

Название проекта : **КООРДИНАЦИОННАЯ ГРУППА ТРАСЕКА**

Номер Проекта : TNREG 9404

Страны : Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан,
Монголия, Таджикистан, Туркменистан, Украина, Узбекистан

Местный Оператор

Консультант ЕС

Название : Министерства Транспорта
Стран-партнеров, транспортные
предприятия и регулирующие власти

TRACTEBEL DEVELOPMENT

Адрес :

Avenue Ariane 7,

1200 BRUSSELS

Телефон :

00 32 2 773 9804

Факс :

00 32 2 773 8850

Телекс :

Контактное лицо:

Лоранс ДЕ ГРАВ.

ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ ОТЧЕТ

Дата отчета : Январь 1998

Отчетный период : 18 сентября 1997г. – 31 января 1998г.

Автор Отчета : Марк ГРАЙ и Майкл СИМС

Группа Оценки и
Мониторинга ЕС

(name)

(signature)

(date)

Представительство ЕС :

(name)

(signature)

(date)

Бюро ТАСИС

: Даниэль Струбантс

(name)

(signature)

(date)

1. СИНОПСИС ПРОЕКТА

Название проекта	: КООРДИНАЦИОННАЯ ГРУППА ТРАСЕКА
Номер проекта	: TNREG 9404
Страны	: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Монголия, Украина

Цели Проекта

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

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

Особые Цели Проекта:

Координация программы ТРАСЕКА в расчете на:

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

Планируемые результаты:

- Мероприятия для увеличения связи между проектами, в частности обмен информацией и данными между Контракторами
- Поддерживать и развивать связь между деятельностью данных существующих проектов и странами – получателями ТРАСЕКА
- Мероприятия по ориентации проектов в направлении глобальных целей ТРАСЕКА
- Документальные результаты а) обоснования проектов для предложений новых проектов, б) техническое задание, в) обзоры проектов, материалы распространения, документы переговоров, г) повестки дня и документы поддержки для конференций рабочих групп, д) двухлетние отчеты
- Содержание страницы Всемирной Сети
- Стимулирование финансирования международными финансовыми учреждениями и коммерческими партнерами проектов инвестиционных предложений (по определению ТРАСЕКА)
- Установление и представление бюджетного одобрения идей новых проектов или продолжение существующих проектов
- Начало новых проектов, включая подготовку Технических Заданий, участие в оценке тендера (организованного Агентством по Закупкам ТАСИС) и введение консультанта – контрактора в обстановку ТРАСЕКА
- Повышать использование коридора ТРАСЕКА в качестве торговой связующей линии между Центральной Азией, Дальним Востоком и Европейским Союзом

- Увеличивать связь коридора ТРАСЕКА с Транс - Европейскими Сетями

Деятельность проекта

- Содержание существующих Координационных офисов в Тбилиси, Ташкенте и Брюсселе
- Управление местными координаторами в столицах всех стран – учредителей ТРАСЕКА
- Управление проектом
 - регулярные встречи на местах с Контракторами, Организациями – Партнерами, Координационными Центрами, Делегациями и, в конечном счете, с представителями международных учреждений / коммерческими партнерами
 - содействие обмену информацией и данными между контракторами в помощь библиотек в Брюсселе и Тбилиси и через Интернет
 - уплотненный календарь мероприятий и промежутков проекта
 - обзор и комментирование всех отчетов, изданных контракторами
 - регулярная отчетность Руководителю программы в Брюсселе
- Планирование встречи Рабочей Группы в апреле 1998 года
- Координация развития коридора ТРАСЕКА, где это возможно, с целями транспортной политики Европейского Союза и, в особенности, в вопросах Транс – Европейских Сетей.

Дата начала проекта : 19 сентября 1997

Продолжительность проекта : Один год

2. ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ПРОГРЕССЕ С НАЧАЛА ПРОЕКТА

2.1 Действия Группы

Поскольку контракт был передан той же самой компании, все члены группы со стороны Европейского Союза собрались в Координационном офисе в Брюсселе в день начала проекта до их отъезда в свои соответствующие офисы. Начало проекта получила очевидную огромную выгоду от предыдущего опыта членов группы в области ТРАСЕКА

Группа проекта продолжила координацию программы ТРАСЕКА, состоящую из портфеля осуществляемых проектов: 22 Исследований Технического Содействия и 1 Инвестиционный Проект. В дополнение к этому, были проведены тендеры по разработанным и одобренным в рамках предыдущего контракта по координации 4 Инвестиционным Проектам, которые в настоящее время ожидают одобрения со стороны ТАСИС для начала работы (см. Приложение 1)

В настоящее время рассматриваются идеи множества новых проектов с различной степенью обязательства и устойчивости руководства ТАСИС. В определенных случаях (например, проект по оптико-волоконным кабелям на Кавказе) координационной группой запрашиваются значительные ресурсы.

Деятельность координационных центров в Брюсселе и на местах заключалась в следующем:

Брюссель

Подготовка нового обзора программы ТРАСЕКА с точки зрения Целей, Основных вопросов и Достижений, что привело к изданию брошюры и переработке страниц Интернет с тем, чтобы усовершенствовать связь с заинтересованными сторонами и сделать доступными последние отчеты и информацию о предыстории программы.

Была продолжена работа по рассылке справочных наборов проектной документации, помогающей контракторам во многих операционных вопросах, в местные офисы, а также по полному пересмотру физической (отчетной) Технической Библиотеки с тем, чтобы облегчить доступ и пересмотреть содержание. Полный список библиотеки состоит из 10 страниц заголовков, а полная библиотека занимает стеллаж длиной более 20 метров (см. Приложение 2).

Дополнительные копии отчетов были получены от Контракторов на дисках и добавлены в Библиотеку Интернет, имеющую 2 страницы заголовков наиболее важных отчетов (см. Приложение 2 и 3).

Была разработана упрощенная система доступа к странице Интернет для облегчения поиска информации.

Существует надежда, что с введением новой системы 12 декабря 1997 года повседневное распределение информации ТРАСЕКА будет происходить быстрее, будет более рентабельной для заинтересованных сторон.

В дополнение был пересмотрен и дополнен Информационный Бюллетень, а также разработана новая страница для подробного описания всех Ассоциаций Экспедиторов (и их членов), учрежденных в регионе в результате проектов ТРАСЕКА.

Было оказано содействие в оценке тендеров.

Дополнительные копии тендерных досье на поставку были подготовлены и разосланы для повторного выпуска одного контракта на закупку оборудования и инфраструктуры,

так как первоначальное предложение не породило ответа. За повторным выпуском последовали 9 запросов на документацию и к дате завершения были получены 3 предложения.

Кавказ и Центральная Азия

К работе вновь был привлечен местный персонал и сделаны некоторые новые назначения местного персонала. Местными экспертами стран - основателей ТРАСЕКА обеспечивается полная поддержка.

Для офисов было закуплено новое оборудование, так как оборудование, закупленное по предыдущему контракту в качестве возмещаемых расходов, должно было быть передано получателям.

Продолжается проведение регулярных встреч с местными властями получателей для обсуждения и развития многих вопросов, в которые вовлечена группа. Группа по крайней мере один раз побывала в столицах всех стран ТРАСЕКА..

Регулярно проводятся информационные и рабочие встречи с Представительствами Европейского Союза в Алматы и Тбилиси, Координационными Бюро ТАСИС, Посольствами Стран-Участниц, Правительственными Властями, Мониторами ТАСИС, Руководителями группы экспертов других Консультантов и экспертами на местах, и некоторыми агентствами - донорами.

Координаторы на местах сопровождали Руководителя Программы во время его визита в Монголию для обсуждения вопросов ТРАСЕКА с властями и оказания содействия в подготовке проектов Национальной программы, относящихся к сектору транспорта.

2.2 Прогресс Программы

Пересмотренные комментарии по отдельным проектам ТРАСЕКА включены в Приложении 1 данного отчета.

Группа активно работала с мониторами, пытаясь получить удовлетворительные заключительные документы некоторых проектов Технического Содействия, которые в настоящее время достигли даты завершения, или близки к этому.

Особое внимание группы было обращено на проект “Законодательная и регулирующая структура”, а особенно Многостороннее Соглашение, предложенное в его рамках. Были предприняты усилия с тем, чтобы породить интерес стран-получателей к этому соглашению и спроектировать продолжение для действительного прогресса и оказания поддержки получателям в этой области.

Некоторые проекты очень медленно представляли отчеты, особенно на русском языке.

Некоторые важные компоненты завершающихся проектов рассматриваются группой как упущенные (поставка технического оборудования и программного обеспечения и реакция на обнаруженные недостатки в письменных отчетах).

Два новых проекта Технического Содействия, которые начались в середине года, делают относительно хороший прогресс. В настоящее время проект по реструктуризации железных дорог обещает продолжение в виде предполагаемых инвестиций и организационные изменения. Проект по автомобильным дорогам является скоплением взаимосвязанных суб-проектов и восприятие получателями отличалось. Также остаются проблемой вопросы внутреннего управления проектом. Вовлеченные консультанты очень отзывчивы по отношению к координационной группе.

3. ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ПЛАНИРОВАНИИ ПРОЕКТА НА ОСТАВШИЙСЯ ПЕРИОД

Предполагаемыми вехами программы, *прежде всего*, является конференция на высоком уровне по одобрению Многосторонних Соглашений и определения последующих действий, для проведения которой в мае получателям оказывается всяческая поддержка. *Во-вторых*, планируется Конференция Рабочей Группы, дата которой должна быть определена, для обсуждения и одобрения новых проектов для определения нового бюджета.

Рабочая программа координационной группы ориентируется этими событиями.

Предвидятся следующие результаты:

1. Техническое Задание для организационной поддержки конференции на высоком уровне.
2. Техническое Задание для Комиссии по осуществлению Многосторонних Соглашений.
3. Тендерные спецификации и инвестиционный план в сферу волоконно-оптического кабеля для поддержки эксплуатации железных дорог на Кавказе.
4. Обоснования проекта на поставку интермодального оборудования для Армении, Казахстана и Кыргызстана.
5. Обоснование проекта и спецификации котлов для очистки и пропариванию железнодорожных цистерн в Баку.
6. Техническое Задание проекта, предложенного совместно с Международным Союзом Автомобильного Транспорта (IRU).
7. Техническое Задание для финансового проектирования моста Чарджев.
8. Обоснование проекта по развитию паромного терминала в порту Актау, или сходного проекта.
9. Обоснование проекта по брекватеру для порта Поти и проекта по обучению (национальная программа)
10. Технические Задания для национальных проектов в секторе транспорта в Азербайджане и Монголии.
11. Обоснования проектов для нескольких проектов, предложенных получателями в различных формах, которые должны быть разработаны для обсуждений на Конференции Рабочей Группы.
12. Из бюджета ТРАСЕКА 1997 года остались два контракта, которые необходимо передать. Это проекты по Интермодальным услугам и Реструктуризации Железных Дорог Кавказа. Будет оказана поддержка в оценке.

Предусматриваются встречи Координационных Комитетов нескольких проектов, конференции других доноров. Группа будет присутствовать на всех мероприятиях, насколько позволяет время, поскольку, кроме своих основных предметов обсуждения, часто они являются хорошей возможностью собрать вместе государственные власти получателей и других доноров. Эти предусматриваемые мероприятия включают:

- Встречу Координационного Комитета по Модулям А и Б проекта «Содержание автомобильных дорог», которая пройдет в феврале в г. Алматы.
- Рабочая встреча по обсуждению транзитного соглашения ЮНКТАД / ПРООН, которая пройдет в феврале в г. Алматы.

- Планируемая встреча с Европейским Банком Реконструкции и Развития, дата подлежит согласованию.
- Конференция, организуемая Международной Федерацией Автомобильных Дорог в апреле в г. Ашгабат.
- Конференция по транзитному соглашению ЮНКТАД / ПРООН, которая пройдет в мае в г. Ашгабат.
- Конференция инвесторов для Центральной Азии, которая будет проведена Министерством Внешней Торговли Франции в середине 1998 года.
- Координационная встреча с Экономической Комиссией ООН для Европы/ESCAP/ЮНКТАД/ПРООН, ориентировочно в марте.

4. ПРОГРЕСС ПРОЕКТА В ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

4.1 СТРАТЕГИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ

Мы продолжаем поддерживать высокую степень сознания и осведомленности о программе ТРАСЕКА в странах-участницах, а они демонстрируют свое уважение к качеству выполняемой работы. Таким же образом, связанные организации третьих сторон, такие как Международные Финансовые Учреждения, ООН и некоторые коммерческие операторы следят за программой ТРАСЕКА как за наиболее знающим партнером для работы.

Интерес и доверие властей стран-участниц проявляется в общей легкости, которую мы чувствуем во всех странах во время встреч и обсуждений вопросов относительно транспорта с должностными лицами и руководителями всех уровней.

Кавказские страны демонстрируют особенно сильные намерения относительно развития идеи коридора ТРАСЕКА в качестве основной торговой и транспортной связующей линией с Европейским Союзом. Грузия является очень активным покровителем коридора. В Центральной Азии Узбекистан, являющийся страной, не имеющей выхода к морю, но страной с наиболее сильной экономикой региона ТРАСЕКА, имеет подтвержденную уверенность и обязательства относительно коридора. Черноморские страны проявляют сильный интерес, особенно после апрельской конференции Черноморского Экономического Сотрудничества 1998 года в Тбилиси

Эта последняя конференция может ретроспективно рассматриваться как веха в развитии ТРАСЕКА, поскольку она ознаменовала начало намерений сдвинуть основное внимание программы на инвестиционные проекты, особенно, но не в качестве исключения, на проекты, которые *усилят интермодальные связи или связи Ро-Ро вдоль коридора.*

Этой связи были достигнуты хорошие успехи в разработке Инвестиционных Проектов:

- Контейнерные Услуги между Баку и Туркменбаши.
- Внедрение компьютерной системы движения груза на пароме (поставка и монтаж) в портах Ильичевск, Украина, и Поти, Грузия.
- Усовершенствования существующего железнодорожного паромного терминала, проектирование и строительство дополнительных сооружений в порту Ильичевск (Украина).

- Проектирование и строительство железнодорожного паромного терминала в порту Поти (Грузия).
- Снабжение и доставка оборудования для обработки груза и контейнеров для Логистик центра по экспорту хлопка около г. Бухара (Узбекистан), и для портов Баку (Азербайджан), Туркменбаши (Туркменистан), Поти (Грузия) и Ильичевск (Украина).

Формальности по закупкам и работам завершены, и контракты уже переданы.

В сентябре 1997 года Президенты Азербайджана Г. Алиев и Грузии Э.Шеварднадзе выступили с инициативой, предложив провести в начале 1998 года на Кавказе конференцию на уровне Президентов, которая должна привести к принятию проектов многосторонних соглашений по транспорту, предложенных в рамках программы ТРАСЕКА. Эти соглашения должны расширить существующее Серахское соглашение (первоначально четыре страны договорились о снижении железнодорожных тарифов и об облегчении процедур для транзита груза).

4.2 ТЕХНИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ

4.2.1 МУЛЬТИ-СЕКТОР

В эту категорию сгруппированы три проекта ТРАСЕКА: Законодательная и Регулирующая Структура Транспорта, Модель Прогнозирования Движения и Содействие Торговле, Таможенным Процедурам и Экспедированию.

Заключительный отчет проекта «Законодательная и Регулирующая Структура» был издан в форме проекта, а его окончательная версия будет представлена в скором будущем. Проект достиг многих из своих целей. Что касается этого проекта, основной заботой координационной группы в отчетный период явилось продвижение Многосторонних Соглашений.

Существование параллельной попытки ЮНКТАД/ПРООН продвижения Транзитного Соглашения является причиной некоторого замешательства. Инициатива ЮНКТАД/ПРООН была начата приблизительно два года назад с создания проекта, и впервые распространена на конференции Организации Экономического Сотрудничества, прошедшей в ноябре 1996 года в Кыргызстане, на которой присутствовал член группы экспертов проекта «Законодательная и Регулирующая Структура» и координатор по Центральной Азии. Соглашение ЮНКТАД/ПРООН рассматривалось на нескольких последующих региональных форумах, последний из которых прошел в ноябре в г. Ашгабате, где ПРООН явился основным спонсором. Потенциальными сторонами для подписания соглашения ЮНКТАД/ПРООН являются государства ТРАСЕКА, стран Организации Экономического Сотрудничества, Россия и Китай. Делегаты получателей, рассматривающие данный проект, в основном, являются теми же делегатами, принимавшими участие в обсуждении Многостороннего Соглашения ТРАСЕКА.

Существует необходимость четко разграничить Многостороннее Соглашение ТРАСЕКА и инициативу ЮНКТАД/ПРООН.

Была сделана попытка разработать проект для оказания содействия во внедрении в регионе системы TIR. Происходили частые контакты между координационной группой, Международным Союзом Автомобильного Транспорта (руководителями системы TIR для Экономической Комиссии ООН для Европы), конечными местными партнерами, которыми являются таможенные власти и местные ассоциации

автомобильных перевозчиков, сформированные поддержке проекта “Законодательная структура”. Запланирован основной проект, включающий пилотную компьютеризацию международных автотранспортных терминалов. Частично подготовлен проект Технического Задания.

Предшествующие действия формируют большую часть продолжения проекта “Содействие торговле, таможенным процедурам и экспедированию”. Отчеты Оперативной Группы по хлопку, выполненные в качестве продолжения данного проекта, были распространены во время отчетного периода и высоко оценены в Узбекистане, как показывает протокол встречи правительственной комиссии, занимающейся этим вопросом..

Проект “Модель прогнозирования движения” представил проект заключительного отчета. Замечания группы были направлены ответственному консультанту. Поддерживалась связь и проводились встречи между данным проектом и Модулем Е (Предварительное технико-экономическое обоснование линии на Кашгар) проекта “Содержание автомобильных дорог” для предоставления проекций движения. База данных и макроэкономические сценарии, выработанные проекты, оказались полезными для проекта “Реструктуризация Железных Дорог Центральной Азии).

