

Название Проекта : **КООРДИНАЦИОННОЕ БЮРО ТРАСЕКА**

Номер Проекта : TNREG 9404

Страны : Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан

Местное Управление Консультант ЕС

Название : Партнерские Гос.Министерства Транспорта, TRACTEBEL
DEVELOPMENT Транспортные предприятия и регулирующие
власти

Адрес : БРЮССЕЛЬ 1200,
Авеню Арайн, 7

Телефон : 00 32 773 9804

Факс : 00 32 773 8850

Телекс :

Контактное лицо : Лоранс ДЕ ГРЭЙЛ.

ФИНАЛЬНЫЙ ОТЧЕТ

Дата отчета : 18 сентября 1997 года

Отчетный период : с 19 сентября 1996г. по 18 сентября 1997г.

Автор отчета : Марк ГРАЙ и Майкл СИМС

Группа Утверждения и Оценки ЕС :
(имя) (подпись) (дата)

Делегация ЕС :
(имя) (подпись) (дата)

Бюро ТАСИС : Дэниэл СТРУБАНТС
(имя) (подпись) (дата)

1. КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ ПРОЕКТА

Название Проекта : КООРДИНАЦИОННАЯ ГРУППА ТРАСЕКА

Номер Проекта : TNREG 9404

Страны : основные страны ТРАСЕКА = Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан
Новые страны-последователи = Монголия, Украина

Цели Проекта

Основой проекта фактически является программа, предложенная Конференцией, организованная Европейским Сообществом в мае 1993 года, целями которой являются:

- Стимулирование сотрудничества между Республиками-участниками во всех вопросах, имеющих отношение к развитию и улучшению торговли в Регионе
- Развитие Транспортного Коридора Средняя Азия-Транс Кавказ-Европа
- Выявление проблем и недостатков торговой и транспортной системах Региона
- Определение содержания и длительности Программы Технической Поддержки, финансируемой Европейским Сообществом (ЕС).

Особые Цели Проекта:

Координирование программы ТРАСЕКА, с целью:

- Повышения согласованности, эффективности, распространения и жизнеспособности существующих проектов
 - Определение и развитие новых проектов соответствующих целям ТРАСЕКА
- Планируемые Результаты

Планируемые результаты

- Меры по повышению связи между проектами, особенно обмена информации и данных между контракторами
- Поддерживать и развивать связь между этими существующими проектными видами деятельности, и странами-получателями ТРАСЕКА
- Меры по ориентации проектов на общие цели ТРАСЕКА
- Документальные выпуски i) месячных отчетов, ii) очерков отчетов по проектам, iii) повестки дня и необходимая документация для конференций рабочей группы, iv) полугодовые отчеты
- Стимулирование финансирования инвестиционных предложений (как определено ТРАСЕКА) и проектов международными финансовыми организациями и коммерческими партнерами
- Определение и представление для утверждения бюджетом новых проектных предложений или продолжений существующих проектов
- Начало новых проектов, включая подготовку Технических Заданий, участие в оценке тендеров (представленных подразделением ТАСИС по закупкам), а также ознакомление договорного консультанта со средой ТРАСЕКА

- Стимулирование использования коридора ТРАСЕКА как торговой цепи между Средней Азией, Дальним Востоком и Европой
- Содействие по воссоединению коридора ТРАСЕКА с Европейскими транспортными сетями

Деятельность Проекта

- Создание постоянных Координационных Представительств ТРАСЕКА в Тбилиси и Ташкенте, содержание существующего офиса в Брюсселе.
- Назначение и управление местными координаторами в столицах всех основных стран ТРАСЕКА.
- Ведение проекта
 - Регулярные встречи на местах с подрядчиками, Организациями-партнерами, Координирующими Бюро, Делегациями и, возможно, представителями международных учреждений/коммерческих партнеров
 - Вспомогательный обмен информации и данных между подрядчиками, в числе прочих средств, создание библиотек в Брюсселе, Ташкенте и Тбилиси
 - Сводный календарь событий и достижений проекта
 - Очерк и комментарии на все отчеты подрядчиков
 - Регулярная отчетность перед Спец. Менеджером в Брюсселе
- Организация Встречи Рабочей Группы
- Координация развития коридора ТРАСЕКА, где это возможно, с точки зрения целей транспортной политики ЕС и, в особенности, в Транс Европейских Сетях

Дата Начала Проекта : 19 сентября 1996г.

Длительность Проекта : 1 год

2. КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ РАЗВИТИЯ ПРОЕКТА С НАЧАЛА ЕГО ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ

2.1 Деятельность Группы

Настоящая группа приняла роль координатора программы ТРАСЕКА в тот момент, когда шестнадцать проектов уже действовало, один находился на стадии начинания, а семь новых проектов подходили к утверждению бюджета.

Все члены группы были собраны в день начала контракта в Брюссельском Офисе. Через пять-семь дней переговоров два специализированных координатора отправились на свои станции. Дата следующей Конференции Рабочей Группы была определена ТАСИС как 17 и 18 октября, а место проведения как Афины.

Мобилизация проекта явно выиграла от предыдущего опыта членов группы ТРАСЕКА.

Ответственность Брюссельского и Специализированных координационных центров была следующей:

Брюссель

Организация первой Конференции Рабочей Группы в Афинах. По договоренности все затраты, связанные с путешествием и гостиницей, возлагались на группу и были утверждены. ТАСИС была предоставлена помощь при составлении списка приглашенных лиц (28 участников из числа государственных должностных лиц, 4 участника из исследуемых государств, 10 приглашенных от международных организаций, и 7 из координационной группы и ТАСИС), а также при получении виз. Все приготовления, связанные с логистикой были успешно выполнены. Были собраны Пакеты документов, охватывающие краткое содержание прошлых, настоящих и будущих проектов.

Отправка документации, имеющей отношение к проектам, в специализированные офисы, закупка и отправка офисного оборудования..

Спланированное распространение всей информации о проектах ТРАСЕКА. Первоначально была необходима передача копий отчетов между различными проектами.

Был создан и используется информационный участок в системе Интернет. Он включает основную информацию о программе ТРАСЕКА и отчеты по проектам. Эта связь двусторонняя, многослойная, и соединена с другими информационными ячейками ЕС. Она функционирует в качестве программного отчета.

Ташкент

Были оснащены и открыты офисы в Ташкентском Автомобильно Дорожном Институте.

Для ташкентского офиса был назначен персонал, включающий местного эксперта и секретаря. Также были назначены местные эксперты и организованы службы в Алматы, Бишкеке, Душанбе и Ашгабаде.

На регулярной основе проведены встречи с государственными должностными лицами, с целью обсуждения и разработки многих решений, к которым группа имеет

отношение. Основные центры посещаются координатором по крайней мере раз в шесть месяцев (Исключая Душанбе из-за конфликтной ситуации и географического расположения).

В Ташкенте проводились торжественные недельные встречи для всех проектов, когда представлялись успешные миссии проектов. Регулярные контакты поддерживаются со всеми проектными миссиями работающими в Средней Азии.

Проводятся регулярные встречи со Среднеазиатским управлением ТРАСЕКА.

Тбилиси

Открыто три офиса: в Тбилиси - Министерство Транспорта, Баку - Отделение Железных Дорог, Ереван, отдельный частный офис.

В каждой стране назначен местный эксперт, вместе с секретарем.

В каждой стране регулярно проводятся информационные и рабочие встречи с Делегацией ЕС (Тбилиси), Координационными Подразделениями, посольствами государств-участников, должностными лицами, советниками и постоянными представителями консультантов.

Общее

Во время контрактного периода была значительно повышена значимость программы. В частности, организовано приобретение оборудования и проведение работ, в дополнение к предоставлению традиционной технической поддержки.

Закончены Технические Задания для бюджетных проектов 1996 года, и предоставлена помощь при оценке заявок на три новых проекта в автодорожном, железнодорожном и морском секторах. Подготовлены Техническое Задание и досье заявок о поставках для контрактов на приобретение оборудования и инфраструктуры, а также необходимые контрольные функции, которые сопутствуют таким контрактам.

Модернизирован Каталог Проектных отчетов, а другие средства распространены по проектам, функционирующим в пределах программы, в целях обеспечения эффективного использования информации и базы данных между проектами, как только он будет доступен.

2.2 Развитие Программы

Краткое содержание индивидуальных проектов ТРАСЕКА включены в Главу 4.4 настоящего отчета, а также в приложение 7. Здесь же мы представляем общий обзор сферы влияния программы ТРАСЕКА в настоящее время.

Высокая степень понимания и уважения к программе ТРАСЕКА были достигнуты в государствах-получателях. Также, организации третьей партии, такие как международные учреждения (МФУ), ООН и определенные коммерческие управляющие приезжали для того, чтобы познакомиться с программой ТРАСЕКА, как с самым серьезным партнером для совместной работы.

Определенно, мы добились заинтересованности и доверия со стороны государств-получателей на гораздо большем основании, чем Рабочие Группы, которые являлись средством нашего первоначального общения с властями. Это проявляется в общей легкости, которую мы испытываем во всех странах при встречах и обсуждениях

решений о транспорте с официальными лицами и управлением на соответствующих уровнях. Случается, что иногда процесс принятия решения идет медленно, или понимание или согласие с нашими конечными целями и возможностями неполно, но ни в какой стране нельзя сказать, что нам не хватает необходимого допуска или интереса.

Необходимо сделать предупреждение. Те аспекты наших проектов, которые обещают инвестиции извне, привлекают власти. Однако, коммерциализация и структурные изменения существующих транспортных систем неизбежны для удовлетворения условий, выставленных Международными Финансовыми Институтами для получения займов, и сами являются действительно желательными. По мере нашего продвижения к более сложным решениям организационных реформ, например таким, какие мы производим в Проекте Тарификации и многосторонних соглашениях Проекта Законодательных Реформ, тем труднее поддерживать взаимопонимание между ЕС и МФУ.

Эксперты индивидуальных проектов ТРАСЕКА часто являются технократами, чьи индивидуальные миссии концентрируются на каких-либо узких, хотя и высоко значимых, сферах деятельности. При этих условиях существует риск того, что влияние проекта не распространяется широко в иерархиях власти. Поэтому в координационной группе мы стремились создать, с одной стороны, регулярные контакты с исполнительными экспертами проекта, и с другой стороны, поддерживать контакт с государственными властями, которые не всегда бывают хорошо информированы о деятельности индивидуальных контрагентов, или не признают значимости проекта.

Проведены переговоры со всеми известными МФУ, имеющими отношение к транспорту, посетившими государства ТРАСЕКА, включая те, которые не имеют прямого отношения к компонентам программы ТРАСЕКА. В частности, часты контакты с ЕБРР и МБ. И поэтому они знают о том, что мы делаем, избегают двойные действия и привлекаются инвестиции.

Успешное сотрудничество с МФУ предвосхищает проект существующей Координационной Группы финансированием реабилитации портов Каспийского моря (Баку, Туркменбаши и косвенно Актау), проекты автодорог в Грузии, Армении и Туркменистане. Заканчивая работу по предыдущим проектам, мы также в настоящее время разрабатываем крупные железнодорожные проекты в Туркменистане, Узбекистане и Казахстане, которые обещают положить начало коммерческой реструктуризации, сопровождающейся надежным финансированием ЕБРР. Также планируется крупный проект с ЕБРР для портов Черного Моря в Грузии, который должен обеспечить живой плацдарм между транспортными сетями ТРАСЕКА и ЕС. Украина, будучи одновременно главной морской державой Черного Моря и терминалом для Транс Европейского Коридора в Одессе, привержена ТРАСЕКА, чтобы в последствии позволить нам предоставить техническую поддержку для укрепления связи через ЕС.

В Азербайджане разработан новый проект автодорог совместно с ЕБРР.

Чрезвычайно важным шагом в развитии финансирования ТАСИС для ТРАСЕКА явилось получение государствами-участниками, и, конечно же, получателями, предложений о прямых инвестициях в развитие инфраструктуры и оборудование. Действительные предложенные инвестиции послужат улучшению потоков международного грузового транспорта в портах Ильичевска, Поти, Баку и

Туркменбаши, а также в международных наземных контейнерных терминалах Узбекистана и Казахстана.

Предусматриваемые инвестиции в первоначальные проекты достигают нескольких сотен миллионов долларов. Окончательные суммы будут определены нашими рекомендациями к проектам, за которыми последуют переговоры между МФУ и государствами ТРАСЕКА. Следовательно, реальный физический прогресс в развитии коридора ТРАСЕКА, хотя не совсем явно выражен, но более или менее очевиден.

Азиатский Банк Развития является основным инвестором в инфраструктуру трех стран-участниц ТРАСЕКА (Казахстан, Узбекистан и Кыргызстан). Проведены встречи с их миссиями с целью координирования действий в автодорожном и железнодорожном секторе.

В Бишкеке проведена вводная встреча с Исламским Банком Развития. Им будут предоставлены результаты будущих проектов для рассмотрения возможности будущего инвестирования в инфраструктуру ТРАСЕКА, которые бы представляли для них интерес.

На Кавказе мы провели информационные миссии с представителями стран ЕС с целью развития двухсторонней помощи проектам транспортного сектора. Первые признаки указывают на то, что эти усилия будут плодотворны.

Реформа транспортного Законодательства начата во всех государствах ТРАСЕКА. Фактически, в каждом государстве прогресс разный, поскольку их возникающие демократические институты борются с чуждыми законодательными структурами бывшего Советского Союза во всех секторах их обществ. Поддерживается открытость контактов с административной и с законодательной системами правительства. Совершен прогресс в развитии приверженности международным конвенциям.

Наиболее полезная база данных по транспорту, когда-либо предпринятая или созданная в Бывшем СССР, подходит к признанию как часть Проекта Транспортных Прогнозов. Было трудно осуществить этот проект, но кажется, что некоторые конкретные цели уже достигаются. Проекты ТРАСЕКА развивались до наступления настоящего затруднительного положения с нехваткой согласующихся пакетов данных по транспортным потокам, а также с беспорядком, даже по наличию и размещению данных.

Общий прогресс программы ТРАСЕКА поощряет и настоящий отчетный период был одним из крупных достижений. Был предпринят решающий шаг в программе, заключающийся в прямом благотворительном содействии в предоставлении работ и потенциальных поставщиков.

Работа ТРАСЕКА может рассматриваться как успешный компонент программы ТАСИС с точки зрения согласованности, сферы влияния и длительности.

3. ТАБЛИЦЫ РАЗВИТИЯ ПРОЕКТОВ

См. Таблицы в Приложении 9.

4. ОБЩИЙ ОТЧЕТ ПО ПРОЕКТУ

4.1 Предпосылки

В мае 1993 года в Брюсселе была проведена Конференция, организованная Европейской Комиссией (ЕС) и посещенная представителями управления восьми Республик юга бывшего СССР:

Армения,	Киргизстан,
Азербайджан,	Таджикистан,
Грузия,	Туркменистан,
Казахстан,	Узбекистан.

Они являлись первоначальными целевыми государствами программы ТРАСЕКА.

Целями Конференции являлись:

- Стимулирование сотрудничества между Республиками-участниками во всех вопросах, имеющих отношение к развитию и улучшению торговли в Регионе
- Развитие Транспортного Коридора Средняя Азия-Транс Кавказ-Европа
- Выявление проблем и недостатков торговой и транспортной системах Региона
- Определение содержания и длительности Программы Технической Поддержки, финансируемой Европейским Сообществом (ЕС).

ТРАСЕКА(Транспортный Коридор Европа Кавказ Азия) была создана в качестве компонента Межгосударственной Программы ТАСИС (см. Брюссельскую Декларацию в Приложении 2).

ТАСИС были начаты специальные предварительные технические проекты, но в феврале 1995 года контракт управления был поручен настоящей консалтинговой фирме ("Торговые и Транспортные Рабочие Группы ТРАСЕКА" - Tractebel Development) для введения полной программы, как это было определено на Брюссельской Конференции. Организационная структура программы основывалась на работе Региональных Рабочих Групп различных секторов (торговля, железная дорога, автотранспорт, морской транспорт), состоящих из экспертов и официальных лиц от каждого государства ТРАСЕКА, а также группы правления.

При прежнем контракте с управлением было проведено три Конференции Рабочей Группы (в Алматы, Вене и Венеции), и настоящая стратегия и программа выполнения для ТРАСЕКА были в основном разработаны на этих конференциях.

Было разработано, оговорено с получателями и предпринято шестнадцать проектов Технической Поддержки (см. Приложение 7), финансируемых из бюджета ТРАСЕКА на 1996 год. Были утверждены четыре новых проекта на бюджет ТРАСЕКА 1997 года, которые в настоящее время начинают свою работу. Предполагается, что кое-что конкретное приняло широкий размах. Некоторые получили реальное продолжение.

Существует еще пять других проектов, связанных с ТРАСЕКОЙ, но идущих под отдельным списком, поскольку бюджетные вопросы не относятся к программе ТРАСЕКА и степень привлечения существующих координационных групп различна. В Проекте Тарификации Железнодорожного транспорта привлечение высоко. В проекте Системы Авиа Навигации привлечение небольшое.

4.2 Введение

Группа, назначенная для выполнения данной миссии Координатора включает:

- Г-жа Л. Де Грэйв, Координатор, Брюссель
- Г-н Грай, Координатор, Тбилиси
- Г-н И. Де Алекс, эксперт по морскому транспорту
- Г-н М.Симс, Координатор, Ташкент
- Г-жа Л.Ван Дер Цван, Администратор, Брюссель

Все члены Группы работают в проекте на полной ставке, исключая г-на И.Де Алекс.

Как требовало наше Техническое Задание, в Ташкенте и Тбилиси были оперативно созданы постоянные представительства. Эти офисы расположены соответственно в Ташкентском автомобильно-Дорожном Институте и в Грузинском Министерстве Транспорта. Оба офиса удобно расположены и близки ко многим нашим партнерам-получателями. Оба офиса были хорошо приспособлены и оборудованы, включая международные линии телекоммуникаций.

Также была создана сеть местных вспомогательных координаторов в Регионе ТРАСЕКА.

Вначале работы по контракту, для ТАСИС было желательным официальное представление новой Координационной группы Рабочим Группам при первой удобной возможности. Поэтому была организована и проведена Конференция Рабочих Групп в Афинах, 17 и 18 октября 1996 года. Структура Координационной Группы была адаптирована соответственно пожеланиям, высказанным на Конференции Рабочих Групп (см Приложение 6, Минуты Афинской Конференции Рабочих Групп), на которой было предложено назначить местного координатора в каждом государстве ТРАСЕКА. Это требование было удовлетворено с некоторыми поправками к первоначальному введению экспертов из ЕС. В результате сокращения количества приглашаемого высокооплачиваемого Европейского персонала больше времени было предоставлено местным экспертам и меньше затраты производились на Европейский персонал.

4.3 Действия по Выполнению Программы

4.3.1. План Управления Проекта

Обычные встречи типично проводятся, как указано ниже, в зависимости от заметок координаторов и интересов других сторон.

Ежедневно

- Эксперты проектов
- Агентства получателей

- Местные эксперты с координационных бюро в каждой стране

Встречи один или два раза в месяц:

- Главы координационных бюро в каждой стране
- Власти транспортного сектора.
- Советники ТАСИС
- Координаторы между Ташкентом, Тбилиси и Брюсселем

Квартальные встречи:

- Должностные лица посольств государств-участников
- Европейская делегация, если таковая существует
- Координирующие встречи в каждой стране со всеми получателями

Брюссельский и специальные офисы в Тбилиси и Ташкенте обмениваются обычными недельными отчетами посредством факсов или электронной почты. Это основные векторы в кругообороте информации о развитии проектов, организационных изменениях обстановки и деятельности третьих партий, включая деятельность других доноров.

Прямые контакты между Специализированными Координаторами и Менеджером проекта организуются отдельно по телефону или встречей в Брюсселе или представительствах, с частотой, зависящей от возникновения новых вопросов.

Специализированные Координаторы посещали Брюссель для концентрации информации в среднем раз в шесть месяцев.

4.3.2 Конференция Рабочих Групп в Афинах

Данная конференция была организована за короткий период, как одно из первых организационных мер в работе новой Координационной группы.

Программой ТАСИС была предоставлена помощь в составлении списка участников из целевых государств и международных организаций. Все визы, путешествие и проживание были организованы группой. Бронирование авиабилетов и отелей было оговорено. Член группы встретил участников стран-получателей в Москве, обеспечил выдачу виз и проводил их до Афин. После конференции делегатов проводили обратно в Москву, чтобы облегчить их возвращение обратно в свои государства.

Хотя важной целью Конференции было представление и утверждение роли новой группы, конференция также была полезной в плане:

- проведения обзора развития проектов
- обсуждения и одобрения новых проектов
- поддержания связи с другими организациями (МФУ и международными транспортными организациями)
- для поддержания связи с близлежащими государствами (Украина и Монголия)

Развитие проектов и разработка новых проектов описана в главе 4.4 “Технические аспекты”, и поэтому мы можем не задерживаться на них здесь.

Международные финансовые учреждения были представлены официальным лицом от ЕБРР. Ее присутствие, также как и на предыдущей Конференции, очень помогло в переговорах. Присутствие и влияние представителей МФУ помогает внести реализм в критерий проекта технической поддержки, без которого гораздо труднее отсеять слишком амбициозные проекты, с малой надеждой привлечения инвестиций. Фактически Конференции Рабочих Групп не являются идеальным форумом для развития инвестирования проектов, поскольку они не дают возможности проведения необходимых длительных и подробных переговоров.

Международный Союз Автодорог (МСА, структура, функционирующая при ООН/Экономической Европейской Комиссии, связанная с регулированием международного автомобильного транспорта), Международная Федерация Дорог (МФД, связанная со строительством автодорог), и УИС (Международный союз железнодорожных управлений) выслали своих делегатов на Конференцию в первый раз. Международный Союз автодорог был привлечен к проектам ТРАСЕКА посредником национальных федераций автодорог государств-участников с целью введения в ТРАСЕКА Западно-Европейской практики регулирования. Международная Федерация Дорог до сих пор еще не была привлечена в программу ТРАСЕКА, но поскольку эта федерация включает некоторые из крупных управляющие основными платными дорогами в мире, они по собственной инициативе изучали деловые перспективы в Регионе ТРАСЕКА, и мы смогли обеспечить для них идеальный форум для преследования этих интересов. УИС был предыдущим подрядчиком ТРАСЕКА и мы разрабатываем дальнейший проект с ними, в сферах, где именно их опыт является единственным в своем роде (сообщения управлений международных железных дорог, механизмы международных финансовых операций). Совместно с Международным Союзом Автодорог мы работаем над предложением по широкомасштабному проекту в области обучения и содействию транзитных перевозок для автодорожного транспортного сектора. И, конечно, ценным и для государств-получателей и для международных организаций, аккредитованных на продолжительный период, было принять и объяснить их призвание в официальном и неофициальном порядке на Конференции Рабочих Групп.

UNCTAD представлял г-н Карл Ханс, который непосредственно связан с проектом UNDP о выполнении Транзитного Соглашения между центральными и южными государствами Азии. Координационной Группе было известно об этой инициативе UNDP, но главным интересом ООН было попытаться добиться финансирования ТАСИС для своего собственного проекта, не вдаваясь в подробности его содержания. Возможно, это произошло по какой-то бюрократической инерции, которая была преодолена во время Конференции в Афинах. Было установлено полное и открытое сотрудничество (см. часть 4.4.3).

Слабым местом ТРАСЕКА было признано то, что мы еще не предложили конкретные транспортные линии между государствами ТРАСЕКА и ЕС, таких как коридоры Транс Европейской Сети. Вследствие этого, проводились дискуссии с транспортными властями Украины о развитии направления к 9-му Коридору Транс Европейской Сети, южный конец которого заканчивается в порту Одессы. Украине было предложено выслать представителей порта на Конференцию Рабочей Группы, и эта страна была принята в члены ТРАСЕКА.

Монголия выслала представителей на предыдущую Конференцию Рабочих Групп, а во время Афинской Конференции попросила допуска в ТРАСЕКА. Эта просьба была удовлетворена и Монголия будет впоследствии включена в компоненты новых проектов.

И Монголия и Украина являются полноценными участниками Проекта по Контролю за Авиационным Транспортom, который близок к программе ТРАСЕКА.

4.3.3 Приобретение Консалтинговых Услуг

Были начаты четыре новых проекта, финансируемые бюджетом 1996 года:

- Реструктуризация железных дорог Средней Азии
- Эксплуатация Автодорог
- Новые Терминальные Службы в Портах Грузии
- Реновация Служб Международного Порта Туркменбаши (продолжение существующего контракта)

Координационная группа составила Техническое Задание и помогла при оценке этих проектов. Особое значение придавалось необходимости тщательного обзора предыдущих консалтинговых отчетов ТРАСЕКА, и они были предоставлены. В консалтинговых офисах в Брюсселе были проведены брифинги. Консультантам было позволено полностью просмотреть отчеты ТРАСЕКА и тех отчетов, что имели непосредственное отношение к их работе. Консультантам были предоставлены копии отчетов. Координаторы оказали содействие в работе по представлению новых проектных групп по региону. Иногда требовалось организовать мероприятия довольно высокого уровня, такое как Конференция о Транспортных Линиях к Кашгару (см. часть 4.3.4).

4.3.3 Приобретение Материалов и Работ

С самого начала до середины этого отчетного периода программа ТРАСЕКА концентрировалась на предоставлении технической поддержки, что является главной типичной деятельностью программы ТАСИС. Некоторое оборудование было поставлено в рамках описанных ограничений в предоставлении оборудования, согласно контрактов программы ТАСИС в области оказания сервисных услуг. Единственный контракт с приобретением работ был по Реабилитации и Реконструкции пограничной переправы на Красном Мосту (в бюджете 1996 года).

В течение второй половины отчетного периода гораздо большие усилия были посвящены подготовке тендеров и контрактов по предоставлению работ. Эти проекты затрагивают службы пограничных переправ (порты и наземные терминалы международных грузов вблизи границ). Они называются:

- Контейнерное Обслуживание между Баку и Туркменбаши
- Компьютеры и Коммуникации (Поти/Ильичевск)
- Морское Сообщение Украина-Грузия - Порт Ильичевска
- Морское Сообщение Украина-Грузия - Порт Поты

- Мобильное оборудование

К этим контрактам нужно прикрепить специальные контракты по контролю:

- Надзор за Морским Сообщением Украина-Грузия
- Координирование Морского Сообщения Украина-Грузия
- Координация и Надзор Контейнерного Обслуживания Баку - Туркменбаши

Группа подготовила Техническое Задание, тендер и документацию по контракту для всех вышеуказанных проектов. Открытое приглашение на тендер было опубликовано группой в официальной газете в начале августа для получения отзывов до конца сентября (из-за задержки до начала октября для всех, кроме контрактов по предоставлению работ). Документация по тендеру была распределена среди всех заинтересованных потенциальных приглашенных лиц. Все это привело к сильной загруженности работой во время заключительного этапа отчетного периода, особенно из-за того, что подобные тендеры не проводились ранее ТАСИС. Краткое описание содержания проектов можно найти в Приложении 7.

4.3.4 Другая Деятельность

При любой возможности группа развивает контакты с агентствами и властями, которые могут укрепить транспортные сети государств ТРАСЕКА и , в частности, наш восточно-западный коридор. Частые встречи и контакты поддерживаются с основным МФУ.

На Кавказе, в Армении, были организованы посещения совместно с послами государств-участников железнодорожных инфраструктур и сетей Кавказским координатором в виду двусторонних инвестиций. Проводились встречи перед возможными визитами в другие государства Кавказа.

Члены группы посетили и выступили на нескольких конференциях, имеющих отношение к программе ТРАСЕКА, организованных в течение всего периода силами других должностных лиц и их собственных. Под этими мероприятия подразумеваются:

- Конференция ПРООН/КТТООН (Программа Развития ООН/Конференция по Торговле и Транспорту ООН) по региональному транзитному договору, проведенная на Иссык Куле, Кыргызстан, в ноябре 1996г.
- Конференция VERTIC, проведенная в Тбилиси в феврале 97 года на тему Евроазиатского транспортного коридора и его влияния на местное сообщество.
- Собрание экономического Комитета Черного Моря в Тбилиси в мае 97 года. Это было высоко профильное событие, которое посетили оба специализированных координатора, Уполномоченный Менеджер и Глава бюро.
- Последующая конференция Экономического Комитета Черного моря в Киеве
- Ташкентская Конференция UNDP по транспортным линиям с Китаем (местные эксперты и представители Координационного бюро) в апреле 97г.
- Конференция Транзит 97 в г.Алматы в мае 97. Она была организована Казахским Министерством Транспорта, а главным спонсором был ТАСИС.
- Встреча рабочей группы по поводу договора об автомобильном транспорте в г.Алматы в мае 97 года.

- 25-я Встреча Организации Содружества Железных дорог в Ташкенте. ОСЖД является бывшим восточным блоком, приравненным к МСЖД (Международному Союзу Железнодорожников).
- Встреча доноров, организованная Азиатским Банком Развития для железных дорог Узбекистана в Ташкенте в Сентябре 97г.
Государственные делегаты ТРАСЕКА на Хельсинкскую конференцию на тему Транс европейских Транспортных Сетей, организованную Генеральным Директором №7 в июне, были кратко инструктированы группой перед отъездом.

4.4 Технические Аспекты

Описанное далее является обзором технического подхода, или обоснования, принятого группой для ведения Проектов ТРАСЕКА в каждом секторе. Стратегические директивы были разработаны в ходе Брюссельской Конференции 1993 года, и четырех конференций Рабочих групп ТРАСЕКА.

Более полные описания каждого проекта ТРАСЕКА можно найти в Приложении 7, включая будущие и затрагиваемые проекты.

Прилагаются усилия на то, чтобы обеспечить реальные результаты каждого проекта. Это повлечет за собой переговоры о проектах:

- С получателями, с целью убеждения в том, что их различные агентства как на политическом так и на управленческом уровне, затрагиваемые проектом, действительно понимают его значимость, осведомлены о его деятельности и находят соответствующих партнеров
- С внешними потенциальными инвесторами, у которых, как в случаях с большинством проектов, можно найти финансирование ремонта или модернизации

Редко можно определить жизнеспособный проект и связать с ним гарантированные последующие вложения. Поэтому координационная группа упорно работает над поддержанием настоящих и будущих проектов ТРАСЕКА, а также чтобы достичь формы и качества отдачи для привлечения и удовлетворения МФУ.

Проекты также должны были изыскивать возможности введения коммерческих партнеров в свою деятельность. ТРАСЕКА четко отдает себе отчет о средствах потенциальной технической поддержки и экономического развития, получаемых от компаний частного сектора ЕС, вступающих в соглашения с местными подразделениями (СП, агентства...). Это даже труднее, чем привлечение МФУ. Инвесторы частного сектора требуют высокой степени гарантий возвращения вложений. МФУ добиваются этого благодаря своему привилегированному сверхнациональному статусу и высоким гарантиям. Подобные условия просто недоступны для частного сектора.

