Marc GRAILLE	Co-operation with EBRD and Georgian and Armenian Governments on project definition.
Apr.'99- ongoing	Marc GRAILLE	Co-operation with World Bank and EC Delegation (Tbilisi) on privatisation and breakwater of Poti Port
Apr.-May '99	Dominique FELDHEIM & Inger DE VOLDER	Update of technical library inventory (for website and brochure)
May '99	Mike SIMS and Akmal	Participation / TRACECA co-sponsorship of

	KAMALOV	Tashkent International Transit conference organised by Uzbekistan government.
May '99	Marc GRAILLE & Ben BEDDEGENOOTS	Mission to Odessa/Illiychevsk, Moldova & Kiev : co-ordination of Black Sea rail ferry link; project identification Moldova/Ukraine; TRACECA briefing to EC Delegation (Kiev)
May'99	Mike SIMS	Visit to Bishkek for Roads Maintenance project demonstration of FWD equipment supplied, for discussion of ADB co-financing of Almaty-Bishkek road, and for CU concerning national transport project.
May-Jun. '99	Ben BEDDEGENOOTS & Marc GRAILLE	Assistance with tender evaluation (TNAZ 9801, TNREG 9802, TNREG 9803).
June '99	Mike SIMS, Vadim TURDZELADZE, and Edward KAPLAN	Mission to Aktau Port, with Kazak, Georgian and Azeri Ministerial delegations to arrange co-financing of Ferry Terminal Rehabilitation.
June '99	Mike SIMS	Mission to Dushanbe to re-establish TRACECA office, and contacts with local interlocutors.
June '99	Marc GRAILLE, Dominique FELDHEIM & Vadim TURDZELADZE	Mission to Bulgaria and Romania. Presentation of TRACECA at the 2 <sup>nd</sup> Black Sea Shipping Conference in Varna, Bulgaria. Follow-up of the MLA with Ministries of Transport (Bulgaria and Romania). Visit of the ports of Varna and Constanza, Romania.
June '99	Marc GRAILLE	Meeting with DG VII – Mr. M. Mogensen on collaboration with PETRA.
June-July '99	Ben BEDDEGENOOTS, Dominique FELDHEIM & Marc GRAILLE	Adaptation of tender documents for Caucasus Optical Cable to latest rules. Preparation of Financing Memoranda between the EC and the Beneficiary States.
June '99 –ongoing	Dominique FELDHEIM	Extension of technical library on website (scanning of main reports) and general update.
July '99	Mamouka Chantladze, Marc GRAILLE & Vadim TURDZELADZE	Participation in the 1 <sup>st</sup> Steering Committee of BSPETRA organised by DG VII.
July '99	Co-ordination Team Caucasus	Mission throughout the Caucasus with Ms D.M. Maccelli (Batumi, Poti, Tbilisi, Yerevan, Baku).
July '99	Co-ordination Team Caucasus	Caucasus optical cable – presentation of Financing Memorandum to Beneficiaries.
July '99	Ben BEDDEGENOOTS & Marc GRAILLE	Preparation of TOR for TRACECA road project with World Bank and EBRD.
July '99	Co-ordination Team Caucasus	Poti port breakwater – meeting with Technital and World Bank to discuss financing.
July '99	Co-ordination Team Caucasus	Co-ordination meeting in Baku with EU Member States and the EC Delegation for the Caucasus.
Aug. '99	Mike SIMS	Preparation of TOR for TRACECA road border crossings in Central Asia project with

		ADB
Aug. '99	Ben BEDDEGENOOTS	Mission to Odessa/Illiychevsk : co-ordination of Black Sea rail ferry link
Aug. '99	Ben BEDDEGENOOTS	Mission to Mongolia : co-ordination of Zamyn Uud Transshipment Facility (Taxis National)
Aug.- Sep. '99	Joseph SCHEERENS & Johan GAUDERIS	Pre-feasibility study for narrow-gauge rail ferry terminal in Poti or Batumi
Aug/Nov 99	CT	Kick-off meetings with Traffic Forecasting project, Brussels, and on-site
Aug and Nov 99	CT	Meetings with SCR, Monitors and Intermodal Project, Brussels
Sept. '99	Co-ordination Team Caucasus	Evaluation of "Intergovernmental Commission for the Implementation of a Basic Agreement on Transport"
Oct. '99	Co-ordination Team Brussels	Evaluation "Feasibility Study for the Rehabilitation of a) the Road Osh-Sary Tas-Erkech Tam, and b) the Road Osh-Kyzyl Kyya-Isfana (Taxis National)
Sept. '99	Mamouka CHANTLADZE, Marc GRAILLE & Vadim TURDZELADZE	Mission of DG X , M. Vantome & WWP Conception of the synopsis for the TRACECA Films.
Sept. '99	Marc GRAILLE, Dominique FELDHEIM & Vadim TURDZELADZE	Mission to Bulgaria and Romania with M. Stroobants. Stand TRACECA at the 1 <sup>st</sup> Exhibition "Energy to Europe" Bucharest , Romania. Follow-up of the MLA with Ministries of Transport (Bulgaria and Romania). Visit of the ports of Varna and Constanza,
Sep 99	Mike SIMS	Presentation at the IRF Silk Road Conference in Tashkent
Sep/Oct 99	Mike SIMS	Meetings with MOT, Customs Committees, and ADB to draw up TOR and obtain SOE for the Central Asia Border Road Crossings project. Kazakhstan, Kyrgyzstan, Turkmenistan, Uzbekistan.
Sep and Dec 99	Mike SIMS	Review of Roads Maintenance/PMS software with beneficiaries on site. Kazakhstan and Uzbekistan.
Oct. '99	Anar ISMAIL, Marc GRAILLE & Vadim TURDZELADZE	Final reception "Border Post" Azerbaijan/Georgian Border
Oct. '99	Mamouka CHANTLADZE, Marc GRAILLE & Vadim TURDZELADZE	Final reception "Red Bridge" Georgia.
Oct. '99	Anar ISMAIL, Marc GRAILLE & Vadim TURDZELADZE	Presentation of TRACECA Caspian Infrastructure Exhibition – Baku
Oct/Dec 99	CT	Kick-off and review meetings with IRU project in Brussels and on site
Oct and	Mike SIMS	Liaison with ADB regional trade and