Для продолжительных действий в предстоящий проект “Интермодальные услуги” была включена ссылка на вопрос содержания базы данных, дающая возможность, но не обязательство, проводить усовершенствование базы данных. Трудность для устойчивости проекта заключается в преодолении значительного нежелания свободно предоставлять данные, проявленного многими получателями. Более того, проект был понят и оценен относительно маленькой группой технократов получателей. Координационная группа поддерживает контакты с операторами транспорта и местными экспертами в регионе для наблюдения за тенденциями движения.

4.2.2. МОРСКОЙ И ИНТЕРМОДАЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Существующие проекты для портов Баку и Туркменбаши близки к успешному завершению. Компоненты этих проектов по технико-экономическому обоснованию оказались успешными в привлечении финансирования со стороны Международных Финансовых Учреждений, было оказано содействие в вопросах проектной документации и подготовке и проведении тендеров, и разработаны институциональные рекомендации совместно с получателями. Все показатели предлагают, чтобы контракты на осуществление работ были выпущены в 1998 году заинтересованными Международными Финансовыми Учреждениями.

Технико-экономическое обоснование и развитие коммерциализации и потребностей инвестиций Черноморских портов Потти и Батуми хорошо продвигается. Европейский Банк Реконструкции и Развития, который является основным Международным Финансовым Учреждением, заинтересованным в проекте, тем не менее, проявляет сдержанность в обязательствах по инвестициям. Фактически, движение через порт Потти быстро возрастает и порт начинает процветать в умеренной степени. Частные инвесторы проявляют интерес к успеху возрождения порта Потти, но существует определенный риск, что подобное участие может быть краткосрочным оппортунизмом, а не истинным инвестированием. Это очевидно из предложений, в которых основной интерес заключается в получении контроля над существующими активами портов, нежели чем в развитии новых мощностей. Координационная группа старается как можно шире распространить знания о том, какие возможности предоставляются портами для того, чтобы существовала более конкурентная обстановка для эксплуатации возможностей развития.

Порт Актау является основной линией на северной маршруте ТРАСЕКА в Центральную Азию, и в соответствии со стратегическими потребностями интермодальных операций и операций Ро-Ро имеют место упомянутые выше исследования возможности возобновления паромного терминала. Консультант по проекту для паромных терминалов Баку - Туркменбаши подготовил технический отчет по реабилитации паромных терминалов. Было наглядно показано, что реабилитация является технически осуществимой. Были проведены и продолжаются дискуссии с получателями и Европейским Банком Реконструкции и Развития по открытым вариантам.

Пять предстоящих контрактов по Инвестиционным проектам, в основном относящиеся к интермодальным операциям были упомянуты ранее. Тендер для порта Ильичевск не принес каких-либо предложений к дате его завершения в октябре. Поэтому срок тендера был продлен до декабря и к настоящему времени получены три предложения, оценка которых будет сделана в начале февраля. В отчетный период распоряжением Кабинета Министров Республики Узбекистан был изменен получатель проекта "Логистик-Центр в Бухаре". Новым получателем является Министерство Внешнеэкономических связей, заменившее Железную Дорогу. Большая группа, в состав которой вошли Заместитель министра, несколько руководящих работников партнера, Координатор по Центральной Азии и Монитор, посетила новый предполагаемый центр. Были определены новая площадка и группа партнеров, подходящие для проекта. У получателя был запрошен эксплуатационный план для подготовки к дискуссиям, обеспечивающий полное и правильное использование предоставляемого оборудования.

4.2.3 ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

Наиболее активным проектом в области железнодорожного транспорта в отчетный период явился проект "Реструктуризация Железных дорог Центральной Азии". Данный проект работает по очень сжатому графику, так как получатели и основные заинтересованные Международные Финансовые Учреждения (Европейский Банк Реконструкции и Развития) высказали пожелания получить быстрые заключения по размеру и форме каких бы то ни было конечных займов в сектор.

Деятельность на местах для Казахстана, Узбекистана и Туркменистана в значительной степени завершены.

Представители Европейского Банка Реконструкции и Развития, основного банкира проекта, недавно посетили Узбекистан и Казахстан и были достигнуты большие успехи в переговорах по займу. Также налажены хорошие отношения с Азиатским Банком Развития, который в настоящее время вовлечен в работу в Узбекистане.

Для других стран график несколько спокойнее. Европейский Банк Реконструкции и Развития уже глубоко вовлечен в работу в Туркменистане и подход там к сектору железнодорожного транспорта подлежит более широкому рассмотрению. Сектор железнодорожного транспорта меньших государств, таких как Кыргызстан и Таджикистан, к настоящему времени не привлек к себе интерес международных Финансовых Учреждений. В Таджикистане основная концентрация деятельности по займам сосредоточена на деятельности по послевоенному восстановлению, а железнодорожный сектор Кыргызстана чрезвычайно мал.

Другие проекты, контракты по которым уже были переданы, номинально завершили все работы на местах. Ожидаются следующие результаты:

Инфраструктура Железнодорожного транспорта Центральной Азии: Передача компонентов оборудования получателям; заключительные осмотры по Модулю С “Технико-экономическое обоснование моста Чарджев”.

Инфраструктура Железнодорожного транспорта Кавказа: Заключительный отчет

Совместное предприятие Транс-Кавказской Железной дороги: Заключительный отчет

Структура Межгосударственных тарифов и расписаний движения: Заключительные отчеты.

Проект по тарификации пришел к заключению, что тарифы и уровни обслуживания, наиболее подходящие для посредничества проекта, являются тарифы и уровни обслуживания, относящиеся к интермодальному движению. Перевозка крупных грузов и полуфабрикатов является высоко традиционным и привязанным рынком, подлежащим регулированию и прямым переговорам между пользователями и железнодорожными компаниями. Наиболее открытой областью для усовершенствования режима тарифов и уровня обслуживания являются международные контейнерные перевозки, и для этого моделью успеха, которую может предложить Европейская экспертиза, является модель общего межгосударственного оператора, такого как Интерконтейнер. Эта тема развивается в последующем Разделе 5.

Технические аспекты проекта “Межгосударственные тарифы и расписание движения” (например, программное обеспечение SYSMANAGEMENT) были продолжены в исследованиях Информационных Систем Управления в рамках проекта “Реструктуризация Железных Дорог Центральной Азии”.

Происходя частично из результатов двух проектов на Железных дорогах Кавказа, в настоящее время идет подготовка большого инвестиционного проекта по оптоволоконному кабелю для поддержки железнодорожных операций на Кавказе. Документы, которые должны быть подготовлены, включают тендерное досье и инвестиционный план. Это очень специализированная область и в работу вовлечен краткосрочный эксперт. Она связана с Многосторонним Соглашением, в котором реализация проекта предоставит дополнительную техническую связь и вектор сотрудничества на Кавказе. Существуют другие сильные аспекты институциональной реформы, такие как свободные мощности в кабеле могут быть использованы частными телекоммуникационными поставщиками, и мы можем предложить решения, аналогичные действиям Европейского Союза по реформам рынка в этой области.

4.2.4 АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Проект “Внедрение систем контроля за состоянием дорожного покрытия” номинально завершил все деятельности на местах. Ожидаются заключительные отчеты и рекомендации. В общем, проект достиг успеха во внедрении в регионе систем контроля за состоянием дорожного покрытия, а также в проведении технико-экономических обоснований и подготовке проектов для инвестиций со стороны Международных Финансовых Учреждений.

Существует одна заметная невыполненная проблема, а именно предоставление безошибочного программного обеспечения для контроля за состоянием дорожного покрытия (так называемая система Rosy, разработанная компанией Phonix, субконтрактором основного консультанта проекта) на русском языке. Были выпущены несколько версий программного обеспечения, последний раз в ноябре 1997 года, очевидно, все еще содержащая функциональные и лингвистические неточности. Из-за этой проблемы, получатели еще не убеждены в жизнеспособности системы, обучение

задерживалось, координационная группа потеряла много времени на контроль и переписку с суб-контрактором, а консультант, несущий ответственность за работу по продолжению в рамках контракта на Содержание автомобильных дорог, мог в конечном счете послужить препятствием для его успеха.

Новый проект "Содержание автомобильных дорог", осуществление которого началось в августе 1997, состоит из пяти отдельных Модулей. В целом, проект начался хорошо. Он осуществляется консорциумом, и существует понимание проблем в управлении проектом, о чем Координационная группа и Мониторы сообщили ведущему консультанту.

Модули А, Б и В (Материалы/стандарты, Зимнее содержание и Институциональная поддержка в Азербайджане), работают достаточно успешно.

Может возникать задержка по Модулю D, если не будут устранены препятствия по закупке оборудования как вопрос решающей значимости.

По Модулю E был представлен отчет о ходе выполнения, в котором отсутствует реальное содержание.

Существовали проблемы в привлечении проектом местных консультантов, частично из-за переговоров по позиции местных партнеров, но также из-за отсутствия связи и готовности руководства проекта к визитам на места.

В отчетный период поддерживались регулярные контакты между Координационной группой и консультантом, а также были проведены несколько совместных встреч с консультантами и получателями.

Получателей сильно привлекают Дефлектомеры Падающей Нагрузки (FWD), два из которых были предоставлены в рамках первого проекта по содержанию автомобильных дорог, а еще три должны быть доставлены в рамках нынешнего проекта по Содержанию автомобильных дорог. Уже предусмотрен максимум оборудования, которое представляется возможным поставить по правилам ТАСИС. Хотя некоторое неравенство в распределении оборудования неизбежно. Общее распределение ресурсов в двух проектах довольно беспристрастное, но по крайней мере одно из государств, которое являлось основным получателем первого проекта Контроля за состоянием дорожных покрытий, требует относительно меньшего внимания, чем она получает в последующем проекте.

4.3 ТАБЕЛЬ ПРОГРЕССА

См приложение 5 Табель Прогресса и Планирования.

5. ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА НА СЛЕДУЮЩИЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

В предыдущих разделах был представлен ряд твердых знаков будущих действий. Подтверждение и точные временные рамки этих действий в большой степени зависят от решений получателей касательно, например, Многостороннего Соглашения. Стратегией ТРАСЕКА в продвижении Многостороннего Соглашения является содействие контактам на высшем уровне между государствами. Действительно, уже была проделана большая основная работа по обсуждению на уровне экспертов в течении последних двух лет как на форумах ТРАСЕКА, так и на форумах ЮНКТАД/ПРООН/ЕСКАР/ЭКО. Техническое содействие, оказываемое нами и обещающие на будущее, является мотивирующим фактором. Поскольку вопросы

отчасти являются чувствительными, а действия должны оставаться гибкими, здесь не могут быть определены твердые и определенные графики действий. Группа разработает Техническое задание для подрядчика для оказания организационной поддержки (транспорт, размещение, переводчики...) для конечной конференции на высоком уровне. Кроме того, группа разработает Техническое Задание для комиссии по реализации Многостороннего соглашения, основанное на основных принципах, предложенных в Заключительном отчете проекта "Законодательная и Регулирующая структура". Намерением является одобрение заключительного Технического задания на конференции на высоком уровне.

Из бюджета ТРАСЕКА 1997 года остались не переданными два контракта. Это проекты "Интермодальные услуги" и "Реструктуризация Железных дорог Кавказа". Будет оказано содействие в оценке тендера.

Проект "Интермодальные услуги" связан с рядом предыдущих действий и координационная группа ведет активную работу по поддержанию этих связей. В дискуссиях с получателями проектом "Структура Межгосударственных тарифов и расписаний движения" было установлено, что наиболее эффективным способом получения доли рынка в интермодальных перевозках является учреждение общего оператора. Одобрение этой идеи было оформлено документально получателями, некоторые из которых очень восторженны этой идеей, в то время как другие относительно холодно отнеслись к этому. Все еще необходимо принять решения по многим деталям учреждения этого оператора. Получателям были представлены модели и будет оказано содействие с целью помочь прийти к заключению. Тем не менее, заключительное решение по учреждению компании требует твердого консенсуса получателей. Техническое задание для проекта "Интермодальные услуги" не предполагает существования ранее эксплуатационной компании. Техническое задание обязывает консультанта - победителя поддерживать существующей Транс-Кавказский Логистик - Экспресс, но не обязывает продолжить маршрут пилотного поезда через Центральную Азию.

К сожалению, проект "Интермодальные услуги" начнется не раньше, чем в апреле или позднее, подразумевая приостановку нашей поддержки в этой области, по окончании проекта по Тарификации.

Ожидается получение эксплуатационного плана от получателей Логистик-Центра в Бухаре. Он будет обсужден с целью оптимизации использования оборудования, которое будет поставлено в рамках проекта, и с тем, чтобы связать деятельность с проектом "Интермодальные услуги".

Будет подготовлено обоснование проекта на дальнейшую поставку интермодального оборудования. Места размещения оборудования, предусматриваемые в настоящее время, включают Армению и Кыргызстан (где ранее не предоставлялось оборудование в виде гранта), а также Казахстан. Как упоминалось ранее, первоочередным расположением ТРАСЕКА в Казахстане является порт Актау. Группа будет анализировать возможности развития там нашего содействия.

Группой будет подготовлено Техническое задание для котлов для очистки и пропаривания железнодорожных цистерн в Баку. В них возникла срочная необходимость из-за большого количества Каспийской нефти, в основном из Азербайджана и Казахстана, перевозимой по маршруту ТРАСЕКА железнодорожным транспортом. Они будут предоставлены ТРАСЕКА в виде Инвестиционного Проекта.

В стадии подготовки находится и вскоре будет завершено Техническое задание для проекта Международного Союза Автомобильного Транспорта и финансовой структуризации моста Чарджев, которые будут осуществляться в качестве проектов ТРАСЕКА.

Будет подготовлено Техническое задание для брекватера порта Потти и обучающего проекта, проекта по Реструктуризации Министерства Транспорта Азербайджана, и станции передачи нефтепродуктов Замин в Монголии.

Близки к завершению тендерные спецификации и инвестиционный план для оптоволоконного кабеля для поддержки железнодорожных операций на Кавказе. Потребуется поддержка для обоснования инвестиций

Получателям были переданы ходатайства относительно идей новых проектов для рассмотрения на следующей Конференции Рабочей Группы. Предложения, полученные к настоящему времени, включают восстановление бывшего учебных центров по автодорожным технологиям (Техническое содействие), проект по полевой организации и тяжелому оборудованию для современной практики содержания автомобильных дорог (Техническое содействие) и ремонту мостов (Инвестиционный проект). Уже разработаны обоснования проектов.

Предварительные детали планируемых проектов представлены в Приложении 4.

ПРИЛОЖЕНИЯ

- ПРИЛОЖЕНИЕ 1** **Брошюра программы ТРАСЕКА**
- ПРИЛОЖЕНИЕ 2** **Библиотека**
- ПРИЛОЖЕНИЕ 3** **Страница Всемирной Сети Интернет**
- ПРИЛОЖЕНИЕ 4** **Предварительные новые Технические Задания**
- ПРИЛОЖЕНИЕ 5** **Краткое изложение отчетов программы ТРАСЕКА**
- ПРИЛОЖЕНИЕ 6** **Таблицы хода развития проектов**

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Брошюра программы ТРАСЕКА

ИДЕЯ ТРАСЕКА

I. Введение

Программа ТРАСЕКА была начата на конференции, которая прошла в Брюсселе в мае 1993 г., в которой приняли участие министры торговли и транспорта из 8 стран ТРАСЕКА (5 республик Центральной Азии и 3 Кавказские республики), где было принято соглашение внедрить программу Технического Содействия, финансируемую Европейским Союзом, для развития транспортного коридора по направлению Запад - Восток из Европы, с пересечением Черного моря, через Кавказ и Каспийское море с выходом на Центральную Азию.

Европейский Союз предлагает данную программу в качестве дополнительного маршрута, который должен стать дополнением ко всем традиционным маршрутам. Данный проект соответствует глобальной стратегии Европейского Союза относительно вышеуказанных стран и преследует следующие цели:

- оказывать поддержку политической и экономической независимости республик путем увеличения возможности их выхода на Европейский и мировой рынки через альтернативные транспортные маршруты;
- способствовать дальнейшему региональному сотрудничеству между республиками
- усиливать использование программы ТАСИС ТРАСЕКА в качестве катализатора для привлечения Международных Финансовых Учреждений (МФУ) и частных инвесторов
- связать маршрут ТРАСЕКА с Транс-Европейскими сетями (TENs).

На сегодняшний день программа ТРАСЕКА профинансировала 22 исследования Технического Содействия (на сумму 30 млн. ЭКЮ) и 5 инвестиционных проектов по реабилитации инфраструктуры (на сумму 20 млн. ЭКЮ). Руководители участвующих республик считают, что маршрут ТРАСЕКА имеет стратегическую важность в плане открытия альтернативного транспортного выхода в Европу, который явится дополнением к традиционному и часто сильно перегруженному маршруту через Москву.

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

Техническое содействие, оказанное через ТРАСЕКА, помогло привлечь довольно крупные инвестиции со стороны Международных Финансовых Учреждений, включая Европейский Банк Реконструкции и Развития (ЕБРР), который принял на себя обязательство по финансированию капитальных проектов по портам, железным дорогам и автомобильным дорогам по маршруту ТРАСЕКА на общую сумму более 200 млн. долларов США, и Мировой Банк (МБ), который принял обязательства по новым капитальным проектам по автомобильным дорогам в Армении и Грузии на общую сумму более 40 млн. долларов США. В дополнение, частные инвесторы ЕС вовлечены в Совместные Предприятия с транспортными компаниями Центральной Азии и Кавказа. Европейский Союз оказывает поддержку программе относительно других проектов с целью дальнейшего усиления регионального сотрудничества и экономической самостоятельности в регионе, а именно: воздушные маршруты Южного кольца и проект по Нефтегазовому трубопроводу (INOGATE).