4.4.1 Мульти-Сектор

Три проекта ТРАСЕКА сгруппированы в этой категории: *Законодательная и Регулирующая Структура Транспорта, Модель Транспортного Прогнозирования и Содействие Торговле, Таможенные Процедуры и Экспедирование Грузов.*

Проект *Законодательная и Регулирующая Структура Транспорта* является главным начинанием ТРАСЕКА, предполагаемый длиться два года и в настоящее время подходящий к завершению. Координационная группа подробно и почти ежедневно интересовалась развитием данного проекта. В сущности, есть две сферы применения этого проекта: одна - государственное законодательство, другая - международные соглашения.

На начальных стадиях проект работал с назначенным в каждом государстве "Государственным Уполномоченным Председателем". С их помощью был разработан проект модели законодательства, также как и модель соглашения о региональном транзите. После региональной конференции в Тбилиси, в октябре 1996г., модели были одобрены на уровне председателя. Однако, осуществление законодательства в любом государстве является трудной задачей, требующей разумного взаимного согласия в административном аппарате о подробных опциях и затем содействия во время процесса в парламенте. Поэтому, действия нашего проекта в этом году должны были отвечать на запросы государств-получателей в области экспертной консультации с помощью разных участников, затронутых в процессах, и содействовать нашим концепции там, где их фокус отклоняется. В целом, наши действия были успешными, поскольку мы добились рабочего взаимодействия с деятелями ключевых административных и законодательных органов. В каждой стране ситуация отличается, но в целом главным затруднением прогресса является время в парламенте, а также то, что во время настоящего переходного периода государственные законодательные учреждения обременяются ненормальными накладными расходами на организационные реформы в командной системе экономики бывшего СССР, которую они унаследовали.

Одобрение многостороннего транзитного проекта по крайней мере также трудно, как и выполнение государственного законодательства. Двусторонние соглашения начали действовать. ЕСО, членами которого являются все государства ТРАСЕКА, кроме Грузии и Армении, поддерживает транзитный Договор, который не получил полного одобрения экспертов по законодательству проекта ТРАСЕКА. По региону на данный момент ни одно транзитное соглашение, кроме Сарахского, не было одобрено в высших кругах правительства. Существующее Сарахское соглашение должно было стать наиболее обещающим направлением в распространении бывшей региональной гармонии на организацию транзита, которое живо заинтересовало по крайней мере одно высшее лицо государства.

Достигнут прогресс в развитии приверженности государств ТРАСЕКА международным транспортным конвенциям, таким как ТИР.

Проект *Организация Торговли, Таможенные Процедуры и Экспедирование Грузов* носил более исследовательский и предварительный характер, чем вышеописанный проект Законодательной Структуры, который имел исполнительный элемент. Проект подходит к завершению. Заключительная Конференция по проекту была проведена в Алматы в начале февраля, которая одобрила рекомендации проекта. Проект представил исчерпывающие отчеты о физических пограничных переправах, транзитной документации и компьютеризированных системах. Государства-получатели были приглашены представителем координационной группы с целью представления координационной группе своих собственных основных государственных программ и требующейся к ним технической поддержки. Собственно

говоря, требуется большое внешнее стимулирование и будущие соглашения МФУ о займах возможно будут содержать статьи, направленные на достижение большей административной эффективности на пограничных переправах.

АБР выразил интерес последующими действиями, и координационная группа старается поддерживать связь и распространение документации на дальнейшее длительное воздействие проекта.

Была предоставлена помощь в создании государственной Ассоциации Грузовых Экспедиторов и в присоединении их к Международной Профессиональной Организации FIATA.

При точном научном подходе Проект Модели Транспортного Прогнозирования был бы начат, имея достаточно времени (напр. 12 месяцев), чтобы позволить другим проектам использовать свою базу данных и сценариев. Фактически, Техническое содействие Региону явно необходимо и задержки в выполнении программы были бы неприемлемы с большинства точек зрения.

Проект до настоящего времени был разочаровывающим. Вследствие этого, с середины 96 года было проведено несколько встреч с правлением проекта, а ТАСИС издал сильные директивы, чтобы побудить проект к реальным результатам. Наконец, мы достигли некоторых полезных результатов. Разработана и издана матрица торговых потоков, основанная на таможенных данных, а также база данных существующего транспорта была записана на твердом диске вместе с руководством для пользователей. Все это было передано другим проектам, включая, например, железнодорожный проект АБР в Узбекистане, который не финансируется ТРАСЕКОЙ.

Настоящий отчет координационной группы не является наставительным, так как мы скорее анализируем деятельность проекта по Транспортному Прогнозированию с точки зрения пользователей результатов проекта, чем аудиторов.

В бывшем СССР сбор данных является нелегкой задачей. Методология сбора данных проекта подходила к форматам существующих источников данных. Необработанные данные о торговых потоках добываются из таможенных деклараций. Данные о фактических транспортных потоках добываются из управлений государственного железнодорожного транспорта и отделений департаментов автомобильного транспорта. Данные о расценках проект получил от экспедиторов грузов. Проект самостоятельно не производил никаких исследований о фактических транспортных потоках, даже простых уточнений. Если существует большая несовместимость между отчетными данными, проект попытается сверить их путем математического баланса.

Проект был уполномочен произвести несколько небольших практических исследований, как предполагалось его Техническим Заданием, включая:

- новые связи на юго-восток по направлению к Кашгару в Китае.
- новый железнодорожный путь в Туркменистане по восточному побережью Каспийского моря.
- автодорожный туннель в Таджикистане

Это является следствием постоянных запросов государств ТРАСЕКА, непосредственно заинтересованных в таких линиях, о проведении исследований для ТЭО. Первоначальные исследования этого проекта были бы чрезвычайно полезны при

определении пользы от посвящения ресурсов ТРАСЕКА полным исследованиям, и подчеркнуть потенциальную ценность Проекта Транспортного Прогнозирования для ТРАСЕКА. Координационная команда в тесном сотрудничестве с консультантом работала над усовершенствованием результатов этих исследований. Проект также должен был сделать обзор последних соответствующих транспортных разработок всех других проектов.

Проект был по разному принят государствами ТРАСЕКА. Непонимание проекта состояло в том, что он был теоретическим, или просто потому, что требуемые данные не существовали. Для истории региона является свойственным тенденция сокрытия данных, а также то, что решения о развитии инфраструктуры часто принимались в соответствии с геополитическим критерием, в то время как экономический анализ, основанный на спросе, играл второстепенную роль.

Несомненно то, что местные субконтракторы очень восприимчивы к проекту. В течение июля-августа проводились семинары на тему базы данных и модели. Ни какая организационная структура не появилась и не была предложена для того, чтобы внести уверенность в том, что деятельности проекта смогут когда-нибудь в будущем содержать себя без поддержки со стороны. Поэтому, хотя проект все еще имеет потенциал к реальным полезным результатам, ничто не сможет увеличить его дальнейшие ресурсы. Специальные представительства Координационной группы используют местных экспертов для того, чтобы поддерживать отчетность о главных направлениях транспортных потоков, и это по крайней мере позволит поддерживать эволюционное развитие всех потоков в будущем, и сравнивать с последующими прогнозами данного проекта.

4.4.3. Автодороги

Затрагиваются вместе инфраструктура автодорог и функционирование транспорта, и нижеописанные проекты близятся к завершению.

Проект *Системы Эксплуатации Дорожных Покрытий* обеспечивает техническое, программное обеспечение и обучение для внедрения современных Западно-Европейских систем эксплуатации дорожных покрытий и мостов. Он содержит в себе компонент сильного экономического и финансового анализа. Этот второй компонент более важен, так как государства-получатели никогда в прошлом не находили связь между соответствующими государственными расходами на поддержание дорог, доходами и убытками пользователей и уровнями рентабельности или гос.налогов. Фактически, согласно Западной практике, Транспортная экономика почти совсем неизвестна в регионе. Координационная Группа посвятила много времени этому проекту и контролю за результатами, большинство которых имеют высоко специализированный характер.

Проект не являлся отдельной попыткой технического содействия. МФУ требуют, чтобы выполнение Проекта Эксплуатации Дорожных Покрытий происходило наряду с любыми инвестициями в автодорожную инфраструктуру. В последствии государства-получатели должны будут финансировать сектор из своих собственных ресурсов. Проект создает предпосылки по возможности их планирования.

Проект был продлен, что фактически удвоило его бюджет. Расширение включает следующие компоненты:

- содействие Армянскому Департаменту Дорог в приватизации контрактов по эксплуатации дорог в сочетании с займом Мирового Банка для дорожного сектора.
- Подготовка ТЭО по дорожным участкам Грузии для того, чтобы Кувейтский Фонд смог увеличить ресурсы существующего пакета срочной помощи Мирового Банка для транспортного сектора. Эти действия сопровождаются дополнительными исследованиями по проекту РСР ТАСИС/Франция.
- Подготовка подробного проекта и контрактной документации для займа ЕБРР с целью реабилитации дороги Ашгабат-Мары в Туркменистане.
- Дополнительное обучение и оборудование для Проекта Эксплуатации Дорожных Покрытий.

Ожидалось, что большинство компонентов проекта будут завершены к сентябрю 1997 года. Основной компонент, который будет продолжаться до полного завершения проекта в конце ноября 1997 года, касается Армении.

Афинская Конференция и наши контакты с МФУ полностью одобряют наши попытки введения Проекта Эксплуатации Дорожных Покрытий в регионе ТРАСЕКА, и поощряют нас в развитии будущих дорожных проектов на этой основе. Вследствие Афинской Конференции мы детально разработали Проект Эксплуатации дорог для бюджета 1996 года и для принятия в 1997 году. Модули проекта следующие:

- материалы, оборудование и стандарты; исследование существующей обстановки в промышленности дорожного строительства, разработка стратегии развития, включая рекомендации по инвестициям, современные нормативные стандарты и процедуры контроля качества. Мировой Банк изучил и рецензировал эти ТЭО. АБР планирует дополнительный проект стандартов
- Зимняя Эксплуатация; обеспечит первоначальное изучение опыта и нужд в государствах-получателях. До сих пор еще ничего в этой области не было сделано западными консультантами в регионе, а потенциальная заключительная работа и над Техническим Содействием и над инвестициями могла бы быть значительной.
- PMS/BMS ; будет строиться на нашей предыдущей работе и подготовит ТЭО используя PMS/BMS. Будет поставлено дополнительное оборудование.
- Содействие в институциональной реструктуризации автодорожного сектора Азербайджана с целью получения займа ЕБРР, что является условием таких реформ.
- Предварительное изучение влияния нескольких новых или значительно улучшенных линий, предложенные государствами-получателями для создания на юго-востоке нашего региона (Таджикистан, Киргизстан и Узбекистан), включая новую железнодорожную линию, поскольку исследования предварительного уровня наиболее желательно проводить на мульти-модальной основе.

Правительства Киргизстана и Узбекистана высоко заинтересованы в последнем из вышеуказанных компонентов. Фактически, зарождение проекта следует искать в обращении об оказании содействия Президента Киргизстана Акаева к г-ну Ж.Сантер. Чтобы удостовериться в том, что поддержка ТАСИСА получила заслуженное признание, координационная группа работала с железными дорогами Узбекистана для организации конференции высокого уровня в Ташкенте, в сентябре 1997 года для

высоких официальных лиц и технических экспертов Киргизстана и Узбекистана, а также АБР, ЕБРР и ООН. Таким образом, консультант проекта был представлен местным властям на высоком уровне, и с ними были установлены связи. Конференция достигла своих целей и была признана успешной всеми участниками. Мы особенно признательны Железным Дорогам Узбекистана за совместное проведение этого события.

В секторе управления автотранспортом два проекта были продлены посредством объединения деятельности двух консультантов в одном контракте.

Проект *Долфин* достиг высокого признания в государствах-получателях: Узбекистане и Туркменистане. Для этих двух государств Проект предполагает необходимым улучшение дорожного обслуживания и коммерческого потенциала предприятий для создания такого обслуживания. Несколько крупных Европейских компаний показали свою заинтересованность в участии развития четырех пунктов "каравансараев", или центров мульти-сервиса. Возможное предприятие по ремонту шин, определенное проектом, также привлекло коммерческий интерес ЕС. Проект подготовил детальные бизнес-планы. Соответствующая поддержка была представлена ТРАСЕКОЙ, для стимулирования и проведения переговоров об равноправном участии специализированных европейских компаний. Были проведены значительные и исчерпывающие исследования для получения финансирования этих предприятий в качестве займа. Нужно заключить, что при существующих обстоятельствах займ не совсем возможен для под-сектора автотранспорта. Фактически, это является весомым препятствием для увеличения финансирования, поскольку частные инвесторы чувствуют себя в большей безопасности, работая в регионе ТРАСЕКА, если их вложения сопровождаются займом банка развития.

Улучшение Автотранспортного обслуживания включает два похожих проекта, один для Центральной Азии, другой для Кавказа. Вследствие того, что Технические Задания проектов одинаковы, проект Центральной Азии включает компонент регулирующей поддержки, который сначала не был включен в Кавказ. Это отразилось на слабой заинтересованности Кавказа в таком компоненте в период разработки Технического Задания. Успех этих двух проектов в ведении разных консультантов был разным. В Центральной Азии консультант создал структурный подход к Техническим Заданиям, которые были гибкими, и мобилизовал квалифицированную суб-контрактную организацию (Ассоциация Грузовых Перевозчиков ОК, объединенной с IRU) вместе со своим персоналом. Он отметил свои усилия в регулирующей (представление Сертификата Профессиональной Компетенции транспортным операторам) и коммерческой (работа с местными компаниями и представление их потенциальным Европейским партнерам) сферах. Однако можно сказать, что в привлечении коммерческих партнеров довольно непросто определить сферу влияния, не принимая во внимание намерения коммерческих партнеров вне проектов.

На Кавказе консультант никогда не сталкивался с техническим содержанием проекта и не производил очень благоприятное впечатление на получателей. Между консультантом и предыдущей управляющей группой ТРАСЕКИ было довольно натянутое общение, проведены встречи с ТАСИСОМ, а персонал проекта был изменен. Заключительные миссии новых членов консалтинговой группы, согласно отчетам, достигли некоторого прогресса. Для смягчения можно сказать, что существующая обстановка в секторе автотранспорта Центральной Азии более

подходит для продления Технического Содействия, чем на Кавказе. Во первых, процесс реструктуризации контролируется по крайней мере номинально властями государств-получателей, а во-вторых, несмотря на похвальные усилия властей, наблюдается определенный недостаток доверия в секторе из-за территориальных разногласий.

Будущее процветание международного транспортного сектора в регионе ТРАСЕКИ будет в значительной степени зависеть от эффективности транзитных соглашений, а затем от вложений в инфраструктуру, включая эксплуатацию дорог и портов Каспийского моря. В настоящее время мы концентрируемся на этих аспектах.

Была проведена встреча между членом координационной группы и региональной миссией Исламского Банка Развития. Таджикистан только что стал членом ИБР; было очень трудно привлечь вложения МФУ в транспортный сектор этой страны. У нас есть небольшой проект на крайний случай для срочной содействию дорожному сектору в Таджикистане к подтверждению, а также обратиться со специальным запросом на предоставление займа к ИБР. Мы поддержим Таджикистан в этом процессе.

На предварительном обсуждении АБР предложил нам совместное финансирование Технического Содействия к проектам развития инфраструктуры в размере 140 млн. долларов США в Казахстане и в Киргизстане. Очевидно, это приведет к появлению будущего проекта ТРАСЕКА.

Мы получили предложение от Международного Союза автодорог (МСА) о новом проекте для установления региональных учебных центров для будущих международных транспортных операторов. На предварительном совещании с представителями МСА было решено провести исследование с целью определения возможности расширения предложения с целью предоставления точного компонента по внедрению, следуя нашим рекомендациям в проекте по Содействию Торговле.

4.4.4. Железные Дороги

Железные Дороги являются основным видом грузового транспорта в государствах ТРАСЕКА. Он также больше других пострадал во время переходного периода. Две из трех Казахских железнодорожных компаний обанкротились за последнее время и функционируют за счет дотаций. Выживание Кавказских железных дорог многим обязано Европейской гуманитарной помощи. Те ж/д компании, которые являются прибыльными, возможно функционировали бы в убыток, если бы применялись западные методики бухгалтерского учета.

Несмотря на все это, будущее внушает оптимизм. Государства ТРАСЕКА проявляют открытую готовность поощрять использование железнодорожного маршрута ТРАСЕКА, повышать эффективность этого маршрута и сдерживать тарифы. В результате, Грузия, Азербайджан, Туркменистан и Узбекистан подписали соглашение. Это соглашение уже приводится в исполнение. Кроме того, реальный спрос на грузовой транспорт растет. Разработчики нефтяных месторождений на Каспии начали перевозить значительное количество оборудования в западно-восточном направлении, и с другой стороны экспортируется сырая нефть. Хлопок из Узбекистана доставляется в Поти, насколько позволяют существующие погрузочные и складские мощности. Зерно из Поти в Ташкент и уголь из Казахстана в Тбилиси являются другими

предполагаемыми реальными или потенциальными грузами отправителей, что предлагается экспедиторами.

Несмотря на эти предпосылки, до недавнего времени ТРАСЕКА являлась единственной программой технического содействия для осуществления всех проектов железнодорожного сектора в нашем регионе. С тех пор к нам присоединились ЕБРР и АБР, которые обещают финансировать сектор. Мы поощряем и сотрудничаем с обоими банками.

Два проекта ТРАСЕКА были завершены в последнее время в ж/д секторе, еще один находится на средней стадии, и еще один только приводится в действие.

Проект *Интермодального Транспорта* предоставил консалтинговую поддержку в целях решения существующих проблем в развитии интермодального транспорта на указанных маршрутах ТРАСЕКА, и передачи технологий интермодального транспорта ноу-хау, и обеспечение поддержки организациям железнодорожного и интермодального транспорта региона в разработке и использовании коммерчески ориентированного интермодального обслуживания, развивать возможности совершенствования. Кроме изучения существующей обстановки, рекомендаций и учебного тура, проект включает практические исследования по интермодальному транспорту, направленные на специальный коридор интермодального транспорта. Фактически, в основном проект фокусировался на перевозке хлопка из Узбекистана в Поти. В ответ на запрос Руководства Узбекских Железных Дорог была создана Специальная Группа для содействия этому, и, в частности, развития контейнеризации таких грузовых перевозок. Автомобильный завод ДЭУ в Узбекистане накопил огромное количество контейнеров от поставок, не производя никаких отправок грузов для обеспечения равновесия в движении контейнеров. Оказывается, компания ДЭУ сама купила хлопок и собирается перевозить его в Ю-В.Азию через Дружбу. Однако хлопок, или его высокоценные продукты остаются одним из самых важных потенциальных международных грузов региона и, поэтому, сейчас проводится исследование технических и коммерческих достоинств принятия систематической контейнеризации таких грузов. И жизненно важно включить коммерческие особенности данного транспорта (оценка, маркетинговые процедуры, промежуточные погрузки...), поскольку такие аспекты возникают, доминируя технические ограничения).

Рекомендации проекта ярко освещают необходимость приобретения лучшего оборудования и приспособлений для погрузки больших контейнеров, а также для того, чтобы активное государственное вмешательство могло быстро создать организационные структуры, также как был обусловлен быстрый рост интермодального транспорта в западных экономиках. Реалистически, структуры авторитарных государств, способные на такое активное вмешательство, больше не существуют. Настоящие действия, предпринятые или предложенные ТРАСЕКОЙ – это прямо направленные инвестиции в грузовое контейнерное оборудование, а пилотный проект, включая сильный компонент маркетинга и обучения, должен развивать морской контейнерный транспорт посредством составов между основными портами и наземными автодорожными терминалами, а также через Каспийское и Черное моря.

Целями Проекта Эксплуатации Подвижных Составов являлись:

- предоставление консалтинговых рекомендаций с целью облегчения эксплуатации существующего подвижного состава/замены, производства и поставок зап.частей в Регионе ТРАСЕКА.
- Предоставление руководства для ж/д организаций региона для создания коммерчески жизнеспособной эксплуатации и производства подвижного состава, в рамках рыночно ориентированной железнодорожной системы.
- Разработать подробный план по кооперации с государственными властями в выбранных сферах.

Проект является своевременным, так как ЕБРР и АБР заинтересованы в подобных инвестициях. Проект заключительного отчета стал предметом горячих споров между главой группы и координационной группой. Заключительный отчет представлен на рассмотрение однако во время написания не был рассмотрен координационной группой. Презентация проекта отчета местным контрагентам была произведена главой команды и координационной группой.

Очень похвально то, что проект представил большие объемы качественной информации об опыте работы, ремонтных службах и данных о парках подвижных составов, упомянутых ранее. Однако, анализ будущих потребностей не был представлен убедительно или кратко, в частности из-за того, что вовлечение финансирования не предусматривало срочных вложений, а это противоречит претензиям властей, включая получателей.

Большая часть добытой информации, фактически, была использована АБР в работе над инвестиционным планом, разрабатываемым для Железных дорог Узбекистана.

Основными элементами Проекта по Поддержанию Инфраструктуры Железных Дорог (Кавказ) являлись:

(А) Проведение пред-инвестиционного исследования по реабилитации основного Транскавказского маршрута (Баку-Тбилиси-Батуми-Поти) между Азербайджаном и Грузией.

(В) Предоставление Технического Содействия действующему коммерческому грузовому транспорту на главном Транскавказском железнодорожном маршруте.

Экономическая и политическая обстановка на Кавказе оказала отрицательное воздействие на жизнеспособность и общие условия железнодорожных сетей этого региона. Это, в свою очередь, мешает транспорту региона.

Результаты Модуля А должны принести наиболее точный и ясный анализ существующего положения обеих железных дорог и их потребностей, чтобы поддерживать это состояние. Анализ должен быть проделан на уровне предварительного исследования. Очевидно, что система сигнализации и система телекоммуникаций являются наивысшим приоритетом как с точки зрения безопасности, так и с точки зрения мощности. В Грузии было украдено оборудование со всех отделов, и сигнализационная система не была установлена. Также определены срочные потребности в системе связи, ремонте железнодорожной колеи, тех.обслуживании подвижного состава и капитальном, восстановительном ремонте. В общем, капитальные потребности на период до 2015 года, согласно расчетам,

составляют 4,7 млрд. долларов США, Азербайджан и Грузия объединены. ЕБРР и эти государства обсуждают подготовку проекта по реструктуризации по программе ТРАСЕКА, такая как в настоящее время осуществляется в Средней Азии, а также пакетом документов по инвестированию. Наибольший успех получили переговоры в Грузии.

Модуль В привел к созданию первого контейнерного поезда между Баку и Потти, Транскавказского логистик экспресса. Это сервисное обслуживание ожидается начать с момента повышения спроса на грузовые перевозки и оно привлекло коммерческий интерес. Пилотный поезд все еще регулярно функционирует. Это могло бы сформировать сервисный центр, который бы простирался от Ильичевска до Центральной Азии. Цель - прийти к успеху в работе по TCLE проекта по Интермодальным сервисным услугам, который будет осуществляться в самом начале 1998 года.

Совместное Предприятие Транс Кавказских Железных Дорог.

В рамках этого исследования консультант произведет анализ инфраструктуры и функционирования трех Транскавказских железных дорог, что сейчас осуществляется консультантом, главный акцент ставиться на тех видах деятельности, где СП могли бы и должны вести. С помощью этих анализов консультант оценит возможность развития СП между тремя железными дорогами и возможными Европейскими партнерами. Подобные виды деятельности включает в себя производство шпал, а также специальные виды деятельности в области ремонта и тех.обслуживания. Однако, существующая политическая обстановка не предполагает возможным совместную работу между Арменией и Азербайджаном.

Проект Поддержания Инфраструктуры Железных Дорог (Центральная Азия).

Инфраструктура железных дорог распадается из-за недостатка ремонта. Некоторые элементы имеют стратегическое экономическое значение и требуют внимания во избежание огромных потерь в региональных экономиках. Качество обслуживания также должно быть повышено с тем, чтобы обеспечить уровень обслуживания, присущий ожидаемому уровню сервисного обслуживания в современной экономике. В частности, необходимо снять ограничения скорости, возникшие вследствие недостатка инфраструктуры технического обслуживания и ремонта.

Проект охватил три темы:

- (А) ТЭО модернизации железнодорожной линии АКТАУ-БЕЙНЕУ.
- (В) Исследования, обучение и рекомендации по улучшению общего качества обслуживания железнодорожного транспорта на основных железнодорожных линиях ТРАСЕКА к востоку от Каспийского Моря.
- (С) ТЭО развития Амударьинской дороги и железнодорожной переправы в ЧАРДЖЕВЕ.

Результаты Модуля А направлены на осуществление в будущем проекта реструктуризации железных дорог Казахстана. Модуль В в какой-то степени дублировался проектом Тарификации и поэтому большее внимание требовалось уделить только инфраструктурным решениям для завершения проекта Тарификации и проекта переустройства Центрально Азиатских Железных Дорог. Модуль С

затрагивает основные новые железнодорожный и автомобильный мосты через реку Амударья.

Модуль С оказался особенно важным для ТРАСЕКА. Привлекаемые суммы вложений велики (до 80 млн. долларов США), также как и значение этих мостов для всей транспортной сети Центральной Азии. Координационная Группа разработала предварительное Техническое Задание для относительно маленького, но значимого проекта, с целью проведения финансового инжиниринга по мобилизации необходимых вложений. Одно МФУ заинтересовалось в экспериментальной работе следующего этапа, но данная ситуация в работе ТРАСЕКА потребует тщательного рассмотрения совместно с Менеджером проекта. Это действие, возможно, будет предпринято в качестве модуля другого затрагиваемого, но более крупного проекта.

Проект по *Структуре Межгосударственных железнодорожных тарифов и расписания движения* был закончен в октябре прошлого года. Проект является весьма своевременным и отражает саму суть процесса коммерциализации и реструктуризации в регионе. Целью его является содействие национальным железнодорожным компаниям в ориентации системы их тарификации и в повышении уровня сервисного обслуживания на наилучшие мировые стандарты, в основе которых - надежный рынок и анализ затрат. Более того, должно поддерживаться региональное сотрудничество между компаниями. Получателям в качестве содействия предоставляется возможность повышения уровня своей деятельности и конкурентоспособности в области различных видов транспорта и альтернативных маршрутов. Этот проект является настолько своевременным как с позиции степени его срочности в развитии жизненно важных деловых стратегий, осуществляемых силами местных железнодорожных компаний в целях продолжения своей деятельности, так и с позиции того, что он является предопределяющим к процессу реструктуризации, который является сутью инвестиционных программ ЕБРР и АБР, в настоящее время находящихся в стадии разработки. Были проведены две встречи Комитетов по выработке регламента, которые вызвали различные реакции со стороны получателей, как и ряд семинаров по так называемому "СИСМЕНЕЖМЕНТ" - Программному обеспечению в области контроля затрат. Это было положительно принято получателями. Так как консультант, проводивший семинары, является также и консультантом модуля "Информационная система управления (ИСУ)" по проекту "Реструктуризация железных дорог", то существует гарантия продолжения работы, и мы настроены оптимистично, что по крайней мере данная часть этого проекта будет иметь длительное влияние. Документы по проекту были предоставлены поздно, и Координационное бюро пока не успело определить степень его ценности.

Бюро Счетов и Компенсаций (БСК) европейской железнодорожной системы было вовлечено в работу по проекту в качестве субконтрактора. В целях внедрения проекта была предоставлена полная консультация в области текущей местной железнодорожной рабочей практики и тем самым был вызван интерес. Успех в этом деле был бы значительным достижением для программы ТРАСЕКА.

Проект по Реструктуризации Центрально-азиатских железных дорог был разработан на бюджет ТРАСЕКА на 1996 год в сотрудничестве с ЕБРР. Привлекательность этого проекта в том, что железнодорожным компаниям Туркменистана, Узбекистана и Казахстана были предложены капиталовложения возможно в размере 200 млн. долларов США. Координационное бюро расширило рамки проекта до вовлечения в

него Таджикистана и Кыргызстана. Существует некая неопределенность по поводу привлечения Узбекистана, потому что АБР проявил заинтересованность к железным дорогам Узбекистана и двум банкам не достигнуть согласия о том, кто должен руководить инвестиционной сферой. Опираясь на это, мы в течение наших встреч с АБР мы сошлись во мнениях по этому вопросу и ведем сотрудничество с этим мощным учреждением. Мы были приглашены на встречу доноров, организованную АБР в Ташкенте в сентябре, и представители АБР приняли участие в нашей конференции по исследованию Кашгара (см. раздел Автодороги предшествующего отчета).

Команда по железнодорожной реструктуризации была представлена основным лицам, принимающим решения, Координационным бюро и должностными лицами ЕБРР в Узбекистане и Казахстане соответственно. Команда Туркменистана была представлена нашим местным координатором. Команда Казахстана совсем недавно предоставила Первоначальный отчет и, как кажется, все в порядке.

Система *Контроля грузов "RailTracker"* - это проект, целью которого является инсталляция компьютерной системы в Узбекистане и Туркменистане, с дистанционными терминалами в Алмате и Тбилиси. Контрактором являлся UNDP, который также был и разработчиком, имеющим патент на пользование системой. Проект начался с большой задержкой (12 месяцев задержки из 24 запланированных). С технической точки зрения, потребовалось в два раза больше усилий со стороны получателей на то, чтобы контролировать существующую систему АСУП, имеющей хоть и похожие, но не одинаковые функциональные характеристики, а также на то, чтобы ввести новую систему. Передача данных по линии между двумя системами не была предусмотрена. По этим причинам путем обоюдного согласия между ТАСИС и UNDP проект был приостановлен. Тем не менее, проблема контроля грузового движения осталась по территории нашего региона и является, скорее всего, самой актуальной темой разговора для программы ТРАСЕКА. Текущий проект по Реструктуризации Центрально-азиатских железных дорог в рамках своей сферы деятельности предусматривает предложение об усовершенствовании Информационной системы управления (ИСУ). Мы надеемся, что результаты работы этого проекта позволят нам кратко сформулировать очень сложные проблемы, которые необходимо преодолеть, а также доступные технические варианты для их решения. Таким образом, проект включает в себя компонент грузового контроля, но гораздо более широкого охвата, и возможно порекомендует значительное капиталовложение в этой области. Фактически, ИСУ может быть проработана как центральная тема дальнейшего внешнего содействия железнодорожным компаниям ТРАСЕКА. В этом заключается поддержка торговым службам, операционному и ремонтному управлениям. Эти сферы деятельности, которые наиболее всего нуждаются в поддержке, чтобы гарантировать рентабельность работы и возможность проведения переговоров между железнодорожными компаниями и инвесторами. Таким образом, если это подходит, следует определить уровень будущего содействия со стороны ТРАСЕКА на региональной основе, и возможно совместно с каким-нибудь Банком развития.

В заключение по железнодорожному сектору, ТРАСЕКА является почти единственной программой технического содействия, поддерживающей национальные железнодорожные компании. Наша деятельность направлена на актуальные проблемы,

но по подтексту наши проекты трудно осуществимые. Это - как это должно быть. Мы не должны выбирать периферийные проекты неопределенной сферы влияния.