Dec 99		transport project, Bishkek Tashkent and Almaty
Oct 99	Mike SIMS	Presentation at the UN SPECA Transport Working Group in Almaty
Oct and Dec 99	Mike SIMS	Discussions in Turkmenistan on relations with IGC
Nov. '99	Marc GRAILLE	Co-ordination meeting in Baku with EU Member States – Baku
Nov. '99	Katchatur MANOUKIAN, Marc GRAILLE & Vadim TURDZELADZE	Final reception civil work on the Karmir Bellur Containers Terminal – Erevan
Nov.- Dec. '99	Sergio MORETTI	Caucasus Fibre Optic Cable – Tender evaluation and assistance with contract negotiation
Dec. '99	Marc GRAILLE, & Vadim TURDZELADZE	Mission to Ukraine Follow-up of the Illiychevsk project – COSMAR
Dec. '99	Marc GRAILLE & Dominique FELDHEIM	Presentation of TRACECA Conference organise by the French SENAT Paris -
Dec. '99	Ben BEDDEGENOOTS	Presentation of TRACECA at UIC Seminar "TRACECA and Railways Telecom", Paris
Dec. '99	Mamouka CHANTLADZE, Marc GRAILLE & Vadim TURDZELADZE	Mission of DG X M. Vantome, WWP & TransAtlantic Film.
Dec. '99	Anar ISMAIL, Marc GRAILLE & Vadim TURDZELADZE	First Mission AXIS – IGC – Baku
Dec.- Jan.	Ben BEDDEGENOOTS & Inger DE VOLDER	Preparation of new TRACECA brochure
Dec 99	Mike SIMS	Presentation at International Conference on Urban Transport, Tashkent
Dec 99	Mike SIMS	Co-ordination meeting on Regional Transport issues with ADB in Almaty
Dec 99	Mike SIMS	Finalise draft tender documents for the Aktau Ferry Terminal Rehabilitation with BCEOM and MOTCT in Almaty. Draw up TOR and obtain SOE.
Jan. 2000	Anar ISMAIL, Marc GRAILLE & Vadim TURDZELADZE	Second Mission AXIS – IGC – Baku
Jan. 2000	Marc GRAILLE	Co-ordination meeting in Baku with EU Member States and the EC Delegation for the Caucasus
Jan. 2000	Ben BEDDEGENOOTS & Dominique FELDHEIM	Update of web site & upgrading of maps and photos on web site – Printing of maps in A3 format
Jan.2000	Marc GRAILLE & Vadim TURDZELADZE	Mission to Baku and meetings in Tbilisi, with AXIS, to negotiate dispositions for the first IGC
Jan/Feb 99	Mike SIMS	Meeting with COM Uzbekistan, and visits to MOT Kyrgyzstan, & Kazakhstan, to

		demobilise CT project and introduce IGC project with contractor AXIS.
Jan/Feb 99	CT	Prepare menu of future projects and Final Report.
Feb 99	Mike SIMS	Advice to Kyrgyzstan Railways on investment prospects based on TRACECA reports
Feb 99	Vadim TURDZELADZE	Accompany Minister of Transport of Georgia to Uzbekistan to present preliminary documents for Tbilisi IGC meeting.