II. Общая информация о предыстории проекта

Брюссельская Конференция, проходившая в мае 1993г., определила ряд проблем и недостатков, существующих в системах торговли и транспорта региона, которые были переведены в проектные предложения для программы ТРАСЕКА. Были ассигнованы первые 15 млн. ЭКЮ для реализации проектов, целью которых было усовершенствование и развитие торговли и транспорта в регионе. Эти проекты были необходимы, чтобы разнообразить традиционные централизованные в Москве потоки торговли и транспорта и открыть торговые маршруты на Запад.

Первая встреча Рабочей группы состоялась в мае 1995 г. в Алматы. Был разработан программный план по 4 секторам рабочих групп (Содействие торговле, Автомобильный, Железнодорожный и Морской транспорт) с представителями всех стран-участниц, принимавшими активное участие. Данные рабочие группы, которые обслуживались группой специалистов по четырем секторам, находящейся в Брюсселе, несли ответственность за миссии идентификации проектов и за составление Технического Задания (ТЗ) для каждого проекта.

Из всех первоначальных предложений рабочие группы утвердили список из 16 проектов, который был одобрен всеми восемью странами-участницами. Были определены подрядчики на проведение проектов Технического Содействия общей стоимостью 15 млн. ЭКЮ и осенью 1995г. началось их осуществление.

Вторая встреча Рабочей группы состоялась в Вене в октябре 1995 г. В ходе данной встречи страны-участницы пришли к общему соглашению по одному специальному маршруту (см. приложенную карту), на котором ТРАСЕКА должна сосредоточить свои действия. По всем участкам маршрута каждая делегация внесла рекомендации по областям, где необходимы действия для Содействия торговле, Технического Обслуживания и Эксплуатации, Реабилитации и Модернизации. Также стороны пришли к соглашению, что любой другой проект, не имеющий отношения к данному маршруту, должен финансироваться только через национальные программы ТАСИС или другими донорами.

Третья встреча Рабочей группы проходила в Венеции в марте 1996г. На основе предложений, поступивших от стран-участниц, было достигнуто соглашение развивать связи с Украиной и Монголией и была обозначена необходимость тесной координации

проектов, для которых потребуется присутствие в регионе группы Местных и Европейских экспертов. Был сделан анализ рекомендаций стран-участниц Венской встречи 1995 г. с целью определения приоритетов будущей деятельности, а также для изучения будущего сотрудничества с Международными Финансовыми Учреждениями по основным инвестициям. Установленные предложения были включены в пять новых проектов общей стоимостью 10 млн. ЭКЮ, которые были одобрены странами - участницами.

Четвертая встреча Рабочей группы состоялась в Афинах в октябре 1996 г., на которой свое дальнейшее развитие получила концепция ТРАСЕКА в качестве привлекательного маршрута для интермодального транспорта и была проведена полная оценка всех текущих проектов. На встрече было единогласно принято, что Украина и Монголия незамедлительно станут полноправными получателями программы ТРАСЕКА. Комиссия подтвердила, что в 1997 году будут осуществляться пять проектов (стоимостью 10 млн. ЭКЮ), четыре проекта Технического Содействия и один инвестиционный проект, предложенные на Третьей встрече Рабочей группы.

Страны - участницы неоднократно подчеркивали необходимость связать маршрут ТРАСЕКА с Критскими Коридорами, которые связывают регион Черного моря с Транс Европейскими Сетями. Более того, рабочая группа выдвинула ряд предложений по проектам для будущей деятельности в рамках программы ТРАСЕКА.

III. Текущий статус проектов и перспективы на будущее

Для того, чтобы изучить возможности связать маршрут ТРАСЕКА с регионом Черного моря и Транс Европейскими Сетями, Европейский Союз организовал в апреле 1997 г в Тбилиси, Грузия, конференцию на уровне министров транспорта. Конференция собрала за стол переговоров все страны Черноморского Экономического Сотрудничества и страны СНГ, вовлеченные в программу ТРАСЕКА.

Министры 16 стран-участниц выразили желание интеграции стран ТРАСЕКА и Черноморского побережья в Транс Европейские Сети. Участники согласились, что страны ТРАСЕКА и Черноморского Экономического Сотрудничества будут тесно сотрудничать с целью развития данной идеи через конкретные действия и проекты. Несколько стран (Болгария, Румыния и Украина) воспользовались случаем, чтобы заявить о своем намерении присоединиться к соглашению, подписанному в г.Серахс и заключенному между Грузией, Азербайджаном, Туркменистаном и Узбекистаном, цель которого является установление единой политики в секторе транспорта.

Итогом Конференции стало образование Комитета на уровне министров для разработки конкретных проектов, а также Конференция послужила платформой из 16 стран для проведения в Хельсинки, 16 июня 1997г. Пан Европейской Транспортной Конференции. В итоге, Хельсинская Конференция определила Черноморский регион в качестве Пан Европейской Транспортной Территории (ПЕТТ), которая в дальнейшем будет развивать выход Транс Европейских Сетей на Восток.

Для того, чтобы придать содержание идее включения Черноморского региона в Пан Европейской Транспортной Территории, Европейский Союз согласился профинансировать проект реабилитации паромного терминала типа Ро-Ро в порту Ильичевск (Украина) и строительство паромного терминала типа Ро-Ро в порту Поти

(Грузия). Осуществление этих проектов (стоимостью 15 млн. ЭКЮ) начнется в 1998 г., а их завершение планируется на начало 1999 г. В дополнение, предложения по проектам Четвертой встречи Рабочей группы были переведены в 2 проекта Технического Содействия и 2 инвестиционных проекта на общую сумму 10 млн. ЭКЮ, которые должны быть осуществлены в 1998 г.

В сентябре 1997 г. от Президента Азербайджана Алиева и Президента Грузии Шеварднадзе поступило совместное предложение провести на Кавказе в начале 1998 года конференцию на уровне президентов, которая могла бы привести к принятию проекта Многостороннего Транспортного Соглашения, подготовленного в рамках программы ТРАСЕКА. Это Соглашение могло бы расширить для других стран существующее Серахское соглашение четырех стран и дальше развить его предрасположенности. Проект Многостороннего Соглашения предлагает включить дополнительный ряд товаров для железнодорожных перевозок, включить другие секторы транспорта, рассмотреть интересы других стран, которые заинтересованы в Соглашении.

В настоящее время рассматривается перспектива дальнейших встреч Рабочей Группы для того, чтобы собрать воедино предпринимаемые инициативы, закрепить эти действия и составить планы будущих действий.

IV. Сотрудничество с Международными Финансовыми Учреждениями

ТРАСЕКА всегда работала в тесном сотрудничестве с Международными Финансовыми Организациями и было подписано много соглашений с Мировым Банком и Европейским Банком Реконструкции и Развития. Они включают:

Строительство шоссейных дорог в Туркменистане в рамках технического содействия на сумму 0.75 млн. ЭКЮ, финансируемого Европейским Союзом для проведения Техничко-экономического обоснования и проектирования двух шоссейных дорог, предшествующих займу Европейского Банка Реконструкции и Развития в размере 80 млн. долларов США.

Реконструкцию порта Баку в рамках Технического Содействия на сумму 1.5 млн. ЭКЮ, выделяемых Европейским Союзом для проведения ТЭО и проектирования паромного терминала, подлежащего реконструкции за счет займа Европейского Банка Реконструкции и Развития в размере 50 млн. долларов США.

Реабилитацию порта Туркменбаши в рамках Технического Содействия на сумму 1.5 млн. ЭКЮ, выделяемых Европейским Союзом на проектное исследование и подготовку тендерных документов для паромного терминала, предшествующие займу Европейского Банка Реконструкции и Развития в размере 50 млн. долларов США.

Модернизацию автомобильных дорог Армении в рамках Технического Содействия в размере 0.75 млн. ЭКЮ, выделяемых Европейским Союзом, с целью предоставления пакета Технического Содействия для второй половины займа Мирового Банка / Европейского Банка Реконструкции и Развития в размере 40 млн. долларов США.

Строительство Зернового Терминала в Потти в рамках Технического Содействия на сумму 0.4 млн. ЭКЮ, выделяемых Европейским Союзом и направленных на правовые вопросы по концессии терминала, который должен быть построен после получения займа Европейского Банка Реконструкции и Развития в размере 15 млн. долларов США.

Модернизация портов Грузии с предварительными обсуждениями вопросов строительства паромных терминалов и инфраструктуры по обработке грузов общего характера за счет инвестиций ЕБРР, следующих за пакетом Технического Содействия на сумму 1,5 млн. ЭКЮ, выделяемых Европейским Союзом.

Реабилитацию автомобильных дорог Грузии в рамках пакета Технического Содействия на сумму 0.4 млн. ЭКЮ, выделяемых Европейским Союзом с целью получения займа Мирового Банка в размере 13 млн. долларов США.

Так как в настоящее время ТРАСЕКА включает проекты прямых инвестиций, а также Техническое Содействие, необходимо поддерживать взаимодополняемость действий с Международными Финансовыми Учреждениями. ТРАСЕКА должна действовать в качестве софинансирующего органа, нежели чем в качестве донора-заменителя. Поэтому, целями инвестиционных проектов все еще остается фокус на поощрении участия других доноров. Это будет достигнуто, когда увеличатся потоки потенциальных доходов от инвестиций ТРАСЕКА и будет усилена глобальная инвестиционная привлекательность для более крупных пакетов, включая Международные Финансовые Учреждения.

V. Родственные проекты

Европейский Союз продолжает оказывать поддержку проектам, которые получают финансирование из других источников, а именно:

Реабилитация Кавказских Железных Дорог на сумму в 5 млн. ЭКЮ: Инвестиционный проект в рамках Программы Продовольственной Помощи Кавказу в 1995 г. Интенсивное использование Кавказских железных дорог для осуществления Продовольственной Помощи со стороны Европейского Союза на сумму 204 млн. ЭКЮ привело к истощению подвижного состава и железнодорожных путей. Проектом финансировалась реабилитация 7,5 км путей в Грузии, а также ремонт участка Айрум - Ереван (на границе Армении с Грузией) и реконструкция моста Пойле (граница Азербайджана с Грузией).

Обучение Диспетчеров Воздушного Движения (АТС) и воздушные пути Южного Кольца на сумму 5 млн. ЭКЮ: Региональный проект для 10 стран, направленный на модификацию возможностей службы Контроля Воздушного Движения и поддержку подготовки рационального рабочего плана по маршрутам, подлежащим принятию авиакомпаниями. Проект включает в себя технико-экономическое обоснование для трех национальных Кавказских авиакомпаний с целью создания Совместного Предприятия по региональным рейсам с учетом возможностей инвестирования частными Европейскими инвесторами.

ИНОГЕЙТ (Межгосударственная Перевозка Газа и Нефти в Европу): Программа, целью которой является реабилитация и модернизация существующих в СНГ системы и инфраструктуры перевозки нефти и газа, проведение оценки вариантов возможных альтернативных маршрутов, укрепление регионального сотрудничества в управлении газо- и нефтепроводами и институциональном строительстве.

Даниель Струбантс
Руководитель Программы Транспорта и Связи
Европейская Комиссия

ТРАСЕКА

СПИСОК ПРОЕКТОВ

ТРАСЕКА - ПРОЕКТЫ ТЕХНИЧЕСКОГО СОДЕЙСТВИЯ

ПРОЕКТЫ		КОНТРАКТОР	СУБ КОНТРАКТОР	ДАТА НАЧАЛА	ПРОДОЛЖИТЕЛЬ- НОСТЬ (месяцев)	БЮДЖЕТ (ЭКЮ)
1	Проект "Дельфин", технико-экономическое обоснование караван-сараев	West-East GmbH	Henley Management College	Август 1995	27	475,000
2	Обучение Менеджменту на Транспорте	Nethconsult	GZB Trademco	Декабрь 1995	8	900,000
3	Законодательная и Регулирующая Структура Транспорта	Scott Wilson	NEA	Декабрь 1995	24	1,500,000
4	Обучение в Области Морской Транспорта в Баку	HPTI	Uniconsult Recon S.A.	Декабрь 1995	24	1,350,000
5	Модель Прогнозирования Региональных Перевозок	WS Atkins	BCEOM Systra	Январь 1996	21	700,000
6	Услуги Автомобильного Транспорта (Кавказ)	DHV Consultants		Январь 1996	18	250,000
7	Интермодальный Транспорт	BCEOM	DE-Consult Systra	Январь 1996	11	500,000
8	Содержание Инфраструктуры Железных Дорог (Кавказ)	TEWET	DE-Consult	Январь 1996	14	1,200,000
9	Внедрение Систем Контроля за Состоянием Дорожного Покрытия	Kocks Consult GmbH	TechEcon Phoenix	Март 1996	21	2,000,000
10	Услуги Автомобильного Транспорта (Центральная Азия)	GIBB	FTA West-East GmbH	Март 1996	19	700,000
11	Паромные терминалы: Баку и Туркменбаши	RAMBOLL	Booz Allen & Hamilton, Probel	Март 1996	23	1,550,000
12	Содержание Подвижного Состава	SYSTRA	CIE Consult Dan Rail Consult AS	Март 1996	12	700,000
					ВСЕГО	11,825,000

ТРАСЕКА - ПРОЕКТЫ ТЕХНИЧЕСКОГО СОДЕЙСТВИЯ

ПРОЕКТЫ	КОНТРАКТОР	СУБ КОНТРАКТОР	ДАТА НАЧАЛА	ПРОДОЛЖИТЕЛЬ- НОСТЬ (месяцев)	БЮДЖЕТ (ЭКЮ)
13 ТРАСЕКА - Содействие Торговле, Таможенным Процедурам и Экспедированию	Scott Wilson	BCEOM	Март 1996	16	980,000
14 Содержание Инфраструктуры Железных Дорог (Центральная Азия)	DE-Consult	Systra Austria Rail Eng.	Март 1996	11	1,200,000
15 Совместное Предприятие для Транс-Кавказских Железных Дорог	TEWET	DE-Consult GTZ	Июль 1996	12	2,000,000
16 Структура Межгосударственных Железнодорожных Тарифов и Расписаний Движения	SISIE	Calberson Systra-Axis	Июль 1996	18	1,500,000
17 Координационная Группа ТРАСЕКА	Tractebel Development		Сентябрь 1996	24	1,650,000
18 Реструктуризация Железных Дорог Центральной Азии и Исследования Телекоммуникаций	CIE	Systra DE-Consult, UIC	Август 1997	11	2,000,000
19 Содержание Автомобильных Дорог	FINNROAD	Parkman Roughton	Август 1997	24	2,500,000
20 Техничко-экономическое обоснование новых терминальных сооружений в грузинских портах Поти и Батуми	HPTI	Dornier System Rotterdam Maritime	Август 1997	12	1,500,000
21 Реструктуризация Железных Дорог Азербайджана и Грузии				6	1,000,000
22 Внедрение Интермодальных Услуг и Обучение				18	2,000,000
ИТОГО					28,155,000

ТРАСЕКА - ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ по реабилитации инфраструктуры

ПРОЕКТЫ		КОНТРАКТОР	СУБ КОНТРАКТОР	ДАТА НАЧАЛА	ПРОДОЛЖИТЕЛЬ- НОСТЬ (месяцев)	БЮДЖЕТ (ЭКЮ)
1	Восстановление Красного Моста и Строительство Моста ТРАСЕКА <i>Автомобильные мосты на грузино/азербайджанской границе</i>	АО "Хидмшени"		Март 1997	12	2,500,000
2	Центр Распределения Экспорта хлопка в Бухаре <i>Контейнерный терминал в Узбекистане</i>	Несколько контракторов		Февраль 1998	12	2,000,000
3	Контейнерные Услуги между портами Каспийского моря Баку и Туркменбаши <i>Контейнерные Терминалы в Азербайджане и Туркменистане</i>	GABEG и несколько других контракторов		Февраль 1998	12	5,000,000
4	Проектирование и строительство Сооружений Железнодорожной Паромной переправы в порту Поти, Грузия <i>Работы по соединению Поти и Ильичевска паромом Ро-Ро</i>	Athena Hellenic Engineering и несколько других контракторов		Февраль 1998	12	5,000,000
5	Усовершенствование существующего железнодорожного паромного терминала и строительство сооружений в Ильичевске, Украина <i>Работы по усилению существующих условий Ро-Ро</i>				12	10,000,000
ИТОГО						24,500,000

ТРАСЕКА

ПРОЕКТЫ

ТЕХНИЧЕСКОГО СОДЕЙСТВИЯ

1. ИССЛЕДОВАНИЕ “ДЕЛЬФИН” - ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ СОЗДАНИЯ КАРАВАН-САРАЕВ

Географический фокус:	Туркменистан и Узбекистан
Бюджет проекта:	475.000 ЭКЮ
Контрактор:	West-East GmbH
График осуществления:	август 1995 - январь 1998

Предыстория

Даже на основных маршрутах ТРАСЕКА заправочные станции, жилые помещения, службы по устранению неисправностей, мастерские и даже телекоммуникационное оборудование низкого качества и встречаются очень редко. Не является очевидным тот факт, что новые предприниматели появляются достаточно быстро, чтобы организовывать индустрии обслуживания для поддержки бизнеса автомобильных грузовых перевозок в регионе ТРАСЕКА, и в частности, условий дорожного обслуживания, что является общим правилом в Европе. Кажется, что существует необходимость для введения пилотных операций и усовершенствования консулций обслуживания, что является общим правилом в Европе

Цели

- Оценить фактические дорожные услуги, доступные в регионе
- Провести исследования рынка и оценить потенциальные возможности бизнеса для услуг поддержки автомобильного грузового транспорта
- Определить концепции услуги и местонахождение с высоким потенциалом развития
- Способствовать необходимым инвестициям со стороны местных и международных организаций.