4.4.5. Морские и Мультимодальный сектора

Морской и мультимодальный сектора рассматриваются вместе как в сущности все мультимодальное движение по маршруту ТРАСЕКА, включающего морской отрезок пути.

Порты ТРАСЕКА являются ключевыми транзитными пунктами движения по всему коридору ТРАСЕКА. Наибольший успех был достигнут в том, что техническое содействие было сконцентрировано на этих пунктах, и в привлечении необходимого последующего инвестирования. Все это было сделано в тесном сотрудничестве с ЕБРР.

Проект *Технического содействия в усовершенствовании портов Баку, Содействие в управлении и обучении* закрепил идею введения новой политики и рабочих методов в управлении портом, чтобы справиться с проблемами, ужесточенными в новой рыночно ориентированной среде.

В поле зрения проекта вошли усовершенствование стратегического планирования и рыночная стратегия, здание учреждения, отношения между управлением и Правительством, тарифная структура и имеющее к этому отношение финансовое восстановление сфер деятельности порта, включая потребности инвестирования, работу порта, системы затрат и бухгалтерию, а также политику сферы человеческих ресурсов.

Целью проекта *План по сети работы порта и Программа по развитию / Паромные терминалы в Баку и Красноводске* являлась разработка плана и необходимой документации по тендеру для восстановления паромных терминалов Баку и Красноводска.

Оба предшествующих проекта по портам привлекли внимание Европейского Банка Реконструкции и Развития. Поэтому они были продолжены, чтобы охватить все грузовые службы (включая контейнерные), а также расширить техническое содействие, оказываемое полному и детальному проектированию и документации по тендеру. В ходе прошлого отчетного периода переговоры между ЕБРР и портами не всегда проходили гладко, но сейчас все налажено. Есть шанс надеяться, что работа по тендеру, подготовленные ТРАСЕКА для банка, начнется в 1998 году.

Будущий большой проект, разработанный в сотрудничестве с ЕБРР и включенный в бюджет ТРАСЕКА на 1996 год, будет вести исследование потребностей в области коммерциализации и инвестировании портов Черного моря - Потти и Батуми. Особенно будут развиваться линии с Коридором 9 ТЕН, заканчивающийся в Одессе. Также будут рассматриваться направления к Румынии, Болгарии и Средиземноморским портам. Небольшой, имеющий отношение к ТРАСЕКА проект (не финансируемый из бюджета ТРАСЕКА) по развитию (частный концессионер - Правительство Грузии - ЕБРР) зерновых терминалов в Потти, находится в стадии завершения. ЕБРР было предложено, что будущее его участие в качестве инвестора в Потти, будет обусловлено интересом со стороны частного сектора.

Техническое содействие порту Актау осуществляется ЕБРР как самостоятельный проект в Бангкоке. ЕБРР подписал соглашение с Казахстаном о предоставлении займа в ходе отчетного периода рабочий контракт был уже составлен. Тем не менее, в рамках рассматриваемой сферы деятельности не подразумевается открытия паромного терминала заново, который функционировал до 1992 года. Это могло бы стать будущим проектом ТРАСЕКА и по этой причине консультанта паромных терминалов Баку-Туркменбаши попросили провести небольшую техническую миссионерскую деятельность в Актау, для того, чтобы составить отчет по состоянию старых паромных платформ.

Из предыдущего ясно, что предусматриваются инвестиционные капитальные вложения по портам, но не определен срок и сфера деятельности работы. Консультанты ТРАСЕКА и их отчеты прояснили тот факт, что один из наиболее срочных (вероятно самая срочная) нужд в области инвестирования по коридору - модернизация контейнерных мощностей. Это касается портов, а также внутренних терминалов для мультимодальной пограничной транспортировки. Более того, на конференции Черноморского Экономического комитета, упомянутой выше, был сделан большой акцент на потребности совершенствования линий восточнее ТРАСЕКА.

В этом плане было решено предоставить часть фондов ТАСИС из бюджета ТРАСЕКА на 1997 год, а также другие дополнительные фонды из Межгосударственного бюджета ТАСИС, срочному физическому улучшению модальных переходных пунктов для осуществления пограничной торговли. Такими видами улучшений считаются:

- Паромные платформы Ро-Ро и подобные мощности в портах Ильичевска и Поти
- Контейнерные службы в портах Баку и Туркменбаши
- Телекоммуникации между Ильичевском и Поти
- Контейнеризация хлопка в Бухаре
- Контейнерное транспортное оборудование на внутреннем терминале Алматы
- Запасные части, срочно необходимые для паромов в Баку-Туркменбаши

Техническое содействие было взято из трех текущих проектов по портам (Поти, Баку и Баку-Туркменбаши) и отчета прошлого интермодального проекта ТРАСЕКА. Бюро составило досье по тендеру и распределило их всем заинтересованным участникам тендера. Досье рабочего контракта было разработано бюро, основанное на модели DG8, было одобрено юридическими консультантами ТАСИС. ТАСИС предварительно не предоставило Разработки. Три Технических Задания по Контрольным и Координационным бюро по вышеуказанным контрактам были составлены в бюро.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Программа ТРАСЕКА очень перспективна и высоко оценена в регионе. Согласно специальным просьбам со стороны стран-получательниц, была продолжена работа по нескольким проектам, что является явным показателем почета. Проект по Законодательной Структуре был вовлечен в сложную структуру законодательства в странах-получательницах, что опять таки является положительным показателем степени доверия этих стран по отношению к нам.

Кроме одобрения любой другой деятельности в секторах ТРАСЕКА, улучшается и координация с другими донорами, Фактически, за пределами сферы деятельности ТРАСЕКА существует скорее скрытое соревнование, чем сотрудничество между "другими донорами". Растет заинтересованность МФУ в инвестировании в регион, и мы могли бы претендовать на кредит в связи с этим. Программа ТРАСЕКА ведется в тесном сотрудничестве с другими донорами. Мы постоянно ищем пути повышения рейтинга программы путем сотрудничества с другими донорами.

Достигнута высшая степень сотрудничества консультантов проекта в рамках программы. Образование региональных координационных бюро увеличила координационную деятельность в этой сфере. Прежде координация заключалась в большей степени в брифингах и потребностях, освещенных в Технических Заданиях, но пока намерения в Европе были положительными, производительность в регионе была незначительная. Внутренняя целостность секторов значительно улучшилась, если не сказать, что она идеальна (Координационное бюро при случае оказывает содействие в внутренней работе по координации проектов).

Координация нашей консультативной деятельности могла быть и лучше. В частности и не смотря на тот факт, что подрядчики, приглашенные с целью проведения технических брифингов, были снабжены копиями предыдущих отчетов, имеющих к ним отношение, все же для отдельных экспертов приезжать, будучи несведущими о проделанной прежде работе в их сфере еще остается обычным делом. Это является отягчающим обстоятельством для получателей и Координационного бюро.

Сейчас, когда структура Координационного бюро и ее внедрение налажены, было бы желательным, если деятельность была более упорядочена, чем просто пунктуальная. Это предоставит больше времени и понимания для того, чтобы посвятить его рассматриваемым и неизбежным шансам, предлагаемым по программе.

В данное время бюро, главным образом, занято претворением в жизнь пяти новых снабженческих и рабочих контрактов, когда три новых проекта по оказанию технического содействия в этой сфере уже заканчиваются и получены важные отчеты по предыдущим проектам. Это означает, что наши ресурсы очень ограничены в работе, которую мы сейчас осуществляем.

Наши получатели часто просят об большем привлечении местных консультантов в работу, а сама работа консультантов и Координационного бюро была отмечена получателями как образцовая.

Тем не менее, необходимо сказать, что это отчасти благодаря нашему относительно длительному пребыванию в регионе. В Технических Заданиях, которые мы

подготовили, 10 % бюджета было выделено местным экспертам. Эта цифра, возможно, могла бы быть увеличена, особенно, как мы сейчас знаем, большое количество местных организаций способны внести свой вклад в программу.

Недооценивание принципов свободного рынка в регионе является серьезной помехой в повышении уровня конкурентоспособности транспортного сектора, а также во внешнем инвестировании. Это невозможно решить путем выполнения одного проекта в короткий срок, но возможно добиться успехов посредством введения во все наши проекты совокупности побуждающих к инвестированию аспектов или обоснований, передачу технологий, пограничное торговое оснащение.

Обзор технической координационной структуры, что была установлена для ТРАСЕКА, является уникальной в программе ТАСИС. Мы полагаем, что результаты работы ТРАСЕКА, кратко описанные в этом отчете, продемонстрируют степень важности координационной структуры и приобретенный опыт должен сам об этом сказать.

ЭПИЛОГ

Координационное бюро выражает свою глубокую благодарность должностным лицам стран-получателей ТРАСЕКА, которые оказывали содействие нашей деятельности в течение прошлого года, а также внесли большой вклад в успех программы ТРАСЕКА.

ПРИЛОЖЕНИЯ

- ПРИЛОЖЕНИЕ 1** Технические Задания - Координационное бюро ТРАСЕКА TNREG 9404
- ПРИЛОЖЕНИЕ 2** Брюссельская декларация
- ПРИЛОЖЕНИЕ 3** Конференция участников в Алматы и Заключительные документы
- ПРИЛОЖЕНИЕ 4** Конференция участников в Вене и Заключительные документы
- ПРИЛОЖЕНИЕ 5** Конференция участников в Венеции и Заключительные документы
- ПРИЛОЖЕНИЕ 6** Конференция участников в Афинах и Заключительные документы
- ПРИЛОЖЕНИЕ 7** Краткое изложение проектов
- ПРИЛОЖЕНИЕ 8** Обзор проектов ТРАСЕКА и Краткое изложение отчетов
- ПРИЛОЖЕНИЕ 9** Таблицы хода развития проектов

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Технические Задания - Координационное бюро ТРАСЕКА TNREG 9404

Terms of Reference

TRACECA CO-ORDINATION TEAM

1. Background

The states of the NIS have inherited a system of transport infrastructure and management designed for trade and economic relations centered on and directed from Moscow. The needs of a free market system, and new possibilities for trade and cooperation with new partners internationally, require a different approach. There are pressing requirements for new systems of management, at a national level and in coordination between states for training of transport managers and for preparation for the major investments required to bring transport infrastructure up to current international standards. An effective transport system, oriented towards actual and potential markets in Europe and other countries outside the NIS, is of fundamental importance to the development of healthy trading relationships.

This is particularly true for the countries in the Caucasus and Central Asia where the need to foster trade both within the region and between the region and the EU and third countries is acutely felt. For this reason a TRACECA conference was organised by the European Union in May 1993 bringing together representatives of the 8 participating Caucasian and Central Asian states and European experts with extensive transport expertise. The objectives of this conference were:

- to stimulate cooperation among the participating Republics in all matters pertaining to the development of trade and transport within the region.
- to promote the Transport Corridor Europe Caucasus Asia
- to identify problems and deficiencies in the region's trade and transport systems
- to define a Technical Assistance programme to be financed by the EC

During this conference in Brussels a number of project proposals were made for the Traceca programme. Since the time of the conference the programme has been developed by way of four sectoral working groups (trade facilitation, rail, road and maritime) consisting of representatives from all participating states. These working groups were serviced by a team of four sectoral specialists based in Brussels who are responsible for the organisation of the working groups, project identification missions and drawing up of Terms of Reference.

15.

Three such Working Group meetings have taken place and 17 projects are under implementation in April 1996. During the last meeting in Venice on 28-29 March 1996 a strong call was made by the participating states to provide additional technical assistance and to install resident coordination of the projects within the TRACECA programme.

In particular the following demand was put forward by the participating republics: "*To establish working parties on site for each Traceca project which will monitor the progress of each project. The working party shall consist of representatives of each republic concerned by the project and the regional experts of the coordination team.*

These working parties shall meet at regular intervals and shall insure the permanent flow of information, reporting and coordination of the project in question. The resident regional experts shall report on progress of other Traceca projects with a view to ensure coordination between projects, make full use of synergies, and avoid duplication".

The team of sectoral experts based in Brussels will be replaced on the demand of the participating republics by a team of resident regional experts: "The Traceca Coordination Team".

2. Structure

The TRACECA Coordination Team will have three members:

- a Team Leader based in Brussels
- a Coordinator for Central Asia based in Tashkent
- a Coordinator for the Caucasus based in Tbilisi

The three team members must as a group provide the technical expertise to develop and execute the projects in the rail, road, maritime and horizontal sector. To this end they are required to have the engineering, economic and operational skills in order to implement and to coordinate the projects identified as priority actions by the sectoral working groups.

The coordinators will organise the working parties for ongoing projects in their region and will report to the Team Leader in Brussels. The Team Leader will ensure overall coordination and will organise the working group meetings (2 per annum in Europe), he will report on a daily basis to the Task Manager.

The budget will cover all office accomodation and all operational costs.

3. Tasks of the Team Leader

A. To provide a central level of coordination of all projects and programme activities linked to Traceca. Namely:

A.1 Define, in operational terms, the specific objectives and the overall strategy of the activities through the work of the sectoral working groups and the regional working parties.

A.2 Oversee the operational use of resources: human (team members, short term experts etc), financial (travel expenses incurred by working groups and working parties etc).

A.3 Draw up Terms of Reference for various projects and activities in line with the project guidelines and overall objectives established at the Traceca working group meetings.

A.4 Assist in tender evaluation meetings in Brussels in cooperation with Tacis Procurement Unit.

A.5 Ensure follow-up of ongoing projects through analysis of project outputs, evaluation of time-tables, definition of future project priorities.

A.6 Coordinate closely with other donors and investors involved in Traceca activities. In particular, close contact will need to be maintained with EBRD, World Bank, International Union of Railways, International Road Union.

A.7 Liaise directly with all relevant recipient country institutions to maximise the implementation of the projects and to preserve the regional character and coherence of the project.

A.8 Set up a library of all available technical assistance projects' reports dealing with issues related to the Traceca programme.

A.9 Distribute project information to other donors and investors involved in the Traceca programme and inform the participants in the Traceca programme by a monthly newsletter on the progress of ongoing projects.

B. Coordinate the development of the Traceca corridor, where possible, with the objectives of EU's transport policy and in particular in the Trans European Networks.

C. Report directly to Tacis in Brussels on all aspects of the projects including coordinating team member activities in the participating republics.

4. Tasks of the Co-ordinators

- A. To provide a regional level of coordination of all projects and programme activities linked to Traceca. Namely:
- A.1 Organise working parties meetings on site for all ongoing Traceca projects with concerned and related contractors, with representatives of participating republics and eventually with representatives from international institutions or commercial partners. The delegation will be involved in all meetings involving international institutions and local ministries.
 - A.2 Act as a secretary to the sectoral working group meetings in order to coordinate all ongoing and new planned projects within one particular transport mode (rail, road, maritime transport).
 - A.3 Establish regional offices (Tbilisi/Tashkent) in order to ensure on site coordination between contractors. The task co-ordinator will remain in close contact with EC Delegation and authorities of participating states including the Coordination Unit.
 - A.4 Ensure coordination and reporting of programme activity for each project and any activity linked to the Traceca project.
 - A.5 Provide assistance and active involvement for the encouragement of regional trade and transport flows through the development of the Traceca route.
 - A.6 Assist the teamleader in the drawing up of Terms of Reference for new projects.
 - A.7 Assist the teamleader in the definition of future regional transport priorities
 - A.8 Liaise with the other regional coordinator for projects which cover both regions.
 - A.9 Review and comment on all reports issued by the contractors
 - A.10 Report directly to the teamleader in Brussels.
 - A.11 In Countries where a Delegation is established, the task co-ordinator will report to the Delegation on a bi-monthly basis.

5. Task Sharing

None of the aboved mentioned tasks necessarily reflect individual roles. The number of tasks imply that the members of the team will need to be responsible for more than one task

6. Reporting

Bi-annual reports will be prepared which will account for progress so far in each region. They will also include an account by the teamleader assessing the overall progress of Traceca, accounting for weaknesses and strenghts, suggesting future improvements and setting out future work programmes.

Copies of report will be sent to

- the recipient organisations
- EC Delegation
- States Coordination Units
- EC Headquarters

7. Logistics

It is the responsibility of the contractor to make arrangements for office space in Brussels, Tibilisi and Tashkent. The cost will be paid from the contract budget. All travel and accomodation costs, including travel by national experts of participating states, will also be borne by the contract budget.

8. Conflict of interest.

Any company or party responding to an invitation to tender must do so on the understanding that any companies or parties which have active links with any members of the proposed team will automatically be excluded from bidding for any subsequent specific project work within the Traceca programme.

9. Duration

The contract will run for a period of 12 months.

10. List of ongoing projects annexed.

13.

1. Freight Traffic Management Information System	850.000 ECU
2. Regional Traffic Forecasting Model	700.000 ECU
3. Human Resources: Management Training	900.000 ECU
4. Legal and Regulatory Framework	1.500.000 EC
5. Trade Facilitation, Customs Procedures and Freight Forwarding	800.000 ECU
6. Intermodal Transport Systems	500.000 ECU
7. Railways: Infrastructure Maintenance Central Asia	1.200.000 EC
8. Railways: Infrastructure Maintenance Caucasus	1.200.000 EC
9. Railways: Rolling Stock	700.000 ECU
10. Improvement Road Services Caucasus	250.000 ECU
11. Improvement Road Services Central Asia	600.000 ECU
12. Spare Parts Procurement	300.000 ECU
13. Pavement Management Systems	1.000.000 EC
14. Human Resources: Maritime Training	700.000 ECU
15. Port Network Plan	800.000 ECU
16. Joint Venture Caucasian Railways	2.000.000 EC
17. Tariffs and Time-tables	1.500.000 EC

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Брюссельская декларация

BRUSSELS DECLARATION

Representatives of Armenia, Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan and of the Commission of the European Communities met in Brussels from May 3rd to May 7th 1993 for a joint working session on the co-ordination and development of the Transport Corridor : Europe-Caucasia-Asia (TRACECA) and the transport Corridor Europe-Asia.

The major objectives of the meeting were as follows :

- (i) to enable the representatives of the Participant States to state their policies regarding international transport and trade.
- (ii) to examine ways to promote their international trade.
- (iii) to stimulate interest in developing major transport corridors between Asia and Europe, including TRACECA.
- (iv) to define the content of Technical Assistance within the framework of the TACIS programme.

During the meeting the Representatives of the Participant States submitted their proposals and reports and expressed their wish to cooperate more closely in the area of transport and trade. At the same time, the Representatives of the Commission expressed their interest to extend co-operation in the field of transport policy, beyond the scope of the Pan-European Transport Conference, held in Prague on October 31st 1991, to the States represented at the present Conference.

As a conclusion of the working session, the Representatives of the Participant States confirmed their interest to improve transport performance in order to develop trade.

The Representatives of the Participant States :

Agree that matters concerning international transport, trade and related regulations require to be dealt with in a co-ordinated manner.

Concur that decisions regarding such matters should be compatible with conventions and regulations in widespread international use.

Confirm a common interest to develop their international trade.

Recognise the urgency to implement relevant legal and trade reforms which constitute an essential preliminary to the development of international trade.

Declare their interest to develop the potential for transit traffic by virtue of their geographic location.

Appreciate the fact that commercial criteria are of major importance to transport services in market economies.

Note the requirement to develop fast, reliable transport routes, taking account of transiting cargo of neighbouring countries.

Appreciate the contribution made by observers to the meeting, including international financial institutions and neighbouring countries.

Welcome the Technical Assistance for the Regional programme provided by the European Communities under the TACIS programme.

The Representatives of the Participant States DECLARE :

- their intention to intensify co-operation in the development of transport systems and related commercial services on a regional basis.
- their aim to co-ordinate actions, plans and measures regarding international trade and transport on a regional basis through appropriate mutual co-operation, including the European Community.
- their willingness to exchange know-how and experience related to regional transport and trade issues.
- the intention to examine the adoption of major international conventions and legal agreements covering trade and transport.
- their willingness to ensure the compatibility of their regulations, documents and procedures as far as trade and international transit as well as technical norms and standards are concerned.

The Representatives of the Participant States URGE the European Community to include in their Technical Assistance Programmes, for transport and trade, the following as a matter of priority :

- (i) the provision of all European Community's available documentation, translated into Russian and of Technical Assistance for the introduction of legal and commercial frameworks necessary for the development of transport and international trade.
- (ii) the introduction of a common system for foreign trade statistics, for the accounting of transport companies, and for an exchange of information on trade and transport movements.
- (iii) the implementation of comprehensive training programmes with particular attention to management, commercial and marketing techniques, including the training of trainers and the creation of training centres in their States.
- (iv) provision, within the framework of the existing Co-ordination Units as appropriate, of transports experts working to enhance regional co-operation.
- (v) traffic, cost analysis and feasibility studies for the main transport arteries for international and inter-regional trade.
- (vi) studies and assistance necessary for the implementation of a common air traffic control system across the States, as well as personnel training and assistance in the development of associated electronic and ground equipment and of airports.
- (vii) the development of telecommunication systems related to transport, such as, for example, a freight traffic information system.

They agree that the elements and projects attached to this Declaration are the outputs of the different technical workshops. Moreover, they request the Commission to take into account these elements and projects which are of a common interest to the States, when defining its Technical Assistance Programme.

IN CONCLUSION :

The Representatives of the Participant states urge the Commission of the European Communities to commence the implementation of the above orientations as a matter of urgency. In this context, the Commission should associate closely international financing institutions such as the World Bank, EBRD, ADB and the Islamic Bank.

Finally, the Representatives of the Participant States express their gratitude for the holding of the TRACECA Conference and for the goodwill and spirit of co-operation between themselves and with European Community

For ARMENIA :	Mr. M. SHISMANIAN First Deputy Minister of Economy	Signed : 
For AZERBAIDJAN :	Mr. Z. SAMED-ZADE National Co-ordinator	Signed : 
For GEORGIA :	Mr. Z. KERVALISHVILI Deputy Prime Minister	Signed : 
For KAZAKHSTAN:	Mr. N. ISINGARINE Minister of Transports	Signed : 
For KYRGYZSTAN :	Mr. S. ZAKIROV Referent, Transport Department of the President's Office	Signed : 
For TAJKISTAN :	Mr. A.E. MOUKHTASHOV Vice-Prime Minister	Signed : 
For TURKMENISTAN	Mr. S. RAKHMANOV Head of Transport & Communications Division, Cabinet of Ministers	Signed : 
For UZBEKISTAN :	Mr. A. ABDOURAKHMANOV Deputy Minister External Economies	Signed : 
For THE COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES	Mr. R. TIMANS Head of Division, Directorate General of External Relations	Signed : 

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Конференция участников в Алматы и Заключительные документы

**PARTICIPANTS AT THE FIRST TRACECA WORKING GROUP
CONFERENCE IN ALMATY**

19th and 20th of May 1995

ARMENIA	SHAKHNAZARIAN	Ashot
AZERBAIJAN	SADIKOV RASULOV GAZANOV EFENDIEV FATALIEV	Ikram Fuat Shakhin Islam Gamza
GEORGIA	TATUNISHVILI IMNIASHVILI LOMADZE	Guran Valerian Levan
KAZAKHSTAN	MUHAMEDZHANOV IDRISOVA KURCHENKOV TARANENKO	Kanat Aigun Aleksey Arkady
KYRGHIZSTAN	RAZMATULLIN TAKYRBASHEV ZHUMBAYEV	Renat Aba Erkim
TURKMENISTAN	YAZBERDYEV VOLODIN	Meret Vladim
TADJIKISTAN	BOLTOV MIRZOYEV	Victor Timur
UZBEKISTAN	DJURAEV PULATOV GUBACHEV AGZAMOV	Erkin Akbar Vladim V.
EUROPEAN COMMISSION	CLEGG CENDROWICZ	Nicholas TACIS Task Manager Nicholas DG VII International Relations
TRACECA PROJECT Management Team	BATTERSBY SIMS VAN DE PERRE VAN EERDENBRUGH	Robert Michael Christiaan Christian

Protocol of the first meeting of the TRACECA Working Group

The representatives of the Republics of Armenia, Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tadjikistan, Turkmenistan, and Uzbekistan, and of the European Commission, have come together in Almaty on May 19th and 20th 1995 for the first meeting of the TRACECA Working Group.

At this meeting, the Road, Rail, Maritime and Trade Sectoral Working Groups examined outline proposals for the immediate project priorities for the TRACECA programme.

The constructive and friendly atmosphere in which this meeting took place was favourable to finding an agreement on a large number of the projects which were included in the original list adopted at the TRACECA Conference in May 1993. As a result, project n° 1, 3, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 19, 20, 21 and 22 will be able to be implemented by the Commission in the forthcoming months.

A consensus was reached on the importance of pursuing work on other sub-sectoral projects as adopted at the TRACECA Conference in order to find an agreement on these project outlines. This work shall be continued at the next TRACECA Working Group Meeting, due to be held in Autumn 1995.

During this meeting, a particular emphasis was placed on the need to make rapid progress on the implementation of the objectives of the "Brussels Declaration" in the light of the delays which the TRACECA programme has so far incurred. It is the belief of all that quickly launching as many of the remaining projects as possible is the correct way forward, and that the agreement reached over the last two days on the outlines of the majority of the projects still to be launched is therefore a significant first step in the implementation of the objectives of the Brussels Declaration.

Signed, on May 20th 1995 in Almaty,

Head of the delegation of Armenia,

H. Buef ARMENIA. SHANNAZAR

Head of delegation of the Azerbaijan Republic,

Shadad Cadeirov U.M.

Head of the delegation of the Republic of Georgia,

Shariy Turyanov P.I.

Head of the delegation of the Republic of Kazakhstan,

Genel Myxanegacant

Head of the delegation of the Kyrgyz Republic,

J. manybaev

Head of the delegation of the Republic of Tadjikistan,

Blagov V. Boltoiv

Head of the delegation of Turkmenistan,

Yozberdiyev

Head of the delegation of the Republic of Uzbekistan,

B. Fezoiyev

Head of the delegation of the European Commission.

Shadad Cadeirov (U.M.)

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Конференция участников в Вене и Заключительные документы

**PARTICIPANTS AT THE SECOND TRACECA WORKING GROUP
CONFERENCE IN VIENNA**

26th and 27th of October 1995

ARMENIA	SHAKHNAZARIAN	A.
	TCHSHMARITIAN	K.
	KRMONIAN	R.
	MOVSESIAN	V.
AZERBAIJAN	SADIKOV	I.
	MANSUROV	T.
	NADIRLE	V.
	SHARIFOV	A.
GEORGIA	MDIVNISHVILI	T.
	TSOMAIA	G.
	VEKUA	S.
KAZAKHSTAN	MUHAMEDZHANOV	K.
	LARICHEV	S.
	KURCHENKOV	A.
	SAGIMBAEV	S.
KYRGYZSTAN	RAKHMATULLIN	R.
	ILYIN	V.
	TAKYRBASHEV	A.
TURKMENISTAN	YAZBERDYEV	M.
	VOLODIN	V.
	BYASHIMOV	B.
TADJIKISTAN	BOLTOV	V.
	MIRZOYEV	T.
	OYMAKHMADOV	M.
	HABIBOV	H.
UZBEKISTAN	DJURAEV	E.
	NADJIMIDINOV	K.
	ERKINOV	N.
	AGZAMOV	V.
EUROPEAN COMMISSION	FOTIADIS	F.
	STROOBANTS	D.
	PEETERS	J-P.
	GRAILLE	M.
	HAHN	O.
	ROTHACHER	A.
TRACECA PROJECT Management Team	BATTERSBY	R.
	SIMS	M.
	VAN DE PERRE	C.
	VAN EERDENBRUGH	C.
EBRD	OUSEY	C.

	DELIA	M.
WORLD BANK	BONDE SMITH	A. G.
UN	HARITOS HUNTER CHARLIER	C. C. P.
CONTRACTING CONSULT'S	BROERSMA SCHUBERT SOUTHERN WIELER ARLT VISSER TITE RINGWALD	K. W. A. W. W. A. P-M.

TRACECA Second Working Group meeting :

Vienna 26 - 27 October 1995

AGREED MINUTES

The second working group meeting of the Traceca programme was held in Vienna on 26 -27 October 1995. Delegations of the 8 participating Newly Independent States and the European Commission decided on the following :

1. The area of transport represents an appropriate tool for fostering trade flows and thus enhance sustainable development. It is in this spirit that the objective of the Traceca programme shall be the development of the rail, maritime and road routes linking the Georgian Black Sea ports with the Caspian ports and further through the Central Asian Republics. The identified route is attached in annex 1.

2. In order to achieve this objective, the Traceca programme shall focus on 4 areas of action :

- (a) Trade facilitation
- (b) Maintenance and Operations
- (c) Rehabilitation
- (d) Modernisation

Each delegation made recommendations for areas which require action in the areas abovementioned.

These proposals are shown in annex 2.

3. It was agreed that the above constitutes the strategy and the means for the future Traceca work plan.

Any future Traceca project must meet this approach and must be endorsed in common agreement by all participating States and the European Commission.

4. The above objectives shall be implemented through the following steps :

(a) The participating States shall communicate to the services of the European Union (Mr. Fotiadis - Mr. Stroobants : Tel 00-32-2-295 86 80, Fax 00-32-2-296 39 12) by the latest on November 15th the following information :

-detailed description of the proposals contained in annex 2, as proposed by each delegation

-the order of priority of each proposal, indicating in particular the urgency of certain projects

-a comprehensive list of International Financial Institutions and other donors already involved in the areas mentioned in annex 2, and details on the status of their commitments

-suggestions regarding the management structure which should be set up for the optimal implementation of the projects

Information received after November 15th shall not be taken into account for Traceca actions

(b) The commission shall send out a team on a field trip which will travel along the route indicated in annex 1, starting in the beginning of December from Georgia. The objective of this mission shall be in particular the assessment of problems and priorities which need to be addressed to make the route operational in the short term. The recommendations from this mission will be communicated to the Traceca members.

(c) The Commission shall, on the basis of the informations provided by the recipient States (see a above), the annex 2, and the factfinding mission mentioned above, elaborate of new Traceca projects. These project proposals will be submitted to the Traceca States in February 1996 for consideration. The Commission shall also make proposals regarding to the management structure of the Traceca programme.

(d) In February 1996, the Commission shall call an international donors meeting in Brussels in order to present and co-ordinate the new project proposals in view to ensure optimal allocation of resources.

(e) A third Traceca Working Group meeting shall be organised in March 1996 with as objective to achieve comprehensive agreement on the entire list of projects, the timing of their implementation and the appropriate management structure.

(f) The Commission shall subsequently explore the possibility to provide financial resources for the implementation of all or part of the endorsed projects. Providing that the necessary funds can be allocated, implementation will start in the second half of 1996.

5. It was agreed that, in view of their urgency, that a trade facilitation project (tariffs, timetables) shall be launched without delay through the existing Traceca budget allocation, which will complement the ongoing project on customs facilitation.