## **ПРИЛОЖЕНИЕ 4**

### **ПРОЕКТЫ ВКЛЮЧЕННЫЕ В БЮДЖЕТ 1999/2000**

*Для ограниченного пользования –  
см. в отдельном томе*

## **ПРИЛОЖЕНИЕ 5**

### **ОТЧЕТ МИССИИ ПО ПЕРЕГРУЗОЧНОМУ УСТРОЙСТВУ В ЗАМИН УУД**

---

**MISSION REPORT OF B. BEDDEGENOOTS - MONGOLIA, AUGUST 15-27, 1999****1. Project Data**

*Title :* Feasibility Study & Investment Component for Zamyn Uud Transshipment Facility  
*Contract :* 98-0456.00  
*Contractor :* ETC (subcontractors : Halcrow and Profabril)  
*Budget :* 1 581 430 EURO (of which 1 100 000 EURO for the investment component)  
*Start Date :* April 6, 1999  
*End Date :* April 5, 2000  
*Manager :* Ms D.M. Maccelli

**2. Objectives of the Mission**

Briefing of Ms Maccelli on project progress and required actions at SCR, in particular for the 1 100 000 EURO investment component.

To this end, Mr. Beddegenoots had to :

- meet the involved parties (Contractor, Tacis CU, NIC<sup>1</sup>, MID<sup>2</sup>, MTZ<sup>3</sup>);
- attend the 2<sup>nd</sup> Steering Committee meeting;
- visit the site at Zamyn Uud.

**3. People Met**

ETC : Mr. Ch. Gleue, Project Manager  
Mr. V. Xavier, Design Engineer (Profabril)  
Mr. J. Alves, Procurement Expert (Profabril)  
Tacis CU : Mr. B. Khurenbaatar, Executive Director  
Mr. D. Hepburn, Team Leader  
NIC : Mr. S. Enerelt, President  
Mr. D. Gansukh, Vice President  
MTZ : Mr. Batkhuyag, Deputy Director of Zamyn Uud Railway Station  
MID : Mr. G. Batkhuu, Minister

**4. Annexes**

1. ETC's request for advance payment, including bank guarantee
2. ETC/NIC cost estimate
3. minutes of meeting with Minister of Infrastructure Development
4. excerpt of ETC's draft Progress Report, Ch. 5. Project Planning for the Next Reporting Period
5. budgeted input of EU and local staff per work package

---

<sup>1</sup> Nefti Import Concern; 80% owned by the MID

<sup>2</sup> Ministry of Infrastructure Development

<sup>3</sup> State Railways; 50/50 joint venture Russia-Mongolia (MID)

## **5. Status of the Project - Generalities**

The project is vital for the economy of Mongolia, especially in the light of Russia's recent shortage of oil. For the time being, Russia continues to export oil products to Mongolia, and to Mongolia alone, but this may change any time. Therefore, for strategic reasons, Mongolia badly needs China as an alternative supplier of oil products.

The project is well managed, and EU and local staff is competent and committed to the project.

The project manager maintains good working relations with the involved parties.

The feasibility study has advanced on schedule, and the Progress Report will be presented on time in September.

The investment component struggles with a serious lack of funds, as the estimated cost of circa 5 million EURO exceeds the budget of 1.1 million EURO, and the MID has no funds to finance the civil works (estimated cost : 1.7 million USD), to which they committed themselves in June 1999. As the project is only economically viable under certain optimistic scenarios, local investors and IFIs may not be interested in co-financing.

## **6. Status of the Project – Feasibility Study**

By September 20, 1999 the Progress Report will be presented to report on :

- review of the Petroleum Products Logistics Study (World Bank, Beicip Franlab, 1993 - ready);
- detailed design of Zamyn Uud Transshipment Facility (ready);
- environmental impact assessment (ready);
- economic evaluation (nearly ready).

The design distinguishes two phases : a first to meet the needs in the short and medium term - even in the most optimistic demand scenarios – and a second phase adequate for the long and very long term. The investment component implements the first phase design at minimum cost.

## **7. Status of the Project – Investment Component**

### **Foreseen Budget for Investment Component**

There is a contradiction in the contract about the budget for and the scope of the investment component, brought to our attention by Mr. Khurenbaatar. The contradiction is found between Annexes A, B and D.

Annex A Terms of Reference of the contract, par. 4.4 Global Budget states : *'The global amount for this project will be ECU 1 600 000. Of the global amount, ECU 1 100 000 is allocated to the equipment. An amount of ECU 500 000 is allocated to the Technical Assistance which is to include EU and local experts, transport (CIP Zamyn Uud) and installation and training charges<sup>4</sup>.'* This goes against the Tacis 'Guidelines and Standard Documents on Purchase of Supplies Financed from Tacis Funds'.

In Annex B Organisation and Methods, the Contractor specifies in par. B.2.2 Approach and Methodology :

*'Work Stream 3000 comprises the purchase and implementation of that part of the necessary equipment which is to be financed by Tacis. As it may already be predicted today that the earmarked ECU 1.1 million will not suffice for setting up the entire necessary equipment, a special focus is to be directed at the sensible selection of the equipment. The aim has to be to secure the greatest possible benefit, and ensuring that the financing and procuring of other parts of the transshipment can be fully harmonised with the time schedule for processing the Tacis financed part, thus enabling an initial partial operation or partial use of the facility.'*

Annex D Breakdown of Prices of the contract on the other hand specifies the following amounts :