Основные вопросы

В реализацию предлагаемых условий в идеале должны быть вовлечены операторы-инвесторы стран Европейского Союза с соответствующими навыками управления. Был организован Консультативный Комитет, в который вошли эксперты из Европы, Туркменистана и Узбекистана, который будет объединять местных и иностранных участников. Таким образом, группа экспертов проекта работала с сотрудниками Министерства Автомобильного Транспорта Туркменистана и Узбекистана.

Достижения

Было опрошено более 1,100 операторов грузового транспорта в 14 различных местах, включая таможенные пункты, паромные переправы, а также непосредственно в местах нахождения перевозчиков. Исследования подтвердили, что не существует условий для всеобъемлющего ремонта и технического обслуживания там, где они больше всего необходимы перевозчикам по маршруту ТРАСЕКА и что существующие объемы перевозок будут поддерживать необходимый поток наличности для эксплуатации дорожных услуг, при условии, что будет предложена дополнительная ценность в стратегических местах, надежная и по доступной цене. Считается, что идея “караван-сараяв” для грузовых автомобилей является возможной.

С помощью Консультативного Комитета были отобраны четыре площадки для строительства станций комплексного дорожного обслуживания, каждая из которых состоит из множества различных деятельностей бизнеса, включая заправочные станции, мотели, запасные части, ремонт, обслуживание шин, питание, телекоммуникации, условия для безопасной парковки и банковских дел.

Были изданы несколько отчетов и руководств, включая бизнес исследования караван-сараяв, и рабочие руководящие указания для использования местными предпринимателями.

Местные компании-партнеры или Правительства были неспособны в данное время выделить фонды для инвестирования в караван-сараяв, но около 45 Европейских и Международных компаний были ознакомлены с проектом по созданию караван-сараяв во время двух Транспортных Конференций, проходивших в Ташкенте и Ашгабате. Этот интерес вел к порождению особых планов по дорожным услугам, включая бизнес и финансовые планы и соответствующую архитектурную концепцию.

Возможное учреждение предприятия по замене шин, установленное проектом, также привлекло коммерческий интерес Европейского Союза, для чего был подготовлен бизнес план.

В настоящее время началась фаза продолжения проекта, которая должна укрепить интерес частных инвестиционных консорциумов Европейского Союза в создании караван-сараяв, а также породить интерес в созданию автомобильных организаций и координировать интересы транспортных властей. —

2. ОБУЧЕНИЕ МЕНЕДЖМЕНТУ В СЕКТОРЕ ТРАНСПОРТА

Географический фокус:	Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан
Бюджет проекта:	900.000 ЭКЮ
Контрактор:	Nethconsult
График осуществления:	декабрь 1995 - октябрь 1996.

Предыстория

Профессиональный персонал и руководство сектора транспорта в региона ТРАСЕКА имели очень небольшой прямой опыт международной торговли и транспортных практик. Необходимо было знание Европейского транспортного и торгового законодательства, методов, систем и коммерческих практик для того, чтобы дать им возможность внедрить в свои Республики совместимые системы и эффективно работать с Европейскими партнерами.

Цели

Глобальной целью было обеспечить, чтобы как можно больше работников сферы эксплуатации ознакомились с рыночно ориентированными системами и административными процедурами, подходящими для принятия в Регионе. Сюда включалось обучение по вопросам стратегии маркетинга, сегментации спроса, бизнес концепций и развития бизнеса, ведомого спросом.

Основные вопросы

Первоначальным требованием являлось определение потребностей обучения, подготовка проектов учебных материалов, покупка и перевозка учебного оборудования, практические соглашения в местах обучения, организация транспорта и проживания и отбор кандидатов.

Обучение является необходимым фактором в планировании сети конкурентоспособного транспорта, прогнозах движения, зависимости между спросом и уровнем тарифов, времени перевозки, а также в договорных, законодательных и регулирующих аспектах. Ознакомление с интермодальными методами также являлось основным вопросом для оказания содействия в поощрении регионального сотрудничества и сотрудничества между операторами в секторах транспорта и торговли.

Было решено провести серию семинаров и учебных визитов в Центральной Азии и Европе и сконцентрироваться на двух группах профессиональных уровней: Высший Руководящий состав и Средний Руководящий состав и преподаватели.

Достижения

Группа из 86 представителей высшего руководящего состава прошла обучение в Алматы в течении 12, а затем отобранная группа из 32 человек в течении 14 дней находилась в Германии, Нидерландах и Бельгии. Группа из 122 представителей среднего руководящего состава и преподавателей прошла обучение в течении 10 дней в Алматы, а затем отобранная группа из 35 человек находилась в Европе, где они посетили транспортные компании, учебные учреждения и органы власти. Во время и после программ была сделана оценка для определения влияния используемых материалов, и хотя оценки всегда были положительными, программа была немного пересмотрена.

По завершении учебной программы и учебных поездок некоторые участники представили свои комментарии относительно программы по будущим потребностям обучения для дальнейшего усиления любых будущих программ обучения.

Кроме хорошего качества передачи ноу-хау, проект породил сильный командный дух среди стран-участниц ТРАСЕКА, что даст возможность продолжать обмениваться между собой информацией и идеями.

Проект распространил общее знание о многих аспектах практики международного транспорта и торговли. Это подготовило получателей к обсуждению сложных вопросов, касающихся законодательной реформы и реструктуризации в своих отраслях, по которым они были крайне неподготовлены ранее.

В будущем потребуется программа дальнейшего обучения на несколько лет. В настоящее время практически все проекты ТРАСЕКА включают элементы обучения и передачи ноу-хау.

3. ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ И РЕГУЛИРУЮЩАЯ СТРУКТУРА ТРАНСПОРТА

Географический фокус:	Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан
Бюджет проекта:	1.500.000 ЭКЮ
Контрактор:	Scott Wilson
График осуществления:	декабрь 1995 - декабрь 1997

Предыстория

В бывшем Советском Союзе была разработана своя уникальная законодательная система транспорта, которая была признана как неспособная адаптироваться к условиям свободной рыночной экономике и международным транспортным операциям.

Цели

Общей целью данного проекта является оказание технического содействия и поддержку базы данных в области транспортного законодательства и создание Правовой и Институциональной обстановки, ведущей к созданию хорошей практики управления. Особыми целями являлись:

- Подготовка проектов нового гармонизированного транспортного законодательства для перевозки грузов автомобильным, железнодорожным или морским транспортом
- Оказание содействия правительствам каждой страны в принятии данного законодательства
- Введение административных процессов в регулировании сектора транспорта, совместимые с процессами Европейского Союза
- Содействие во вступлении в члены международных транспортных объединений, таких как IRU (Международных Союз Автомобильного Транспорта) и FIATA (Международная Ассоциация Экспедиторов).
- Разработка и поддержка в осуществлении транзитных соглашений

В результате вышеупомянутых действий должны были быть выработаны результаты, совместимые с конечной реструктуризацией активов систем транспорта региона и практики управления ими.

Основные вопросы

От этого проекта требовалось работать в особо тесных отношениях с правительственными органами новых независимых стран региона ТРАСЕКА. Было необходимо учредить Международные Оперативные Группы, дополняемые отдельными Национальными Оперативными Группами в каждом государстве ТРАСЕКА, в состав которых входили бы работники Министерств Транспорта, Юстиции и других заинтересованных властей. Национальные Оперативные Группы были пилотными группами действий для проведения законодательных изменений в каждом государстве ТРАСЕКА, а их роль заключала тесное сотрудничество с Международной Оперативной Группой при составлении проектов транспортного законодательства, а затем в продвижении законодательных изменений в своих государствах.

Достижения

Были опубликованы проекты моделей законодательства, которые включали Общий Закон о Транспорте, Закон об Автомобильном и Железнодорожном Транспорте и Проекты Многосторонних Соглашений об Автомобильном, Железнодорожном Транспорте, о коммерческой Морской Навигации, а также Проект Регионального Транзитного Соглашения. Рекомендованное законодательство было хорошо воспринято и включено в предложения по законодательству. Проект работал с ключевыми административными и законодательными работниками. В общем, основным ограничением прогресса было доступность парламентского времени. Проект также оказывал содействие в принятии государствами ТРАСЕКА более широких международных транспортных конвенций, таких как TIR. Данным проектом была оказана большая помощь в признании Международной Ассоциацией Экспедиторов в Цюрихе Национальных Ассоциаций Экспедиторов Грузии, Азербайджана и Казахстана в этом году путем проведения по просьбе участвующих стран семинаров и рабочих заседаний, на которых разъяснялись выгоды данной Ассоциации. Дальнейшее содействие предполагается в введении системы TIR, включая сильные компоненты обучения. В регионе нет транзитного соглашения, за исключением соглашения, подписанного в Серахсе, выполнение которого было бы одобрено на необходимом правительственном уровне. Поэтому данное соглашение появилось как наиболее обещающий механизм для возможного расширения официального регионального соглашения о транзитных перевозках. Было рекомендовано создать Совместную Комиссию для урегулирования всех вопросов, касающихся осуществления и применения других Соглашений. Для этого необходимо открыть постоянные представительские офисы в каждой стране-участнице, а также планируется новый проект для оказания необходимого технического содействия. Интерес к продвижению регионального Транзитного Соглашения был проявлен на Президентском уровне.

4. ОБУЧЕНИЕ В ОБЛАСТИ НАВИГАЦИИ В ПОРТУ БАКУ

Географический фокус:	Азербайджан и государства, зависящие от порта Баку
Бюджет проекта:	1.500.000 ЭКЮ
Контрактор:	НРТІ
График осуществления:	декабрь 1995 - ноябрь 1997

Предыстория

Руководство порта Баку смотрит на новые возможности, для которых необходимо разработать и ввести новые политики и методы работы. Области содействия, нацеленные на срочные действия, включали разработку стратегического планирования и стратегии маркетинга, создание Организации, структуру тарифов и соответствующее управление себестоимости, охватывающее портовые деятельности, управление эксплуатацией порта, системы себестоимости и бухгалтерского учета и разработку политики человеческих ресурсов.

В начале проекта в порт, как в область для инвестиций, был привлечен Европейский Банк Реконструкции и Развития, таким образом техническое содействие ТРАСЕКА было расширено с целью охватить конечную реабилитацию и работы по капитальным усовершенствованиям. Данный проект был продлен с тем, чтобы создать возможность спланировать инвестиции в оборудование для сухих грузов и, в конечном счете, для других портовых сооружений, которые могут получить дальнейшие инвестиции. Данный проект осуществлялся последовательно с проектом по усовершенствованию паромных терминалов.

Цели

- Оказать содействие управлению путем командирования экспертов Европейского Союза на работу с партнерами из Руководства порта, включая *Генерального Менеджера* для консультаций по вопросам стратегического планирования, средне- и долгосрочного планирования и т.д., *Финансового Директора* для консультаций по вопросам планирования средне- и долгосрочных финансовых инвестиций, подготовки годовых бюджетов, и т.д., *Директора по Эксплуатации Порта* для консультаций по вопросам ежедневного портового планирования, контроля и технического обслуживания, подготовки требований по инвестициям в оборудование и строительство и т.д. и *Консультанта по Обучению Руководства* для разработки и осуществления обучения руководства и разработки схем обучения руководства.
- Разработать Мастер-План для порта, который будет включать анализ существующих сооружений и оборудования порта, проводить оценку окружающей среды. Должны быть осуществлены разработка технико-экономических обоснований, соответствующих системе одобрения инвестиций Европейского Банка Реконструкции и Развития и выработка тендерных документов для новых работ.

Достижения

Было проведено обучение руководства и завершено рамочное исследование по учреждению Баку "Свободным портом", которое в настоящее время находится на рассмотрении в Правительстве.

Была спроектирована, а позднее принята новая Информационная Система Управления, которая включила полную реструктуризацию систему бухгалтерского учета.

Был проведен обзор всех эксплуатационных процессов и предложена новая организационная структура, которая будет внедрена в ближайшее время.

Были выработаны прогноз движения и мастер-план, а результаты показывают необходимость восстановления общего грузового терминала и развертывания лишних мощностей, существующих в настоящее время. Финансовая оценка показывает, что общий груз является рентабельным, но что потенциал по обработке контейнеров даже больше, чем дан в плане прогноза движения по маршруту ТРАСЕКА. Европейский Банк Реконструкции и Развития принял решения вложить инвестиции в порт и уже идут переговоры. Проект разработал детальные проекты для выработки тендерных документов по стандартам, требуемым Европейским Банком Реконструкции и Развития.

Все цели были полностью выполнены и руководство порта выражают одобрение по качеству обучения и результатам, которые были достигнуты.

5. МОДЕЛЬ ПРОГНОЗИРОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО ДВИЖЕНИЯ

Географический фокус:	Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан
Бюджет проекта:	500.000 ЭКЮ
Контракт передан:	WS Atkins
График осуществления:	декабрь 1995 - октябрь 1997.

Предыстория

Прогнозирование спроса является существенно важным для планирования транспорта и инвестиций в условиях свободной рыночной экономики. Этот проект был разработан для сбора данных и разработки модели программного обеспечения, необходимой для прогнозирования спроса на транспорт по всем видам транспорта в регионе.

Цели

- Создать общую региональную базу данных, совместимую с программами EUROSTAT и CETIR, для привлечения и распределения потоков транспорта и торговли, характеристик инфраструктуры транспорта и транспортных затрат, что обеспечит мультимодальную модель для развития прогнозов и сценариев анализа.
- Выделить внимание на основные коммерческие, институциональные, организационные, физические касающиеся инфраструктуры узкие места, как существующие, так и предполагаемые, и определить и внести в каталог особые проекты по автомобильному/железнодорожному/морскому и мультимодальному транспорту, которые лучше всего обращаются к выделенным проблемам.

Основные вопросы

Было чрезвычайно трудно получить надежные данные по всему региону. Методы сбора информации больше ручные, нежели чем основаны на компьютерных системах, а большая часть информации все еще считается секретной.

Этот проект ТРАСЕКА был необходим, прежде всего, чтобы собрать все соответствующие доступные существующие данные, а затем для общего прогнозирования и оказания содействия в разработке большого количества частных исследований по развитию системы транспорта. Поэтому было необходимо работать в тесных отношениях с другими проектами.

Достижения

Методика сбора данных, разработанная проектом, была основана на существующих источниках разбросанных данных, которые имеются у железных дорог, департаментов автомобильного транспорта, и информации о потоках международных грузов, полученной из таможенных деклараций. От национальных операторов железных дорог были получены данные о десяти категориях потоков грузов. Департаменты автомобильных и шоссейных дорог предоставили информацию об автомобильных перевозках. Данные о стоимости были получены от экспедиторов.

Были выпущены матрица по происхождению и месту назначения торговых потоков, основана на таможенных данных и база данных существующих перевозок на компакт-дисках вместе с инструкциями для пользователя. Все это было широко использовано другими проектами, такими как, например, проект по реструктуризации железных дорог Центральной Азии. В проект были активно вовлечены местные партнеры. Были проведены несколько семинаров для демонстрации используемой технологии. Компьютерное оборудование и программное обеспечение было передано местным получателям. Были переданы ценные идеи по вопросам цифровых аспектов планирования транспорта.

Частные исследования включали: новые инфраструктурные линии в Китай из Казахстана и Узбекистана через Кыргызстан, новую железнодорожную линию север - юг из Актау через Туркменистан в Иран, возобновление периферийных транспортных связей на Кавказе и подтверждение сценариев спроса на транспорт, разработанных другими проектами ТРАСЕКА, включая порты ТРАСЕКА, и мост Чарджев.

6. УСЛУГИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА (КАВКАЗ)

Географический фокус:	Армения, Азербайджан, Грузия
Бюджет проекта:	250,000 ЭКЮ
Контрактор:	DHV Consultants
График осуществления:	январь 1996 - март 1997

Предыстория

От бывшего Советского Союза страны Кавказа унаследовали систему грузового транспорта, которая благоприятствовала сектору железнодорожного транспорта. Навыки предпринимательства не поощрялись, грузовики были устарелые, а третичные системы распределения - слабыми. Было необходимо внедрить новые идеи и улучшить операционную обстановку для компаний по автомобильным грузовым перевозкам, а также оказать техническое содействие компаниям, чтобы помочь им в развитии своего бизнеса.

Цели

- Облегчить развитие местной и международной отрасли автомобильного транспорта и оказать содействие жизнеспособным частным компаниям или государственным автономным операторам в получении равной доли рынка международных перевозок.
- Разработать пилотный бизнес-план для общих грузовых автомобильных перевозчиков и для предприятий автомобильной поддержки и обслуживания, предоставляя необходимую эксплуатационную поддержку отрасли автомобильного транспорта.
- Определить партнеров в секторе транспорта западноевропейских стран для создания совместных предприятий и разработать инструкции по инвестиционным решениям в капитальное оборудование.
- Предоставлять консультации по вопросам институциональной реструктуризации сектора автомобильных перевозок.

Основные вопросы

Наиболее полезным подходом к вопросу финансирования закупок перевозочных средств, шин и трейлеров считается создание Совместных Предприятий между Кавказскими и Западно-Европейскими операторами, таким образом, было проведено исследование среди операторов автомобильного транспорта на Кавказе и в странах Европейского Союза для определения кандидатов для создания Совместных Предприятий.

Достижения

Были определены западноевропейские компании, которые планируют развивать свой бизнес на Кавказе. Ведутся переговоры по возможному сотрудничеству, а немецкая компания уже начала работать в качестве Совместного Предприятия с компанией Gate East, автомобильным перевозчиком и оператором терминала в Азербайджане.

Были разработаны четыре бизнес-плана для автономных операторов (не включенные в состав Министерств), которые считаются хорошо расположенными для развития нового бизнеса, связанного с автомобильным транспортом в Азербайджане и Грузии. Некоторые из них уже начали работать и хорошо прогрессируют. Был также подготовлен и распространен среди широких кругов справочник по Эксплуатационным расходам на транспорте.