6. Representatives of International Financial Institutions attended the Working Group activities.

7. The parties consider that the outcome of the Working Group marks a decisive cornerstone in the development of the Traceca programme, as it provided a clear strategic objective, and the means for its accomplishment. It is recognised that both the strategic conception and the means to implement it are the result of an open dialogue among the participants and are based on full concensus. The Commission is extremely satisfied with this outcome.

Done in Vienna on October 27th 1995

Head of delegation of Armenia,

Head of delegation of the Azerbaijan Republic,

Head of delegation of the Republic of Georgia,

Head of delegation of the Republic of Kazakhstan,

Head of delegation of the Kyrgyz Republic,

Head of delegation of the Republic of Tadjikistan,

Head of delegation of Turkmenistan,

Head of delegation of the Republic of Uzbekistan,

Head of delegation of the European Commission,

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

Конференция участников в Венеции и Заключительные документы

**PARTICIPANTS AT THE THIRD TRACECA WORKING GROUP
CONFERENCE IN VENICE**

28th and 29th of March 1996

ARMENIA	SHAKHNAZARIAN TCHSHMARITIAN OGANESSIAN MOVSESIAN	Ashot Karen Ararat Vardan
AZERBAIJAN	MAMEDOV BASHIROV NADIRLE SHARIFOV KASSIMOV HEIBATOV	Aydin Aydin Vakhyd Abid Farkhad Oktai
GEORGIA	CHK AidZE NAKAIDZE GEGIDZE ZALDASTANASHVILI	Akaki Guram Valeriy Konstantin
KAZAKHSTAN	MUHAMEDZHANOV LARICHEV KURCHENKOV IDRISOVA TARANENKO	Kanat Sergey Aleksey Aigul Arkadiy
KYRGYZSTAN	RAKHMATULLIN ILYIN ZAKIROV	Rinat Victor Sulaiman
TURKMENISTAN	YAZBERDYEV VOLODIN BERDYEV	Meret Vladimir Moukhamedberddy
TADJIKISTAN	BOLTOV MIRZOYEV HABIBOV	Victor Timur Mukhammad
UZBEKISTAN	DJURAEV NADJIMIDINOV ERKINOV AGZAMOV	Erkin Khurshit Navruz Vokhid
EUROPEAN COMMISSION	FOTIADIS STROOBANTS	Fokion Daniel
TRACECA PROJECT Management Team	BATTERSBY SIMS VAN DE PERRE VAN EERDENBRUGH VAN DER ZWAAN	Robert Mike Christian Christian Ludmilla
EBRD	OUSEY PHILIPPS ALBRECHTS	Chris Mark Steen

TRACECA THIRD WORKING GROUP CONFERENCE: VENICE 27-28 March 1996

Agreed Minutes.

1. The Working Group reviewed the recent developments in relation to the growing traffic volumes along the TRACECA route (eg. Transport agreements concerning cotton, petroleum equipment and other products). These developments were considered of paramount importance, as they will make a major contribution to the economic viability and sustainability of the TRACECA route. In view of these growing volumes it was considered essential to step up co-ordination, co-operation, and communication among the relevant authorities of the Republics involved in the TRACECA route.

2. The Working Group recommended that the TRACECA programme should be opened to other interested Republics which are beneficiaries of the TACIS programme (in particular to Ukraine), and if possible countries which are beneficiaries of the PHARE programme. Synergies between the TRACECA route and other routes in the Region should be encouraged.

3. Ongoing projects were reviewed in detail by the Sectoral Working Groups and suggestions were put forward by delegations on certain aspects to be taken into account in the Inception Phase of these projects. The Commission undertook to transmit these recommendations to the contracted consultants, and will ensure their consideration subject to rules and procedures of TACIS projects.

4. It was recognised that there is an urgent need for co-ordination of ongoing projects on site. The Commission informed delegates that a team of European resident regional experts would be made available from July 1996 onwards, which would be exclusively entrusted with the co-ordination of all TRACECA projects.

It was agreed that for each TRACECA project a working party shall be established on site, which will monitor the progress of each project. The working party shall consist of representatives of each Republic concerned by the project, the contracted consultant of the project and the resident regional experts mentioned above. These working parties shall meet at regular intervals and shall insure the permanent flow of information, reporting, and co-ordination of the project in question. The resident regional experts shall report on progress of other TRACECA projects with a view to ensure co-ordination between projects, make full use of synergies, and avoid duplication.

5. Delegations recommended that local expertise should be mobilised in projects to the maximum extent possible. The Commission endorsed this view. It considered that participation by local experts is already foreseen in the ongoing projects and undertook to promote still further their involvement.

6. The Working Group strongly recommended that a follow-up to the existing TRACECA programme is urgently needed in order to achieve the sustainability of the programme, and ensure its success. In this respect suggestions which were put forward by delegations during the Vienna Working Group were translated into a number of possible follow-up projects, which were discussed in details and were endorsed by all participants. In addition delegations put forward a number of new proposals for follow-up projects. The list of all follow-up projects is annexed.

It was agreed that follow-up projects should concentrate to the maximum extent possible on projects with bankable feasibility studies in order to attract private and commercial investments as well as financial support by the IFI.

7. All delegations made a strong call upon the Commission to provide the financial means necessary for the proposed follow-up projects from the TACIS inter-state programme for the years 1996 and 1997. They consider that the follow-up for the TRACECA programme should form a priority of the TACIS interstate programme. They announced their intention to support this position in the course of the forthcoming discussions of the interstate programming in 1996.

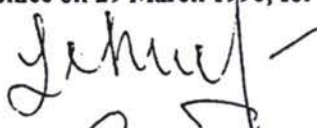
8. The parties reconfirmed the support of their Governments for the implementation of the project "Silk Road 2000".

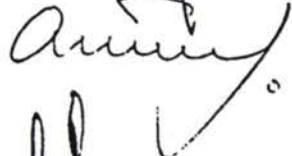
9. The Kazakh delegation announced their intention to organise a conference-exhibition on international transit in Almaty during May 1997.


10. The Mongolian delegation which attended as an observer expressed its interest in studying the inclusion of Mongolia in the TRACECA programme on the basis of mutual benefit, and will continue consultations with the Commission on this issue.

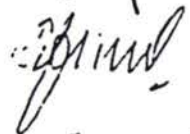
11. The next meeting of the Working Group shall take place in September 1996 after the decision on the budgetary allocations of the 1996 interstate programme.


Done in Venice on 29 March 1996, for the delegations of,

Armenia, 

Azerbaijan, 

Georgia, 


Kazakhstan, 

Kyrgyzstan, 

Tadjikistan, 

Turkmenistan, 

Uzbekistan, 

The Commission of the European Union. 

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

Конференция участников в Афинах и Заключительные документы

ANNEX

List of Projects Endorsed at the TRACECA Working Group Conference - Venice

1. Railway Electrification Study - Caucasus, including Georgian electric locomotive plant
2. Railway Electrification Study - Central Asia
3. Development of Intermodal Transport Systems
4. Railway Rolling Stock Maintenance
5. Transit Route Study - Armenia and Georgia
6. Transit Route Study - Kazakhstan and Kyrgyzstan
7. Transit Route Study - Tadjikistan and Uzbekistan
8. Road Improvement Plan - Turkmenistan
9. Roads - Winter Maintenance/Lanslides
10. Roads - Materials, Plant, Standards.
11. Intercity Passenger Road Transport
12. Road Infrastructure - Rehabilitation and completion of the Red Bridge.
13. General Cargo and Container Study Baku.
14. General Cargo and Container Study Turkmenbashi
15. Development of the Baku Ship Yard
16. Railway Ferry Terminal in Poti for a link with Ukraine, Bulgaria, and Roumania.

New TRACECA Project Themes Proposed by Delegations for Consideration

1. Improvement of Border Crossing Facilities
2. Harmonisation of National Trade Regulation Systems with International standards
3. Interstate Tariff Structures for Road Transport
4. Training of Railway Specialists
5. Information Systems for TRACECA Ports (Batoumi, Poti, Baku, Turkmenbashi, Aktau)
6. Container Terminal Study for Poti
7. Training Programme for Road Specialists
8. Pavement Management Study
9. Study of Urban Congestion on TRACECA through routes.
10. Joint Ventures for Roadside Service Facility Developments
11. Road Link to Mongolia.
13. International transit symposium-exhibition in Almaty, May 1997.
14. Feasibility study for the Railway Line Kurgan-Tube-Kulov.
15. Transit Routes - Azerbaijan-Georgia.
16. Reconstruction of the Main Railway Track on the Route Bekabad-Kanibadam, length 60km.
17. Repair and Upgrading of Railway Maintenance at Almaty.

**PARTICIPANTS AT THE FOURTH TRACECA WORKING GROUP
CONFERENCE IN ATHENS**

17th and 18th of October 1996

ARMENIA	SHAKHNAZARIAN TCHSHMARITIAN MOVSESIAN	Ashot Karen V.ardan
AZERBAIJAN	HEIBATOV MAMEDOV SADIKHOV AKHMEDDOV PANAKHOV TALIBOV	Oktay Zyia. Vakhid Aidyn Musa
GEORGIA	ADEISHVILI SALARIDZE TSISKARISHVILI VARSHANIDZE	Merab Boris Soso Bichiko
KAZAKHSTAN	MUHAMEDZHANOV LARICHEV KURCHENKOV IDRISOVA	Kanat Sergey Anatoliy Aigul
KYRGYZSTAN	ZAKIROV ILYIN RAIMKULOV	Sulaiman Victor Kydyk
TURKMENISTAN	YAZBERDYEV VOLODIN BERDYEV	Meret Vladimir Moukhammedberdy
TADJIKISTAN	BOLTOV MIRZOYEV MIRZOALIMOV	Victor Timur Chodimad
UZBEKISTAN	DJURAEV ERKINOV AGZAMOV	Erkin Navruz Vakhid
UKRAINE	ZUBKO SERIK	Arlikin Aleksey
MONGOLIA	ENKH-AMGALAN HANIBAL	Ulziisauhan J.
EUROPEAN COMMISSION	FOTIADIS STROOBANTS	Fokion Daniel
TRACECA PROJECT Management Team	GRAILLE SIMS DE GRAVE DE HALLEUX VAN DER ZWAAN	Mark Mike Laurence Ignace Ludmilla

EBRD	O'GRADY	Lin
UNCTAD	CARL	Hans
IRF	WARREN PEARCE	Benjamin Anthony
IRU	KRAUSZ	Peter
IUR	LEBRUN KACZMAREK	Daniel Tadeusz
SWK	BOOKER	Mark
GREEK MINISTRY OF NATIONAL ECONOMY	ZAOUSSIS	M.
GREEK FOREIGN MINISTRY	MARCANTONATOS	George
TACIS MONITORING TEAM	Pantelias	Sarantis

**TRACECA FOURTH WORKING GROUP MEETING
ATHENS 17-18 OCTOBER 1996**

AGREED MINUTES

1. The Working Group reviewed the recent developments which have contributed to boosting traffic flows on the TRACECA route, in particular the quadripartite agreement between Uzbekistan, Turkmenistan, Azerbaijan, and Georgia for transit of goods on the TRACECA route (cotton, cereals, etc.). Kazakhstan will consider joining this agreement.

2. The Working Group has made an evaluation of all ongoing projects within the TRACECA programme. The projects were evaluated on their content and objectives, on the quality of performance by contracted consultants and on the integration of local experts and beneficiaries in the projects.

3. In general, the Working Group concluded that the ongoing projects are implemented to the full satisfaction of the beneficiaries. Some recommendations for these projects were discussed in detail by the 8 participating Republics. The Commission shall transmit these recommendations to the concerned contractors and will ensure that they are implemented.

4. The Commission informed participating states on the decision of the EC to allocate an additional 10 million ECU for the follow-up of the TRACECA programme. Project proposals were presented which took into account requests for TRACECA follow-up actions made by the participating republics during the Vienna and Venice Meetings. These projects reflect the areas of immediate priority. They were discussed in full during the sectoral Working Groups.

As a result, the Working Group agreed that the annexed projects should be financed by the 10 MECU additional allocation.

5. For the above projects, TOR will be finalised by the Commission in close collaboration with beneficiaries in the coming two months, so that projects can be launched in the beginning of 1997.

6. The Working Group acknowledged the need to link the TRACECA route with the Trans European Networks, arriving at the Black Sea as well as with Southern European ports. In this perspective, it was agreed that Ukraine, and also Mongolia, shall be as of now full beneficiaries of the TRACECA programme. During the coming year, Mongolian authorities will study with the Commission the possibilities of linking Mongolia to the TRACECA programme.

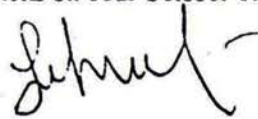
7. The EBRD confirmed its commitment to finance economically viable projects on the TRACECA route. Ongoing feasibility studies by the TRACECA programme will allow financing of port rehabilitation in Poti, Batoumi, Baku, Aktau, and Turkmenbashi, of road reconstruction in Armenia, Azerbaijan and Turkmenistan. In the future TRACECA programme railway studies will allow financing of rail infrastructure and rolling stock in Turkmenistan, Uzbekistan, and Kazakhstan.

8. The Commission informed that it intends to hold a high level meeting with the World Bank in order to secure the commitment of the World Bank to the TRACECA project.

9. The representatives of international organisations in the rail and road sector, UIC, IRU, IRF, expressed their full support to the project and put forward some ideas on future projects.


10. The members of the newly installed TRACECA coordination team were presented to the Working Group. Their TOR were discussed in detail. It was agreed that a permanent representation of the team be assured in each capital of the TRACECA countries.

Done in Athens on 18th October 1996, for the delegations of:

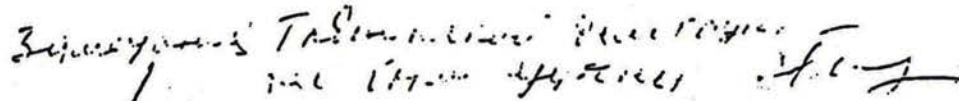
Armenia, 


Azerbaijan, 

Georgia, 

Kazakhstan, 

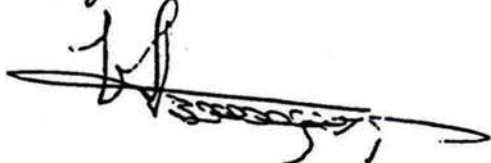
Kyrgyzstan, 

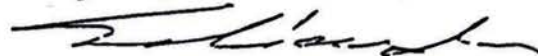
Tadjikistan, 

Mongolia, 

Turkmenistan, 

Ukraine, 

Uzbekistan, 

For the Commission of the EU. 

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

Краткое изложение проектов

Краткое изложение проектов

<i>Исследовательские проекты</i>	<p>Правовая основа перехода</p> <p>Информационные системы - Потоки данных: Восток-Запад и Запад-Восток</p> <p>Рост уровня Каспийского моря</p> <p>Человеческие ресурсы: Обучение в области железнодорожной системы</p> <p>Торговые и транспортные Рабочие группы</p>
<i>Завершенные проекты</i>	<p>"RailTracker" - Система контроля грузов</p> <p>Автотранспортное обслуживание (Кавказ)</p> <p>Человеческие ресурсы: Обучение по управлению транспортом</p> <p>Интермодальный транспорт</p> <p>Ремонт и техническое обслуживание железнодорожного подвижного состава</p> <p>Поддержка инфраструктуры железных дорог (Кавказ)</p> <p>Содействие торговле Региона ТРАСЕКА</p> <p>Поддержка инфраструктуры железных дорог (Центр.Азия)</p>
<i>Согласованные проекты</i>	<p>Запасные части для автомобилей</p> <p>Транспортная Законодательная и Регулирующая система</p> <p>Внедрение Систем Контроля Дорожного покрытия</p> <p>Человеческие ресурсы: Обучение морскому делу</p> <p>Модель прогнозирования регионального транспорта</p> <p>Автотранспортное обслуживание (Центральная Азия)</p> <p>Паромные терминалы: Баку и Красноводск</p> <p>Координационная Группа ТРАСЕКА</p> <p>Исследование Центрально-азиатской железнодорожной реструктуризации и системы телекоммуникаций</p> <p>Эксплуатация автомобильных дорог</p> <p>восстановление Красного моста и строительство нового моста</p> <p>Технико-экономическое обоснование по новым терминальным службам в Грузинских портах и Батуми, а также их отношения к Трансевропейской сети</p>
<i>Связанные проекты</i>	<p>Реконструкция кавказских железных дорог</p> <p>Правовая консультация зерновому терминалу Потти</p> <p>Техническое содействие порту Актау</p> <p>Совместное предприятие для Транскавказских железных дорог</p> <p>Контроль воздушного движения</p> <p>Структура железнодорожных тарифов и расписания</p> <p>Совместное предприятие для Транскавказских авиалиний</p>
<i>Будущие проекты</i>	<p>Сервисные услуги по обработке контейнеров между Баку и Туркменбаши</p> <p>Центр по контейнеризации хлопка на экспорт в Бухаре</p> <p>Интермодальные услуги ТРАСЕКА</p> <p>Реструктуризация железных дорог Азербайджана и Грузии</p>

ТРАСЕКА – СПИСОК ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИХ ПРОЕКТОВ (19/09/97)

ПРОЕКТЫ		ПОДРЯДЧИК	СУБ ПОДРЯДЧИК	ДАТА НАЧАЛА	ПРОДОЛЖИ- ТЕЛЬНОСТЬ (месяцы)	БЮДЖЕТ (ЭКЮ)
1	Правовая Основа Перехода	Kingston Consult		Январь 1994	12	300 000
2	Информационные Системы – Потoki Данных : Восток–Запад и Запад–Восток	Euriware / Eutelis		Февраль 1994	11	600 000
3	Рост Уровня Каспийского Моря	Sofremer	НРС Deti	Июль 1994	12	250 000
4	Человеческие ресурсы: Обучение в области железнодорожной системы	UIS		Январь 1995	12	250 000
5	Торговые и Транспортные Рабочие группы	Tractebel		Февраль 1995	19	1 300 000
					ВСЕГО	2 700 000

1. ПЕРЕДАЧА ПРАВОВЫХ ОСНОВ

Географический фокус: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан

Обоснование и Цели :

Новый политический строй, существующий в бывшем Советском Союзе, гораздо более, чем раньше открыт различным торговым и транспортным отношениям с остальным Миром. Прошрое самонаблюдение прекращено, однако принятое законодательство и регулирование в регионе, связанное с торговлей и транспортом, не совсем слажено сочетается с международными конвенциями, современной технической практикой и процессами свободного рынка. До тех пор, пока эти проблемы не были осознаны всеми, кто имел к ним отношение на Брюссельской Конференции ТРАСЕКА 1993 года, не существовало никаких данных о степени расхождения транспортного законодательства бывшего Советского Союза с международной практикой. Поэтому, целью данного проекта стало изучение проблем и определение будущих потребностей в технической поддержке, государства за государством.

Основные компоненты:

Составлены анкеты для каждого государства, охватывающие следующее:

- договорная транспортная документация для автомобильного, железнодорожного и морского видов транспорта
- законодательная и юридическая системы
- гео-экономическое положение
- текущая практика в международной торговле и транспорте

Запрошены образцы всех существующих используемых документов.

Результаты:

Создан всесторонний диагностический обзор текущего положения дел в каждом государстве.

Потребовалось два вида деятельности:

- создание правовой базы транспорта
- ознакомление профессиональных операторов с новыми системами

В данных рекомендациях мы руководствовались Проектом Законодательной и Регулирующей Основы, который направлен на законодательные и регулирующие решения. Также, некоторые Проекты Человеческих Ресурсов ТРАСЕКА адресованы к ознакомительным изданиям, для профессиональных операторов.

Государственный проект в Казахстане имел успех в местном масштабе. Что особенно важно, был создан проект нового Железнодорожного кодекса, а также оказано влияние на страховое законодательство с целью избежания государственной монополии.

Бюджет проекта : 300.000 ЭКЮ
Контракт возложен на : Kingston Consultants
Сроки осуществления : январь 1994 – декабрь 1994
Статус Завершен

2. ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ ПОТОКОВ ДАННЫХ : ВОСТОК–ЗАПАД И ЗАПАД–ВОСТОК

Географический фокус: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан

Обоснование и Цели :

В бывшем Советском Союзе большая часть информации, интересующей торговый и транспортный секторы, была централизована в Москве и распространялась Министерствами. На Брюссельской Конференции ТРАСЕКА в 1993 году участники признали необходимость создания новых структур для распространения информации.

Было задумано два проекта для изучения возможности использования современной информационной технологии передачи данных, в направлениях Восток–Запад и Запад–Восток соответственно.

Целями проектов явилось изучение и функциональный анализ, включающие:

- выяснение требующегося диапазона, масштаба и категорий информации
- определение и описание потенциальных систем
- оценка рынка и возможных потребителей данной информационной системы

Основные компоненты:

Разработанная идея – объединение существующих источников информации во всеобщую доступную для потребителей базу данных:

- определены мультимедийные источники данных
- в качестве программного обеспечения предложена информационная система, известная под названием ТАИГА
- разработаны модельные регистры данных
- произведена модель Newsletter

Результаты:

Стоимость установления даже направляющей системы, основанной на ТАИГЕ оказалась гораздо выше предполагаемых затрат на эту систему будущих пользователей, таким образом был найден и утвержден прибыльный подход.

ТРАСЕКА создаст техническое и программное обеспечение в каждом государстве в рамках Проекта Прогнозирования Транспорта. Будут созданы базы данных, а поставленное техническое обеспечение должно будет поддерживать постоянно действующую систему восстановления данных, такую как ТАИГА. Однако все еще следует доказать, что Региональная инфраструктура телекоммуникаций способна поддержать такую систему, в

которой рыночная система будет коммерчески жизнеспособна и полученные данные будут более детальные, чем данные Интернета.

Координационным бюро был торжественно открыт Участок ТРАСЕКА в феврале 1997 года.

Бюджет проекта : 600.000 ЭКЮ
Контракт возложен на : Euriware и Eutelis
Сроки осуществления : февраль 1994 – декабрь 1994
Статус : Завершен

3. ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ КАСПИЙСКОГО МОРЯ

Географический фокус: Туркменистан, Азербайджан и Казахстан.

Обоснование и Цели :

Уровень Каспийского моря поднимается с 1997 года. Паромные терминалы в Баку и Красноводске, весьма важные для коротких морских линий между Кавказским Регионом и Центральной Азией, серьезно подвергаются затоплению.

Феномен поднимающегося уровня моря засвидетельствован и изучен компетентными исследовательскими институтами региона. Однако помощь со стороны будет необходима. Проект был начат в ответ на надвигающуюся угрозу действия поднимающегося уровня воды на использование Портов Каспийского Моря и на необходимость мобилизации поддержки от международных агентств.

Целью этого проекта является определение степени фактической опасности со стороны растущего уровня воды, которой подвергаются порты, и внесение соответствующих технических и экономических предложений для периодических программ реконструкции. Это должно гарантировать продолжение работы в порту.

Основные компоненты:

1. Оценка существующей ситуации в портах, в частности включающих паромные терминалы в Баку и Красноводске, всего грузового и нефтяного оборудования, и описание немедленных и долгосрочных последствий для этих портов в случае, если уровень воды будет продолжать подниматься.
2. Разработка срочных мер, которые должны быть предприняты в отношении портовых служб, связанных с паромными терминалами.
3. Подсчет затрат на каждое альтернативное решение наряду с предпочтением наиболее подходящего способа действий при спасательных операциях.
4. Развертывание плана программы технического развития портов, включающей : (i) всеобъемлющий обзор всех достоверных и других исторических данных и имеющейся информации; (ii) определение ряда возможных сценариев при различных прогнозах об изменении уровня моря.

Результаты:

1. Хорошо документированный отчет об инфраструктуре портов, её настоящего состояния и пригодности к использованию.
2. Понимание изменений уровня Каспийского Моря в прошлом и пробный прогноз на будущее.
3. Транспортный прогноз для портов.
4. План действий на краткосрочный, среднесрочный и долгосрочный период времени, с целью сохранения функционирования гаваней, принимая во внимание прогнозы об изменении уровня моря и потоков транспорта.

Контрактор: Sofremer
Бюджет Проекта : 250.000 ЭКЮ
Сроки осуществления : июль 1994 – июль 1995
Статус : Завершен

4. ЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ РЕСУРСЫ: ОБУЧЕНИЕ В ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНОЙ СИСТЕМЫ

Географический фокус: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан.

Обоснование и Цели :

Распад бывшего Советского Союза вызвал радикальные изменения в железнодорожных системах государств, входящих в проект ТРАСЕКА. Произошел резкий упадок в спросе на грузовой транспорт. Руководители железнодорожного транспорта никогда не обучались в коммерческом отношении. У них только слабое понимание концепции сервисного обслуживания, ведущего к появлению спроса.

Следовательно, проект ставит себе целью :

- Ознакомить старший персонал железнодорожных организаций и Министерств Транспорта Региона ТРАСЕКА с коммерческой и эксплуатационной практикой железных дорог Европейского Сообщества.
- Стимулировать сотрудничество железнодорожных организаций региона между собой и с железными дорогами Европейского Сообщества.
- Помочь железнодорожному транспорту региона в обеспечении надежного и конкурентоспособного транспортного обслуживания при существующих экономических условиях

Основные компоненты:

- Первый семинар был проведен в Париже с 27 февраля по 3 марта 1995 года и был посещен главами всех железнодорожных систем, и ответственными лицами из Министерств (исключая Таджикистан)
- 3 учебных курса для старшего управления должны были охватить следующие вопросы:
 1. Коммерческий менеджмент, маркетинг, организация сбыта и обмен информации с потребителями, законодательные аспекты и связь железнодорожных компаний Европейского Сообщества с различными международными организациями (Алма-Аты, 23 – 27 октября 1995г.)
 2. Экономический и финансовый менеджмент железнодорожного транспорта Европейского Сообщества, системы бухгалтерского учета, частичные и производственные издержки, использование систем бухгалтерского учета в стратегическом менеджменте, методы, применяющиеся в международных транспортных перевозках (Ташкент, 21–23 ноября 1995г.)
 3. Технические темы, связанные с подвижными составами, управлением, информационными системами (Ашгабад, 4–8 декабря)

Данные учебные сессии включают официальные части курса и практические занятия. В последних участники должны дать ответы, касающиеся применимости пройденного материала в определенных местных условиях.

- Заключительный семинар проведен в Ашгабаде 11–13 декабря 1995 года с целью представления заключений и внесения предложений о будущей деятельности.

Бюджет Проекта: 250.000 ЭКЮ

Контракт возложен на : Международный Союз Железнодорожников (МСЖД)

Сроки осуществления : январь –декабрь 1995

Статус: Завершен

5. ТОРГОВАЯ И ТРАНСПОРТНАЯ ОБЪЕДИНЕННАЯ РАБОЧАЯ ГРУППА (ТРАСЕКА)

Географический фокус: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан

Основные Причины и Цели :

Фактически проект являлся программой, появившейся в результате Конференции, организованной Европейским Сообществом в Мае 1993, целями которой явилось:

- стимулирование сотрудничества среди Республик-участниц во всех делах, имеющих отношение к развитию и улучшению торговли в пределах Региона
- содействие в развитии Коридора Центральная Азия–Транс Кавказ–Европа
- выявление проблем и недостатков торговой и транспортной систем Региона
- определение времени и содержания финансирования Программы Технической Поддержки Европейским Союзом (ЕС)

Основные Компоненты:

- повсеместные посещения в виде ознакомительных визитов, и дискуссии, с участием широкого круга официальных лиц и управляющих предприятий развивающихся государств.
- Регулярные встречи с Менеджером проекта ТАСИС и содействие в начинаниях проектов в Брюсселе.
- регулярные контакты с Международными Финансовыми Учреждениями (МБ, ЕБРР, АБР,...) и посещения ЕБРР.
- Организация встреч Рабочей Группы в Алматы и в Вене.
- Исследования для составления Технического Задания.

Результаты:

- основание четырех Рабочих Групп, по одной в каждом из следующих секторов: Торговля, Дороги, Железные Дороги и Морской Транспорт. Каждая из рабочих групп должна была включать по одному секторальному представителю, или контактному лицу из восьми Государств, и Секретарю. Последним должен был быть Секторальный Эксперт Европейского Сообщества, и Представитель бюро, основанного в Брюсселе.
- Развитие Проектов Технической Помощи для поддержания Целей программы.
- Организация трех встреч Рабочих Групп с целью продвижения целей программы, и особенно для обсуждения и одобрения специфических определений проекта.
- Технические Задания к проектам в области оказания технической помощи для выполнения другими организациями.

Бюджет Проекта : 1.300.000 ЭКЮ
Контракт возложен на : Tractebel Development
Сроки осуществления : февраль 1995 – август 1996
Статус: Завершен

ТРАСЕКА – СПИСОК ЗАВЕРШЕННЫХ ПРОЕКТОВ (19/09/97)

ПРОЕКТЫ		ПОДРЯДЧИК	СУБ ПОДРЯДЧИК	ДАТА НАЧАЛА	ПРОДОЛЖИ- ТЕЛЬНОСТЬ (месяцы)	БЮДЖЕТ (ЭКЮ)
1.	RailTracker–Система Контроля Грузов	UNCTAD		Октябрь 1995	24	850 000
2.	Автотранспортное Обслуживание (Кавказ)	DHV Consultants		Январь 1996	18	250 000
3.	Человеческие Ресурсы: Обучение по Управлению Транспортом	Nethconsult	GZB Trademco	Декабрь 1995	8	900 000
4.	Интермодальный Транспорт	BCEOM	DE-Consult Systra	Январь 1996	11	500 000
5.	Ремонт и техническое обслуживание Железнодорожного Подвижного Состава	SYSTRA	CIE Consult Dan Rail Consult AS	Март 1996	12	700 000
6.	Поддержка Инфраструктуры Железных Дорог (Кавказ)	TEWET		Январь 1996	14	1 200 000
7.	Содействие Торговле Региона ТРАСЕКА	Scott Wilson Kirkpatrick		Март 1996	16	980 000
8.	Поддержка Инфраструктуры Железных Дорог (Центр. Азия)	DE-Consult	Systra Austria Rail Eng.	Март 1996	11	1 200 000
					ВСЕГО	6 580 000

1. СИСТЕМА КОНТРОЛЯ ГРУЗОВ "RAILTRACKER"

Географический фокус: Туркменистан, Узбекистан, Казахстан, Азербайджан, Грузия

Обоснование и Цели :

В 1995 году на первоначальной встрече Рабочей группы ТРАСЕКА Представители предложили, что, в то время как на обучение тратятся значительные средства, было бы ценным осуществить внедрение современных систем управления. В результате было предложено в качестве эксперимента установить Систему Управления и Информации Железнодорожного Транспорта в двух пилотных государствах

Выбранная система контролирует движение подвижных составов и грузов, тем самым предлагая сразу и эффективный способ управления грузовыми операциями и мощную информационную систему, позволяющую пользователям железных дорог знать точное положение их грузов. Управление грузовыми операциями и обеспечение информации о грузах являются важными факторами в повышении эффективности железнодорожного транспорта и улучшении обслуживания потребителей.