<b>Budget Line</b>	<b>Amount</b>
A. FEES	351 660 EURO
B. Per DIEM	66 070 EURO
C. DIRECT EXPENSES	16 300 EURO
D. REIMBURSABLE EXPENSES	
<i>Travel EU-NIS</i>	<i>21 600 EURO</i>
<i>Travel within NIS</i>	<i>1 200 EURO</i>
<b><i>Equipment (3)</i></b>	<b><i>1 100 000 EURO</i></b>
<i>Contingencies</i>	<i>15 000 EURO</i>
<b>TOTAL excluding equipment</b>	<b>481 430 EURO</b>

(3) *Detailed list to be submitted to the Contracting Authority for prior written approval. Equipment to be purchased in accordance with EC Guidelines and handed over to the Partner against receipt at the end of the project.*

Article 11 General and Final Provisions of the contract states in point 2 : *'The order of precedence of the Contract documents, in case of any conflict between them, is according to the above mentioned ranking.'* (i.e. Annex A – Annex B - ...) However, we convinced Mr. Khurenbaatar to stick to the breakdown of prices (Annex D), not to the terms of reference (Annex A). Pushing for a strict application of the ToR would probably lead to a law suit, which wouldn't benefit any of the parties.

### Design and Technical Specifications

The detailed design has resulted in technical specifications which are nearly completed. These technical specifications will be integrated in the tender documents in the next stage. The procurement specialist already made a first visit to Mongolia to prepare the tendering.

<sup>4</sup> the phrase 'which is to include ...' was added at SCR on request of the MID; the draft TOR provided by the TRACECA Co-ordination Team did not include this part

### Cost Estimates

Three cost estimates are available :

1. World Bank, Beicip Franlab, 1993 : ca. 7 million USD;
2. Engineering Consulting Firms Association, Pacific Consultants International (Japan), March 1999 : ca. 16 million USD;
3. ETC/NIC, August 1999 : ca. 5 million USD.

The first cost estimate is based on a similar design as the third one, but with double storage capacity. However, the first one only takes the equipment itself into account, whereas the third one includes engineering, supervision, transport, installation, testing, commissioning, manuals, training and manufacturers recommended spare parts. The second cost estimate was done after a rough survey, and is based on the 1993 World Bank report.

ETC/NICs cost estimate is broken down to the following components (*see Annex*) :

<b>Investment Component</b>	<b>Cost Estimate</b>
A. Storage tanks	1 248 000 USD
B. Pumps	214 000 USD
C. (Un)loading arms, including accessories	284 000 USD
D. Piping + metering units	310 000 USD
E. Fire protection	173 000 USD
F. Electric systems	386 000 USD
G. Control and instrumentation	255 000 USD
H. Rail systems <sup>5</sup>	167 474 USD
I. Civil construction + structures	1 674 500 USD
J. Miscellaneous	419 000 USD
<b>Total</b>	<b>5 130 974 USD</b>

These cost estimates are based on prices in the EU, except for H. Rail Systems, which is based on local supply only. The cost estimates are based on a detailed design according to international standards for quality, safety and environmental protection. They exclude transport costs from the EU to Zamyn Uud, taxes and customs duties<sup>6</sup>, and owners expenses. On the other hand, they include engineering, supervision, installation, testing, commissioning, manuals, training and recommended spare parts.

NIC is at present reviewing the cost estimates for components which can be supplied locally. The resulting savings are expected to partly compensate for the remaining transport costs.

<sup>5</sup> additional to the 1.2 km wide gauge connection being constructed by NIC at a cost of 150 000 USD

<sup>6</sup> procurement to Mongolia under Tacis is exempted from taxes and customs duties

### Need for Co-financing

If the MID funds component I. Civil Construction Structures, and Tacis funds all other investment components, the whole project can be tendered on a turnkey basis. However, if IFIs or private investors co-finance it, the project cannot be implemented in this way.

As the Tacis budget is limited to 1 100 000 EURO, such co-financing is unavoidable.

Additional Tacis funds may be drawn from the INOGATE programme.

However, INOGATE is a Tacis Inter-State programme, not including links with China, and the Mongolian Government so far failed to commit themselves to INOGATE (Umbrella Agreement). Another possibility would be to use the remaining 286 000 EURO of the contingencies budget of the 1998/1999 bi-annual Tacis action programme for Mongolia. The Tacis CU could forward a request of the MID to that end to SCR. This would prove the commitment of the Beneficiary and of Tacis, and would cover another 5 % of the required investment budget. Such bilateral commitment may help convince other donors. However, the Tacis CU is reluctant to sacrifice their contingencies budget to contribute to an investment project that may never be operational.

If Tacis finances only part of the project, it would probably be best for Tacis to take care of the storage tanks (1 248 000 EURO + transport costs). These tanks will be built on the site, and are thus certain to remain there and serve for the Zamyn Uud transshipment facility only. On the contrary, more mobile components might be taken away from the site to rehabilitate other facilities of NIC, which is not the purpose of the Tacis project. It should be noted that the construction of the storage tanks is directly linked to the civil construction and structures, and to the piping and metering units.