В Армении техническое содействие было оказано появившейся Ассоциации Автомобильных Перевозчиков, советуясь с Международным Союзом Автомобильного Транспорта (IRU) были предоставлены консультации с целью оказания содействия в вопросах реструктуризации, так как была обнаружена проблема, которая препятствовала бы международному признанию Ассоциации.

Каждому государству-участнику были представлены рекомендации по вопросам институциональной реструктуризации сектора автомобильного транспорта и хотя начальная ситуация в каждом государстве была различной, рекомендация, представленная данным проектом, заключалась в создании департаментов автомобильного транспорта в каждом Министерстве Транспорта, где они существуют. Данная институциональная реформа рассматривалась как первый необходимый шаг, который следовало бы осуществить до начала дальнейших программ обучения.

Были даны рекомендации проследить проект с дальнейшим обучением по вопросам коммерческой эксплуатации автомобильного транспорта. Это, вероятно, будет продолжено в будущем проекте ТРАСЕКА совместно с Международным Союзом Автомобильного Транспорта, который является международным органом, руководящим и регулирующим сектор автомобильным перевозок.

7. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Географический фокус:	Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан
Бюджет проекта:	500,000 ЭКЮ
Контрактор:	ВСЕОМ
График осуществления:	январь 1996 - январь 1997

Предыстория

Интермодальный транспорт является ключевым элементом, вносящим огромный вклад в успех развития мировой торговли и интеграцию экономик западных стран. Использование интермодального транспорта обеспечит конкурентоспособный транспорт в регионе ТРАСЕКА, который характеризуется автомобильными и железнодорожными линиями больших расстояний и морскими переправами. Рассматривая появляющиеся связи с международными сетями перевозок, очевидной становится необходимость эффективной и интегрированной интермодальной системы, проникающей в регион ТРАСЕКА.

Цели

- Представить рекомендации относительно проблем организации интермодального транспорта в области ТРАСЕКА и усовершенствование соединительных линий с международными маршрутами
- Передать ноу-хау интермодальной технологии, особенно в области обработки контейнеров ISO и новых методов перевозок.
- Представить рекомендации организациям региона по железнодорожным и интермодальным перевозкам для концентрации современных центров в местах наибольшей необходимости и для снабжения их соответствующим оборудованием, включая показатели типичных затрат.

Основные вопросы

Сотрудничество между операторами различных видов транспорта не расширилось до создания “цельных” быстрых услуг, которые международные клиенты ожидают в других странах мира. Существует фундаментальная необходимость представления подобных концепций региональным операторам.

Достижения

Была создана группа по интермодальным грузовым перевозкам, охватывающая все страны ТРАСЕКА, которая участвовала в учебной поездке в страны Европейского Союза для изучения вопросов организации и эксплуатации мультимодальных терминалов с технической и коммерческой точек зрения. Оно включало анализ железнодорожного, автомобильного и морского видов транспорта и многие аспекты услуг в Германии и Франции, связанных с мультимодальным транспортом и относящихся к вопросам логистики.

На последующем семинаре были представлены отдельные интермодальные исследования с целью породить интерес к возможным решениям местных вопросов и обучить персонал соответствующей технологии. Этот семинар также позволил организациям из всех стран ТРАСЕКА и из различных видов транспорта сесть за одним столом и обсудить Стратегию Мультимодального Транспорта, предложенную группой европейских экспертов.

Для того, чтобы доказать выгоды интермодального транспорта были проведены частные исследования, основной акцент которых был сделан на международное движение по маршруту ТРАСЕКА, и целью которых было оказать содействие в обучении персонала, вовлеченного в соответствующую интермодальную технологию и коммерциализацию. Экспорт хлопка рассматривается как хорошее движение для интермодальных операций с использованием контейнеров.

Этот проект рассматривается как первый анализ данной жизнеспособной технологии транспорта. За ним следуют другие проекты ТРАСЕКА, которые будут опираться на полученный опыт. Сюда включены поставка оборудования, Транскавказский Логистик Экспресс и Интермодальные Услуги. В ходе проекта “Структура межгосударственных тарифов и расписаний движения” была достигнута договоренность о создании общего регионального интермодального оператора, что является значительным шагом к институциональным целям, первоначально определенным в рамках данного проекта.

8. СОДЕРЖАНИЕ И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (КАВКАЗ)

Географический фокус:	Азербайджан и Грузия
Бюджет проекта:	1.200.000 ЭКЮ
Контрактор:	TEWET
График осуществления:	январь 1996 - март 1997

Предыстория

Экономическая и политическая ситуация на Кавказе оказала вредное воздействие на финансовую жизнеспособность и техническое состояние сети железных дорог, что затрудняет плавному транспорту в регионе. Поэтому проект был разработан с целью поощрить сотрудничество, возродить движение и стимулировать доходы сети железных дорог в Кавказском регионе, и, таким образом, поддержать эксплуатационную и финансовую ситуацию.

Цели

– Провести пред-инвестиционное исследование по реабилитации основного Транскавказского железнодорожного маршрута между Баку в Азербайджане и Батуми / Поты в Грузии и оказать техническое содействие в направлении коммерческого грузового движения на данный маршрут.

Основные вопросы

Пред-инвестиционное исследование должно было охватить требования по реабилитации основного железнодорожного маршрута между Азербайджаном и Грузией, обследовать Институциональную и Организационную ситуацию, определяя потенциал объемов перевозок и прогнозы доходов, проводя детальное исследование существующего состояния инфраструктуры, подвижного состава, оборудования по ремонту и техническому обслуживанию. Существовала необходимость определить области для наиболее срочного технического ремонта, усовершенствования и строительные работы для возможных уровней движения.

Услуга **Пилотного грузового поезда** должна оказать техническое содействие Азербайджанским и Грузинским железным дорогам в подготовке и введении в эксплуатацию высококачественной услуги международного грузового поезда по основному Транскавказскому железнодорожному маршруту и в течение 3 месяцев осуществлять контроль за работой данной услуги.

Достижения

Пред-инвестиционное исследование предоставила Европейскому Банку Реконструкции и Развития список основных элементов в реабилитации инфраструктуры железнодорожной сети и их приоритетность, а также затраты, разбитые на составные части, сосредоточиваясь на краткосрочные и среднесрочные инвестиции.

ТРАСЕКА продолжает оказывать содействие в виде грантов для удовлетворения срочных потребностей в вопросах телекоммуникаций и сигнализации как в Грузии, так и в Азербайджане, как результат выводов данного исследования.

Пилотный проект высокоскоростных специализированных грузовых поездов начался в тот момент, когда начало расти движение контейнеров между Поты и Баку, услуга оказалась успешной и ее предоставление продолжается под руководством местных экспертов. Соблюдается фиксированное время отправления и прибытия, а также гарантируется сохранность грузов. Были установлены реалистичные уровни цен, предоставлены эксплуатационные мощности и сокращено время задержек до минимума при прохождении через терминал, транспортировке и пересечении границы. Операторам железнодорожного транспорта было оказано содействие с целью доказать, что они могут оказывать услуги международного стандарта. Недавно услуга была расширена с тем, чтобы связать грузинские порты с Армянской столицей Ереван.

В настоящее время ТРАСЕКА рассматривает вопрос расширения данной услуги в Центральную Азию для установления высокоскоростной линии для Интермодального движения в Европейский Союз и за его пределы, что создаст возможность всем участвующим государствам получить пользу от данной инициативы. Этот план включен в цели проекта "Интермодальные услуги", осуществление которого начнется в 1998 году.

9. ВНЕДРЕНИЕ СИСТЕМ КОНТРОЛЯ ЗА СОСТОЯНИЕМ ДОРОЖНЫХ ПОКРЫТИЙ (PMS)

Географический фокус:	Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан
Бюджет проекта:	2,000,000 ЭКЮ
Контрактор:	KOCKS CONSULT GmbH
График осуществления:	декабрь 1995 - декабрь 1997.

Предыстория

В каждой стране-участнице на содержание автомобильных дорог выделяются ограниченные средства и очень важно, чтобы они были направлены на работы, которые дают максимальную выгоду.

Цели

- Ознакомить региональные власти, занимающиеся содержанием дорог, с последними методами управления дорожным покрытием, принятыми в Европейском Союзе.
- Способствовать снижению задолженностей по обслуживанию дорог, которые появились в последние годы, путем исследования проблем финансирования деятельности по техническому содержанию.
- Придать новые силы деятельности региональных властей по содержанию дорог и технических учреждений, а также внести вклад в их долгосрочное выживание.
- Обучить местных специалистов используемым приемам, это является первоначальной целью проекта.

Основные вопросы

Проект содержит сильный компонент экономического и финансового анализа, который является наиболее важным, так как Участвующие Государства никогда не использовали точные экономические принципы для исследования связи между соответствующими национальными затратами и содержанием автомобильных дорог.

Международные финансовые учреждения требуют внедрения Систем контроля за состоянием дорожного покрытия, что должно сопровождать их инвестиции в инфраструктуру автомобильных дорог, так как в определенный момент в будущем Участвующие Государства будут полностью финансировать этот сектор из своих собственных ресурсов. Данный проект предоставляет инструменты, дающие возможность спланировать это.

Достижения

Проектом были предоставлены техническое оборудование и программное обеспечение, а также обучение для внедрения современных систем контроля за дорожным покрытием и поддержки решениям по управлению содержанием мостов, принятых в Европейском Союзе.

Проект осуществлялся в тот момент, когда зарождался интерес Международных Финансовых Учреждений к финансированию инфраструктуры автомобильных дорог. В дополнение были разработаны несколько комбинаций с инвестиционными проектами и экспертиза, мобилизованная проектом, была чрезвычайно своевременной. На основании деятельности проекта хорошо продвигаются переговоры и выплата займов Международных Финансовых Учреждений.

Передача технологии, используемой в проекте, является сложным процессом, так как она зависит от таких понятий, как экономика транспорта и планирование, а также компьютерные навыки, что очень редко встречается в странах-участницах, но были установлены компьютерные системы контроля за дорожным покрытием и мостами, которые развиваются дальше для приспособления к местным условиям эксплуатации и требованиям обучения.

Проект был продлен для оказания содействия Департаменту Шоссеиных дорог Армении в вопросах приватизации контрактов на техническое обслуживание совместно с займом Мирового Банка для сектора автомобильных дорог и для подготовки технико-экономического обоснования для участков дорог в Грузии для увеличения ресурсов нынешнего пакета чрезвычайной поддержки Мирового Банка для сектора транспорта.

Практически завершена программа по подготовке детального проекта и контрактных документов для займа Европейского Банка Реконструкции и Развития на реабилитацию дороги Ашгабат - Мары в Туркменистане и дополнительное обучение и оборудования для систем контроля за дорожным покрытием.

10. УСЛУГИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА (ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ)

Географический фокус:	Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан
Бюджет проекта:	850.000 ЭКЮ
Контракт передан:	Sir Alexander Gibb & Partners
График осуществления:	март 1996 - октябрь 1997.

Предыстория

Центрально-Азиатские страны унаследовали от бывшего Советского Союза систему грузового транспорта, которая благоприятствовала сектору железнодорожного транспорта. Навыки предпринимательства не поощрялись, грузовики были устаревшие, а третичные системы распределения - слабыми. Было необходимо внедрить новые идеи и усовершенствовать эксплуатационную обстановку для компаний, занимающихся автомобильными грузовыми перевозками, а также оказать техническое содействие компаниям с целью, чтобы помочь им в развитии своего бизнеса.

Цели

- Провести исследования, ведущие к определению существующего уровня деятельности в отрасли грузового транспорта, включая парк грузовиков, владельцами которого являются государства-участники, и структуру этой собственности.
- Оценить структуру и возможности отрасли автомобильных поставок.
- Войти в тесный контакт с избранными предприятиями и заслуживающими доверия участниками индустрии и организовать совместные пилотные проекты.
- Сформулировать рекомендации по лицензированию оператора (перевозчиков) и сертификации транспортных средств, основанные на стандартах стран Европейского Союза и рекомендациях Генерального Директората 7.
- Провести семинары и учебную поездку в страны Европейского Союза.
- Собрать руководителей предприятий и других должностных лиц за регионом и в Европейском Союзе в интересах гармонизации и установления контактов для развития бизнеса.

Основные вопросы

Существующие парки грузовых автомобилей в регионе в основном сохранились со времен бывшего Советского Союза. Грузовики старые и технически устаревшие. Мощность парков, по крайней мере для небольших объемов при перевозке на небольшие расстояния, достаточна и даже превышает потребности. При перевозке более тяжелых грузов на дальние расстояния на рынке доминируют зарубежные грузовики с современным оборудованием. Прогрессивное устранение этих дисбалансов в отрасли автомобильных перевозок должно включать вопросы регулирования управления и инвестирования.

Достижения

Был достигнут успех в регулирующем аспекте программы путем введения обучения операторов транспорта для получения Сертификата Профессиональной Компетенции. Это является значительным достижением, так как оно начинает выравнивать регулируемую обстановку стран региона ТРАСЕКА с регулирующей обстановкой стран Европейского Союза. В коммерческих вопросах была проделана большая работа с местными компаниями для ознакомления их с концепциями управления Европейского Союза и представления их потенциальным коммерческим партнерам из стран Европейского Союза.

Был представлен всеобъемлющий обзор нынешнего состояния оборудования отрасли грузового транспорта в регионе. Он охватывает количество, типы моделей и возраст. Это бесценный показатель потенциального рынка для новых грузовых автомобилей.

Были проявлены несколько инициатив по представлению региону потенциальных производителей грузовых автомобилей из стран Европейского Союза и по оказанию содействия потенциальным местным партнерам в развитии деловых навыков для работы с поставщиками из стран Европейского Союза. Интерес был проявлен такими компаниями, как Volvo, Scania и Iveco и оказано содействие в контактах. Были проведены семинары по коммерческим и регулирующим аспектам для того, чтобы знакомить местных руководителей и органы власти с представителями индустрии Европейского Союза.

Проект был продлен для разработки пилотных проектов, которые пока являются успешными проведены в одном региональном центре, но которые должны быть переданы другим центрам. Эти работы будут осуществляться совместно с проектом "Дельфин".

11. ПАРОМНЫЕ ТЕРМИНАЛЫ : БАКУ и ТУРКМЕНБАШИ

Географический фокус:	Азербайджан и Туркменистан
Бюджет проекта:	1.550.000 ЭКЮ
Контрактор:	Ramboll
График осуществления:	март 1996 - февраль 1998

Предыстория

Большая часть железнодорожного грузового движения между регионом Кавказа и Центральной Азии использует паромную услугу между Баку (Азербайджан) и Туркменбаши (Туркменистан). Тревожащий подъем уровня Каспийского моря с 1977 года создает основные трудности для эксплуатации услуги. Если ситуация будет продолжаться, то при нынешнем темпе подъема уровня воды оба паромных терминала будут вынуждены прекратить свою деятельность через три года. Паромные скамы в любом случае приближаются к техническому износу.

Цели

Первоначальной целью проекта была выработка технико-экономического обоснования потенциального движения, определение технических решений и оценка соответствующих уровней инвестиций.

Европейский Банк Реконструкции и Развития проявил серьезный интерес к продолжению данного проекта в виде инвестиций и таким образом он был продлен для представления документации технико-экономического обоснования в соответствии с циклом одобрения проекта Европейского Банка Реконструкции и Развития и для охвата оборудования для обработки общих грузов и контейнеров. Также проект должен подготовить документов для международного тендера на реконструкцию паромных терминалов в Баку и Туркменбаши.

Основные вопросы

Порты являются основными пунктами транзита по маршруту ТРАСЕКА. Нынешний уровень предоставляемых услуг низок, а это является принципиальным мотивом не использовать данный маршрут.

Достижения

Были проведены прогнозы движения, оценка капитальных затрат, финансовый и экономический анализ для определения наиболее жизнеспособной шкалы соответствующих инвестиций. Были подготовлены технические чертежи и спецификации, а также тендерные документы по требуемым стандартам Европейского Банка Реконструкции и Развития.

Были спроектированы новые терминалы по специальному набору стандартов, которые включают: возможность одновременного причаливания двух паромов, способность принимать существующие паромы, а также сходные суда такой же грузоподъемности, спроектированные таким образом, чтобы принимать как железнодорожные вагоны, так и авто грузовики.

Успешно проходят переговоры между Европейским Банком Реконструкции и Развития и Правительствами Туркменистана и Азербайджана. В 1998 году станет возможным начать на основе этого проекта строительные работы.

В порту Актау проводится небольшое дополнительное исследование и предварительное технико-экономическое обоснование для изучения возможности открытия там паромного терминала.

Проект осуществляется в тесном сотрудничестве с проектом ТРАСЕКА "Обучение по вопросам навигации в Баку" и отдельными исследовательскими проектами, финансируемыми независимо Европейским Банком Реконструкции и Развития.

В данном исследовании была обнаружена крайняя необходимость в оборудовании для обработки контейнеров. Поэтому в рамках данного проекта были предоставлены компоненты технического содействия, необходимы для того, чтобы начать инвестиционный проект IP3.

12. СОДЕРЖАНИЕ И РЕМОНТ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Географический фокус:	Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан
Бюджет проекта:	700.000 ЭКЮ
Контракт передан:	SYSTRA
График осуществления:	апрель 1996 - июль 1997

Введение

Считается, что состояние подвижного состава серьезно ухудшилось со времен распада Советского Союза. В качестве основной причины приводится отсутствие технического ремонта.

Цели

- Предоставить рекомендации для решения существующих проблем, касающихся содержания / замены подвижного состава и производства и поставки запасных частей в регионе ТРАСЕКА.
- Предоставить железнодорожным организациям региона руководство по организации коммерчески жизнеспособного технического обслуживания и производства подвижного состава в рамках ориентированной на рынок железнодорожной системы.
- Совместно с национальными властями составить детальный план реорганизации.

Основные вопросы

Отсутствие детальной информации привело к необходимости собирать данные, касающиеся существующего и требуемого парка подвижного состава, стратегии и организации технического содержания и определить будущие глобальные требования и в области поставки и производства запасных частей.