Основные компоненты:

Предложенная система RailTracker – это железнодорожный модуль системы программного обеспечения УСИГ (Усовершенствованная Система Информации о Грузах), разработанной организацией UNCTAD и уже представленной для ознакомления и оцененной Европейским Сообществом. Расширение возможно при помощи модуля PortTracker (не включенного в настоящий проект), который может обеспечить создание единой транспортной логистик-связи между железнодорожным и паромным транспортом.

Проект будет включать:

- Установку полной базовой версии RailTracker на Туркменском и Узбекском участках маршрутов ТРАСЕКА
- Установку консалтинговых терминалов в центрах управления железных дорог Грузии, Азербайджана и Казахстана.

В начале работы над проектом возникали некоторые трудности:

- медлительность консультанта в мобилизации
- система компьютеризированного контроля, существующая во времена Советского Союза, известная как АСУП, в последнее время стала возможной в усовершенствованной и, по сообщениям, более мощной версии
- Системе Rail Tracker необходима система параллельного сбора различной информации, и как считают страны-получатели, создать и работать по ней одновременно с АСУП является довольно обременительным
- Центральное управление Туркменских железных дорог переносится из Чарджоу в Ашгабад, что делает невозможным ввод новой и сложной операционной системы на данный момент времени

По этим причинам проект был завершен после окончания этапа предоставления первоначального отчета.

Бюджет проекта: 850.000 ЭКЮ

Контракт возложен на : UNCTAD

Сроки осуществления : октябрь 1995 – октябрь 1997, Проект закончен в январе 1997.

2. АВТОТРАНСПОРТНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ (КАВКАЗ)

Географический фокус: Армения, Азербайджан, Грузия

Обоснование и Цели :

Нужно признать, что промышленность грузового автомобильного транспорта Европейского Союза эффективна, специализирована, высоко конкурентноспособна и находится исключительно в руках частных предпринимателей. Достижение подобной ситуации в регионе ТРАСЕКА зависит прежде всего от проявления предпринимательских навыков. Три проекта ТРАСЕКА, одним из которых является настоящий, направлены на обучение подобных навыков различными способами.

Целью проекта является как улучшение рабочей обстановки, в которой находятся предприятия грузового автомобильного транспорта, так и предоставление технической поддержки самим предприятиям.

Целями, которые имели особое значение на стадии предоставления Первоначального отчета, являлись:

- Способствование развитию местных и международных автотранспортных видов промышленности в странах-получателях (Армения, Азербайджан и Грузия)
- Содействие важным частным или готовящимся к приватизации, а также национальным автономным операторам в приобретении рыночных акций международного транспортного движения.

Дополнительной целью, введенной в октябре 1996 года, являлось обеспечение консультациями по учредительной реструктуризации автомобильно-дорожного транспортировочного сектора.

Производительными характеристиками, согласно плана, являлись:

- Пилотные или демонстративные рабочие планы для рядовых автодорожных грузоперевозчиков и возможно, для предприятий автомобильного поддержки и сервисного обслуживания, предоставляющих неотъемлемую операционную поддержку автотранспортной промышленности.
- Определение иностранных (западноевропейских) партнеров по транспортному сектору для совместных предприятий
- Справочник инвестиционных решений в основное (имеющее отношение к коммерческой транспортной эксплуатации) оборудование.

Основные Компоненты:

Предполагаемыми видами деятельности являлись:

1. Контакт с агентствами/предприятиями-получателями
2. Предоставление первоначального отчета(отчетов)
3. Консультация в целях усовершенствования тех.обслуживания и ремонта
4. Деятельность, цель которой является поддержка и содействие в создании СП

5. Развитие Рабочих планов для определенных автономных операторов
6. Укрепление институциональной базы в Армении, Азербайджане и Грузии
7. Предоставление Технического отчета
8. Предоставление финального отчета проекта

Деловыми партнерами являлись:

- Автотранспортные Отделы при Министерствах Транспорта (или подобные организации),
- Международные автотранспортные и частные предприятия, заинтересованные в обеспечении неотъемлемой рабочей поддержки, оказываемой автотранспортной промышленности

Краткое изложение проекта:

Этап 1: Первоначальная фаза

Первый этап, начатый в январе 1996 года и первоначально планируемый на 6 месяцев, был продлен до июня 1996 года. В июне 1996 года был одобрен Первоначальный отчет, содержащий 7 технических приложений. Общим выводом, сделанный в Первоначальном отчете, было то, что наиболее полезным подходом в финансировании приобретения оборудования (транспортных средств, шин и прицепов) является создание Совместных предприятий между операторами Кавказа и Западной Европы. Первый руководитель проекта был заменен новым на основании решения менеджера ТАСИС.

В Первоначальном отчете было предложено провести сравнительный анализ преимуществ транспортного коридора ТРАСЕКА, проходящего через южные республики Кавказа. Однако, предположение не было одобрено менеджером проекта и координатором ТРАСЕКА.

Этап 2: Попытка создания Совместных предприятий между Кавказскими и Западноевропейскими операторами

Следуя Заклучению Первоначального отчета в июне 1996 года, была осуществлена миссия с целью проведения обзорного изучения автотранспортных операторов Кавказа для отбора кандидатов для работы в СП. По оценкам несколько компаний подходили для этой цели. Однако, на том этапе, не было проявлено никакого интереса со стороны Западноевропейских компаний по созданию совместных Предприятий с автотранспортными операторами Кавказа. В настоящее время ситуация изменилась, вполне вероятно, что два западноевропейских экспедитора/оператора приедут на Кавказ, чтобы обсудить возможное сотрудничество, принимая во внимание, что третья фирма уже начала подготовительную работу по созданию Совместного предприятия с "Gate East" в Азербайджане. Другая компания, которая намеревается посетить Кавказ, является "Volvo Action Services". Эта компания исследует возможности по расширению своей сети сервисного обслуживания в Грузии и Азербайджане.

Пересмотр Технических Заданий

Так как попытка создать Совместные Предприятия оказалась неудачной, или по крайней мере преждевременной, было согласовано с получателями и ТАСИС пересмотреть Технические Задания и сконцентрировать ТРАСЕКА RTS на укреплении институциональной базы автотранспортного сектора. В октябре 1996 года пересмотренные Технические Задания были утверждены ТАСИС и получателями.

Этап 3: Развитие рабочих планов

В октябре/ноябре 1996 года консультантами было разработано 4 рабочих плана с операторами Азербайджана и Грузии. Критерием отбора кандидатов по разработке рабочих планов был тот факт, что кандидаты были автономными операторами (независимы от Министерств), а также то, что по оценкам операционных экспертов они были признаны жизнеспособными. Основываясь на этих двух критериях, были отобраны 4 оператора: Макро Транс и СовАвтоБаку в Азербайджане и ГИТ, Тбिलाвтосервис в Грузии. Из этих четырех компаний Макро Транс - единственная полностью частная компания, а три другие являются автономными и частично приватизированными (ГИТ и Тбिलाвтосервис) или готовящимися к приватизации (СовАвтоБаку).

Для того, чтобы повысить качество экспертизы по калькуляции эксплуатационных затрат автотранспортных предприятий, был подготовлен справочник вычисления затрат для данного сектора. Этот справочник был приложен к рабочим планам.

Этап 4: Содействие Автомобильной Транспортировочной Ассоциации в Армении

В Армении небольшая техническая помощь была оказана Автотранспортировочной Ассоциации Армении. Первоначальная организационная структура Ассоциации не отвечала требованиям IRU и поэтому заявление на членство не было бы одобрено IRU, если структура оставалась бы прежней. После консультации с IRU было рекомендовано провести реструктуризацию Ассоциации и обновить структуру собственности. В январе 1997 года IRU направила эксперта Carnet TIR в Армению для объяснения деталей.

Этап 5: Укрепление институциональной базы

Рекомендации по реструктуризации институциональной базы автотранспортного сектора были представлены (будущим) Министрам Транспорта в каждой из трех республик-получателей. Не смотря на то, что в начале ситуация в каждой республике очень отличалась, конечная цель по укреплению институциональной базы была направлена на образование автотранспортных отделов при каждом Министерстве Транспорта, которые бы способствовали и оказывали поддержку в развитии автодорожного транспорта. Отчеты по каждой стране были подготовлены отдельно.

Этап 6: Представление Заключений, Рекомендаций и Финального Отчета

В марте 1997 года Руководитель проекта и эксперт по институциональным вопросам посетили Кавказ с целью представления рекомендаций и заключений получателям на Кавказе. Рекомендации были даны с целью завершения проекта с последующим обучением в области коммерческих автотранспортных операций. Вероятно, это будет

продолжено в будущем проекте ТРАСЕКА в сотрудничестве с должностными лицами на международном уровне для регулирования сектора автотранспортных перевозок.

Бюджет проекта: 250 000 ЭКЮ

Контракт возложен на : DHV Consultants

Сроки осуществления : январь 1996 – март 1997

3. ЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ РЕСУРСЫ : ОБУЧЕНИЕ УПРАВЛЕНИЮ ТРАНСПОРТОМ

Географический фокус: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан

Обоснование и Цели :

1. Поддержка региональных управлений и рабочих сил, способствуя и направляя процесс реформирования посредством специальных мер обучения. Республики региона стремятся к созданию свободного транспортного потока в соответствии с требованиями рынка и будущим экономическим ростом. Поэтому весь штат должен ознакомиться с рыночно ориентированными системами и административными процедурами, подходящими для принятия в регионе.
2. Ознакомление участников с многообразием форм Европейского транспорта и торговли, включая методы, системы и коммерческий опыт. Это даст им возможность создать подобные системы в своих Республиках и эффективно работать с Европейскими партнерами.
3. Обучение стратегии маркетинга, сегментации спроса, концепциям бизнеса и развития спроса.
4. Обучение планированию сети конкурентоспособного транспорта. Обучение должно будет включать в себя транспортное прогнозирование, основанное на промышленном, сельскохозяйственном и транзитном потенциале, а также междугородний пассажирский транспорт. Особое значение придается соотношению уровней спроса и тарифов, времени и другие факторы.
5. Также важно ознакомление с интермодальными методами (как практиковалось в Западной Европе), учитывая то, что порты и внутренние терминалы будут неотъемлемыми компонентами транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия.
6. В намерения программы также входит содействие развитию регионального сотрудничества внутри транспортного и торгового секторов. В этом отношении документ «Будущее Развитие Общей Транспортной Политики», опубликованного Комиссией, мог бы послужить полезным руководством. Должны быть подчеркнуты преимущества открытых границ.

Основные Компоненты:

Семинары проводились как в странах ТРАСЕКА, так и в Европе. Учитывая объем занятой рабочей силы, только ограниченное число штата может обучаться непосредственно Западными экспертами. Максимально эффективна эта программа будет в случае её ориентации в двух специальных направлениях :

А – старшее руководство

Б – инструкторы, средний уровень управления и ниже.

Краткое изложение проекта:

Проектом руководила компания Nethconsult/NEA, основанная в Нидерландах, которая направила руководителя проекта и ряд экспертов (инструкторов). Им оказывал содействие Автодорожный Исследовательский институт в Алматы, который несет ответственность за все местные и региональные виды деятельности, а также за предоставление региональных экспертов для работы по проекту. В дополнение, были направлены эксперты из немецкой компании "GZB" и из греческой компании "TRADEMSCO".

Начиная с середины декабря 1995 года до середины марта 1996 г, была проведена подготовительная работа по определению потребностей в обучении, составлению плана по материалам, покупке и перевозке оборудования для обучения, практической подготовке помещений для обучения, организации перевозки участников и их размещению, а также по отбору кандидатов.

Обучение группы А, старшего руководящего состава, было проведено в Алматы с 1 апреля по 12 апреля 1996 года. 14 апреля избранная группа посетила Европу (Германию, Нидерланды и Бельгию) и вернулась 28 апреля.

100 участников были приглашены принять участие в программе, организованное восемью центрально-азиатскими и кавказскими странами. На самом деле в программе приняли участие 86 человек. По просьбе были приняты 8 дополнительных участников из Казахстана, так как не все приглашенные люди приехали в Алматы. В учебном туре принимали участие 32 человека из 35 запланированных.

Группа Б, состоящая из среднего руководящего состава и инструкторов, прошла курс обучения в Алматы с 6 мая по 16 мая 1996 года. Сразу же после этого курса обучения, группа посетила Европу, где посетила транспортные компании, научные учреждения и встретила с должностными лицами. Члены группы вернулись обратно в свои страны 2 июня 1996г.

Для участия в программе группы Б были приглашены 150 человек, 122 человека фактически приняли участие. Как было запланировано, 35 экспертов приняли участие в учебном туре.

В ходе программы и после ее завершения, была проведена оценка и были подведены итоги некоторых проверок в ходе выполнения программы. В общем, все оценки были положительными.

После завершения курса обучения и учебных туров некоторые участники послали свои дополнительные комментарии относительно программы и будущих потребностей в обучении. Проект был закончен последней миссией, сконцентрированной на определении будущих потребностей в обучении и оценки.

Бюджет проекта: 900 000 ЭКЮ

Контракт возложен на : Nethconsult

Сроки осуществления : декабрь 1995 – октябрь 1996

4. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Географический фокус: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан

Обоснование и Цели :

Интермодальный транспорт является ключевым элементом всей Западной экономики. Он также будет полезным в Регионе с его большими расстояниями и в новых отношениях с международными транспортными сетями.

Целями проекта являются:

- Проведение консультаций для решения существующих проблем в организации интермодального транспорта на территории региона ТРАСЕКА и в соединении с международными маршрутами Восток-Запад и Север-Юг
- Передача интермодальных технологии ноу-хау, особенно в области использования контейнеров типа ISO и новой транспортной техники
- Содействие организациям железнодорожного и интермодального транспорта региона в проектировании и управлении коммерческим интермодальным видам сервисного обслуживания.
- Выработка предложений по улучшению интермодального транспортного обслуживания в регионе, включая разработку требуемых технических и финансовых мероприятий.

Основные Компоненты:

- Изучение существующих технологий, мультимодальных терминалов и транспортной системы на указанных маршрутах
- Техничко-экономическая оценка вероятности создания хорошо функционирующей и эффективной сети интермодального транспорта в регионе
- Учреждение группы интермодального грузового транспорта, охватывающей все страны ТРАСЕКА, и осуществление учебной поездки группы в Европу для изучения организации и эксплуатации мультимодальных терминалов с технической и коммерческой точки зрения.
- Изучение состояния интермодального транспорта, направленное на:
 - Принятие краткосрочных решений для обеспечения международного интермодального транспортного движения в выбранном коридоре
 - Совместную работу с местными организациями при планировании интермодального сервиса в выбранном коридоре и обучении штата, занимающегося соответствующими интермодальными технологиями и переходом на коммерческие основы.
 - Сбор информации относительно среднесрочных решений для создания усовершенствованных систем интермодального транспорта в соответствии с новейшей международной практикой.

По просьбе Руководства Узбекских железных дорог эти исследования были сконцентрированы на транспортировке хлопка от Ташкента до Поти и далее к

Европейским потребителям материалов такого рода. Деятельность проекта расширяется в сочетании с Проектом Содействия в Торговле.

- Обеспечение соответствия международным соглашениям и использование стандартной документации.

Краткое содержание проекта:

Программа технического содействия была закончена в декабре 1995 года. Работа по проекту была начата в январе 1996 года.

Этап 1: Определение существующих проблем и рекомендаций в организации мультимодального транспорта

Рабочая программа состояла из обзора существующей технологии, подготовленной с помощью специального вопросника, а также ряда поездок в каждую из восьми стран ТРАСЕКА в феврале 1996 года, в мае и на период с июля до августа 1996 г. Эти две сферы деятельности были разработаны с целью подготовки обширного структурного обзора проблем в мультимодальном секторе и разработки соответствующей стратегии и инвестиционных проектов для совершенствования грузовой контейнерной перевозки. Эти виды деятельности позволили группе экспертов произвести оценку существующей системы.

В дополнение, группа по мультимодальному проекту провела специальный обзор рынка хлопка в Узбекистане с целью исследования потенциала для использования мультимодальных технологий в области экспорта хлопка из Узбекистана. Это позволило проекту провести социологический опрос потребителей по отношению использования технологии мультимодального транспорта.

Этап 2: Передача интермодальных технологий Рабочей Группе ТРАСЕКА по интермодальному грузовому транспорту

В мае 1996 года была основана мультимодальная транспортная группа, а в июне 1996 года эта группа принимала участие в Учебном туре в странах ЕС с целью исследования интермодальные организации и технологии. Техническая программа была разработана с целью непосредственного вовлечения мультимодальных групп ТРАСЕКА в работу ЕС посредством ряда посещений специальных мультимодальных участков и организаций. Она включает в себя различные транспортные средства (железнодорожные, автодорожные и морские), а также аспекты мультимодального транспорта, как технологии, взаимосвязанные и имеющие отношение к логистике виды сервисных услуг в двух европейских странах (Германия и Франция). Кроме всего прочего, она включала встречи и посещения компаний по мультимодальному транспорту, принадлежащих ИНТЕРКОНТЕЙНЕРУ и Международному Союзу Автомобильных и Железных дорог (две соперничающие европейские группы), а также Европейской Мультимодальной Ассоциации. А также посещение мультимодальных операторов: Морские операторы ("The Hamburger Hafer und Lagerhaus-Atiengellschaft"), а также автодорожные компании ("Calberson-GE and TAB").

Этап 3: Предложения по будущим инвестициям с целью развития и совершенствования коммерчески интересных и конкурентоспособных интермодальных сервисных услуг как с экономической, так и с технической точки зрения

Третий и заключительный этап включал в себя комплекс исследований, подготовленных с целью содействия развитию мультимодального транспорта. Последующая практическая работа (Ташкент - 15,16,17 января 1997 года) позволила команде экспертов представить отчет по исследованиям и обсудить с местными партнерами предполагаемую стратегию. Интермодальные исследования были подготовлены с целью представления краткосрочных решений по содействию контейнерного движения и обучению персонала по соответствующей технологии, а также среднесрочных решений для более усовершенствованных систем. В ходе проведенного трехдневного семинара были подняты различные вопросы. Семинар также позволил организациям различных стран и различных транспортных систем собраться за одним столом для обсуждения Мультимодальной транспортной стратегии, предлагаемой европейской командой экспертов.

Бюджет Проекта : 500 000 ЭКЮ

Контракт возложен на : ВСЕОМ

Сроки осуществления : январь 1996 – январь 1997

5. ЭКСПЛУАТАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Географический фокус: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан

Обоснование и Цели :

Со времени распада Советского Союза состояние железнодорожного подвижного состава серьезно ухудшилось. Одной из причин явилось то, что большинство крупных ремонтных организаций находилось за пределами региона. Решение этой проблемы на национальном уровне каждой страны могло привести к неэкономичному увеличению количества вспомогательных служб.

Цели проекта:

- Предоставление рекомендаций для решения существующих проблем эксплуатации/перемещения подвижного состава, производства и снабжения запасными частями в регионе ТРАСЕКА.
- Составление руководства для железнодорожных организаций региона по осуществлению коммерчески выгодного технического обслуживания и производства подвижных составов в рамках рыночно ориентированной железнодорожной системы.
- Проектирование подробного плана реорганизации в выбранном регионе в сотрудничестве с национальными администрациями.

С момента начала осуществления проекта ЕБРР показал свою заинтересованность в финансировании усовершенствования эксплуатационных служб железных дорог, и конечная цель проекта направлена на содействие данной деятельности.

Основные Компоненты:

- Сбор данных о существующем и необходимом парке подвижного состава, а также о стратегии и организации его эксплуатации
- Определение будущих потребностей в техническом обслуживании и перемещении по всему парку подвижного состава, а также потребности в снабжении и производстве запасных частей
- Изучение служб и предприятий региона и подготовка рекомендаций о будущих размерах и структуре сектора.
- Отдельные исследования для обеспечения поддержки железнодорожных организаций региона в осуществлении деятельности по тех.обслуживанию и производству на коммерческой и рыночно ориентированной основе.
- Учебные посещения Европейских стран.

Бюджет Проекта : 700 000 ЭКЮ

Контракт возложен на : SYSTRA

Сроки осуществления : апрель 1996 – июль 1997

6. ИНФРАСТРУКТУРА ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (КАВКАЗ)

Географический фокус: Азербайджан и Грузия

Обоснование и Цели :

Экономическая и политическая ситуация на Кавказе оказала плохое воздействие на жизнеспособность и общее состояние железнодорожных сетей региона. Это в свою очередь препятствует свободному передвижению транспорта в регионе. Вследствие этого был составлен проект, с помощью которого ЕС собирается сыграть роль катализатора с целью:

- содействия в сотрудничестве и восстановлении экономической ситуации в Кавказском регионе
- поддержки деятельности и финансовой обстановки обеих железнодорожных сетей.

Двумя основными задачами проекта являются:

(А) Осуществление пред-инвестиционных исследований по реабилитации основных Транскавказских железных дорог (Баку–Тбилиси–Батуми–Поти) между Азербайджаном и Грузией

(Б) Оказание технической помощи в модернизации коммерческого грузового транспорта на основных Транскавказских железнодорожных маршрутах.

Основные Компоненты:

МОДУЛЬ А : Пред-инвестиционное изучение

Пред-инвестиционное изучение должно охватить потребности в реабилитации основных Транскавказских жел/дорожных маршрутов (Баку–Тбилиси–Батуми–Поти) между Азербайджаном и Грузией путем:

- рассмотрения Институционального и Организационного обоснования
- создания потенциального и преимущественного прогнозирования объемов перевозок
- подробного изучения существующего состояния инфраструктуры (железнодорожная колея, сигнальная система, телекоммуникации, здания и т.п.) и подвижного состава, ремонтных и эксплуатационных подразделений и т.д.
- определения объемов требуемого технического ремонта, работ по улучшению и реконструкции для различных гипотез объема перевозок
- Техничко-Экономическое Обоснование, включая варианты финансирования

В результате работы по этому модулю на рассмотрение ЕБРР были предоставлен список инвентаризационных потребностей, степень их приоритетности и затраты на краткосрочный и среднесрочный период. ТАСИС предполагает предоставить благотворительную помощь по чрезвычайно срочным потребностям в области телекоммуникаций и сигнальной системы в Грузии и Азербайджане.

МОДУЛЬ Б : Пилотное обслуживание грузовых поездов.

Обеспечение технической поддержки Азербайджанской и Грузинской железных дорог в подготовке и осуществлении высококачественного обслуживания международных грузовых поездов на главных Транскавказских железнодорожных маршрутах; наблюдение за функционированием этого сервиса в течение трех месяцев.

Особое значение будет уделено:

- Улучшению надежности и коммерческой привлекательности обслуживания железнодорожных грузовых поездов
- Рекомендации и внедрению реальных уровней цен
- Обеспечению достаточной эксплуатационной мощности
- Уменьшению терминальных, транспортных задержек и задержек при пересечении границ, а также снижению потерь грузов.

Бюджет Проекта : 1 200 000 ЭКЮ

Контракт возложен на : TEWET

Сроки осуществления : январь 1996 – март 1997

7. СОДЕЙСТВИЕ ТОРГОВЛЕ В РЕГИОНЕ ТРАСЕКА

Географический Фокус : Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан
Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан

Обоснование и Цели :

Для того, чтобы способствовать торговле по региону ТРАСЕКА необходимо учреждение гармоничных таможенных процедур и торговой документации. Более того, нужно поощрять частных операторов и грузовых экспедиторов в оказании помощи коммерсантам по документации и в переговорах с перевозчиками и страховыми агентствами по улучшению обслуживания, ценам и эффективности мультимодального транспорта.

Данный проект разработал, развивал и обеспечивал Регион следующими элементами:

- согласованная таможенная документация (в соответствии с проектом №1, Законодательная Структура)
- основные международные документы (например соглашения и образцы контрактов) на Русском языке
- сотрудничество между таможенными властями и грузовыми экспедиторами в регионе
- таможенное обслуживание с современным оборудованием контроля, телекоммуникаций и обработки данных, а также умеющий этим пользоваться штат
- исследования, направленные на выявление основных пунктов таможенного контроля наземного транспорта внутри и вокруг Региона и анализа общих и специфических проблем
- ознакомление с EDI (Электронный обмен данными)
- компьютеризированные системы сбора статистических данных
- помощь в создании торговых и экспедиторских ассоциаций в регионе и содействие установлению связей между национальными ассоциациями.

Основные Компоненты:

Для осуществления проекта консультантами создана Международная Торговая Специальная Группа. Эта Группа должна охватить три определенные области экспертизы:

- содействие в торговле (анализ систем)
- таможенные процедуры
- экспедирование грузов

В каждом государстве, где существует программа ТАСИС, Международная Спец. Группа дополняется индивидуальной Национальной Торговой Специальной Группой, которая состоит из официальных лиц Министерства Торговли, Таможенной Службы, Торговых Палат, агентов по грузовому экспедированию, таможенных и страховых агентов, транспортных операторов и т.п. Проект главным образом ориентирован на исследования и рекомендации, поскольку существующая ситуация беспорядочна и изменчива. Аспекты внедрения могут взять на себя Национальные Торговые Спец. Группы и параллельные программы поддержки ЕС (н-р Тасис и Евротаможня).

Решение о продолжение данного проекта было принято в ответ на просьбу Руководства Узбекских Железных Дорог о содействии в транспортировке хлопка из Узбекистана до

Поти. Работа осуществляется в согласии с экспертами Интермодального Проекта ТРАСЕКА.

Краткое содержание проекта:

Стратегия проекта должна была разделить Международную Торговую Оперативную Группу (МТОГ) на две рабочие команды в первой части программы в ответ на выявленные логистических проблем в попытке провести работу в восьми странах одновременно и обеспечить максимальный рабочий контакт с получателями. Для изучения в первой части проекта были выбраны Таможенные процедуры и Ведение документации, потому что по мнению получателей эти вопросы должны были быть приоритетными.

Детальная оценка систем ведения торговой и таможенной документации была дана специалистами Международной Торговой Оперативной Группы в содействии с экспертами соответственной Национальной Торговой Операционной Группы. Оценка Кавказского региона была произведена в апреле-июне, а Средней Азии - в июле-сентябре. Отчет по ведению документации и таможенным процедурам был составлен в сентябре-октябре и опубликован в октябре-ноябре 1996 г.

Оценка компьютеризации таможни была проведена параллельно с исследованием ведения документации. Это обеспечило то, что рекомендации были гармоничны и предложения соответствовали будущим, а также настоящим потребностям. Этот отчет был составлен в октябре и опубликован в ноябре-декабре 1996 года.

Осмотр пограничных постов был начат на Кавказе в марте месяце и закончен в Средней Азии в сентябре. В общем итоге экспертами МТОГ и НТОГ были изучены 73 пограничных поста. Анализ результатов и составление отчета были завершены его публикацией в ноябре 1996 г.

Команды Национальных торговых Операционных групп были образованы на первоначальном этапе. Кандидатуры экспертов, главным образом, были назначены соответственными получателями. На начальном этапе были проведены значительные изменения, но впоследствии обстановка стабилизировалась.

По причине усложненности представляемых документов в форме трех больших отчетов и подразумеваемых рекомендаций, МТОГ посетила получателей в ноябре 1996 -январе 1997 г. для обсуждения содержания документов перед проведением второй Региональной Конференции. Это должно было полностью объяснить содержание и определить потенциальные проблемы в будущей работе.

Ознакомительных тур прошел в Объединенном Королевстве в июне 1996 года и в продолжение того была проведена Первая Региональная Конференция в начале июля. Вторая Региональная Конференция проходила в феврале 1997 года в Алматы. Она проводилась по схеме проведения Первой конференции с использованием методики презентации и обсуждения рабочих групп с целью обеспечения активного участия команд НТОГ и установления обратной связи со их спонсорскими организациями. Рекомендации представляемых документов были приняты с небольшими изменениями.

В продолжение содействия Правительству Узбекистана по перевозке хлопка вдоль коридора ТРАСЕКА, начатого в ноябре 1996 года, было проведено исследование рынка как в Европе, так и в Узбекистане. Была образована Комиссия по хлопку и в январе 1997 года был издан Промежуточный отчет. Был определен ряд ключевых вопросов, которые необходимо решить путем содействия согласно Технической программы. Отчет также установил проблемы контейнеризации хлопка посредством современных методов торговли.

Отчетом была предоставлена Программа семинаров по международному экспедированию и логистике, которая будет продолжена

По отчету была проведена активная работа по содействию ассоциациям грузового экспедирования.

Бюджет Проекта : 980 000 ЭКЮ

Контракт возложен на : Scott Wilson Kirkpatrick

Сроки осуществления : март 1996 – июль 1997

8. ИНФРАСТРУКТУРА ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ)

Географический Фокус : Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан

Обоснование и Цели :

Вследствие плохой эксплуатации инфраструктура железных дорог пришла упадок. Некоторые её элементы представляют стратегическую экономическую важность и требуют срочного внимания. Также необходимо улучшение качества обслуживания и устранения существующих или возможных в будущем недостатков.

Таким образом данный проект преследует несколько целей:

- (А) Выполнение ТЭО по модернизации железнодорожной линии АКТАУ–БЕЙНЕУ
- (Б) Анализ, обучение и рекомендации для исследования и усовершенствования общего качества железнодорожных перевозок на основных маршрутах ТРАСЕКА и Европа–Азия восточнее Каспийского моря.
- (С) Изучение возможности развития Амударьинской железной дороги и переправы в Чарджоу.

Основные Компоненты:

МОДУЛЬ А : Техничко-экономическое обоснование для железнодорожной линии АКТАУ–БЕЙНЕУ

Вырабатываются транспортные прогнозы, а технико-экономическое обоснование выполняется в соответствии с Западными стандартами.

МОДУЛЬ Б : Обучение и предложения по улучшению грузовых и пассажирских перевозок на основных маршрутах ТРАСЕКА и Европа–Азия восточнее Каспийского моря (Туркменбаши–Душанбе–Бишкек–Дружба) с эксплуатационной и коммерческой точки зрения.

Так как это было вытеснено посредством большего усилия для завершения проекта “Тарификация”, акцент в работе по этому модулю был смещен на положение инфраструктуры.

Учебный визит в страны Европы продемонстрировал участникам эксплуатацию и коммерческую организацию, а также функционирование Западных железных дорог в системе международного транспорта.

Результаты работы были использованы ЕБРР для инвестиционных рассматриваний, включая реструктуризацию железных дорог.

МОДУЛЬ В : Исследования с целью обоснования возможности развития Амударьинской железной дороги и переправы в Чарджоу. Были выполнены следующие задания:

- Прогнозирование будущего автотранспортного и железнодорожного движения
- Исследование существующих железнодорожных мостов. Определение объема срочных ремонтных работ в случае необходимости их проведения. Определение срока полезного использования пролетов моста в будущем и стоимости его эксплуатации.
- Техничко-экономическое обоснование использования автодорожной и железнодорожной переправы, основанное на результатах проверки и потребностях. Обзор существующего ТЭО и оценка других перекрестных вариантов.

- Рекомендации и проектные документации
Учебные пособия, техническое и программное обеспечение составляют небольшую, но важную часть проекта.