Co-financing by other donors is unlikely to be found in the immediate future, and no formal commitments were made by any potential co-financing party yet :

- the MID has no investment budget at present, though it may obtain one in the year 2000<sup>7</sup>;
- NIC<sup>8</sup> has limited financial possibilities;
- other local investors with financial possibilities have yet to be found;
- IFIs<sup>9</sup> are unlikely to invest<sup>10</sup> in a strategic project<sup>11</sup> which is economically viable under certain demand scenarios only;
- Japan may fund the whole project<sup>12</sup>, which the MID would certainly accept, but then the project would be in the hands of Japan, and not of Tacis;
- end-June a donors conference took place in Ulaan Baatar, at which 320 million USD were promised to Mongolia, of which 60% in loans and 40% in grants; part of these promised funds were related to energy sector projects.

---

<sup>7</sup> this will only be known by the end of the year

<sup>8</sup> on request of the IMF, NIC should be privatised in the near future

<sup>9</sup> the ADB financed the renovation of the international airport at Ulaan Baatar; the World Bank identified 4 projects in the railway sector

<sup>10</sup> one task of the Contractor is to solicit IFI or private investment (budget : ca. 10 man-days)

<sup>11</sup> IFIs will request a sovereign guarantee from the Government to grant a loan

<sup>12</sup> Japan would insist on making the design and technical specifications themselves

Another problem in the case of co-financing is the ownership of the transshipment facility. The Statement of Endorsement and the Terms of Reference specify the MID as owner, whereas it is formally agreed between the MID and NIC that NIC would exploit the facility. It is on this basis that NIC agreed to invest 150 000 USD in the first 1.2 km of wide gauge connection. However, if other parties would co-finance the project, ownership of the entire transshipment facility by the MID may not be guaranteed.

Finally, contractually speaking the Contractor only has to procure and implement the 1 100 000 EURO investment component funded by Tacis. In his Technical Proposal (contract Annex B Organisation and Methods), par. B.2.2 Approach and Methodology, the Contractor states :

*Work Stream 3000 comprises the purchase and implementation of that part of the necessary equipment which is to be financed by Tacis. As it may already be predicted today that the earmarked ECU 1.1 million will not suffice for setting up the entire necessary equipment, a special focus is to be directed at the sensible selection of the equipment. The aim has to be to secure the greatest possible benefit, and ensuring that the financing and procuring of other parts of the transshipment can be fully harmonised with the time schedule for processing the Tacis financed part, thus enabling an initial partial operation or partial use of the facility.*

## **8. Site visit at Zamyn Uud**

Ben Beddegenoots made a visit to the railway station of Zamyn Uud on August 20, 1999, under the guidance of Mr. Batkhuyag, the Deputy Director of the railway station (*see photos*). The station handles circa 15 trains per day, most of them freight trains (containers, general cargo, dry bulk).

The Deputy Director is keen on the project and prepared to collaborate in every possible way. A manual of safety standards for railway works, written in Mongolian language, is available at the Railways in Ulaan Baatar.

They visited the 1.2 km connection track, the site of the new oil transshipment facility, the container transshipment facility, the general cargo and dry bulk transshipment facilities, and the old oil transshipment facility. All these facilities are owned by Mongolian Railways (MTZ).

### 1.2 km connection track

A solid embankment, circa 5 m high, already exists. It supports a narrow gauge track (Chinese standard) and a gravelled road, part of which will be sacrificed to the wide gauge track (Mongolian standard).

### Site of new oil transshipment facility

NIC already supplied concrete fencing material. The site is cleared, so works can start as soon as funds are available.



### Container transshipment facility

Japan financed this state-of-the-art facility (cost : circa 50 million USD). Container handling operations started in 1995. The facilities include : a large concrete paved yard, an office building, an equipment garage with a small workshop, 2 Kalmar reach stackers (made in Sweden) and 4 light forklift trucks for (un)loading containers<sup>13</sup>. The wide gauge track lies west of the yard, the narrow gauge track east. Containers are taken off and put on wagons with a reach stacker, stored (stacked two levels high), emptied or loaded (with forklift trucks). The facility is working. The equipment is maintained well, and fully operational.

### General cargo transshipment facility

This facility operates as a train to truck terminal, rather than as a train to train transshipment facility. Cargo is transhipped manually from wagon to truck and vice versa, via a small quay platform. As in the container transshipment facility, the wide gauge track lies west, the narrow gauge track east. There is one bridge crane on rails for direct train to train transshipment, but this is hardly ever used. Last trip containers are used for storage of cargo.

### Dry bulk transshipment facility

This facility consists of a large pit for intermediate storage and two bridge cranes on rails. It is being cleaned at present. When operating, it is mainly used for transshipment of coal.

### Old oil transshipment facility

This facility was build in a hurry in 1991-1992, not fully in conformity with Soviet standards for quality, safety and environmental protection, as the break-up of the Soviet-Union threatened to interrupt oil supplies from Russia to Mongolia.. It is rarely used. The facility lies close to the rail track towards the container transshipment facility, and to the passenger station. The Contractor quickly abandoned the idea of rehabilitating these facilities to meet international standards.