Было необходимо провести обзор условий и предприятий в регионе с рекомендациями по будущему размеру и структуре сектора и частные исследования с целью показать, как осуществить технический ремонт подвижного состава и услуги по производству на коммерческой и рыночно ориентированной основе.

Достижения

Проектом был предоставлен широкий обзор подвижного состава региона, локомотивов и оборудования станций технического обслуживания. До этого данная информация была либо рассеяна, либо вообще отсутствовала. Были хорошо раскрыты вопросы нынешнего управления вопросами технического обслуживания и общих процедур эксплуатации. Позднее результаты проекта активно использовались проектами по реструктуризации железнодорожного транспорта.

Считается, что численное количество существующего парка подвижного состава является достаточным, но существует дисбаланс в типах доступного оборудования. Существующее оборудование крепкое, но старое и неэффективное с точки зрения потребления горючего и требований технического содержания. Последующие планы инвестиций будут сформулированы с учетом существующих организационных структур эксплуатации и содержания подвижного состава, что действительно требует большого внимания для сопровождения физической модернизации.

С начала проекта Европейский Банк Реконструкции и Развития проявил интерес к финансированию усовершенствования центров по обслуживанию железных дорог и тягового оборудования.

Были подготовлены четыре частных исследования, включая мастерскую по ремонту железнодорожных цистерн в Азербайджане, которая является отдельным предметом дискуссии по займу Европейского Банка Реконструкции и Развития.

Для членов группы участников был проведена двухнедельная учебная поездка в Западную Европу.

13. СОДЕЙСТВИЕ ТОРГОВЛЕ В РЕГИОНЕ ТРАСЕКА

Географический фокус:	Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан
Бюджет проекта:	980.000 ЭКЮ
Контрактор:	Scott Wilson
График осуществления:	март 1996 - сентябрь 1997.

Предыстория

Торговле в регионе ТРАСЕКА необходимы гармонизированные документы и упрощенные таможенные процедуры. Это требует изменений в торговой документации и поощрения всех заинтересованных сторон (экспедиторов, таможенных властей ...) упрощать системы для наиболее рентабельной услуги.

Цели

- Сопоставить используемую в настоящее время международную торговую документацию.
- Внести предложение по упрощенной системе и улучшить сотрудничество между таможенными властями и экспедиторами во всем регионе.
- Исследовать возможность внедрения систем электронного обмена данными.
- Провести анализ основных наземных транспортных таможенных пунктов, имеющих влияние на маршрут ТРАСЕКА и анализ общих проблем, а также проблем, специфичных для каждого отдельного пункта.
- Оказать содействие в создании торговых и экспедиторских ассоциаций.

Основные вопросы

Проект был составлен таким образом, чтобы провести исследования и подготовить рекомендации, так как полагалось, что внедрение могло осуществляться Национальной Оперативной Группой по Торговле или другими программами ТРАСЕКА и Евро-Таможни. Проект был продлен для оказания содействия экспорту хлопка из Узбекистана через порт Потти в Грузии.

Достижения

Данный проект работал в партнерстве с проектом "Законодательная и регулирующая структура", который осуществлялся в это же время. Оценка основных вопросов проводилась с использованием Международной Оперативной Группы по торговле, которая располагалась в Великобритании, и Национальной Оперативной Группы по торговле, располагавшейся в каждой стране и состоявшей из местных экспертов. Результатом оценки систем документации явилась рекомендация о введении упрощенной системы, основанной на **Едином Административном Документе** Европейского Союза. **Обзор вопросов компьютеризации** таможни выявил необходимость программы на основе компьютеров, такой как система АСИКУДА ООН. Была сделана полная оценка 73 автомобильных и железнодорожных **Пограничных Постов** и подготовлен отчет. Состоялась ознакомительная поездка Национальной Оперативной Группы по торговле в Великобританию, были проведены две конференции, одна из них - в Великобритании, а другая в конце проекта - в Алматы, где были полностью приняты рекомендации проекта. По **хлопковому проекту** был подготовлен начальный отчет, который был хорошо воспринят и дал всеобъемлющий обзор всего рынка хлопка, основных вопросов и проблем, которые необходимо преодолеть, а заключительный отчет разъяснил значение затрат вариантов маршрута и основные вопросы, которые должны быть решены при перевозке как навалом, так и в контейнерах. Результатом этого явился дальнейший проект ТРАСЕКА по инвестициям в области хлопка.

В рамках данного проекта была представлена программа семинаров по международному экспедированию и логистике, которая оказала содействие в учреждении **Национальных Ассоциаций Экспедиторов** в Грузии, Азербайджане и Казахстане и получении признания Международной Федерацией Ассоциаций Экспедиторов (FIATA). Были даны консультации по вопросам дальнейшего развития существующей Национальной Ассоциации в Узбекистане. Более чем 10 компаниям по маршруту ТРАСЕКА была оказана помощь в получении статуса Ассоциированного члена FIATA. Прделанная работа по учреждению Национальных Ассоциаций Экспедиторов, была признана FIATA. Эта работа, осуществлявшаяся в сотрудничестве с Программой Законодательной Структуры, связана с необходимостью учреждения Совместной Комиссии и разработки **многосторонних транспортных соглашений**.

**14. СОДЕРЖАНИЕ И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ)**

Географический фокус:	Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан
Бюджет проекта:	1.200.000 ЭКЮ
Контрактор:	DE-Consult
График осуществления:	март 1996 - март 1997

Предыстория

Железнодорожная инфраструктура приходит в упадок из-за отсутствия технического обслуживания. Некоторые элементы имеют стратегическую экономическую важность и их недостаточное использование может нанести серьезные убытки региональным экономикам. Общее качество обслуживания должно быть усовершенствовано с тем, чтобы предоставлять уровень услуги, ожидаемый в современной экономике, а ограничения скорости из-за отсутствия технического обслуживания должны быть сняты.

Цели

Были определены три основные цели:

- Техничко-экономическое обоснование усовершенствования железнодорожной линии Актау - Бейнеу
- Обзор состояния инфраструктуры основных железнодорожных маршрутов ТРАСЕКА к востоку от Каспийского моря
- Техничко-экономическое обоснование развития новой переправы через реку Амударья для автомобильного и железнодорожного транспорта в Чарджев.

Основные вопросы

Модуль А касается железнодорожной линии в порту Актау, который является основным портом, обслуживающим развивающиеся нефтяные месторождения Казахстана. **Модуль В** является предварительной оценкой состояния железнодорожной инфраструктуры по маршруту ТРАСЕКА в Азии. **Module С** касается нового железнодорожного и автомобильного моста через реку Амударья, который имеет жизненную важность для развития маршрута ТРАСЕКА. Протяженность моста более 2000 м.

Достижения

В **Модуле А** были сделаны прогнозы движения и проведено технико-экономическое обоснование в соответствии с Западными стандартами, но на основании правительственных планов грузов. Была отмечена неэффективность, связана с 18 км железнодорожной линии между Актау и Мангышлаком, которые не принадлежат Железной Дороге Казахстана. Проект подробно представил значительные инвестиции, которые требуются во всех сценариях для сохранения линии в действии в следующем веке. Результаты переносятся в будущий проект по реструктуризации железных дорог Казахстана для возможного осуществления. В **Модуле В** были детально рассмотрены эксплуатационные, маркетинговые и коммерческие вопросы, включая анализ требований инвестиций в техническое обслуживание и смету расходов на модернизацию и восстановление железнодорожного сигнального и телекоммуникационного оборудования в регионе. Учебная поездка в страны Европейского Союза показала участникам необходимые действия и коммерческую организацию, а также работу, которую ожидают клиенты Западных Железных Дорог в международном движении. В **Модуле С** были сделаны прогнозы будущего автомобильного и железнодорожного движения, а также определены краткосрочные меры, необходимые для обеспечения непрерывной эксплуатации моста. Было установлено, что необходимо будет заменить мост в течении 10 лет. Существующий автомобильный понтонный мост действует на полную мощность и он очень ненадежный. Железнодорожному мосту уже более 100 лет и его полезная жизнь не может быть продолжена экономически путем интенсивного технического обслуживания. Основная рекомендация заключалась в том, что необходим комбинированный автомобильный и железнодорожный мост на месте понтонного моста, а использование нового моста должны взиматься сборы для покрытия эксплуатационных расходов.

Учитывая серьезность последствий пренебрежения рекомендациями данного проекта и высокую себестоимость (возможно, превышающую 80 млн. ЭКЮ) планируется начать небольшой финансово-инженеринговый проект для определения потенциальных будущих инвесторов. Международные финансовые учреждения проявили предварительный интерес.

15. СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ДЛЯ ТРАНС КАВКАЗСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Географический фокус:	Армения, Азербайджан и Грузия
Бюджет проекта:	2.000.000 ЭКЮ
Контрактор:	TEWET
График осуществления:	июль 1996 - июль 1997

Предыстория

Во время визита Комиссара, г-на Ван ден Брук в октябре 1995 были проведены дискуссии между Правительствами трех стран Кавказских Республик и Комиссией. Было согласовано нижеследующее:

1. Правительства Кавказских Республик стоят на стороне регионального сотрудничества.
2. Соглашение предполагает технико-экономическое обоснование (ТЭО), которое будет финансироваться Комиссией через программу ТАСИС.
3. Предмет ТЭО будет включать аудиторскую проверку вовлеченных железных дорог и паромной связи между Баку и Туркменбаши в качестве дополнения к существующим проектам ТРАСЕКА.

Цели

- Способствовать взаимному сотрудничеству между республиками региона и использованию железнодорожного коридора ТРАСЕКА путем образования Совместного Предприятия с вовлечением трех Республик.
- Улучшать эффективность региональных операций.
- Рассмотреть возможности мультимодального обслуживания на основе реструктуризированной железнодорожной сети и паромных услуг.

Основные вопросы

Существует необходимость изучить потенциал торговли и основу для развития по разным политическим и социальным сценариям, включая потенциал и прогноз движения, список нынешних активов, определение требуемых капиталовложений, законодательные и институциональные вопросы; определить возможные стратегии управления и осуществления с вовлечением местных и внешних участников и оценить экономические и финансовые аспекты альтернативных рекомендованных стратегий и основу соглашения для создания совместных предприятий.

Достижения

Были представлены предложения по нескольким идеям для возможных совместных предприятий, которые в настоящее время активно обсуждаются

В них входят:

- управление Пилотным Поездом
- образование фабрики по производству шпал
- мастерская по ремонту железнодорожных локомотивов
- телекоммуникационная компания

Европейский Банк Реконструкции и Развития использовал детали, содержащиеся в отчетах проекта, для начала нового потенциального займа Железной Дороге Азербайджана в размере 20 млн. долларов США. Успех пилотного поезда на Кавказе будет использован как основа для дальнейшей оценки начинающегося нового проекта ТРАСЕКА "Интермодальные услуги".

16. СТРУКТУРА МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТАРИФОВ И РАСПИСАНИЯ ДВИЖЕНИЯ

Географический фокус:	Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан.
Бюджет проекта:	1.500.000 ЭКЮ
Контракт передан:	SISIE
График осуществления:	сентябрь 1996 - февраль 1998

Предыстория

Системы счетоводства себестоимости железных дорог, унаследованные от бывшего Советского Союза, основываются на скоплении данных и занесении тех данных в указатель, что не может служить инструментом, необходимым для принятия разумных коммерческих решений.

Цели

- Поддерживать развитие торговли через Координацию тарифов и расписания движения между различными железными дорогами региона ТРАСЕКА. Особые цели заключают в себе оказание поддержки коммерческим, конкурентоспособным отношениям к развитию железнодорожного бизнеса.
- Поддерживать развитие координации железнодорожных тарифов, установить общие механизмы сбора и перевода прибыли от транзитного движения
- Отменить тарифную дискриминацию во всем регионе и оказать содействие в координации морских тарифов и расписаний движения, используемого порты Баку, Туркменбаши и Актау.

Основные вопросы

Существующие механизмы установления тарифов укоренились институционально и законодательно. Они основаны на системе МТТ для транзитного движения, использовавшейся в бывшем Советском Союзе, в то время, как национальные правительства сами определяли тарифы в своей стране. Необходимо перейти из этой устойчивой системы и стимулировать по больше конкуренции, особенно с автомобильным транспортом в области перевозок высокоценных грузов.

Проекту были даны три темы: **координация действий; тарифы, себестоимость и маркетинг.** В них входят политика распределения прибыли между железными дорогами, политика учета и применения для межгосударственных и совместных операций, разработка маркетингового плана и совершенствование коммерческих позиций. Существует преимущество соревноваться и сотрудничать с Европейским Центральным Бюро Компенсаций, Европейским клиринговым центром железнодорожных расчетов.

Достижения

Это существенный проект по коммерциализации и реструктуризации с целью оказать содействие железным дорогам в развитии бизнеса и конкуренции с соперничающими видами транспорта и альтернативными маршрутами. Это своевременный проект для местных железнодорожных компаний в вопросах развития жизнеспособных стратегий бизнеса для выживания, а также потому, что он предшествует темам реструктуризации, которые являются ядром разрабатываемых инвестиционных программ Европейского Банка Реконструкции и Развития и Азиатского Банка Развития.

Были проведены три встречи Координационного Комитета с различной реакцией со стороны стран-участниц. Набирает силу предложение о создании "Общего оператора" для региона ТРАСЕКА, включая Черное море, и в настоящее время семь стран-участниц ТРАСЕКА оценивают схему, которая может опираться на модель Европейского "Интерконтейнера", с перспективой будущего партнерства и эксплуатационных связей. Была проведена, и хорошо воспринята, серия семинаров по специальной программе управления себестоимостью для железных дорог, которая называется "SYSMANAGEMENT". Консультант, проводивший эти семинары, является консультантом по модулю Информационных Систем Управления проекта по Реструктуризации, таким образом, существует гарантированная непрерывность подхода.

Европейское Центральное Бюро Компенсаций (ВСС) Европейской системы Железных Дорог является суб-контрактором. Цели данного проекта представляют собой радикальный шаг вперед в нынешней практике местного железнодорожного бизнеса и может значительно изменить ситуацию для увеличения рентабельности железных дорог.

17. КООРДИНАЦИОННАЯ ГРУППА ТРАСЕКА

Географический фокус:	Все 10 стран-участниц программы ТРАСЕКА: Украина, Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан и Монголия.
Бюджет проекта:	1.650.000 ЭКЮ
Контрактор:	Tractebel Development
График осуществления:	сентябрь 1996 - август 1998

Предыстория

Программа технического содействия в области торговли и транспорта ТРАСЕКА началась в мае 1993 года, а к февралю 1995 года была назначена руководящая группа программы, состоящая из четырех экспертов по различным секторам, которая расположена в Брюсселе.

Цели

- Стимулировать сотрудничество между республиками - участницами во всех вопросах, относящихся к развитию и усовершенствованию торговли в регионе, и способствовать развитию Транспортного Коридора Центральная Азия - Кавказ - Европа.
- Выявить проблемы и недостатки систем торговли и транспорта и определить, с точки зрения содержания и графика исполнения, программу Технического Содействия.
- Увеличивать связь, эффективность, распространение и поддержку существующих проектов путем эффективной координации и определять и разрабатывать новые проекты, удовлетворяющие целям ТРАСЕКА.

Основные вопросы

Существует необходимость увеличивать связь между проектами, особенно обмен информацией и данными между контракторами и странами-участницами ТРАСЕКА. Также существует требование презентации для одобрения бюджета новых проектов или продолжений существующих проектов, начала новых проектов, включая подготовку Технических Заданий и введение консультанта, которому передан контракт, в обстановку ТРАСЕКА. В конечном счете проекты должны использоваться для стимулирования инвестиций Международных Финансовых Учреждений и коммерческих партнеров.

Достижения

Фокус координации в каждой стране-участнице был значительно усовершенствован путем открытия региональных офисов в Ташкенте и Тбилиси и суб-офисов в Алматы, Бишкеке, Душанбе, Ашгабате, Баку и Ереване. Эти офисы обеспечивают сильные связи между Контракторами и странами-участницами и между Контракторами, работающими в стране. Тесные рабочие отношения между командой проекта и участниками от каждого государства помогли им понять, что проекты, обещающие внешние инвестиции, возможны только после коммерциализации и структурной реформы существующих транспортных систем, чтобы можно было удовлетворить условия займа, выставляемые Международными Финансовыми Учреждениями.

Связь между всеми участниками и между программой и внешним миром является постоянной заботой и для облегчения этого была создана и постоянно поддерживается программа Всемирной Сети. Она содержит информацию о предыстории ТРАСЕКА и отчеты проектов. Это интерактивная, многослойная программа, связанная с другими программами Европейского Союза. Она также функционирует как информационный бюллетень программы ТРАСЕКА. Были проведены переговоры со всеми миссиями Международных Финансовых Учреждений, имеющими отношение к транспорту, от которых известно, что они посетили государства ТРАСЕКА, включая те миссии, которые не связаны напрямую с компонентом проекта ТРАСЕКА. Особенно частыми были контакты с Европейским Банком Реконструкции и Развития и Мировым Банком.

Таким образом, все Международные Финансовые Учреждения постоянно информируются о деятельности ТРАСЕКА через Координационную Группу и таким способом избегаются дублирующие действия и привлекаются инвестиции.

18. РЕСТРУКТУРИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ И ИЗУЧЕНИЕ ВОПРОСОВ ТЕЛЕКОММУНИКАЦИЙ

Географический фокус:	Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан
Бюджет проекта:	2,000,000 ЭКЮ
Контрактор:	CIE
График осуществления :	август 1997 - июль 1998

Предыстория

Признано, что в секторе железнодорожного транспорта требуются существенные изменения. В них входят взаимоотношения между железной дорогой и Правительством, его институциональная и управленческая структура, его физические активы и рабочая сила, его практики эксплуатации и технического содержания, а также его тарифы и способности собирать задолженности. Намерением данного проекта, осуществляемого в настоящее время, является оказать содействие в развитии эффективной, самокупающейся индустрии. Это включает в себе содействие детальному проектированию и осуществлению программы по реструктуризации железной дороги и плана для определения приоритетной программы инвестиций, необходимых для поддержки реструктуризации, так как потом это явится основой для оценки займов Международных Финансовых Учреждений. Европейский Банк Реконструкции и Развития работает в тесных отношениях по всем фазам проекта.