Бюджет Проекта: 1 200 000 ЭКЮ

Контракт возложен на: DE-Consult

Сроки осуществления: март 1996 – март 1997

ТРАСЕКА – СПИСОК СОГЛАСОВАННЫХ ПРОЕКТОВ (19/9/97)

ПРОЕКТЫ		ПОДРЯДЧИК	СУБ ПОДРЯДЧИК	ДАТА НАЧАЛА	ПРОДОЛЖИ- ТЕЛЬНОСТЬ (месяцы)	БЮДЖЕТ (ЭКЮ)
1	Запасные Части для Автомобилей	West-East Gmbh	Henley Management College	Август 1995	18+9	300 000+ 174 500
2	Транспортная Законодательная и Регулирующая Система	Scott Wilson Kirkpatric	NEA	Декабрь 1995	24	1 500 000
3	Внедрение Систем Контроля Дорожного покрытия	Kocks Consult CmbH	Tecnecon Phonix	Март 1996	21	2 000 000
4	Человеческие ресурсы: Обучение морскому делу	HPTI	Uniconsult Recon S.A.	Декабрь 1995	24	1 500 000
5	Модель Прогнозирования Регионального Транспорта	WS Atkins	BCEOM Systra	Январь 1996	21	700 000
6	Автотранспортное Обслуживание (Центральная Азия)	GIBB	FTA	Март 1996	16+3	700 000+ 150 000
7	Паромные Терминалы : Баку и Краснодарск	RAMBOLL	Booz Allen&Hamilton Acqutecno/Probel	Март 1996	12+11	800 000+ 750 000
8	Координационная Группа ТРАСЕКА	TRACTEBEL Development		Сентябрь 1996	12+12	750 000+ 900 000
9	Исследование Центрально-азиатской железнодорожной реструктуризации и системы телекоммуникаций	CIE	Systra Deconsult	Август 1997	11	2 000 000
10	Эксплуатация автомобильных дорог	FINNROAD	Parkman Roughton	Август 1997	24	2 500 000
11	Восстановление Красного моста и строительство нового моста	J.S. COMPANY KHIDMESHENI		Март 1997	12	2 500 000
12	Технико-экономическое обоснование по новым терминальным службам в Грузинских портах Поти и Батуми, а также их отношения к Трансьевропейской сети	HPTI	Dornier System Consult Rotterdam Maritime Group	Август 1997	12	1 500 000
					ИТОГО	13 724 500

1. ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ

Географический Фокус : Туркменистан, Узбекистан

Обоснование и Цели:

Нужно признать, что промышленность грузового автомобильного транспорта Европейского союза эффективна, специализирована, высоко конкурентноспособна и находится исключительно в частном секторе. Обслуживающие и поддерживающие ее отрасли также высоко развиты. Достижение такого же положения в регионе ТРАСЕКА зависит прежде всего от появления предпринимательских навыков. Три проекта, включая настоящий, направлены на развитие таких навыков различными способами.

Предоставление запасных частей, шин и основного дорожного обслуживания является особенно трудным в регионе ТРАСЕКА. Вопрос о том, смогут ли местные предприниматели развить такой сервис быстро и без внешней помощи - остается открытым.

Проект определил рынок сервисного обслуживания грузового транспорта, выявил идеи и месторасположения с высоким потенциалом развития. Это должно способствовать необходимым капиталовложениям со стороны местных и международных учреждений.

Краткое изложение проекта:

Проект был известным под названием "Dolphin", команда экспертов из Европы, Туркменистана и Узбекистана начали работу 15 сентября, 1995 года. Был образован Консультативный комитет с целью разработки директив для рабочей команды проекта: Министров автомобильного транспорта Туркменистана и Узбекистана.

Офисы "Dolphin" были расположены при Министерстве Автотранспорта в Ашгабаде и Ташкенте. В течение первых девяти месяцев работы по проекту был проведен обзор текущего положения в области автодорожного обслуживания, наличия зап.частей и шин, причин поломок коммерческих транспортных средств, а также изучение других данных, имеющие к этому отношение.

Были проведены беседы с 1176 грузовыми операторами в 14 различных организациях по маршруту ТРАСЕКА, а также на таможенных пунктах, паромных переправ и транспортировочных центров. Изучение рынка подтвердило, что в общем вдоль маршрута ТРАСЕКА там, где транспортеры нуждаются больше всего, нет пунктов срочных ремонтных и технических мощностей с достаточным уровнем сервисного автодорожного обслуживания.

Конечно подобная ситуация не может быть принята национальной экономикой Средней Азии, так как отсутствие качественного автодорожного обслуживания является причиной частых остановок при перевозках. Также увеличивается стоимость грузовиков, что в конечном итоге отражается на стоимости импортных товаров и делает экспорт из Средней Азии более дорогим. Исследование также установило, что существующие дорожные течения поддержали бы необходимый "поток наличности" для эксплуатационных автодорожных сервисных служб, осуществляемых это

предложение с добавочной стоимостью на стратегических участках, возможно и по доступным ценам.

По этом этапе работы по проекту, было четко понято, что улучшение текущего положения должно проводиться путем конкретных деловых операций: зародилась идея создания караван-сарая "Dolphin".

Рабочей целью создания караван-сараев является содействие транспортерам оградить свои высокие капиталовложения от риска, уменьшить операционные затраты и риск возникновения затруднительных положений без оказания содействия на протяжении нескольких дней или даже недель, а также сократить риск порчи и потери их груза.

Главной целью создания караван-сараев должно быть увеличение *продуктивного времени* транспортеров, а также уменьшение *потери времени* по непредвиденным обстоятельствам. Не существует экономики без функционирующего транспортного сектора.

Так как местные компании-партнеры или Правительства затрудняются осуществлять финансирование проекта по караван-сараям, Европейские и международные компании были осведомлены о нем.

В ходе двух Международных Автотранспортных Симпозиумов

- 30.04 - 02.05.1996 г. - в Ташкенте и
- 20.11 - 22.11.1996 г. - в Ашгабаде

46 международных компаний рассматривали проект и его потенциал. Следующий этап обдумывал план развития автодорожного обслуживания на отдаленных участках, т.е. караван-сараев, включающих рабочий и финансовый планы, общее представление архитектурного плана, гексадом.

Совместно с Правительством были выбраны месторасположения караван-сараев для строительства комплексных автодорожных сервисных станций, каждая из которых включала бы в себя 10 различных видов деятельности от заправки горючим до гостиниц, замены зап.частей, ремонта, вулканизации шин, питания, телекоммуникаций, безопасной парковки и банковских операций.

Первый этап исследовательской работы по проекту, описанный выше, уже завершен. Были изданы ряд отчетов и инструкций, включающих изучение караван-сараев рабочем порядке, а также ряд рабочих инструкций для использования местными предпринимателями такое как "Руководство по управлению и распределению транспортом - Справочник для Исполнителя".

Долгосрочный этап работы по проекту уже начат, который объединит внешние частные капиталовложения из ЕС для претворения в жизнь проекта по караван-сараям путем консорциума или других мероприятий, а также будет содействовать совместной работе с властями.

Бюджет проекта : 300 000 ЭКЮ + 174 500 ЭКЮ

Контракт возложен на : West-East GmbH

Сроки осуществления : август 1995 – январь 1998

2. ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ И РЕГУЛИРУЮЩАЯ СТРУКТУРА ТРАНСПОРТА

Географический фокус: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан

Обоснование и Цели :

Бывший Советский Союз развил свою единственную в своём роде законодательную систему транспорта. Эта система плохо приспособлена к условиям свободного рынка и международным транспортным операциям.

Основной целью данного проекта является предоставление технической поддержки и помощи в создании базы данных в области транспортного законодательства. Это должно обеспечить:

- оптимальное использование существующих транспортных систем в условиях конкурентоспособного сервисного обслуживания
- создание правовой/учредительной среды, благоприятной для установления хорошей управленческой практики в транспортировке грузов
- эффективное использование оборудования, приспособлений и терминалов
- снижение коммерческого риска и задержек при пересечении границ
- контакты с международными агентствами транспортного регулирования и нормализации

Особые цели проекта:

- создание проекта реформированного, согласованного на международном уровне, транспортного законодательства перевозок грузов автомобилями, железной дорогой или морем
- поддержка правительства каждого государства при введении в силу такого законодательства
- представление административных процедур регулирования транспортного сектора, сходных с ЕС
- способствование вступлению в международные транспортные группы (например IRU)
- развитие и поощрение осуществления транзитных соглашений.

Основные Компоненты :

Создана Международная Специальная Группа (ITF) подотчетная ТАСИС. Группа состоит из Менеджера Проекта и Экспертов по Транспортному Законодательству.

В дополнение к Международной Спец. Группе в каждом государстве ТРАСЕКА созданы индивидуальные Национальные Спец. Группы (NTF), которые состоят из официальных лиц Министерств Транспорта и Юстиции, и других имеющих отношение руководителей. В каждой Национальной Группе существует постоянный местный секретарь/документалист и местные высококвалифицированные эксперты краткосрочного периода.

Нац. Группы являются основными пилотными группами по законодательным изменениям в каждом государстве ТРАСЕКА. Их задача состоит в том, чтобы взаимодействовать с международной Спец. Группой во время составления проекта

транспортного законодательства, а затем способствовать изменениям внутри относящихся к ним государств.

Проведены региональные конференции, на которых проект законодательства и транзитные соглашения подверглись всестороннему обсуждению. Международная Спец. Группа поддерживает контакты с широким кругом официальных лиц в каждом государстве.

Проекты законодательных моделей проекта были одобрены в ходе парламентских дебатов, проводимых с участием нескольких стран ТРАСЕКА. Транзитные соглашения развиваются на президентском уровне.

Бюджет проекта: 1 500 000 ЭКЮ

Контракт возложен на : Scott Wilson Kirkpatrick

Сроки осуществления : декабрь 1995 – декабрь 1997

3.ВНЕДРЕНИЕ СИСТЕМ КОНТРОЛЯ СОСТОЯНИЯ ДОРОЖНЫХ ПОКРЫТИЙ

Географический фокус: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан

Обоснование и Цели :

Имеются весьма ограниченные фонды для поддержания дорог. Эти фонды должны быть направлены на работы, которые принесут максимальную пользу. Внедрение Системы Контроля за Состоянием Дорожных Покровов является жестким требованием Международных Финансовых Учреждений, когда дело касается займов.

Целью проекта является ознакомление региональных властей, отвечающих за эксплуатацию дорог с новейшими Западными технологиями контроля состояния дорожных покрытий. Это должно обеспечить сокращение количества незавершенных работ по ремонту дорог, которое увеличилось в определенных государствах в течение последних трех лет. Для осуществления этого необходимо изучить проблемы финансирования подобной деятельности. До тех пор, пока проблема эксплуатации дорог обобщается, фокус этого проекта будет направлен на международные транзитные дороги.

Более того, широко используя местные Исследовательские Институты, назначенный Консультант должен стимулировать их деятельность и способствовать их продолжительному существованию. Местные представители должны быть полностью обучены технологиям, упомянутым в проекте. Передача технологий "ноу-хау" является основной целью проекта.

Основные Компоненты:

Предполагается деятельность в двух различных, но взаимодополняющих направлениях:

Техническое

- создание баз данных :
 - состояния дорог и мостов, включая неровность и прочность покрытий.
 - интенсивности движения, включая грузоподъемность, прогнозы будущего движения (сценарии)
- формулирование, испытание и усовершенствование технических стратегий контроля дорожных покрытий (используя при этом компьютерную модель изнашивания). Создание в каждом государстве Региона систем поддержания состояния дорожных покрытий.
- внедрение системы эксплуатации мостов
- ознакомление местных властей с Западными технологиями эксплуатации дорог и мостов и её спецификациями, а также стандартами дорожной безопасности
- обзор стандартов проектирования дорог

Экономическое

Увеличение имеющихся ресурсов, предназначенных для содержания дорог с помощью:

- демонстрации реальной стоимости использования дорог пользователями, которые мало платят в настоящее время, и тем самым подкрепить аргументы о необходимости периодических сборов налогов с выручки пользователей дорог
- перечисления и описания проектов по поддержанию состояния дорог и программ, способных привлечь Международные Финансовые Учреждения, включая представление их экономического обоснования.

Решение о дальнейшем развитии проекта было принято с целью:

- содействия финансированию Мировым Банком текущего ремонта дорог Армении
- получения возможности финансирования Кувейтским Фондом ремонта дорог Грузии
- содействия ЕБРР в финансировании реабилитации дорог Туркменистана
- обеспечения дополнительного обучения и оборудования базисного проекта, получившего высокую оценку должностных лиц, ответственных за эксплуатации дорог ТРАСЕКА.

Бюджет Проекта : 2 000 000 ЭКЮ

Контракт возложен на : KOCKS CONSULT GmbH

Сроки осуществления : декабрь 1995 – декабрь 1997

4. ЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ РЕСУРСЫ: МОРСКОЕ ОБУЧЕНИЕ

Географический фокус: Азербайджан и государства, зависящие от порта Баку

Обоснование и Цели :

Управление Портом Баку стоит перед проблемами, требующими разработки и внедрения новой политики и рабочих методов.

Проект стремился к оказанию помощи в следующих областях:

- развитие стратегического планирования и стратегии маркетинга
- строительство учреждений
- тарифная структура и покрытие соответствующих расходов, связанных с функционированием порта
- эксплуатация порта
- система затрат и бухгалтерия
- политика человеческих ресурсов

Во время раннего развития проекта к порту в качестве инвестиционного проекта был привлечен ЕБРР, а техническая поддержка ТРАСЕКА была намного увеличена с целью последующей реабилитации и капитального усовершенствования. Исследование паромных терминалов в Туркменбаши и Баку уже было поручено компании "Ramboll". Решение о продолжении институционального развития проекта было принято для получения дополнительных инвестиций в Службы сухопутных грузов и, впоследствии, в другие службы, заслуживающие физического развития.

Основные Компоненты:

- Поддержка в управлении, выражающаяся в совместной работе Европейских Экспертов и Администрации Порта

Содействие Генеральному Менеджеру в форме консультаций по стратегическому, среднесрочному и долгосрочному планированию, развитию коммерческой организационной структуры, маркетингу, контролю инвестиций, следуя бухгалтерским системам, анализам тарифной структуры

Содействие Финансовому Директору в форме консультаций по планированию капиталовложений на средний и длительный период, подготовке годовых бюджетов, подготовке документов, требуемых для заключения соглашений об инвестиционных займах, составлению балансовых отчетов, ежедневному ведению контроля денежных средств, помощь в составлении учебных программ, подготовке и представлению новых схем платежей.

Содействие Директору по Эксплуатации Порта по планированию ежедневной работы порта, контролю, тех.обслуживанию, подготовке инвестиционных потребностей в виде оборудования и строительства, операционного бюджета, коммерческих контрактов с грузовыми компаниями. Консультации по обучению в области управления для разработки и внедрения системы обучения в области управления и учебные схемы его развития.

- Составление Руководящего Плана порта
- Анализ существующих мощностей и оборудования в Порту
Проведение исследования окружающей среды

Проведение исследований, относящихся к циклу обоснования инвестиций ЕБРР, состоящего из Меморандума Ясности, Меморандума Первоначального Обзора, Меморандума Итогового Обзора.

Подготовка документации на тендер для работы по модернизации.

Бюджет Проекта : 1 500 000 ЭКЮ

Контракт возложен на : НРТИ

Сроки осуществления : декабрь 1995 – ноябрь 1997

5. МОДЕЛЬ ПРОГНОЗИРОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Географический фокус: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан

Обоснование и Цели :

Прогнозирование спроса признано государствами ТРАСЕКА необходимым для транспортного планирования и инвестиций в условиях свободного рынка. Более того, это элемент, который отсутствовал в предшествующей системе централизованного планирования.

Проект должен собрать воедино все требующиеся элементы данных и модель прогнозирования спроса для всех видов транспорта по Региону. Модель будет применима к изучению долгосрочного транспортного планирования, особенно инвестиций в инфраструктуру. Она должна быть чувствительна к частичному применению и широкому ряду сценариев.

Основные Компоненты:

1. Должны быть созданы следующие составные элементы:

- общая региональная база/базы данных, сходная с EUROSTAT и CETIR для:
 - ◊ транспортных и торговых потоков
 - ◊ транспортной инфраструктуры, состоящей из соединений и узлов на железнодорожных, автомобильных и морских путях в упомянутой сети
 - ◊ транспортных расходов
 - ◊ программного обеспечения, основанного на мультимодальной модели анализа сценариев , развития прогнозирования, чувствительной к различным факторам, таким как время, спрос на разнообразную продукцию, перегруженность, укрепление сети, социально-экономические изменения
- База данных и модель должны быть в постоянном распоряжении одного или более региональных центров в целях исследования и разработок ТЭО
- Впервые в регионе осуществляется задача создания обширного сбора данных

2. Области применения

- создание всеобъемлющего мультимодального (автодороги/железные дороги/морские пути) обзора существующих транспортных потоков и прогнозов будущих потоков, основанного на сценарии
- освещение основных коммерческих, институциональных, физических и инфраструктурных недостатков, как существующих, так и предполагаемых
- выявление центров с выгодным расположением для развития мультимодальных транспортных узлов
- определение и составление каталога специальных (автодороги/железные дороги/морские пути) и мультимодальных проектов, более всего относящихся к освещенным проблемам, для детальных разработок ТЭО.

Осуществляется ряд исследований по:

- новым инфраструктурным линиям от Китая до Казахстана и Узбекистана через Кыргызстан
- новой серево-южной железнодорожной линии от Актау через Туркменистан до Ирана
- открытию заново периферийных транспортных линий на Кавказе, блокированной в настоящее время из-за конфликтной ситуации там
- проверка сценариев транспортного спроса, развиваемых в других проектах ТРАСЕКА, включая порты ТРАСЕКА и мост в Чарджеве.

3. Передача ноу-хау

Передача ноу-хау в области проектирования и моделирования базы данных для транспорта является основной целью данного проекта. Проведены семинары с целью инструктажа технического персонала стран-получателей по работе моделирования. Консультант, работающий с агентствами-получателями или партнерами, должен заключить важное организационное соглашение по сотрудничеству в области сбора данных и дальнейшему совместному использованию после завершения проекта.

Бюджет Проекта : 700 000 ЭКЮ

Контракт возложен на : WS Atkins

Сроки осуществления : декабрь 1995 – октябрь 1997

6. АВТОТРАНСПОРТНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ (ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ)

Географический Фокус : Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан

Обоснование и Цели :

Нужно признать, что промышленность грузового автомобильного транспорта Европы эффективна, специализирована, весьма конкурентоспособна и находится исключительно в руках частных предпринимателей. Достижение подобной ситуации в регионе ТРАСЕКИ зависит прежде всего от проявления предпринимательских навыков. Три проекта ТРАСЕКИ, одним из которых является настоящий, направлены на обучение подобным навыкам различными способами.

Основной задачей проекта является содействие развитию внутренних и международных автотранспортных промышленных отраслей в пределах государств-партнеров.

Вспомогательные цели совпадают с целями предшествующего проекта "Улучшение Автотранспортного Обслуживания (Кавказ)" и дополняются постепенно растущими, более интересными задачами регулирования.

Желаемый конечный результат – это создание развитой промышленности, состоящей из жизнеспособных частных автономных операторов, перевозчиков и организаций, обеспечивающих общий вспомогательный сервис, соответствующих предполагаемому спросу на национальные и международные автотранспортные перевозки.

Основные Компоненты:

Консультант будет :

- проводить исследования, направленные на определение :
 - ◊ существующего уровня перевозочной деятельности
 - ◊ парка грузовых автомобилей, принадлежащего государствам-партнерам и структуру распределения прав на владение
 - ◊ структуры и мощности автомобильной промышленности
- входить в тесный контакт с выбранными предприятиями и надежными участниками в области промышленности и составлять проекты о сотрудничестве
- формулировать рекомендации по лицензированию операторов (перевозчиков) и сертификации транспортных средств, основанных на европейских стандартах и рекомендациях DG7. В регионе была проведена пилотная программа по приобретению квалификации Сертификата Профессиональной Компетенции
- проводить семинары и учебные визиты в Европу:
 - ◊ для передачи ноу-хау
 - ◊ для встреч менеджеров предприятий и официальных лиц Региона и ЕС с целью согласования и создания контактов для делового развития.

Недавно настоящий проект был продлен для того, чтобы позволить пилотным проектам, оказавшимся успешными в одном региональном центре, продолжить свою

деятельность в других центрах, а также для сотрудничества с проектом "Запасные Части Автомобилей".

Бюджет Проекта : 700 00 ЭКЮ + 150 000 ЭКЮ

Контракт возложен на : Sir Alexander Gibb & Partners

Сроки осуществления : март 1996 – октябрь 1997

7. ПАРОМНЫЕ ТЕРМИНАЛЫ : БАКУ И КРАСНОВОДСК

Географический Фокус : Азербайджан и Туркменистан

Обоснования и Цели :

Значительная часть грузовых перевозок между Кавказским регионом и Центральной Азией использует паромную переправу между Баку (Азербайджан) и Туркменбаши (Туркменистан). Тревожное повышение уровня Каспийского моря с 1977 года создает большие трудности в работе паромного сервиса. Если уровень воды будет продолжать подниматься с той же скоростью, оба паромных терминала прекратят свою деятельность в течение ближайших трех лет.

Первоначальной задачей проекта являлось определение размера капиталовложений, которые могли бы быть оправданы, и разработка плана и международной документации для реконструкции обоих паромных терминалов в Баку и Туркменбаши.

ЕБРР проявил свою серьезную заинтересованность в инвестировании дальнейшей работы данного проекта, и поэтому он был продлен с целью обеспечения документации о технико-экономическом обосновании, согласно Цикла Утверждения Проекта ЕБРР, а также для включения в проект основных грузовых и контейнерных транспортировочных служб.

Основные Компоненты:

Проект будет осуществлен в 4 стадии:

- Определение параметров плана
- Проектная Документация по новым работам и подводимым авто- и железнодорожным путям.
- Экономическая и финансовая оценка новых терминалов и разработка вспомогательной документации для Международных Финансовых Учреждений
- Заявочные документы на тендер, согласно стандартов финансирующих организаций.

Новые терминалы должны быть спланированы в соответствии со следующими стандартами:

- Две паромные лодки должны иметь возможность причаливания (как и в настоящее время)
- Во время строительства новых мощностей по крайней мере одно судно должно иметь разрешение на стоянку
- Новые мощности должны быть способны принимать имеющиеся паромы, а также подобные лодки той же мощности
- Терминал должен быть спроектирован таким образом, чтобы принимать и железнодорожные вагоны, и грузовые автомобили
- Проект терминала должен учитывать, что работа на минимальном уровне моря может потребовать значительного углубления морского дна
- Нужно принять во внимание лишний метр углубления для работы пропеллера

- Подводные железные и автодороги должны проектироваться по меньшей мере на высоте в 1,7 метра над максимальным уровнем моря, как это было определено ранее.

Проект осуществляется в тесном сотрудничестве с Бакинским Проектом Морского Обучения и отдельными консультационными проектами, независимо финансируемые ЕБРР. Ведутся переговоры в области займов между властями Туркменистана и ЕБРР.

Бюджет проекта : 800 000 ЭКЮ + 750 000 ЭКЮ

Контракт возложен на : Ramboll

Сроки осуществления : март 1996 – февраль 1998

8. КООРДИНАЦИОННОЕ БЮРО "ТРАСЕКА"

Конечные получатели:

Министерства Транспорта восьми государств ТРАСЕКА или приравненные к ним должностные лица, уполномоченные Советом Министров и ответственные за транспортный сектор. Государства ТРАСЕКА: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан.

Обоснования и цели:

Программа ТРАСЕКА по техническому содействию торговле и транспорту была начата в мае 1993 года. В течение последующих двух лет ТАСИС начата работа по определенным предварительным проектам. В феврале 1995 года в результате совместных усилий по продвижению ряда важных планируемых проектов была создана команда, состоящая из 4 секторальных экспертов, и был открыт офис в Брюсселе. С тех пор были начаты 15 отдельных проектов ТРАСЕКА и несколько соответствующих межгосударственных проектов. ТРАСЕКА провела три конференции, собрав за одним столом секторальных экспертов и должностных лиц из восьми стран, Европейского Союза и представителей Международных Финансовых Учреждений, а также консультантов ЕС.

Благодаря проводимым проектам в регионе программой ТРАСЕКА в настоящее время ведется весьма важная деятельность. Государства-партнеры просили осуществлять техническую координацию предпочтительнее на местах, а не в Брюсселе. Можно полагать, что этап 1 будет продлен до августа 1997, затем этап 2 продолжится еще на год.

Цель этого проекта, следовательно, назначить координационную команду и образовать два региональных координационных офиса ТРАСЕКА: один в Тбилиси для Кавказского региона и в Ташкенте для Среднеазиатского. Более отдаленный офис образован в Брюсселе.

Основные компоненты:

Образовать три координационных офиса: два в регионе и третий в Брюсселе. Назначить одного эксперта из ЕС для работы в каждом офисе, а также необходимых местных менеджеров и служебный персонал.

Оказывать содействие Комиссии в координации всех контракторов, делегаций ЕС, других донорских миссий, коммерческих операторов ЕС и других заинтересованных лиц.

Организация конференций и встреч рабочих групп в регионе и в Европе.

Бюджет проекта: 750 000 + 900 000 ЭКЮ

Предварительное расписание: 12 месяцев

9. ИССЛЕДОВАНИЕ ПО РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ЦЕНТРАЛЬНО-АЗИАТСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ТЕЛЕКОММУНИКАЦИЙ

Конечные получатели:

Министерства Транспорта, железнодорожные эксплуатационные компании Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана.

Обоснования и цели:

Распад Советских и образование новых независимых железных дорог в республиках Средней Азии в результате привели к расколу операционных служб и структуры государственных доходов этих железных дорог. Спрос на грузовое движение был уменьшен на 2/3. Тарифы увеличивались гораздо медленнее, чем внезапная общая инфляция цен в стране. Огромные накопившиеся задолженности обостряли финансовое положение. Поэтому доходы железных дорог резко сократились, вопреки жесткого контроля затрат, включая текущее тех.обслуживание, а также капитальный ремонт и новые инвестиции.

Понижительная тенденция уровня движения, кажется, еще не заняла устойчивую позицию. Вопреки ожиданию на экономическое оздоровление, мало вероятно, что объем железнодорожного движения достигнет уровня 1989 года. Широкомасштабные мероприятия по урегулированию экономической структуры стран ТРАСЕКА ограничат перевозку на дальние расстояния низкосортных материалов в больших количествах.

Фундаментальные изменения рыночной структуры железнодорожного сервисного обслуживания привели Правительства Средней Азии к заключению, что в железнодорожном секторе необходимо провести существенные урегулирования. Эти урегулирования включают в себя отношение железных дорог к Правительству, его организационную и управленческую структуру, физические активы и рабочую силу, его опыт работы и тех.обслуживания, а также тарифную систему и способность сбора задолженностей. Целью является создание эффективной, само финансируемой отрасли промышленности.

Правительство обратилось с просьбой к программе ТРАСЕКА и Европейскому Банку Реконструкции и Развития (ЕБРР) оказать техническое и финансовое содействие в осуществлении детальной разработки и внедрении программы реструктуризации железных дорог. Планы должны разработаны как для самой всеобщей реструктуризации, так и для определения приоритетной инвестиционной программы, необходимой для поддержки осуществления реструктуризации. В последующем это обеспечит основу для оценки займов со стороны ЕБРР и других финансовых учреждений.

Целями являются:

- развитие реструктуризационной стратегии в целях преобразования железнодорожного сектора в коммерчески управляемую, само финансируемую отрасль промышленности
- разработка детальных реструктуризационных планов, включающих взаимоотношения между железными дорогами и Правительством

- учредить план для проектного организационного сектора и его совместной работе с существующими железными дорогами, а также необходимое планирование и организационное оснащение
- определить срочные меры и общие потребности на период 1998-2002
- предоставление коммерческой и финансовой ориентации по планированию будущих инвестиций
- содействие международной гармонизации грузового движения с соседними железными дорогами в области эксплуатации, движения, тарифов и таможенных процедур
- определить обязательства и правила по отношению к окружающей среде -любой важный недостаток, связанный с состоянием окружающей среды, в работе или эксплуатации железных дорог должен быть выявлен и включен в 5-летний реструктуризационный план.

Основные компоненты:

Задачи включают в себя:

- краткий общий обзор всех важных аспектов текущего железнодорожного движения и движения, ожидаемого в будущем, по эксплуатации, мощностям, оборудованию, доходам, организационной работе, управлению, человеческим ресурсам, влиянию на окружающую среду и законодательной системе
- исследование законодательной структуры и положения железных дорог, ее полномочий, обязательств, а также отношение к Министерству Транспорта и Связи и к другим государственным организациям, включая контроль цен и антимонопольные ведомства
- исследование существующей и предполагаемой внутренней железнодорожной организации и структуры управления (включая отчетность, решения, информационную систему, индивидуальные и корпоративные прогрессивные структуры)
- оценка существующей информационной системы менеджмента (функционирование, финансы, бухгалтерия, маркетинг, общее планирование, оценка проекта и основной бюджет, персонал и администрация), согласно потребностям современной коммерческой организации, а также определение потребностей будущего развития
- анализ текущих дорожных схем и новых направлений по основным маршрутам, согласно типу товара
- анализ текущего уровня и структуры железнодорожных затрат по наиболее важным маршрутам, по типу сравнения с уровнем и структурой тарификации, а также рекомендации, имеющие отношение к любым изменениям тарифов
- определение любых транспортных маршрутов, которые не являются прибыльными с финансовой точки зрения
- оценка текущего и перспективного финансового положения железнодорожного сектора (прибыль и убытки, вклады и обязательства, приток наличных средств), а также объема задолженности за сервисные услуги
- оценка мощностей и оборудования инфраструктуры сети работы, определение излишков по активам, а также программы по управлению или распределению излишков по активам
- оценка управления технического осмотра и ремонта, процедур, мощностей и мест расположения
- сравнительная оценка текущих и будущих потребностей человеческих ресурсов

- исследование влияния строительства железной дороги, тех.осмотра и эксплуатации на окружающую среду
- предварительная оценка срочных приоритетных потребностей
 - содействие программе реструктуризации, т.е. совершенствование законодательной базы и информационной системы управления (систем оценки, отбора и процесса внедрения, включая компьютеры и программное обеспечение), обучение, планирование и осуществление оптимального капиталовложения/ надежная программа по защите активов инфраструктуры и оборудования, программы по трудовому урегулированию
 - восстановление и защита критической инфраструктуры и состояния оборудования (включая опись запасных частей, восстановление локомотивов, грузовых вагонов и железнодорожного полотна) и защита окружающей среды
 - выборочные, новые высоко прибыльные капиталовложения, согласно новым направлениям рынка (т.е. коридор Транс-Азия-Европа), или значительное сокращение затрат текущей деятельности
- организация региональной конференции с целью обсуждения региональных аспектов плана по реструктуризации

Проект будет включать относительно небольшой подпроект, осуществляемый Международным Союзом Железнодорожников (МСЖД), направленный на совершенствование телекоммуникационных связей между рассматриваемыми железнодорожными компаниями.