## **9. 2<sup>nd</sup> Steering Committee Meeting**

The 2<sup>nd</sup> Steering Committee meeting, scheduled on August 19, did not take place.

However, the Minister of Infrastructure Development met a Delegation of Tacis, ETC and NIC on Tuesday 24 August. The meeting was prepared with Mr. Khurenbaatar and Mr. Gansukh just before the meeting. The Minister also had a word on the project with the Prime Minister, Mr. R. Amarjargal<sup>14</sup>, the evening before.

The Minister told that the MID is involved in the State Railway company MTZ on two levels : as an implementing agency of Government policy, and as a 50% shareholder (the remaining 50% of shares being held by Russia). The MID intends to withdraw partly from MTZ as a shareholder, thus freeing a budget of 7 million USD. However, the MID would remain the owner of the oil transshipment facility, which it would lease to MTZ. A decision on this withdrawal would be made at Government level (Cabinet of Ministers) in the near future. The Tacis CU will receive a copy of the corresponding resolution. Part of the 7 million USD would be made available by MTZ in a sequence of instalments.

<sup>13</sup> 20", 40" and non-ISO containers can all be handled

<sup>14</sup> replacing the former Prime Minister since begin-August

With these funds, the MID could finance the civil works (1.7 million USD), the railway connections (0.2 million USD), the storage tanks (1.2 million USD) and part of the other equipment (up to 1.0 million USD), in accordance with the design of ETC, based on international standards, by July 2000. Tacis would fund the rest of the equipment, to a value of 1.1 or 1.4 million EURO, the latter amount in case the remaining 286 000 EURO contingencies budget of the Tacis action programme 1998/1999 is allocated to the project. The MID will make a formal request to that end, which the Tacis CU will forward to SCR. This way, the MID wouldn't need to wait for a Government decision on the allocation of the State investment budget for the year 2000.

The Contractor made minutes of the meeting, which were signed by the Minister (*see Annex*).

Both the Tacis CU and the Contractor are very sceptical about the realism of this proposal<sup>15</sup>. In no case will the procurement procedure start before the Tacis CU has seen the corresponding Government resolution, as well as firm proof that the MID will perform its part of the investment component conform to a mutually agreed time schedule and technical specifications.

#### **10. Actions Required by the Contractor**

In order to implement the investment component, additional funds are required. This implies three options for the continuation of the project (*see excerpt of draft Progress Report in Annex*) :

1. Tacis provides additional funds;
  2. the MID and IFIs provide additional funds;
  3. the project is stopped without implementing the investment component.
- 
1. If Tacis will consider additional funding for the project, the Contractor must prepare a justification for it. This would involve a request for additional funding by the MID, forwarded to SCR via the Tacis CU.
  2. As soon as the Progress Report is ready (by September 20), including the economic evaluation of the project, the Contractor shall present it to IFIs such as the World Bank, Kuwait Fund, Asian Development Bank and JICA. As the civil works (responsibility of the MID) and instalment of equipment cannot start before spring, a time suspension during winter is required, as well as a time extension. The Contractor shall justify this, including the financial implications. During the suspension period, the MID in co-operation with the Tacis CU should follow-up on co-financing. After winter, the Contractor resumes work to implement the investment component.
  3. As soon as the Progress Report is ready (by September 20), including the economic evaluation of the project, the Contractor shall present it to IFIs such as the World Bank, Kuwait Fund, Asian Development Bank and JICA. After that, the project is stopped. Implementation of the investment component is then in the hands of the MID.

---

<sup>15</sup> the MID did not honour its oral commitment to lay the 1.2 km connection rail track by December 1998

## 11. Actions Required by SCR

The Contractor has not received advance payment yet.

He issued a request for advance payment on April 26, 1999 with a valid bank guarantee attached (*see Annex*). The Contractor has not heard from the Finance Unit since.

Meanwhile, the Contractor already pre-financed two thirds of his budget under A. Fees.

Additional budget for the technical assistance or investment component maybe available at SCR.

If not, the second option proposed by ETC (contract suspension until spring + time extension) must be examined from the SCR point of view.

## 12. Actions Required by Tacis

### TRACECA

1. Notify the Mongolian Government of the TRACECA Multi-Lateral Agreement, via the Tacis CU. They may be willing to adhere to the MLA, in the hope of obtaining TRACECA funding for transport related projects.
2. Organise a project identification mission to Mongolia : there is scope for projects in the roads, railways<sup>16</sup> and non-physical bottlenecks sector. Mongolia feels sorely neglected by TRACECA. This mission could be combined with co-ordination of Traffic Forecasting and Feasibility Studies (BCEOM) and International Road Transport Transit Facilitation (IRU / Scott Wilson).
3. Send the Tacis CU a batch of updated TRACECA brochures and maps. Ben Beddegenoots left five copies of each, but this was the spring 1999 version.