Цели

- Разработать стратегии реструктуризации для перевода сектора железнодорожного транспорта в коммерчески основанную, самокупающуюся индустрию и разработать детальные планы реструктуризации, включая будущие взаимоотношения между Железной Дорогой и Правительством.
- Определить пакеты инвестиций, подходящие для финансирования Международными Финансовыми Учреждениями.
- Наметить план для центра по осуществлению проекта и его сотрудничества с существующими железными дорогами, а также необходимые инструменты планирования и осуществления как для неотложных мер, так и для общих требований на период 1998 - 2002.
- Предоставить коммерческую и финансовую ориентацию для планирования будущих инвестиций.
- Произвести оценку обязательств и правил по вопросам окружающей среды в пятилетнем плане по реструктуризации.

Основные вопросы

Данный проект является заключительным шагом в содействии внешнему финансированию для заинтересованных железнодорожных компаний, в частности со стороны Европейского Банка Реконструкции и Развития. Когда фактическое финансовое состояние железных дорог, способность отдачи по должности и структуры расчетов становятся более ясными, тогда представится возможным вылатить займы на усовершенствование приоритетных центров и оборудования. Для того, чтобы гарантировать долгосрочную жизнеспособность как для дебиторов, так и для кредиторов, существует необходимость пересмотреть систему управления существующих железнодорожных компаний и, в частности, правильную степень и методiku государственного направления их действий. Так же как и в Европе, это включает в себе разделение между регулируемыми функциями, защищающими общественные интересы, и техническими или коммерческими операциями, осуществляемыми в качестве бизнеса. В рамках эксплуатационной структуры существует необходимость разделения деятельности на разные части бизнеса или центры обслуживания со своими определенными затратами и доходами. В проект входит модуль, который будет осуществляться Международным Союзом Железных Дорог, касающийся вопросов по усовершенствованию телекоммуникационной связи.

Достижения

Уже ясно, что нынешние информационные системы управления не способны предоставлять необходимую информацию для осуществления желаемых изменений и это является примером сферы, куда срочно требуются инвестиции. Проект будет пытаться восстановить и сохранить крайне необходимую инфраструктуру и оборудование и определить выборочные, высокопроизводительные новые инвестиции для значительного снижения себестоимости нынешних операций или для проникновения на новые рынки. Такие области, как телекоммуникации, содержание тяговых средств и подвижного состава, и оптимизация тяги путем электрификации или замены двигателей локомотивов были определены в качестве подходящих для внешнего финансирования. На основе данного проекта успешно ведутся переговоры по займам в Казахстане, Узбекистане и Туркменистане. Предполагается, что соглашения будут достигнуты в начале 1998 года.

19. СОДЕРЖАНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Географический фокус:	Все страны-участницы ТРАСЕКА
Бюджет проекта:	2.500.000 ЭКЮ
Контракт передан:	FINNROAD
График осуществления:	октябрь 1997 - октябрь 1999

Предыстория

Это большой проект, обращающийся к нескольким областям, относящимся к инфраструктуре автомобильных дорог. Предыдущий проект ТРАСЕКА по внедрению систем контроля за состоянием дорожных покрытий был хорошо воспринят в регионе, но он ярко осветил необходимость будущей поддержки оборудования, обучения и содействия в использовании системы для фактических финансовых решений. Некоторые Международные Финансовые Учреждения планируют крупные инвестиции в сектор автомобильных дорог, таким образом, фокус проекта заключается в поддержке существующим программам и в поощрении дальнейшего интереса Международных Финансовых Учреждений. Хотя содержание дорожного покрытия остается центральной темой, в проект также входят вопросы дорожных материалов, зимнего содержания автомобильных дорог и институциональным аспектам.

Цели

- Провести исследование текущей ситуации индустрии ресурсов для строительства автомобильных дорог, предложить стратегии развития, включая рекомендации по инвестициям, современные стандарты и процедуры контроля качества, в частности, для поставщиков дорожной щебенки и битума.
- Представить западные концепции систем зимнего содержания.
- Оказать поддержку департаменту автомобильных дорог Азербайджана в вопросах институциональной реформы для сопровождения пакета займа Европейского Банка Реконструкции и Развития.
- Усилить внедрение в регионе системы контроля за состоянием дорожных покрытий, особенно в тех странах, где в рамках предыдущего содействия не проводилось технико-экономическое обоснование для займов инвестиционных банков.
- Провести исследование на уровне предварительного технико-экономического обоснования по вопросам влияния новых или значительно усовершенствованных автомобильных дорог или железнодорожных линий, которые предлагают участвующие государства в Таджикистане, Кыргызстане и Узбекистане, особенно для связи с Китаем.

Основные вопросы

На власти по содержанию шоссейных дорог ТРАСЕКА произвело впечатление техническое оборудование и программное обеспечение, предоставленное им предыдущими проектами ТРАСЕКА, таким образом, целью данного проекта является полагаться на этот успех.

Основное внимание уделяется тому факту, что многие главные автомобильные дороги закрываются в зимнее время и результатом этого являются длинные, дорогостоящие объездные маршруты. Будет проведен обзор оборудования, имеющегося в наличии у департаментов по содержанию дорог и будут даны консультации по отбору, спецификации, закупкам и управлению механическим оборудованием на коммерческой основе.

В некоторых регионах существует необходимость рассмотреть вопрос реструктуризации департаментов по содержанию шоссейных дорог и взаимоотношений между клиентом и поставщиком, которые должны быть установлены между органами власти и подрядчиками для замены нынешней унитарной иерархической системы.

Достижения

В сентябре 1997 года в Ташкенте была организована конференция для высокопоставленных лиц и технических экспертов Кыргызстана и Узбекистана, а также представителей Азиатского Банка Развития, Европейского Банка Реконструкции и Развития, Организации Объединенных Наций и Китая с целью наладить тесное понимание между консультантом, местными властями и конечными инвесторами по целям и задачам модуля проекта, касающегося связей с Китаем. Все вовлеченные государства высоко заинтересованы в работе. Был учрежден Координационный Комитет для того, чтобы управлять стандартами качества и аспектами принципов проекта. Должны быть сформулированы рекомендации для сектора поставки материалов.

Некоторые проектно-исследовательские институты региона ТРАСЕКА работают по контракту с консультантом.

20. ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ НОВЫХ ТЕРМИНАЛОВ В ГРУЗИНСКИХ ПОРТАХ ПОТИ И БАТУМИ И ИХ СВЯЗЬ С ТРАНС ЕВРОПЕЙСКИМИ СЕТЯМИ

Географический фокус:	Грузия и тяготеющие экономические центры
Бюджет проекта:	1.500.000 ЭКЮ
Контрактор:	НРТИ
График осуществления:	август 1997 - август 1998

Введение

Три коридора Транс Европейских Сетей (ТЕС или “Критские Корридоры”) имеют выходы к портам Черного моря, а именно, Одесса, Варна и Констанца. Увеличивающиеся объемы потоков движения из Европы через эти три коридора на Кавказ и далее перегружают помещения в портах Потти и Батуми. Существует неотложная необходимость инвестиций, но прежде всего необходимо технико-экономическое обоснование, которое укажет тип терминалов, которые должны быть смонтированы в обоих портах и какие виды общих грузовых помещений требуются для различных продуктов.

Цели

- Изучить существующие и потенциальные потоки движения между Потти и Батуми, и особенно между терминалами Черноморских портов и Транс Европейских Сетей, Коридором Рейн - Майн - Дунай и Российскими Черноморскими портами, Средиземным и Северным морями.
- Предоставить рекомендации по грузовым помещениям обоих грузинских портов и провести обзор потенциала движения и, в частности, провести технико-экономическое обоснование железнодорожной паромной услуги между Одессой и Потти, которая может явиться продолжением существующей услуги между Варной и Ильичевском.
- Проверить и приспособить существующие проекты, сохранившиеся со времен Советского Союза по разработкам терминала, и подготовить документацию для обоснования инвестиций и тендерные документы для работ, которые должны быть в конечном счете выполнены.

Основные вопросы

Во время фазы открытия проекта стало очевидным, что существует спрос на движение для возобновления железнодорожной линии Ильичевск - Потти и автомобильной линии Ro-Ro. В результате ТРАСЕКА выделила 13.500.000 ЭКЮ на выполнение основной работы и закупку оборудования, необходимых для возобновления этой линии с минимальной задержкой.

Все еще остается огромная необходимость привлечь больше внешних инвестиций в порты, таким образом результат проекта будет разбит на фазы для удовлетворения типичных требований Международных Финансовых Учреждений по разработке проекта, принятию решения и обзору различных ступеней. Кульминацией явится подготовка тендерных документов и содействие в оценке тендера для рекомендованных и утвержденных разработок с тем, чтобы можно было быстро мобилизовать поддержку Финансовых Учреждений.

Достижения

В настоящее время Европейский Банк Реконструкции и Развития использует результаты проекта для рассмотрения:

- Технико-экономического обоснования нового зернового терминала в Потти стоимостью 15 миллионов долларов США, который должен быть разработан и эксплуатироваться совместно с инвесторами из частного сектора стран Европейского Союза.
- Развитие складских помещений для хранения хлопка в Потти
- Развитие новых центров по обработке контейнеров

21. РЕСТРУКТУРИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ АЗЕРБАЙДЖАНА И ГРУЗИИ

Географический фокус:	Грузия и Азербайджан
Бюджет проекта:	1.000.000 ЭКЮ
Контрактор:	контракт еще не передан
График осуществления:	6 месяцев

Предыстория

Результатом распада бывшего Советского Союза и создания новых независимых железных дорог явился срыв операций и доходов этих железных дорог. Спрос на грузовые перевозки снизился соответственно на две трети. Тарифы поднимались гораздо медленнее, чем быстрый общий рост инфляции цен в стране, а финансы железных дорог резко снизились, несмотря на сильное ограничение расходов. Тенденция снижения уровней движения еще не стабилизировалась и, независимо от ожиданий восстановления экономики, маловероятно, что объемы железнодорожных перевозок когда-либо снова достигнут уровней 1989 года. Тем не менее, Программа Продовольственной помощи Европейского Союза Кавказу гарантировал некоторые объемы перевозок и развитие Каспийских нефтяных месторождений порождает новые объемы перевозок.

В настоящее время существенные изменения на рынке железнодорожных услуг привели Правительства Азербайджана и Грузии к заключению, что равным образом требуются существенные изменения в секторе железнодорожного транспорта. Эти изменения включают взаимоотношения между Железной Дорогой и Правительством, институциональную и управленческую структуру, ее физические активы и рабочую силу, практики эксплуатации и технического обслуживания, тарифы и способности сбора задолженностей.

Цели

- Разработать стратегии реструктуризации для перевода сектора железнодорожного транспорта в коммерчески основанную, самокупающую индустрию и разработать детальные планы по реструктуризации, включая будущие взаимоотношения между Железной Дорогой и Правительством.
- Определить пакеты инвестиций, подходящие для финансирования Международными Финансовыми Учреждениями.
- Наметить план для центра по осуществлению проекта и его сотрудничества с существующими железными дорогами, а также необходимые инструменты планирования и осуществления как для неотложных мер, так и для общих требований на период 1998 - 2002.
- Предоставить коммерческую и финансовую ориентацию для планирования будущих инвестиций.
- Произвести оценку обязательств и правил по вопросам окружающей среды в пятилетнем плане по реструктуризации.

Основные вопросы

Данный проект является заключительным шагом в содействии внешнему финансированию для заинтересованных железнодорожных компаний, в частности со стороны Европейского Банка Реконструкции и Развития. Когда действительное финансовое положение железных дорог, способность отдать последовательные долги и структуры расходов становятся более ясными, представится возможным вылатить займы на усовершенствование приоритетных центров и оборудования.

Для того, чтобы гарантировать долгосрочную жизнеспособность как для дебиторов, так и для кредиторов, существует необходимость пересмотреть систему управления существующих железнодорожных компаний и, в частности, правильную степень и методику государственного направления их действий. Директивы Европейского Союза проводят в жизнь реструктуризацию железных дорог в Европе и аналогичные действия могут быть приемлемыми для Кавказа, например, в вопросах определения разделения между регулируемыми функциями, защищающими общественные интересы, и техническими или коммерческими операциями, осуществляемыми в качестве бизнеса. В рамках эксплуатационной структуры существует необходимость разделения деятельности на разные части бизнеса или центры обслуживания со своими определенными затратами и доходами.

В частности, необходимо определить действительные эксплуатационные затраты, доходы и стоимость существующего оборудования и инфраструктуры до определения жизнеспособного плана на будущее.

22. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ УСЛУГИ ТРАСЕКА

Географический фокус:	Все страны ТРАСЕКА, включая Украину и Монголию
Бюджет проекта:	2,000,000 ЭКЮ
Контрактор:	должен быть определен
График осуществления:	18 месяцев

Предыстория

В регион импортируются товары народного потребления и промышленные грузы происхождением со всего мира, часто в контейнерах ISO, но в основном автомобильным транспортом турецкими и иранскими водителями, доминирующими на рынке. Компании Европейского Союза и местные компании владеют относительно небольшой долей рынка, а принятие в новый бизнес железных дорог и их участие было крайне ограничено.

В настоящее время относительно небольшое количество контейнеров пересекает Каспийское море. Но потенциальный спрос на интермодальные грузовые операции превышает 100.000 20-футовых контейнеров в год. Этот проект является попыткой расширить содействие, предоставляемое программой ТРАСЕКА, на восток через Каспийское море, основывая действия на анализе и рекомендациях, имеющихся в настоящее время.

Большая работа по внедрению новых эксплуатационных практик была проделана предшествующими проектами (Анализ Интермодального Транспорта, Транскавказский Логистик Экспресс, организованный как часть проекта по вопросам Инфраструктуры Железных Дорог Кавказа и проект Межгосударственных Железнодорожных Тарифов и Расписания движения, который подтолкнул местных операторов внести предложение о создании совместно управляемой интермодальной эксплуатационной компании).

Цели

- Содействовать использованию всего коридора ТРАСЕКА для интермодальных перевозок путем усовершенствования и осуществления бизнес стратегии по предоставлению современных интермодальных услуг и учреждения агентства или агентств для маркетинговых исследований и эксплуатации этих услуг.
- Учредить подобное агентство в виде совместного предприятия или более эффективного соглашения, предпочтительно включая партнера из Европейского Союза.
- Вести пилотную услугу и совершенствовать идеи, вводить принятые в Европейском Союзе интермодальные практики на операционный уровень

Основные вопросы

Существует необходимость отобрать пункты происхождения - пункты назначения и частоту для пилотных услуг совместно с национальными железнодорожными эксплуатационными компаниями и их клиентами, провести переговоры с железнодорожными эксплуатационными компаниями для определения способа действия пилотной услуги. Необходимо будет определить маркетинговый, финансовый и эксплуатационный планы, которые будут включать законодательную структуру и владение каждого предприятия. Необходимо тесная связь с Каспийским Морским Пароходством, портами, автомобильными перевочиками, экспедиторами и любыми другими участниками для определения долгосрочных соглашений с железнодорожными компаниями и оказания содействия в учреждении постоянно эксплуатационной компании.

Осуществление пилотной услуги будет особенно сложной задачей. Основной деятельностью будет определение и порождение спроса.

ТРАСЕКА

ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ

1. РЕАБИЛИТАЦИЯ КРАСНОГО МОСТА И СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ТРАСЕКА

Географический фокус:	Азербайджан и Грузия
Бюджет проекта:	2.500.000 ЭКЮ
Контрактор:	АО "Хидмшени"
График осуществления:	12 месяцев с августа 1997 года

Введение

Красный Мост - это существующий арочный мост каменной кладки, который находится на границе между Азербайджаном и Грузией. Он является основной автомобильной линией между этими двумя странами и частично сохранился до наших дней с 12 века. Во времена распада бывшего Советского Союза строился новый мост. Существует намерение финансировать завершение строительства этого нового моста, провести работы по сохранению существующего моста, и местных пограничных постов, подъездных дорог и работы по реабилитации близлежащего железнодорожного моста Тауз в Азербайджане для восстановления двухколейного железнодорожного движения в этом узком проходе.

Цели

- Исследовать старый мост и провести восстановительные работы с целью сохранения как в качестве функционирующего моста, так и в качестве исторического памятника
- Произвести оценку частично завершенного нового моста ТРАСЕКА и завершить строительство моста и подъездных дорог к нему
- Восстановить железнодорожный мост Тауз и Азербайджанские и Грузинские пограничные посты

Основные вопросы

Развитие нефтяной промышленности в регионе Каспийского моря потребует перевозки больших объемов, которые не могут быть перевезены железнодорожным транспортом. Состояние существующего автомобильного моста таково, что даже при нормальном движении существует риск причинения серьезных повреждений конструкции.

Достижения

Предусматривается наблюдение за строительной площадкой маленьким подсобным подрядчиком, который должен обеспечить качество работ и выплаты по контракту. Завершены тендерные и контрактные формальности и подрядчик начал первые строительные работы.

Прогресс на сегодняшний день включает в себе:

- подготовку площадки
- определение качества существующих работ, их компонентов и материалов
- решение точного характера необходимых восстановительных работ и начальное осуществление
- строительства подъездных дорог и дренажных работ
- закупки на Украине сборных частей для нового моста

Работы по восстановлению моста Тауз были завершены 29 октября 1997 года. В настоящее время рассматривается предложение Азербайджано-Грузинской Акционерной компании по полному восстановлению исторического Красного моста.