Консультанты начали работу в августе 1997 года в Казахстане, а в сентябре должны начать работу в Туркменистане и Узбекистане.

Бюджет проекта: 2 000 000 ЭКЮ

Контракт возложен на: СІЕ

Сроки осуществления: с августа 1997 - до июля 1998 года

10. ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Конечные получатели:

Министерства Транспорта государств ТРАСЕКА или приравненных к ним должностных лиц, уполномоченных Советом Министров по Национальной Эксплуатации Дорог

Обоснования и цели:

Став независимой от бывшего Советского Союза, национальная экономика пришла в упадок и тех.обслуживание автомобильных дорог оказалось в запущенном состоянии. Необходимы огромные автодорожные реабилитационные работы и программы по улучшению состояния дорог по всему региону. Некоторые Международные Финансовые Учреждения (МФУ) планируют вложить большие капиталы в автодорожные работы. Прежде ТРАСЕКА уже предоставляла технические системы и экономический анализ по содействию в мобилизации внешнего инвестирования. Согласно этому, целью проекта является поддержка существующих программ и заинтересованности МФУ в будущем финансировании.

Предусматривается предоставление технического содействия в реорганизационной структуре отделов по эксплуатации дорог. В целях усовершенствования систем управления дорожным покрытием, осуществляемых в предыдущем проекте, необходимо провести дополнительное обучение и предоставить дополнительное оборудование.

Зимняя эксплуатация является тягостным бременем для дорожных отделов ТРАСЕКА. Дорожно-транспортные операции строго ограничены периодическими перекрытиями дороги и колоннами автотранспорта. Хорошие системы зимнего содержания (СЗС) могут давать чрезвычайно высокую отдачу капиталовложений в экономической среде западного типа. Этот проект - первое исследование таких возможностей в Центрально-азиатских странах Бывшего СССР. Имеется положительный опыт внедрения СЗС в России и Восточной Европе.

Обзор стратегического транспортного сектора и технико-экономического обоснования, подготовленные к настоящему моменту времени в государствах ТРАСЕКА, едины в своей отрицательной оценке качества дорожного камня и битума, используемого в строительстве и тех.обслуживании. Проектные схемы дорожных покрытий также критически отнеслись к этому. Должна быть произведена основательная переоценка причин подобных недостатков и найдены решения по их устранению. А также необходимо определить технические аспекты, возможности реструктуризации текущих источников обеспечения и систему сети внешнего инвестирования.

В регионе существуют несколько стратегических автодорожных линий, которые так и не были полностью усовершенствованы и использованы во времена СССР. Возможно, они являются весьма интересными коммерческими дорожными линиями для маршрута ТРАСЕКА и необходимо разработать технико-экономическое обоснование по их усовершенствованию.

Основные компоненты:

Азербайджану будет предоставлено содействие в реструктуризации отделов государственного дорожного тех.обслуживания. Эта реструктуризация является условием содействия со стороны ЕБРР автодорожному сектору в Азербайджане. Взаимоотношения клиентов - поставщиков между властями и подрядчиками должны заменить существующую унитарную систему-иерархию, унаследованную от СССР.

Власти ТРАСЕКА по дорожному техническому обслуживанию были глубоко впечатлены предоставленным техническим и программным обеспечением в предыдущем проекте ТРАСЕКА, и особенно оборудованием для тестирования дорожного покрытия. Далее будет проведена работа по усовершенствованию.

Некоторые важные автодорожные линии в Регионе закрыты в течение зимнего периода и приходится совершать большие объезды (напр.Ташкент-Душанбе,...). Существуют определенные пресловутые "черные пятна". Проект уделит им особенное внимание. Оборудование, имеющее в наличии тех.отделов, подлежит осмотру. Должна быть проведена консультация по отбору, спецификации и приобретению механического оборудования с последующим усовершенствованием систем управления по эксплуатации специального оборудования на коммерческой основе.

Местным руководителям должен быть предложен зимний учебный тур в Европу, чтобы понаблюдать за работой депо технического обслуживания со сходной с их собственной системой функционирования (эксплуатация дорог междугородного сообщения).

Проект должен оказать содействие по внедрению и принятию новых реальных технических стандартов в области дорожного строительства и ремонтных работ. Сфера деятельности должна представлять собой совокупность стандартов по материальному обеспечению, дорожному покрытию (камень и битумные основы), необходимые процедуры по тестированию, а также проект дорожного покрытия. Подобные стандарты могут представлять ценность, если имеется соответствующее сырье и оборудование. Необходимо провести крупномасштабное исследование местности, а также беседы с местными руководителями с целью определения потенциала установленных источников основных материалов (полезные ископаемые, очистительные заводы), необходимых для обширной программы по восстановлению автодорог, которая в настоящее время разрабатывается. Должен быть организован комитет по выработке регламента или подобная организация для управления деятельностью, связанной с работой по нормативам и системным аспектам проекта. Должны быть разработаны рекомендации для сектора по материальному обеспечению. Все это должно быть скоординировано совместно с МФУ, согласно их намерениям крупных капиталовложений в автодорожные проекты. А также должны быть предприняты активные меры с целью привлечения интереса со стороны европейских коммерческих структур для инвестирования в этот сектор.

Экономическое развитие юго-восточной части региона ТРАСЕКА особенно ориентировано на торговые связи, осуществляемые посредством автодорог (а также железной дорогой по долгосрочному периоду). Доступ к Кашгару от Ферганской долины обеспечит жизненно важный стратегический альтернативный маршрут в области коммерческих перевозок, а также расширит зону влияния коридора ТРАСЕКА. В этом случае должно быть выполнено предварительное ТЭО.

В настоящее время проект находится в Первоначальной стадии (Осень 97).

Бюджет проекта: 2 500 000 ЭКЮ

Контракт заключен: FINNROAD

Срок осуществления: 24 месяца

11. ВОССТАНОВЛЕНИЕ КРАСНОГО МОСТА И СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО МОСТА

Конечные получатели:

Кабинет Министров Азербайджана, Транспортный Координационный совет Грузии и местные учреждения, уполномоченные этими властями.

Обоснование и цели:

Красный мост является каменным арочным мостом, расположенным на границе Азербайджана с Грузией. Он служит главным автодорожным звеном между этими двумя странами, что само по себе является ключевым компонентом маршрута ТРАСЕКА. Полагается, что появление моста датируется примерно 12 веком и он является историческим памятником, который должен быть сохранен.

Со распадом Советского Союза было начато строительство нового моста. Пять конкретных быков моста уже завершены, а два оставшихся находятся в стадии завершения. На участке находятся некоторые сборные, предварительно напряженные составные части для пролетов моста. На протяжении нескольких лет не производилось никаких работ. Начаты земляные работы по подъездным путям. Новый мост полностью находится в Грузии. Ниже следуют некоторые технические данные:

- общий пролет 238 м
- максимальный пролет 33 м
- проектная высота мостового полотна 15 м

Согласно новым правилам ТАСИС, имеется возможность предоставить ограниченные, мелкомасштабные прямые инвестиции инфраструктуре пересечения границ, а также и техническое содействие. При условии наличия фондов, планируется финансирование завершения нового моста, профилактические работы по существующему, а также соответствующей инфраструктуры пересечения границ. Включены некоторые виды восстановительных работ в окрестностях Таузского железнодорожного моста в Азербайджане. Таким образом, значительная часть бюджета этого проекта будет предназначаться скорее для строительных работ, чем на услуги консультативного характера.

В любом случае, очевидное запущенное состояние существующего моста требует квалифицированного осмотра и существенного ремонта. Развитие нефтяной промышленности Азербайджана будет стимулировать увеличение объема перевозок от Черного моря до портов Баку. Пока большая часть объема перевозок приходится на железные дороги, но некоторые грузы также могут быть перевезены по автодорогам.

Эксплуатация автодорожных линий между Грузией и Азербайджаном при условии полной жизнеспособности представляет важное региональное преимущество. Единственная гарантия - завершение строительства нового моста и проведение профилактических работ существующего с точки зрения его исторической ценности и значимости для местного населения.

Цели, преследуемые проектом:

- провести осмотр старого моста и разработать рекомендации, необходимые для охраны как с точки зрения его исторической ценности, так и с точки зрения функциональных аспектов
- осмотр частично завершеного нового моста и осуществление любых необходимых ремонтных работ
- завершение строительства нового моста и подъездных путей к нему.

Основные компоненты

Работа включает в себя:

- назначение местного подрядчика путем тендера на конкурсной основе
- подготовку необходимых банковских гарантий и предварительных платежей
- подготовку и организацию участков
- детальную оценку текущей работы, компонентов и материалов к передаче
- ремонтные работы, приобретение дополнительных необходимых компонентов и материалов
- завершение строительства моста
- строительство подъездных путей
- ремонтные работы по существующему мосту

Наблюдение за участком с целью обеспечения необходимого качества работы, оплата работы подрядчика предусматривается условиями вспомогательного консультативного контракта.

Работа по тендеру и контрактным формальностям уже завершена (т.е. банковские гарантии) и подрядчик ведет осуществление первых строительных работ (Осень 97).

Бюджет проекта: 2 500 000 ЭКЮ

Контракт заключен с: Khidmsheni JSC

Срок осуществления: 12 месяцев

12. ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ ПО НОВЫМ ТЕРМИНАЛЬНЫМ СЛУЖБАМ В ГРУЗИНСКИХ ПОРТАХ ПОТИ И БАТУМИ, А ТАКЖЕ ИХ ОТНОШЕНИЯ К ТРАНСЪЕВРОПЕЙСКОЙ СЕТИ

Конечные получатели:

Министерство Транспорта Грузии и внутренних экономических центров

Обоснование и цели:

Три коридора Трансъевропейской сети (ТЕС) имеют выходы к портам Черного моря в Одессе, Варне и Константинополе. Возрастающее количество перевозок, проходящих из Европы к Кавказу, в результате требует осуществления срочной инвестиционной программы, проводимой для грузинских портов Поти и Батуми, особенно для усовершенствования и строительства паромных терминалов, обеспечивающих связь с другими портами Черного моря и общих грузовых служб, обрабатывающих груз с других морских линий.

Для того, чтобы иметь общее представление о морских торговых потоках от Европы до Кавказа, необходимо провести исследование всех важных морских линий, а также нынешнего состояния. Сюда должны быть включены линии: к Средиземноморскими портам (Греция, Франция, Италия и Испания), портам Северного моря (Франция, Бельгия, Голландия, Германия и Дания), а также к портам Российской части Черного моря.

Согласно этому, технико-экономическое обоснование определит какой тип терминалов следует установить в портах, а также какой тип общих грузовых служб требуется (согласно продукции). Исследование должно установить жизненно способность связи Черного моря с Одессой, Константинополем и Варной.

Цели :

- 1) изучить текущие и потенциальные транспортные течения между Поти/Батуми и, в особенности, с:
 - черноморскими портами-терминалами Трансъевропейской Сети
 - коридором Рейн-Майна-Дунай
 - украинскими портами (Севастополь, Ильичевск,...)
 - черноморскими российскими портами (Ростов и Новороссийск,...)
 - средиземноморскими портами (Салоники, Бриндиси, Анкона, Венеция, Генуя, Марсель, Тулон, Барселона,...)
 - портами Северного моря (Гавр, Антверпен, Роттердам, Гамбург, Копенгаген,...)

Это предоставит рекомендации по грузовым службам для обоих грузинских портов, а также изучение транспортного потенциала.

- 2) выполнение технико-экономического обоснования по железнодорожным паромным сервисным услугам между Одессой и Поти, которое могло бы являться расширением существующего сервисного обслуживания между Варной и Ильичевском

3) выполнение технико-экономического обоснования по грузовым и контейнерным паромным сообщениям между грузинскими портами, Варной, Константинополем для того, чтобы составить рекомендации по модернизации/расширению обоих грузинских портов.

4) проверка и подтверждение существующих российских проектных исследований в области усовершенствования терминалов. Подготовить документы на обоснование инвестирования, а также документы на тендер по затронутой работе.

Основные компоненты

Главный акцент более поздних стадий проекта будет поставлен на усовершенствовании, благоприятным для транспортных потоков и на наиболее подходящей технологии (Ро-Ро, по контейнеризации...), существующей в Грузии инфраструктуре и соответствующих портах и торговых отношениях.

Производительность проекта будет разбита на этапы согласно типичным требованиям МФУ по развитию проекта, решениям и обзорным вехам. Это будет кульминационным моментом в работе по подготовке документов на тендер и в содействии по оценке тендера в области рекомендуемого и одобренного усовершенствования, и таким образом, поддержка со стороны финансовых учреждений будет быстро мобилизована.

Консультант должен рекомендовать, а также содействовать развитию в области любой институциональной реструктуризации и человеческих ресурсов, возможному владельцу терминала или оператору.

В ходе этапа открытия проекта в скором времени стало очевидно, что существует работа и транспортный спрос по открытию заново железной дороги по направлению "Ильичевск-Поти" и транспортной линии Ро-Ро. С тех пор программа ТАСИС ЕС изыскала финансовые средства (13,5 млн.ЭКЮ) для осуществления необходимых работ и приобретения оборудования с целью восстановления этой линии с минимальной задержкой. Консультант работал совместно с Координационным бюро ТРАСЕКА для того, чтобы подготовить необходимые тендеры. Контракты по приобретению оборудования и осуществления работ должны быть подписаны до конца октября 1997 года.

Бюджет проекта: 1 500 000 ЭКЮ

Контракт подписан с : НРТИ

Срок осуществления: 12 месяцев

ТРАСЕКА - СПИСОК СВЯЗАННЫХ ПРОЕКТОВ (19/09/97)

ПРОЕКТЫ		ПОДРЯДЧИК	СУБ ПОДРЯДЧИК	СТАРТОВЫЙ ПЕРИОД	ПРОДОЛЖИ ТЕЛЬНОСТЬ (МЕСЯЦЫ)	БЮДЖЕТ (ЭКЮ)
1	Реконструкция Кавказских железных дорог	Приобретение сранами-партнерами из источников СНГ		Октябрь 1995 г.	12	5.000.000
2.	Правовая консультация зерновому терминалу Поти	ЕБРР	Athens Law	1/2/96	18	250.000
3.	Техническое содействие порту Актау	АПЕК	Scott Wilson Kirkpatrick	1/06/96	24	1.500.000
4.	Совместное предприятие для Транскавказских железных дорог	TEWET		Июль 1996	12	2.000.000
5.	Контроль воздушного движения	Lufthansa Consulting		Июль 1996	12	5.000.000
6.	Структура железнодорожных тарифов и расписания	SISIE	Calberson-Systra-Sofretu-Sofrerail	Август 1996	18	1.500.000
7.	Совместное предприятие для Транскавказских авиалиний	Люфтганза консалтинг	-	Декабрь 1996	8	600.000
					ВСЕГО	15.850.000

1. РЕКОНСТРУКЦИЯ КАВКАЗСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Географический фокус: Армения, Азербайджан, Грузия.

Интенсивное использование Кавказских железных дорог для Продовольственной программы в размере 204 млн. ЭКЮ привело к износу подвижного состава и железнодорожных путей. (Около 800.000 т. продовольствия было доставлено на период Декабрь-Май 1995г., что составляет 92% всех товаров, доставленных посредством железных дорог за этот период.) Возникла крайняя необходимость в реконструкции железнодорожных путей и в ремонте / техническом обслуживании подвижного состава.

Этот проект:

- гарантировал, что продовольственная помощь будет распределена целесообразно и квалифицированно насколько это возможно, с минимальными потерями.
- дополнил уже существующие проекты ТРАСЕКА в области транспорта (Инфраструктура/ Подвижной состав/Эксплуатация железных дорог.)
- способствовал развитию региональной торговли Транскавказом путем реконструкции весьма важной части региональной транспортной сети.

Основные компоненты:

Проект способствовал реконструкции Кавказских железных дорог посредством

- ремонта железнодорожного пути. Он состоял из ремонта и необходимого технического обслуживания, включая приобретение большого количества шпал и помощь в их укладке.
- ремонта / содержания подвижного состава, вовлеченного для перевозки товаров, в особенности для продовольственной помощи.
- реконструкция моста Пойле (Азербайджан).
- ремонт части участка железнодорожного пути Аирум-Ереван.
- реконструкция 7.5 км. железнодорожного пути в Грузии.
- реконструкция железнодорожных подъездов к портам Потти-Батуми.

Бюджет проекта: 5.000.000 ЭКЮ.

Приобретение странами-партнерами из источников СНГ.

График выполнения: октябрь 1995-февраль 1996.

Статус: Завершен.

2. ПРАВОВАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ ЗЕРНОВОМУ ТЕРМИНАЛУ ПОТИ.

Географический фокус: Грузия.

Основная причина и цели:

Европейскому Союзу было поручено предоставить Кавказскому региону продовольственную помощь в больших количествах. Основную часть этой помощи составляет зерно, которое доставлено в грузинские порты и там разгружено прямо в железнодорожные вагоны. Порт Поти имеет потенциал в области коммерческих перевозок пшеницы. В настоящее время нет возможности для хранения, график поездов и кораблей запутан, убытки велики, процесс очень дорогой. Поэтому зерновой терминал в порту Поти должен быть усовершенствован, включая строительство хранилища. ЕБРР и частные фонды для этой и других работ могут быть мобилизованы, только в пределах обстановки полной реорганизации и приватизации порта. Реорганизация - это сложный процесс и поэтому чтобы позволить ЕБРР и частным фондам действовать нужна четкая правовая структура.

Конкретные цели проекта:

- оценка грузинской правовой обстановки в пределах реорганизации и заключение Соглашения, которое должно быть предоставлено совместному предприятию.
- предоставить рекомендацию для устройства Соглашения
- составить соглашение Совместного Предприятия и Устав компании, который обеспечит базу для переговоров с возможными партнерами.

Основные компоненты:

Деятельность, формирующая часть проекта:

- правовой анализ
- план Соглашения об уступках и всей необходимой юридической документации.
- определение процесса для основания Соглашения об уступках.
- содействовать и консультировать Правительство Грузии касательно:
 - ◇ Соглашения об уступках и проектного финансового пакета;
 - ◇ содействие частным инвесторам и переговоры с ними.

Эти компоненты полностью завершены и необходимо организовать проведение переговоров между Правительством Грузии и ЕБРР.

Частное участие в терминале будет определено тендером, и Соглашение об уступках составит часть документов тендера.

Консультант возьмет на себя значительную часть работ в этой области и будет работать в тесном сотрудничестве с властями и другими заинтересованными учреждениями.

Бюджет проекта: 250.000 ЭКЮ ЕБРР

График выполнения: февраль 1996г. - продолжается в соответствии с ходом изменений Грузинского Законодательства

Статус: см. текст

3. ТЕХНИЧЕСКОЕ СОДЕЙСТВИЕ ПОРТУ АКТАУ

Географический фокус: Казахстан- порты и навигация на Каспийском море

Основные причины и цели:

Проект финансируется совместно с ЕБРР и ТАСИС-ТРАСЕКА.

Порт Актау сейчас находится под угрозой недавнего повышения уровня в Каспийском море и износом оборудования по обработке грузов, а также эксплуатационными возможностями. По просьбе Правительства, ЕБРР подготовил генеральный план. Его краткосрочный этап состоит из: (1) Строительство 400 м. набережной стены (причала), (2) реконструкция оборудования, (3) Приобретение земли и (4) Техническое содействие администрации порта. Части 1,2 и 3 будут предметом займа ЕБРР. Компонент 4 будет технической помощью ТАСИС-ТРАСЕКА.

Цели технической помощи следующие: (1) Содействовать выполнению проекта, (2) Повышать качество управления портом, (3) Помощь в планировании будущих капиталовложений, (4) Помощь в разработке стратегии приватизации, (5) Обучение администрации, (6) Консультации по организации будущей структуры порта, (7) Приступить к выполнению финансового контроля и систем мониторинга.

ОСНОВНЫЕ КОМПОНЕНТЫ:

Пакет А, политика, регулирование и приватизация.

1. Обзор существующих общих (корпоративных) структур и уставов.
2. Финансовая и коммерческая политики.
3. Структуры и процедуры Правления; стратегия приватизации и регулирующая структура.

Пакет В, оперативная поддержка.

1. Оперативное планирование во время строительства.
2. Обучение процедурам обработки грузов и эксплуатации порта.
3. Планирование рабочей силы .
4. Процедуры ведения документации и торговой помощи.

Пакет С, система учета (бухгалтерия) и деловое планирование.

1. Отчетность и система финансового контроля
2. Бизнес-план и рыночная стратегия.
3. Обучение финансовому планированию и системам контроля.

Пакет Д, приобретение (второстепенные пункты).

Пакет Е, обучение администрации.

Пакет Ж, Приватизация

1. Определение участников частного сектора.
2. Финансовая реорганизация.
3. Приглашение частного сектора на участие в тендере..
4. Подготовка документов контракта, а также помощь в ходе переговоров.

Бюджет проекта: 1.500.000 ЭКЮ
Контракт передан: АПЕК
График выполнения: июнь 1996г. - июнь 1998 г.
Статус: в стадии выполнения

4. СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ДЛЯ ТРАНСКАВКАЗСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Географический фокус: Армения, Азербайджан и Грузия

Основные причина и цели:

Во время визита Мистера Ванденбука в октябре 1995 г. были проведены дискуссии между Правительствами 3-х Кавказских Республик и Европейской Комиссией. Было достигнуто следующее:

1. Правительства Кавказских республик выступают за осуществление регионального сотрудничества.
2. Это соглашение предполагает технико-экономическое обоснование, которое будет финансироваться Комиссией через программу ТАСИС. В этом обосновании будут предоставлены все технические подробности для того, чтобы сделать возможным Европейское капиталовложение в этот проект.
3. Предмет технического обоснования включит в себя ревизию рассматриваемых железных дорог и паромное соединение между Баку-Красноводском как дополнение к существующим проектам ТРАСЕКА.

Специфические цели проекта:

- Способствовать взаимному сотрудничеству между республиками региона и использованию железнодорожного коридора ТРАСЕКА учреждениями совместного предприятия, включающих 3 республики.
- Совершенствовать производительность региональных операций.
- Рассматривать возможности мультимодального обслуживания, основанной на реорганизации железнодорожной сети и служб паромов и суден.

Основные компоненты:

В проект будет включена следующая деятельность:

- Исследование потенциальных возможностей торговли и структуры работы для развития в различных политических и социальных ситуациях, с транспортным потенциалом и прогнозом, инвентаризация имеющегося имущества, определение необходимых инвестиций, рассмотрения правовых и учредительных органов.
- Установление возможных стратегий управления и выполнения, привлекая местных и зарубежных участников.
- Сравнительная оценка альтернативных экономических и финансовых аспектов.
- Предоставить стратегию и базу соглашения для совместного предприятия.

Бюджет проекта: 2 000.000 ЭКЮ
Контракт передан: TEWET
График выполнения: июль 1996г. -июль 1997 г.
Статус: в стадии выполнения.

5. КОНТРОЛЬ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ.

Географическое фокус: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдавия, Монголия, Узбекистан, Туркменистан.

Основная причина и цели:

Реконструкция транспортного сектора - дело крайне важное для экономических связей в СНГ и Монголии. ТАСИС оказывает помощь в реорганизации транспортной сети, которая отвечала бы требованиям рыночной экономики. Особенно в подсекторе воздушного транспорта ТАСИС ставит целью благоприятствовать развитию воздушного движения в Южном кольце.

Системы контроля воздушного движения унаследованные от бывшего СССР очень плохо оснащены, по сравнению с типовыми западными условиями. Служебный персонал имеет мало опыта в управлении Международным движением. Например, в бывшем СССР диспетчеры имеют слабый или в лучшем случае шаблонный английский, что может быть сопряжено с определенными трудностями в общении с международными воздушными пилотами. Маршрут авиалиний не оптимизирован, и оперативные структуры могут быть отлажены только, если будет оказано содействие.

Главные цели проекта:

- Совершенствование уровня авиационного английского языка диспетчеров воздушного движения.
- Проведение процедур обучения диспетчеров воздушного движения в соответствии с международными стандартами ICAO.
- Предоставление задействованным странам возможность лучшего обучения ABC (авиа воздушные стандарты)
- Совершенствование процедур учета расходов воздушного движения.
- Определение новых потребностей в оборудовании и содействие в приобретении новых технологий ABC.

Основные компоненты:

Проект состоит из двух модулей:

Модуль А включает в себя обучение отобранной группы диспетчеров воздушного движения процедурам ABC и авиационному английскому языку. Здесь будут различаться 2 фазы, начинающиеся фазой №1 в каждом из Государств партнеров, концентрирующихся на обучении языку. Было предоставлено 9 комплектов (для каждой страны) в целях обучения языку. После завершения курса обучения эти комплекты были отданы партнерам в странах-получателях. После этого участники продолжают обучение в Германии, программа которого состоит из 16 курсов по процедурам ABC, каждый курс длится 7 недель, включая одну неделю на аварийный курс на английском языке. Предоставляется практический курс по ABC. Будут принимать участие приблизительно

160 стажеров.

Модуль Б решает технические и учредительные вопросы.

Техническое содействие осуществляется силами одного старшего консультанта в каждом государстве-получателе в течение 1,5 года, а также вернувшейся из Германии командой специалистов.

Деятельность консультантов в области АВС совместно с партнерами будет заключаться в планировании и внедрении новых авиационных маршрутов, определении технических нужд согласно АВС, разработка новых спецификаций АВС и содействие в приобретении процедур (напр. международный тендер). Рекомендации будут составлены по организационной структуре АВС на государственной, а также региональной основе.

Консультанты будут содействовать странам в принятии корректив, если это будет необходимо на Правительственном уровне.

Бюджет проекта:	5 000 000 ЭКЮ
Контракт передан:	ILB / Lufthansa Consulting
График выполнения:	июнь 1996г. -июнь 1997 г.
Статус:	завершен

6. СТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТАРИФОВ И РАСПИСАНИЯ.

Географический фокус: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан.

Основная причина и цели:

С распадом бывшего Советского Союза движение на дальние дистанции в регионе достигло нового "международного" масштаба путем создания дополнительных государственных границ и самостоятельных железнодорожных компаний в каждом государстве.

Система исчисления себестоимости услуг, унаследованная от бывшего Советского Союза основана на данных и показателях, которые не отражают даже приблизительную цифру реальных затрат. Она не может служить для того, чтобы принимать разумные коммерческие решения.

Главной целью проекта является содействие торговле через координацию тарифов и расписаний между различными железными дорогами региона ТРАСЕКА.

Цели для поддержания этого проекта:

- поощрять торговые конкурирующие отношения к развитию железнодорожного бизнеса
- поощрять развитие координации железнодорожных тарифов
- создать общий механизм для денежного сбора и перевода доходов транзитных движений.
- устранить тарифную дискриминацию по всему региону.
- координация морских тарифов и расписаний, используя для движения порты Баку, Красноводск и Актау

Основные компоненты:

Масштаб работы включает в себя 3 аспекта:

- координацию операций, включая расписания, после установления потребностей рынка (с акцентом на грузовое движение)
- тарифы рыночные и по себестоимости:
 - изложить общий курс для тарифной политики между железными дорогами.
 - сформулировать курс и практику ведения учета с особой ссылкой на межграницные и совместные операции.
 - сформировать рыночный план, согласованный с другими компонентами проекта.
 - обеспечить обучение администрации железной дороги, связанного с сервисным обеспечением, ведущего к увеличению спроса

- сотрудничество с Европейским Центральным Бюро Компенсации, с Расчетной палатой железнодорожных взносов.

Проект бюджета: 1.500 000 ЭКЮ

Контракт передан: SISIE.

График выполнения: сентябрь 1996- февраль 1998.

Статус: в стадии выполнения.

ТРАСЕКА - БУДУЩИЕ ПРОЕКТЫ 1998 г. (19/09/97)

ПРОЕКТЫ		ПРОДОЛЖИ- ТЕЛЬНОСТЬ	БЮДЖЕТ В (ЭКЮ)
1.	Сервисные услуги по обработке контейнеров между Баку и Туркменбаши	12	5 000 000.
2.	Центр по контейнеризации хлопка на экспорт в Бухаре.	12	2 000 000
3.	Интермодальные услуги ТРАСЕКА	15	2 000 000
4.	Реструктуризация железных дорог Азербайджана и Грузии	6	1 000 000
		ИТОГО	10 000 000

1. СЕРВИСНЫЕ УСЛУГИ ПО ОБРАБОТКЕ КОНТЕЙНЕРОВ МЕЖДУ БАКУ И ТУРКМЕНБАШИ

Окончательные получатели:

Кабинет Министров Азербайджана
Кабинет Министров Туркменистана
Руководство порта Туркменбаши
Руководство порта Баку
Каспийская Грузовая Компания

Обоснование и Цели:

Порты Туркменбаши и Баку являются основными морскими портами Туркменистана и Азербайджана. Они занимают стратегические позиции в транспортных связях Каспийского моря. Порт Туркменбаши является терминалом, находящегося в самой южной части выхода к железнодорожным и автомобильным путям в Центральную Азию. Порт Баку находится в наиболее восточном терминале Кавказа железнодорожной и автомобильной сети.

В частности, эти два порта являются транзитными пунктами для эффективного развития движения контейнеров вдоль коридора ТРАСЕКА. В настоящее время грузопоток контейнеров осуществляется значительно свободно, благодаря техническому содействию со стороны ТРАСЕКА, от Поти в Баку и в обратном направлении. Тем не менее, наши последние исследования показывают, что основной грузопоток контейнеров, предназначенный для Центральной Азии проходит через самую северную российскую сеть. Также, наибольший груз, допускаемый к контейнеризации, такие как промышленные товары, промышленное оборудование, полуфабрикаты, хлопок и нечерные металлы, транспортируется достаточно неэффективно по автодороге через Иран. Только 400 контейнеров в год в настоящее время переправляются через Каспийское море, хотя потенциальная возможность составляет 100 000 TEU/ в год. Принцип, объясняющий эту диспропорцию представляют собой недостаток оборудования для обработки контейнеров на двух портах Каспийского моря, и неспособность кораблей осуществлять перевозку контейнеров.

Целями проекта являются:

- усовершенствование оборудования для обработки контейнеров в портах Баку и Туркменбаши
- содержание и восстановление кораблей, связывающие эти два порта
- оказание содействия в перестройке управления соответствующих портов и морских путей по доставке грузов

Этот инвестиционный проект является предопределяющим к началу деятельности ЕБРР, который предлагает выделить субсидии для портов Баку и Туркменбаши.

Основные Компоненты:

А) Контейнерные терминалы в портах Баку и Туркменбаши.