### INOGATE

1. Notify the Mongolian Government of the INOGATE Umbrella Agreement, via the Tacis CU. They failed to paraphrase the Brussels agreement, and didn't show up in Kiev in July 1999. They may now be willing to adhere to the agreement, in order to obtain INOGATE funding for the investment component of the Zamyn Uud project.

---

<sup>16</sup> the World Bank identified 4 projects : Rehabilitation of Railway Tracks, Improvement of Rolling Stock Maintenance Facilities, Organisation of Tourism Services, Construction of a Terminal

**Annex 3 - Minutes of meeting with Minister of Infrastructure Development**

**Minutes of meeting at the Ministry of Infrastructure Development (MID) regarding the further treatment of the Tacis-project "Zamyn Uud transshipment facility"**

Date: 24 August 1999

Location: Ministry of Infrastructure Development, Ulaanbaatar

Participants:

Mr. Batkhoo	Minister
Mrs. Sarantungalag	MID
Mrs. Ariuntuya	MID
Mr. Naranmandah	MID
Mr. Gansukh	NIC Company
Mr. Sukhbaatar	NIC Company
Mr. Khurenbaatar	Executive Director Tacis CU
Mr. Hepburn	Team Leader Tacis CU
Mr. Beddegenoots	Tacis/Traceca Co-ordination Team
Mr. Gleue	ETC (Project Manager)
Mr. Xavier	Profabril

The meeting was opened and chaired by Mr. Batkhoo, Minister of Infrastructure Development of Mongolia. After a short statement made by Mr. Batkhoo underlining the importance the project is to Mongolia and some information given by the Project Manager of the current status of the project's progress and the problems affecting the future success of the project and a corresponding discussion,

**the following decisions were taken:**

1. The participants of the meeting took note of the project manager's statement, that the main factors influencing the further progress of the project, are as follows:
  - One precondition for the procurement and installation of the Tacis-financed equipment is the preparation and completion of the related civil work. The final decision, when and to what extent the civil work can be financed by the beneficiary, is still pending.
  - The Tacis project budget for equipment allows only a partial purchase of the equipment needed for the establishment of the transshipment and storage facility according to the layout and technical design developed during the second stage of the project. But the different equipment components of a transshipment and storage facility are so closely inter-related and some single components cannot be used independently.
2. The Minister underlined the importance for Mongolia's Economy to develop a storage and transshipment facility for oil products at Zamyn Uud railway station in order to stabilise the supply of these strategically vital products. In this connection, the MID confirmed the position, that this Tacis project is a significant contribution to achieving flexibility by creating a reliable alternative for the supply of oil products. The MID is of the opinion, that the project should be continued without time suspension.

3. The MID confirms the statement, already made during the meeting of 18 June 1999, that it will discuss with the Ministry of Finance the possibility of including the investment needed for the preparatory civil work for the Zamyn Uud transshipment facility in the Government's Investment Plan for the year 2000. In addition to that, the MID will check the possibility of allocating part of the money which may be available in future from the leasing rates to be paid by the Mongolian Railways for using Governmental assets, to finance the civil work and additional equipment needed for the completion of the transshipment facility. However, the final decision in this respect depends upon decisions yet to be taken by the Cabinet of Ministers and these decisions were promised by the end of this year. The Minister confirmed that the majority of the civil works would be completed by July/August 2000. The Minister further committed the Mongolian authorities to fund all the civil works and to provide the storage tanks (according to International Standards) for the Facility. This last statement was under the precondition that these funds would be forthcoming from the leasing fees paid by the Mongolian Railways.
4. In order to avoid possible delay in the further treatment and realisation of this project, the MID also kindly requested the European Commission to check the possibility of allocating some additional funds to the project budget needed to cover part of the costs of additional equipment, and also to investigate the possibility of using the remaining contingencies of Mongolia's biennial National Action Programme 1998/99 for the procurement of additional equipment components.
5. The MID takes note of the statement of the project manager, that the latter will provide a special Executive Summary of the Project Progress Report with all the information about the Zamyn Uud transshipment facility project needed for decision makers of other potential donors.
6. In addition to the activities of the project team, to attract other donors for financing the costs of the project not covered by the Tacis assistance, the MID undertakes to mobilise all efforts at both the national and international level to identify and commit the additional necessary funds for the completion of the project.

Prepared:

.....  
T. Naranmandah  
Secretary of the Project Steering Committee

Approved:

.....  
G. Batkhoo  
Acting Minister of MID

**ANNEX 4 - Excerpt of ETC's draft Progress Report,  
Ch. 5. Project Planning for the Next Reporting Period**

From the Contractor's point of view there does exist in principle **two different options** to be kept into consideration by the Contracting Authority regarding the further treatment of the given project :

1. The Contracting Authority agrees to make **additional funds** available by extending the project budget to an amount of approximately 1,572,000 EURO in order to cover the additional costs needed to finance not only the procurement of equipment with an amount of 1,100,000 EURO, but also the preparatory civil work needed for the installation of the equipment together with the extended consultancy services.