В каждом порту должно быть предоставлено соответствующее оборудование с пропускной способностью 10 000 TEU перемещения /год/ направление. Минимальные физические требования для этого:

- Усовершенствование твердых покрытий для хранения контейнеров и для использования тяжелого оборудования для обработки
 - Асфальтовые покрытия, восстановление и расширение
 - Выравнивание железнодорожных разъездов для упрощения использования пневматического шинного оборудования
 - Освещение площадок
- Административные здания
- Усовершенствование доступа к контейнерному терминалу по автомобильной и железной дороге
 - Восстановление покрытия внутренней дороги
 - Повторное выравнивание железнодорожных линий
- Предоставление необходимого оборудования для обработки контейнеров (погрузка, разгрузка, хранение)
 - Вилообразные погрузчики
 - Оборудование для складирования (стекеры)
 - Оборудование для переноски контейнеров
 - Прицепы
- Восстановление существующего высокотоннажного подъемного крана

В) Создание пунктов управления терминалами

Автономные органы управления должны быть созданы для контроля за этими терминалами. Они должны быть учреждены и регламентированы таким образом, чтобы интересы всех портовых потребителей (автодорога, железнодорожные и морские пути) одинаково были приняты во внимание. Техническое содействие будет оказано в области правовой и финансовой структуры и операционного управления.

С) Ремонт паромов

Поставка определенных крайне необходимых деталей позволит восстановить паромы, в настоящее время являющимися неисправными, и соответствующее обслуживание судов, находящихся в использовании. Это необходимо для обеспечения непрерывности и усовершенствования работы Транс-каспийской службы.

- Наклонный активационный механизм Ро-Ро
- Детали для замены мотора
- Системные пневматические детали
- Электрически управляемые детали
- Насосы
- Бригада и оборудование для ремонта

Д) Альтернатива: Контейнерная Баржа

Была предложена возможность адаптации одной баржи для предоставления специализированных Транс-каспийских контейнерных услуг. Для этого требуются определенные зап. части и проведение восстановительных работ.

Данный проект тесно связан с другими проектами Тасис Межгосударственной Программы, в частности:

1. Восстановление порта Актау (Казахстан). Финансирование осуществляется через Тасис Подпрограмму Бангкока, включающее техническое содействие (1.5 млн ЭКЮ) для реконструкции порта с помощью ЕБРР, предоставившего займ в размере 75 млн. долларов.

2. Проект ТРАСЕКА: Восстановление Международного Морского Порта Туркменбаши (750 000 ЭКЮ). Дизайн нового основного грузового и контейнерного оборудования, подготовка тендерных документов на тендер для проекта и основного оборудования для порта с содействием ЕБРР.

3. Проект ТРАСЕКА: Восстановление Международное Морского Порта Баку (600 000 ЭКЮ). Дизайн нового основного грузового и контейнерного оборудования, подготовка тендерных документов для проекта и основного оборудования для порта с содействием ЕБРР.

4. Проект ТРАСЕКА: Паромные терминалы(Баку и Туркменбаши - 800 000 ЭКЮ): Техничко-экономические обоснования, окончательные дизайны, будут предоставлены тендерные документы для поддержки инвестиций ЕБРР.

5. Проект ТРАСЕКА: Интермодальный Транспорт (страны - участницы ТРАСЕКА - 500 000 ЭКЮ). Исследования возможностей развития интермодального транспорта подходят к завершению.

6. Проект ТРАСЕКА: Поддержание Инфраструктуры Железных Дорог (Грузия и Азербайджан - 1 200 000 ЭКЮ). Основной компонент проекта включает в себя организацию прямого пилотного контейнерного поезда между Баку и Потти, функционирующего с ноября 1996г.

7. Проект ТРАСЕКА: Железнодорожные Тарифы и Расписания (Все страны - участницы ТРАСЕКА - 1 500 000 ЭКЮ). Поощрение сотрудничества на уровнях тарифа и делении годового дохода через грузовые транспортные операции.

8. Будущий проект ТРАСЕКА: Интермодальные услуги. Непосредственное содействие по внедрению рекомендаций по развитию интермодального транспорта.

9. Будущий проект ТРАСЕКА: Строительство Хлопкового Экспортного Логистик-центра около Бухары, который выступит в качестве конечного пункта по отправке хлопка из Узбекистана.

10. Национальный проект Тасис: Управление Каспийской компании по перевозке, осуществляемый Униконсулт.

Бюджет проекта	ЭКЮ
Контейнерный терминал Порта Баку	2 000 000
Контейнерный терминал Порта Туркменбаши	2 000 000

Законодательная консультация для пунктов управления 000	300
Предоставление оборудования для Транзита по Каспийскому морю 000	700
Итого	5 000 000

Исполнительный срок 12 месяцев

2. ЦЕНТР ПО КОНТЕЙНЕРИЗАЦИИ ХЛОПКА НА ЭКСПОРТ В БУХАРЕ

Окончательный получатель

ГАЗК “Узбекистон Темир Йуллари” и их Генеральный фрахтовый агент по большегрузным контейнерам “Шош-Транс”

Обоснование и цели

Этот проект разрабатывается совместно с программой ТРАСЕКА и компетентными узбекскими властями. Обе стороны согласились принять ответственность за выполнение проекта в соответствии с руководящими указаниями в предварительном Техническом Задании.

В Узбекистане выращивается примерно 1 200 000 тонн хлопка в год, из которого около 1 млн. тонн отправляется на экспорт. Это составляет 16% от общего мирового экспорта. Другие страны ТРАСЕКА в Центральной Азии также выращивают значительный объем хлопка, хотя и в меньшей степени, чем Узбекистан.

Хлопок в Узбекистане является основным источником прибыли за счет экспорта и также является основной областью занятости.

До распада СССР узбекский хлопок поступал на продажу через Москву. В настоящее время Узбекистан пытается расширить маршруты экспорта. Правительство издало Указ, в котором определило минимальную квоту на экспорт хлопка по маршруту ТРАСЕКА в порт Потти на Черном море. В 1997г. квота составляет 100 000 тонн, из которого 30 000 тонн должны быть контейнеризованны. Тем не менее на практике материально-техническая цепь физически и организационно была неадекватна для обработки всего объема хлопка, который Узбекистан хотел бы отправить таким образом.

Как показывает практика на сегодняшний день, международные покупатели приезжают в Узбекистан для покупки хлопка, на условиях поставки FOB г.Рига. Это означает, что сорт хлопка на начальной стадии определяется в Узбекистане, отправляется в порт (напр. Рига или Потти) за счет продавца и затем, переоценивается в порту или на другом промежуточном стыковом пункте для расчета. Будет более целесообразным для всех заинтересованных лиц, если начальное определение сорта будет окончательным в Узбекистане и хлопок будет отправляться напрямую конечному получателю. Такой процесс был бы более совместимым с контейнеризацией хлопка со сборного пункта в Узбекистане (не будет необходимости пересортировки в пути), и предпочтительнее предыдущие виды продажи, чем FOB, что предусматривает больше уступок в переговорах по вопросам транспортировки.

К дополнению к текущему проекту ТРАСЕКА (“Перевозка узбекского хлопка”, продление проекта “Содействие торговле”), проводит анализ мирового рынка хлопка для Узбекистана, и определяет основные организационные и физические препятствия для лучшего использования коридора ТРАСЕКА для экспорта хлопка. Предлагаемый центр около Бухары - основной пограничный пункт для осуществления подобного вида

экспорта и направлен на решение различных проблем, которые могут возникать в пункте отправки.

Целью настоящего проекта является оказание содействия в создании такого центра. Компонентами подцелей будут являться:

- создание инфраструктуры и строительство сооружений заинтересованными узбекскими организациями
- обеспечение мобильного оборудования для обработки кипов и контейнеров в рамках настоящего проекта ТРАСЕКА
- содействие организационного плана в виде технической подготовки и поддержки управленческой структуры будут предоставлены проектом ТРАСЕКА

Место, которое было утверждено, находится возле автомагистрали Бухара-Алат и располагает 3-мя железнодорожными путями, имеет частично асфальтированные покрытия, телекоммуникации, электричество и другую инфраструктуру, как канализация, региональное теплоотопление.

В радиусе 45 км находятся 5 хлопкоочистительных заводов. Ближайший завод - "Бухара-102", где обычно производится погрузка 34 вагонов/в месяц (эквивалентно около 200 TEU).

Основные компоненты

Проект будет осуществляться программой ТРАСЕКА совместно с заинтересованными узбекскими операторами и властями.

Функции центра включают:

- сбор кип с хлопкоочистительных заводов
- хранение кип при соблюдении пожарной безопасности
- допуск инспекции хлопка международными покупателями
- обеспечение тестирования и классификации сорта по международным стандартам
- складирование и погрузка для экспорта

ТРАСЕКА предоставит механическое оборудование, такие как:

- Дистанционный штабелер или штабелеры для обработки 40 футовых контейнеров
- Электрические погрузчики для обработки кип
- Регулируемые высотные погрузочные платформы для доступа к контейнерам
- Оборудование связи и для обработки данных
- Оборудование для взвешивания
- Обеспечение резервом запасных частей для вышеуказанного оборудования
- Техническое содействие в контролировании, эксплуатации и техническом содействии

Узбекские власти выделяют из своих собственных ресурсов соответственные сооружения, готовые к эксплуатации, а также обеспечат инфраструктуру, включающую в себя центр:

- с крытым складом-хранилищем с противопожарными сооружениями

- с открытыми опорными сооружениями и усовершенствованным доступом к дорогам и железнодорожной линии
- с офисами
- внутренней энергосистемой и коммуникационными сетями

Строительство первой фазы стационарных устройств, составляющих минимум 2500 м² хранилища будет начато в 1997 году. Существует намерение ввести центр в эксплуатацию весной 1998 года.

Полезная площадь участка составляет 12 000 м². Владельцем участка является Железная дорога Узбекистана и эксплуатируется их Генеральным фрахтовым агентом по большегрузным контейнерам "Шош-Транс". Окончательное право собственности и эксплуатационный план будут основываться на текущем соглашении. Будет оказано содействие по обеспечению адекватного уровня подготовки технического персонала и квалифицированной структуры руководства.

Получатель предоставит необходимые детальные планы и документы на тендер по строительству и местного обустройству, не входящие в расходы проекта. Действующие проекты ТРАСЕКА предоставят детальную информацию по техническим характеристикам для приобретения механического оборудования.

Бюджет проекта: 2 000 000 ЭКЮ

Исполнительный график 12 месяцев

3. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ УСЛУГИ ТРАСЕКА

Окончательные получатели:

Министерства Транспорта стран ТРАСЕКА, включая Украину, Монголию, или другие приравненные к ним ведомства, назначенные Советом Министров по железнодорожным, автомобильным и морским интермодальным транспортным перевозкам.

Обоснование и цели:

Внезапный распад централизованного планирования в бывшем СССР привел к тому, что государственные железнодорожные компании-получатели остались без привычного довольно высокого спроса на перевозки, который их управления привыкли погашать. В пределах СССР объем железнодорожных перевозок резко снизился.

Характер спроса на транспорт также стал усовершенствоваться. Потребительские товары, промышленные проектные грузы со всего мира импортируются в регион, часто в контейнерах типа ISO, но преимущественно автомобильным транспортом. На рынке преобладают турецкие и иранские грузовики. Местные и европейские компании имеют малую долю участия на рынке.

Адаптация и доля участия в железнодорожных перевозках при современном бизнесе стали весьма ограниченными.

В настоящее время небольшое количество контейнеров отправляются через Каспийское море (около 400 TEU/ в год путем интермодального, за исключением унимодального использования контейнеров). В данный момент железнодорожные контейнерные перевозки в Центральную Азию осуществляются через Москву. Железнодорожные компании являются монополитными и национальными. Организационные связи между отдельными компаниями ослабевают в ущерб оказанию регионального сервисного обеспечения. В самих железнодорожных компаниях материально-техническое обеспечение, маркетинг, гарантия качества клиентам и т.д. находятся на низком уровне.

Предшествующие и текущие проекты ТРАСЕКА провели анализ существующей ситуации сектора железнодорожного транспорта, поддерживали и способствовали предоставлению инвестиций Международными Финансовыми Учреждениями, организовали подготовку руководящего состава на разных уровнях и оказали активное содействие в развитии новых структур по управлению и эксплуатации. В эти проекты была включена организация пилотного контейнерного сервисного поезда на Кавказе ("Транскавказский грузовой логистик-экспресс", из Поти в Баку), также было поддержано создание СП между заинтересованными национальными железнодорожными компаниями. Специальный проект по мульти-модальному транспорту и грузовому экспедированию определил высокий потенциальный спрос на интермодальные грузовые перевозки (возможно превышающий 100 000 TEU/в год посредством прогрессирующего использования текущего движения, а также новые направления в спросе), разработали рекомендации по основной терминальной структуре от Поти до Дружбы, с оказанием сервисных услуг на каждом участке пути/ пункте назначения по маршруту и необходимыми организационными изменениями для развития интермодальности. Другой

проект ТРАСЕКА оказывает техническое содействие в области рынка железнодорожного транспорта, включая калькуляцию стоимости и механизмы оплаты между компаниями. Последний проект также предусматривает содействие железнодорожным организациям в организации работы, соответствующей требованиям клиентов и существенное развитие планов по маркетингу.

Эти проекты являются предопределяющими, и данный проект является попыткой расширить действующее содействие со стороны ТРАСЕКА на восток через Каспийское море, основываясь на имеющихся анализе и рекомендациях, имеющихся к передаче. Также нельзя не отметить удачные местные инициативы. В частности, в Узбекистане национальное железнодорожное ведомство создало СП "Шош-транс" по интермодальному экспедированию и внутренним терминальным обработкам. Эта компания располагает современным оборудованием и сконцентрирована на комбинированных перевозках. Тем не менее, большинство перевозок осуществляется через Москву.

Основной целью проекта является оказание содействия в использовании всего коридора ТРАСЕКА для интермодальных перевозок. В этом случае коридоры берут начало на западе Украины, пересекают Черное море, Кавказ, Каспийское море, затем проходят через Центральную Азию в Монголию.

Под дополнительными целями подразумевается:

- разработка деловой стратегии для предоставления современных интермодальных услуг государством и регионом
- создание и поддержка национальных и региональных мультимодальных агентств по маркетингу и представлению интермодальных транспортных услуг
- определение структуры для создания такого агентства или агентств как совместных предприятий, преимущественно с партнером ЕС
- оказание пилотных услуг для тестирования и усовершенствования имеющихся концепций и внедрение накопленного опыта в области интермодальных перевозок на эксплуатационном уровне

Международные финансовые учреждения (МФУ) обещают выделить инвестиции для поддержки нескольких железнодорожных компаний ТРАСЕКА, связанные с реструктуризацией этих компаний. На самом деле, традиционные общие организационные структуры компании могут меняться только постепенно, и этот проект не должен рассматриваться как исследование полной реструктуризации. Таким образом, проект не является технико-экономическим обоснованием и не занимается определением потребностей инвестиций (хотя такое возможно). Это будет эксплуатационный пилотный проект по проверке и ознакомлению железнодорожных компаний с новыми региональными действующими практиками, лучшими, чем традиционные. Во время осуществления пилотного проекта предполагается, что компании будут, в основном, выполнять свою обычную работу.

Основные компоненты:

Краткое изложение:

- доводить результаты предыдущих проектов ТРАСЕКА до уровня статуса инвестиционных планов Международных Финансовых Учреждений
- определить места назначения и частоту оказания пилотных услуг совместно с национальными железнодорожными ведомствами, основываясь на сценариях спроса/потребностей предыдущих проектов (см. ниже)
- провести переговоры с эксплуатационными железнодорожными ведомствами для создания эксплуатационной модели пилотного проекта
 - план маркетинга
 - эксплуатационный план, включая прямые поезда, ответственность персонала и стимулирование
 - финансовый план
 - выборы для окончательной структуры региональной интермодальной эксплуатационной компании ТРАСЕКА, включая законодательную структуру и право владения таким предприятием
 - длительность пилотного проекта и условия возможного сохранения
- провести переговоры с грузовой компанией Каспийского моря, портами, автодорожными перевозчиками, экспедиторами и другими текущими участниками.
- создать долгосрочные организационные варианты для железнодорожных ведомств
- содействие в создании постоянной эксплуатационной компании или передаче права на эксплуатацию
- отчетность

Осуществление пилотного проекта будет являться особенно спорным заданием. Начальный и конечный пункты предлагаемого прямого маршрутного поезда должны быть определены на основании реальных коммерческих и эксплуатационных возможностей. Ответственность за предоставление услуг на протяжении всего маршрута должна возлагаться на всех участников, включая Украину и Монголию. Деятельность по маркетингу должна быть продолжена в зависимости от спроса на перевозки.

Бюджет проекта: 2 000 000 ЭКЮ

Срок осуществления 15 месяцев

4. РЕСТРУКТУРИЗАЦИЯ АЗЕРБАЙДЖАНСКИХ И ГРУЗИНСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Окончательный получатель:

Министерство Транспорта Грузии и Кабинет Министров Азербайджана, или их представители.

Обоснования и цели:

Распад СССР и создание новых независимых железных дорог на Кавказе привел к разрыву связей и разделению годовых доходов этих железных дорог. Спрос на грузовые перевозки уменьшился на две третьих. Тарифы увеличивались гораздо медленнее, чем внезапная общая инфляция в стране. Огромные задолженности ухудшают финансовую ситуацию. Поэтому финансовое положение железной дороги резко ухудшалось, несмотря на жесткий контроль затрат, включая капитальные ремонты и новые инвестиции.

Уровень грузооборота еще не стабилизировался. Несмотря на предположение экономического восстановления, маловероятно, что объем грузооборота когда-нибудь снова достигнет уровня 1989 года. Крупномасштабное урегулирование экономической структуры стран ТРАСЕКА сдержат объем транспортировки низкосортных материалов в больших количествах.

Имеются некоторые смягчающие обстоятельства. Оказание содействия Кавказу в рамках Пищевой Программы ЕС гарантировало значительный грузооборот и годовые доходы Грузинской Железной Дороге. В то время, как программа подходит к завершению, развитие Каспийских месторождений нефти стимулирует транс-кавказские перевозки. ТРАСЕКА оказывает огромное техническое содействие железнодорожным компаниям в это сложное для них время.

В настоящее время фундаментальные изменения на рынке железнодорожных услуг привели правительства Азербайджана и Грузии к выводу о необходимости принятия фундаментальных корректировок в железнодорожном секторе. Эти корректировки включают отношения железнодорожного ведомства и правительства, их институциональная и управленческая структура, их физические активы, рабочую силу, опыт в эксплуатации и обслуживании, их тарифы и способности сбора долгов. Основное намерение - разработка эффективной, финансово самоустойчивой индустрии

Правительства обратились с просьбой к ТРАСЕКА и ЕБРР оказать финансовую поддержку в детальной разработке и осуществлении программы по реструктуризации Железной Дороги. Планы, которые будут предложены, определяют как саму всеобщую реструктуризацию, так и приоритетную программу по инвестициям, необходимую для осуществления и реструктуризации, что подготовит базу для оценки займов со стороны ЕБРР и других финансовых учреждений.

Целями будут являться:

- Разработать реструктуризационные стратегии для преобразования железнодорожного сектора в коммерческую, финансово самоустойчивую индустрию

- Разработать детальные планы по реструктуризации, принимая во внимание будущие отношения Железной Дороги и Правительства
- Составить план для центра, осуществляющего этот проект и его сотрудничество с существующими Железными Дорогами, также как и необходимое планирование и пути к осуществлению
- Определить срочные меры и основные требования на период 1998-2002гг.
- предоставить коммерческую и финансовую ориентацию по планированию будущего инвестирования
- Содействовать гармонизации международных перевозок с соседствующими железными дорогами в области эксплуатации, транспортировки, тарифов и таможенных процедур
- Разработать основные обязательства и правила по отношению окружающей среды - любые недостатки в эксплуатации или обслуживании Железной Дороги должны выявляться и отражаться в 5-летнем плане по реконструкции.

Основные компоненты:

Задачи будут включать следующее:

- Тщательный обзор всех проведенных исследований ТРАСЕКА, которые уже предоставили детальный обзор деятельности проекта, будет проводиться в координационном центре в г. Тбилиси
- Краткий обзор всех основных аспектов Железной Дороги на сегодняшний день и в будущем, включая грузооборот, эксплуатацию, тех. мощности, оборудование, финансы, организацию, управление, людские ресурсы, экологические воздействия и правовую ситуацию
- Рассмотрение законодательной структуры и статуса Железной Дороги, ее соответствующих полномочий, обязательств и отношений с Министерством Транспорта, Кабинетом Министров и другими государственными организациями, включая руководящие органы по контролю цен и анти-монопольными ведомствами
- Рассмотрение текущей и предложенной внутренней организации Железной Дороги и структуры управления (включая отчетность, маркетинг, иерархии по принятию решений, информационные системы, корпоративные и индивидуальные структуры)
- Оценка текущих информационных систем управления (эксплуатация, финансы, бухгалтерский учет, маркетинг, корпоративное планирование, оценка проекта, распределение бюджета, штат сотрудников и администрация), соответствующая потребностям современной коммерческой организации, и определение будущих требований по развитию
- Анализ текущих грузопотоков и современных тенденций в товарном грузообороте
- Анализ текущего уровня и структуры железнодорожных затрат наиболее важных маршрутов, по сравнению с уровнем и структурой тарифов, рекомендациями относительно различных изменений в тарифах
- Определение различных маршрутов, которые могут быть неприбыльными с финансовой точки зрения
- Оценка текущего и перспективного будущего финансового состояния (прибыль и убытки, активы и обязательства, наличный расчет) Железной Дороги и объем долгов

RESOURCE UTILISATION REPORT

Project title : TRACECA Project -TRACECA Co-ordination Team		Project number : 96-5259		Country : Armenia, Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Uzbekistan, Turkmenistan, Kyrgyzstan, Tadjikistan		Form 2.3, Page : 1	
Planning period : 09/1996 -091/1997		Prepared on : 09/1997		EC Consultant : TRACTEBEL Development, Brussels, Belgium			
Project objectives : To provide professional and operational support to the TRACECA Programme							
RESOURCES/INPUTS	TOTAL PLANNED	PERIOD PLANNED	PERIOD REALISED	TOTAL REALISED	AVAILABLE FOR REMAINDER		
PERSONNEL							
EU expert technical senior	23.5 man months	23.5 man months	24.5 man months	24.5 man months	14.68 man months		
EU expert junior	10.5 man-months	3.23 man-months	3.23 man-months	3.23 man-months	7.27 man-months		
EU secretarial support	10.5 man-months	3.23 man-months	3.23 man-months	3.23 man-months	7.27 man-months		
Local expert long term	86 man months	29.53 man months	29.53 man months	29.53 man months	56.47 man months		
Local expert short term	209 man-days	71.76 man-days	71.76 man-days	71.76 man-days	137.24 man-days		
Sub-total	121.5 man months and 209 man-days	121.5 man months and 209 man-days	121.50 man months and 209 man-days	135 man months and 220 man-days	135 man months and 220 man-days		
EQUIPMENT AND MATERIAL							
4 pc, 2 printers, 2 copiers, 2 fax, 2 sets of software	1	1	1	1	1		
OTHER INPUTS							
TOTAL							

- Оценка оборудования и средств сети инфраструктуры, определение избыточных активов, определение программы по управлению, или распределение избыточных активов
- Оценка управления по обслуживанию и ремонту, процедуры, средства и размещение
- Сравнительная оценка текущих и будущих требований людских ресурсов
- Исследование экологических воздействий в строительстве, обслуживании и эксплуатации Железной Дороги
- Определение и предварительная оценка срочных приоритетных основных требований
 - Поддержка программы по реструктуризации, т.е. разработка свода законов для информационных систем управления (оценка систем, отбор и внедрение, включая компьютеры и программные обеспечения), обучение, планирование и осуществление оптимальных инвестиций, запасных активов программы по поддержанию инфраструктуры и оборудования, а также программ трудового урегулирования
 - Восстановление и предотвращение критического состояния инфраструктуры и оборудования (включая инвентаризацию запасных частей, восстановление локомотивов, вагонов и путей) или защита окружающей среды; и
 - Выборочные, высокодоходные капиталовложения для определения новых возможностей (напр. Транс-Азиатский-Кавказский-Европейский коридор) или существенное снижение цен на текущие виды работ
- Проведение региональной конференции с целью обсуждения региональных аспектов плана по реструктуризации

Бюджет проекта

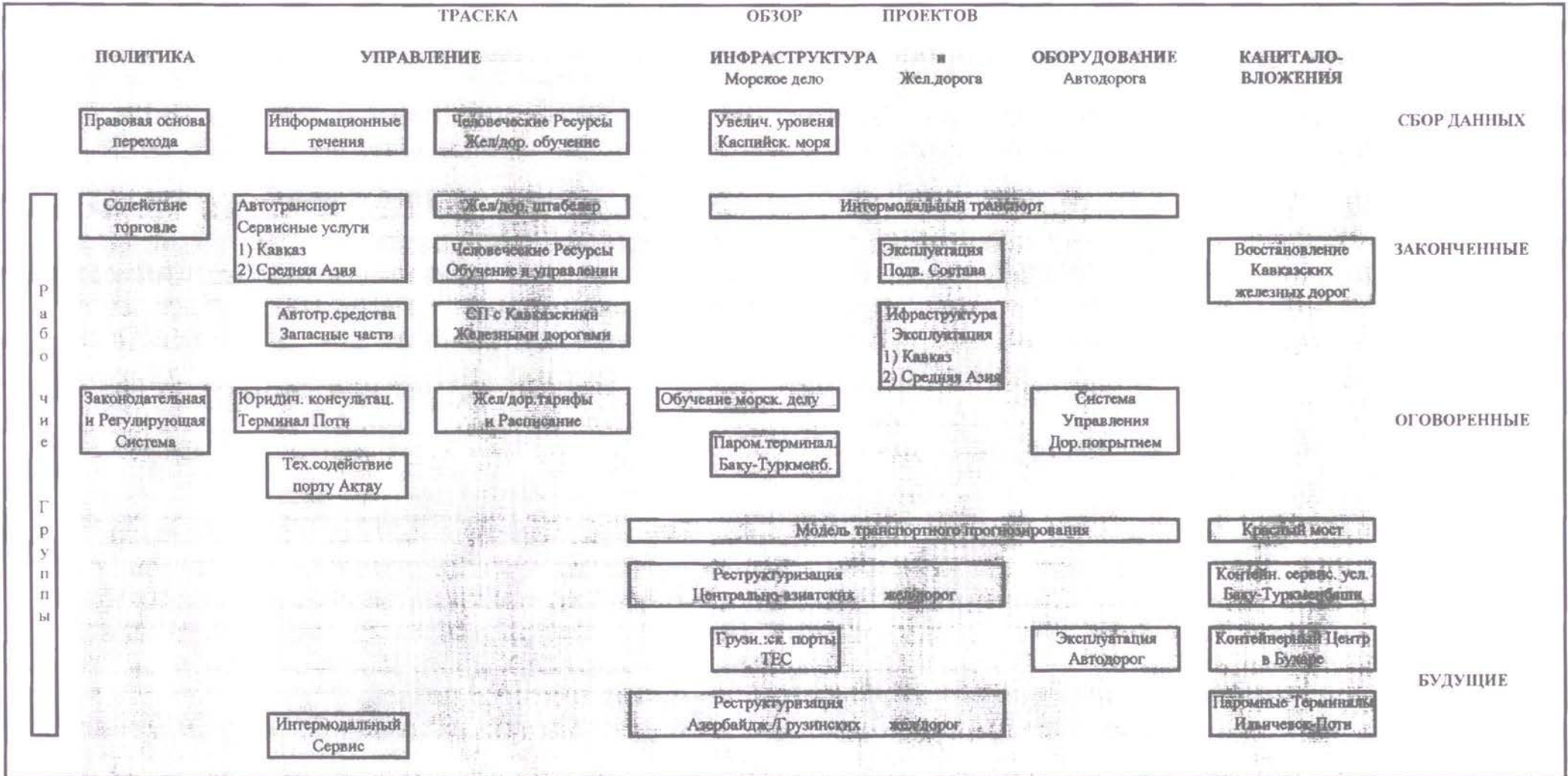
1 000 000 ЭКЮ

Исполнительный график

6 месяцев

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

Обзор проектов ТРАСЕКА и Краткое изложение отчетов



ПРИЛОЖЕНИЕ 9

Таблицы хода развития проектов

PROJECT PROGRESS REPORT

Project title: TRACECA Project -TRACECA Co-ordination Team	Project number: 96-5259	Country: Armenia, Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Uzbekistan, Turkmenistan, Kyrgyzstan, Tadjikistan	Form 2.2, Page: 1
Planning period: 09/1996 - 01/1997	Prepared on: 01/1997	EC Consultant: TRACTEBEL Development, Brussels, Belgium	

Project objectives: To provide professional and operational support to the TRACECA Programme

No	ACTIVITIES IMPLEMENTED	TIME FRAME 1996-1997 (for the project period September 1996 to September 1997)				INPUTS							
		QUARTER				PERSONNEL EC Consultant		PERSONNEL Counterpart		EQUIPMENT AND MATERIAL		OTHER	
		4	1	2	3	Planned	Utilized	Planned	Utilized	Planned	Utilized	Planned	Utilized
		Establishment of permanent TRACECA Co-ordinating Offices in Caucasus and Central Asia; maintenance of the existing office in Brussels	XXXXXX									4 PC, 2 printers, 2 fax, 2 copiers Software, UPS	4 PC, 2 printers, 2 fax, 2 copiers, Software, UPS
Organisation of the Working Group Conference in Athens	XXXX												
Appointment and management of local co-ordinators in all TRACECA founder state capitals	XXXXXX												
Launching of new projects including preparation of TOR and participation in tender evaluation	X	XXXXXXXX	XXXXXXXX	XXXXXXXX									
Meetings with Contractors, Partner Organisations, Co-ordinating Units, Delegations ; libraries in Brussels, Tashkent and Tbilisi ; facilitation of exchange of information between the Contractors ; consolidated calendar of projects events and milestones ; review of reports issued by Contractors.	XXXXXX	XXXXXXXX	XXXXXXXX	XXXXXXXX									
Launching of grant investment projects, preparation of TOR, tender dossiers.				XXXX	XXXXXXXX								
	TOTAL					23.5 mm	24.5 mm	95.5 mm	95.5 mm				

OUTPUT PERFORMANCE REPORT

Project title : TRACECA Project -TRACECA Co-ordination Team		Project number: 96-5259	Country : Armenia, Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Uzbekistan, Turkmenistan, Kyrgyzstan, Tadjikistan	Form 2.4, Page : 1
Prepared on: 09/1997			EC Consultant: TRACTEBEL Development, Brussels, Belgium	
Output results	Deviation original plan + or - %	Reason for deviation	Comment on constrains & assumptions	
Local Offices established in Caucasus and Central Asia				
Working Group Conference organized in Athens				
Local Experts contracted in each TRACECA country	long term experts : + 0.15 %	Beneficiary request agreed by TACIS		
Senior EU experts	- 25%	Arrangements to accommodate preceding		
Junior EU experts	+ 100%	Arrangements to accommodate preceding		
TOR	0			
Newsletter/Web	0			
TOR	0			
Investment/grant tender preparation	+100%	Request from TACIS		