2. The project should **be suspended** after having completed and handed over the Project Progress Report, having finalised all connected activities, like monitoring interviews and having informed other potential donors about the investment opportunities etc. and **the procurement itself should be started only after** the Beneficiary has finalised to a certain extent – for example 75 % of the overall volume of work to be performed or two months prior to the envisaged completion date – the preparatory civil work and the representatives of the Contracting Authority and/or the Tacis Co-ordinating Unit have checked and confirmed this degree of completion by personal inspection.

**Option 1** has the great advantage, that it secures, that civil work will be prepared and carried out in conformity with the technical and time requirements to install the Tacis financed equipment. The procurement and installation of equipment can possibly be realised during the year 2000, if no special constrains occur, as for instance the necessity to repeat a tender or very complicated and long contract negotiations in connection with the unclear timeframe for the final acceptance, which can't be specified without certain information and written commitment regarding the installation of the other equipment components.

If only the Tacis financed equipment components can be installed, the Tacis regulations for the procurement of equipment can't be followed up to the end, because the commissioning/ final acceptance for single components is not possible and that leads to a very complicated situation for the completion of the project.

**Option 2** has a whole string of advantages, like

- Only a very limited extension of the project budget, say around 50 000 EURO, is needed to cover the additional expenses caused by the suspension and overall time extension of the project, like for example additional travel costs and work input to close and re-open the project office and run it for a longer period, to manage the project for another 6 month, to mobilise EU-experts and local staff etc.
- It gives the beneficiary during the preparation and realisation phase for the civil work the opportunity, in addition to the corresponding activities already initiated by the contractor, to realise negotiations with potential other donors in order to cover the remaining costs needed to complete the tank farm by allocating a grant or a loan.

- If the additional funding can be found during this period, it gives the best opportunity to combine both financial sources – Tacis funds and funds allocated by other donors – to prepare and realise the installation of the tank farm according to the layout and technical specifications developed in the feasibility study and also the provisional and final acceptance for the Tacis financed equipment can be achieved in a timeframe possibly acceptable for suppliers. However it has to be stated clearly, if the contractor should have also the responsibility to organise the procurement and installation of the additional equipment, in this case all consulting services connected with the procurement of the additional equipment will be charged separately.

The greatest disadvantage of option 2 is, that in connection with the climatic conditions in Mongolia in general and at the project site in particular the installation of the equipment itself and all other related activities can be carried out during a period from April till October only and that leads to a finalisation in the year 2001 only, in connection with another period of project suspension during the winter period 2000/2001.

Nevertheless according to the modified plan of operations for the further treatment of the project the overall needed time extension for the project work totals to 6 additional months.

From the contractor's point of view option 2 should be the preferable one for the further treatment of the project.

**ANNEX 5 - Budgeted input of EU and local staff per work package**

No.	Work package Title	Man- Days			Total
		in EU	in Mongolia	local staff	
<b>OVERHEAD</b>					
0100	Project management	22	150	0	172
0200	Documentation/reporting	44	0	0	44
<b>Sub-total – Overhead</b>		<b>66</b>	<b>150</b>	<b>0</b>	<b>216</b>
<b>WORKSTREAM 1000 – Review of Petroleum Products Logistics Study</b>					
1100	Prospects for national economy	6	10	10	26
1200	Sources/consumption oil products	2	8	10	20
1300	Local production of crude oil	0	8	5	13
1400	Rail/road transport infrastructure	0	12	20	32
1500	Model petroleum supply/demand	4	12	5	21
1600	Main findings and conclusions	10	10	0	20
<b>Sub-total – Workstream 1000</b>		<b>22</b>	<b>60</b>	<b>50</b>	<b>132</b>
<b>WORKSTREAM 2000 – Feasibility Study / Design of Facility</b>					
2100	Transshipment technologies	9	60	60	129
2200	Design of transshipment facility	15	55	0	70
2300	Environmental assessment	10	20	110	140
2400	Technical documentation	5	10	30	45
2500	Bankable documents	4	8	0	12
<b>Sub-total – Workstream 2000</b>		<b>43</b>	<b>153</b>	<b>200</b>	<b>396</b>
<b>WORKSTREAM 3000 – Preparation / Realisation of Technical Assistance</b>					
3100	Identification of main equipment	3	5	0	8
3200	Presentation of proposals	4	5	0	9
3300	Tender documentation	5	35	0	40
3400	Supervision of procurement	0	35	0	35
3500	Monitoring of implementation	0	30	0	30
3600	Training of staff	10	15	0	25
<b>Sub-total – Workstream 3000</b>		<b>22</b>	<b>125</b>	<b>0</b>	<b>147</b>
<b>WORKSTREAM 4000 – Commercial Sustainability</b>					
4100	Economic sustainability	6	10	0	16
4200	Management options	10	15	0	25
4300	Options for financing	8	12	0	20
4400	Presentation of proposals	5	5	0	10
<b>Sub-total – Workstream 4000</b>		<b>29</b>	<b>42</b>	<b>0</b>	<b>71</b>
<b>OVERALL TOTAL</b>					
<b>TOTAL</b>		<b>182</b>	<b>530</b>	<b>250</b>	<b>962</b>