2. ЦЕНТР РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ЭКСПОРТА ХЛОПКА В г.БУХАРЕ

Географический фокус:	Узбекистан
Бюджет проекта:	2.000.000 ЭКЮ
Контрактор:	несколько контракторов
График осуществления:	февраль 1998 ! февраль 1999

Предыстория

В Узбекистане выращивается приблизительно 1.2 миллиона тонн хлопка в год, из которых около 1 миллиона тонн экспортируется. Это составляет около 16% всего мирового экспорта. Хлопок является для Узбекистана основным источником прибыли от экспорта, а также является основным источником занятости. До приобретения независимости практически весь узбекский хлопок продавался через Москву. В настоящее время Узбекистан пытается разнообразить свои экспортные маршруты и был издан Указ Правительства, налагающий минимальную квоту для экспорта хлопка по маршруту ТРАСЕКА в порт Поти на Черном море. На 1997 год эта квота составляла 100,000 тонн, из которых 30,000 тонн должно было отправлено в контейнерах с последующим планируемым увеличением этого объема до 100,000 тонн контейнерных перевозок к 2000 году.

Цель

Оказать содействие в создании центра логистики для поддержки экспортных отгрузок по маршруту ТРАСЕКА. В составные части входят обеспечение вовлеченными предприятиями Узбекистана инфраструктуры и складских помещений, а мобильное оборудование для обработки кип и контейнеров будет предоставлено данным проектом ТРАСЕКА.

Основные вопросы

В настоящее время хлопок перевозится железнодорожными вагонами навалом в порты, такие как Рига и Поти, хранится на складе в порту и отгружается по требованию покупателей. В конечном счете для всех заинтересованных сторон было бы более выгодным, хранить хлопок на складе в Узбекистане до поступления заявки, а затем отправить в контейнерах непосредственно к конечному потребителю.

Результатом перевозок хлопка навалом являются неприемлемые потери, вызываемые повреждением кип.

Существующие складские помещения должны быть приспособлены для торговли хлопком. В функции центра будет входить прием кип от хлопкоочистительного завода, хранение кип, обеспечение возможности инспекции хлопка международными покупателями, предоставление оборудования для тестирования и определения сорта по международным стандартам и условиям, и погрузка для экспорта. ТРАСЕКА предоставит мобильное механическое оборудование для загрузки и погрузки контейнеров.

Контейнерные перевозки в Центральной Азии в настоящее время не сбалансированы, поскольку количество ввозимых контейнеров превышает количество вывозимых. Центр поможет выровнять этот дисбаланс.

Достижения

Технические спецификации были выработаны совместно с получателем и опытом Европейского Союза, полученным из текущих проектов по техническому содействию. Координационной Группой была разработана модель контрактов и организован открытый тендер. Проводив оценку тендерных заявок, Вспомогательное Подразделение ТАСИС ведет переговоры с участниками тендера, в то время как все еще продолжаются дискуссии с получателем по вопросам развития центра.

3. КОНТЕЙНЕРНЫЕ УСЛУГИ МЕЖДУ БАКУ И ТУРКМЕНБАШИ

Географический фокус:	Азербайджан и Туркменистан
Бюджет проекта:	5.000.000 ЭКЮ
Контрактор:	GABEG и другие контракторы
График осуществления:	на 12 месяцев с февраля 1998 по февраль 1999.

Предыстория

Порты Туркменбаши и Баку являются основными морскими портами Туркменистана и Азербайджана и занимают ключевые стратегические позиции на транспортных связях через Каспийское море. Они являются потенциальными узкими местами в эффективном развитии контейнерных перевозок по коридору ТРАСЕКА. Исследования показывают, что большинство контейнерных перевозок в Центральную Азию осуществляется более северным маршрутом через Россию, а большие объемы грузов, подходящих для контейнеризации перевозятся автомобильным транспортом через Иран.

Цели

- Усовершенствовать оборудования для обработки контейнеров в Баку и Туркменбаши
- Обеспечить техническое обслуживание и усовершенствовать суда, связывающие два порта
- Оказать содействие в процессе реструктуризации системы управления соответствующих портов и паромств.

Этот проект является предшественником действий Европейского Банка Реконструкции и Развития, который рассматривает вопрос об инвестициях в порты Баку и Туркменбаши.

Основные вопросы

Только небольшое количество контейнеров в год пересекает Каспийское море, хотя считается, что потенциальный спрос составляет 100,000 20-футовых контейнеров в год. Основной причиной этого расхождения является отсутствие в двух портах адекватного оборудования для обработки и непригодность обслуживающих судов.

Данный проект включает 4 основных компонента:

1. Деятельность по снабжению
2. Создание центров по управлению терминалами, где учитываются интересы потребителей портов
3. Ремонт паромов. Для введения в действие паромов, которые в настоящее время находятся в нерабочем состоянии и для соответствующего технического обслуживания используемых в настоящее время судов, будут поставлены некоторые существенно важные запасные части.
4. Баржи для контейнеров. Было предложено использовать баржи для обеспечения специализированных контейнерных услуг. Для достижения этого нужно будет предоставить запасные части и работы по ремонту в введению в эксплуатацию.

Достижения

Технические спецификации были выработаны совместно с получателями и опытом Европейского Союза, полученным из текущих проектов по техническому содействию. Координационной Группой была разработана модель контрактов и организован открытый тендер. Проводив оценку тендерных заявок, Вспомогательное Подразделение ТАСИС ведет переговоры с участниками тендера.

4. ПРОЕКТИРОВАНИЕ И СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАРОМНЫХ СООРУЖЕНИЙ В ПОРТУ ПОТИ (ГРУЗИЯ)

Географический фокус:	Грузия
Бюджет проекта:	5.000.000 ЭКЮ
Контрактор:	Athena Hellenic Engineering и несколько других контракторов
График осуществления:	февраль 1998 - февраль 1999

Предыстория

С целью развития идеи ТРАСЕКА необходимо связать маршрут ТРАСЕКА с Транс-Европейскими Сетями (TEN), и в частности с Транс-Европейским коридором 9. Общей целью данного проекта является оказание содействия Грузии и тяготеющим к портам странам разнообразить и усовершенствовать их доступ к международным рынкам путем предоставления и усовершенствования мультимодальных услуг и условий для обработки контейнеров для недавно организованной паромной услуги между Украинским портом Ильичевск и Грузинским портом Поти. Компьютерная система является поддержкой эффективности и коммерческой привлекательности таких усовершенствований.

Цели

Глобальной задачей данного проекта является содействие полному использованию коридора ТРАСЕКА для железнодорожных и автомобильных перевозок и взаимосвязь с Транс-Европейским коридором 9. Параллельной задачей является содействие деятельности и интересам Европейского Банка Реконструкции и Развития в виде финансовой поддержки начальных операций, которые положительно влияют на проекты по предоставлению займы, которые в настоящее время находятся в стадии обсуждения или рассмотрения.

Основные вопросы

ТРАСЕКА приняла решение предоставить финансирование в виде грантов для организации: компьютерной системы слежения за движением грузов по паромной переправе, усовершенствования инфраструктуры существующего железнодорожного паромного терминала, проектирования и строительства дополнительных сооружений и снабжение и доставка оборудования для обработки грузов и контейнеров. Также в порт будет поставлено оборудование для перевалки, что позволит загружать и разгружать железнодорожные вагоны и другие грузы с парома порта Ильичевск через прибрежную рампу для создания непрерывной железнодорожной связи между Европой и Азией через Кавказ. Она будет включать новую железнодорожную линию между железнодорожной паромной рампой и ближайшей сортировочной станцией.

Достижения

Были разработаны технические спецификации совместно с получателем и опытом Европейского Союза, полученным из осуществляемых проектов Технического Содействия. Координационной группой была разработана модель контрактов и организован открытый тендер. Проведив оценку тендерных заявок, Вспомогательное Подразделение ТАСИС ведет переговоры с участниками тендера.

5. УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СУЩЕСТВУЮЩЕГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО - ПАРОМНОГО ТЕРМИНАЛА, ПРОЕКТИРОВАНИЕ И СТРОИТЕЛЬСТВО ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ СООРУЖЕНИЙ ДЛЯ ПОРТА ИЛЬИЧЕВСК

Географический фокус:	Украина и Грузия
Бюджет проекта:	10.000.000 ЭКЮ
Контрактор:	контракт вынесен на тендер
График осуществления:	12 месяцев с весны 1998 года

Предыстория

После переговоров с Украиной и Грузией, в конце прошлого года была введена в действие железнодорожная паромная услуга между портами Ильичевск, который находится около Одессы, и портом Поти. Данная услуга продлевает существующую между Ильичевском и Варной. В действие находятся два железнодорожных парома по маршруту Поти - Ильичевск. Их полная загрузка составляет 108 железнодорожных вагонов, но они могут перевозить грузовики и легковые автомобили, если паром не используется железнодорожными вагонами полностью.

Так как предоставление оборудования для железнодорожного парома является предметом параллельного проекта, рождается необходимость усовершенствовать не только оборудование паромного терминала, но и железнодорожное сообщение в Ильичевске с тем, чтобы избежать ситуации, когда Украинская сторона будет представлять новые трудности.

Цель

Общей целью данного проекта является содействие полному использованию коридора ТРАСЕКА для железнодорожных и автомобильных перевозок и его взаимосвязь с коридором Транс Европейской Сети-9. Параллельной целью является содействие деятельности и интересам Европейского Банка Реконструкции и Развития в виде финансово поддерживаемых начальных действий, которые положительно повлияют на проекту по займам, по которым в настоящее время ведутся переговоры, или которые находятся на рассмотрении.

Основные вопросы

ТРАСЕКА решила вложить имеющиеся в наличии фонды в: компьютерную систему для движения грузов на пароме, усовершенствования инфраструктуры существующего железнодорожного паромного терминала, проектирование и строительство дополнительных сооружений и поставку и доставку оборудования для обработки грузов и контейнеров.

В ходе проекта будет усовершенствована железнодорожная связь с паромными причалами, восстановлена часть паромной сортировочной станции, восстановлена паромная рампа, предоставлен парк грузовых автомобилей и усовершенствованы служебные помещения.

Проект также окажет содействие паромной компании в усовершенствовании стандартов паромной безопасности, позволяя им перевозить дополнительные типы опасных грузов в ожидании увеличения движения жидких нефтехимических продуктов, перевозимых в железнодорожных цистернах в Европу.

Достижения

Технические спецификации были выработаны совместно с получателями и опытом Европейского Союза, полученным из осуществляемых в настоящее время проектов по техническому содействию. Координационной Группой была разработана модель контрактов и организован открытый тендер. Проводив оценку тендерных заявок, Вспомогательное Подразделение ТАСИС ведет переговоры с участниками тендера.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Библиотека

TRACECA TECHNICAL LIBRARY
12/01/98

CONSULT & PROJECT TITLE	DOCUMENT	DATE OF DOCUMENT	COPIES	Remarks/ For internal use only (*)
-------------------------------	----------	---------------------	--------	--

(Codes: EB = English bound copy, RB = Russian bound copy, EL= English loose-leaf copy, RL= Russian loose-leaf copy, ED = English copy on floppy disk, RD = Russian copy on floppy disk)

(*) Some reports are considered commercially sensitive and should only be distributed by reference to the Co-ordinator

ATHENS LAW FIRM	Co-ordination Maritime Connection Ukraine- Georgia			
	Technical Proposal	Aug 97	1EB	
ATKINS	Regional Traffic Database & Forecasting Model	(9303)		
	Technical Proposal	Sept 95	1EB	
	Technical Appendices	Sept 95	1EB	
	Inception Report	April 96	3EB,2EL,1RB 1ED,1RD	
	Progress Report Phase 1A	Sept 96	1ED	
	Progress Report Phase 1A - REVISED	Dec 96	4EB, 2EL	
	Dossier of Basic Data about the Model as at Jan 97	Jan 97	8EB,1EL,1ED	
	Progress Report II Study Phase 1B:	March 97	2EB,2EL,ED	
	Progress Report II Appendices	March 97	3EB	
	Draft Database	March 97		
	SATURN (Simulation & Assignment of Traffic to Urban Road Networks)	April 97	2EB,1ED	
	Database Manual	May 97	2EB	
	Data Collection Report	May 97		
	Appendices: Data Received From			
	D1 Armenia		1EB	
	D2 Azerbaijan		1EB	
	D3 Georgia		1EB	
	D4 Kazakhstan		1EB	
	D5 Kyrgyzstan		1EB	
	D6 Tadjikistan		1EB	
	D7 Turkmenistan		1EB	
	D8 Uzbekistan		1EB	
	Progress Report III: Phase 2	June 97	1EB,1RB,1RL	
	Traffic Model Development	Aug 97	2EB,1EL	
	Draft Final Report	Sept 97	1EB,1EL,3ED, 1RB,1RL,1RD	
BCEOM	Intermodal Transport	(9201)		
	Technical Proposal	Nov 95	1EB	
	Inception report	June 96	2EB,1ED	
	Progress Report	Sept 96	1EB,1RB,1ED	
	Draft Final Report	Feb 97	1EB,2ED,1RB	
	Final Report	May 97	3EB,1ED	
	Synopsis	May 97	2EB	
CIE CONSULT	Central Asian Railways Restructuring	(9602)		
	Technical Proposal, Part 1: Annexes A & B Part 2: Annexes C	April 97	3EB	

Inception Report: - Module A: Kazakhstan Railways	Sept 97	4EB,1EL,2RB,1RL,1ED,1RD
Inception report: - Module B: Uzbekistan RW Restructuring Study	Sept 97	2EB,1EL, 1RB, 1RL,1(E+R)D
Inception Report: - Module C: Turkmenistan RW	Sept 97	1EB,1EL,2RB, 1RL,1(E+R)D
Inception Report: - Module E: Telecommunications	Jan 98	1E/RD,5EB, 5EL,1RB,1RL

DECON	Rail Maintenance Central Asia: Infrastructure Maintenance 2	(9310)	
	Technical Proposal	Nov 95	1EB
	Inception Report	June 96	2EB,1RB,1ED, 1RD
	Progress Report	Nov 96	2EB,1EL,1RB, 1RL,1ED,RD
	Draft Final Report	Feb 97	
	■ Module A		2EB
	■ Module C		1EB
	Draft Final Report:	July 97	
	Module A: Aktau- Mangyshlak - Bejne Line		1EB,1EL,1ED,2RB
	Module B: Improvement of Freight & Passenger Traffic		2EB,1EL,1ED,1RB,1RL
	Module C: Feasibility Study for Chardzhev Bridge		1EB,1EL,1ED,1RB,1RL
	Module C Annexes		
	Revised Draft Final Report: Module C: Chardzev Bridge	Nov 97	2EL, 1ED, 2RL(ch5.2+5.3)
DHV	Road Transport Services (Caucasus)	(9407)	
	Technical Proposal	Sept 95	1EB
	Financial Proposal	Sept 95	1EB
	Draft Inception Report	Feb 96	1EB
	Final Inception Report	June 96	2EB,1ED
	Final Inception Annexes	June 96	4EB,1ED
	Action Plan: Business Visit for Western-European JV Partners	June 96	1EL
	Administrative Progress Report	Aug 96	2EB,1ED
	Annex to Progress report	Aug 96	2EB
	Study Tour: Business Opportunities for Road Haulage Enterprises	Oct 96	1EB,1ED
	Business Plans:	Nov 96	
	- Tbilautoservice		1EB,2RB
	- Georgian International Transporters (GIT)		1EB,2RB
	- SovTransavtoBaku,		1EB,2RB
	- Makro Transport Group		1EB,2RB
	TRACECA - ITRS Project	Jan 97	1EB,1ED
	Update - Administrative Report		
	(Final Report IRTS Caucasus)	Feb 97	(2EB,1ED)
	Project Completion Report (Administrative Report)	March 97	1EB,1ED,2RB,1RD
	Final Technical Report (version 2)	April 97	1EB,1ED,1RB,1RD
	(New) business plans (one volume: Tbilautoservice Georgian International Transporters (GIT), SovTransavtoBaku, Makro Transport Group)	May 97	1EB
	External versions of the new business plans	May 97	1RB

- Tbilautoservice
- Georgian International Transporters (GIT)
- SovTransavtoBaku,
- Makro Transport Group

FINNROAD	Road Maintenance	(9601)	
	Technical Proposal, Vol. 1 & 2	April 97	1EB
	Inception Report for Field Management Module	Sept 97	6EB,1EL
	Inception Report		
	- Module A: Materials, Plant, Standards	Sept 97	6EB,1EL
	- Module B: Winter Maintenance	Sept 97	6EB,1EL,1RB
	- Module C: Azerbaijan, Road Sector Restructuring	Sept 97	6EB,1EL,2RB,1 RL,1RD,1ED
	- Module D: Road, Pavement and Bridge Testing	Sept 97	6EB,1EL
	- Module E: Pre-Feasibility Studies	Sept 97	6EB,1EL,1ED
	Progress Report 1 for Field Management Module	Nov 97	4B,1EL,3RB,1 RL
	Progress Report		
	- Module A: Materials, Plant, Standards	Nov 97	1ED,3EB,1EL, 2RB,1RL
	- Module B: Winter Maintenance	Nov 97	1ED,3EB,1EL, 2RB,1RL
	- Module C: Azerbaijan: Road Sector Restructuring	Dec 97	1ED,3EB,1EL, 2RB,1RL
	- Module D: Road, Pavement & Bridge Testing	Dec 97	3EB,1EL,1ED, 2RB,1RL
	- Module E: Pre-feasibility Studies	Dec 97	3EB,1EL,1ED, 1RB
	Draft Final Report		
	- Module C: Azerbaijan: Road Sector Restructuring	Dec 97	1ED,2EB,1EL, 1RB
GIBB	Road Transport Services (Central Asia)	(9402)	
	Technical Report	Nov 95	1EB
	Inception report.	April 96	4EB, 1EL,1ED
	Inception report: Financial Annex	April 96	3EB, 2EL
	Almaty Seminar	June 96	1EB,1RB
	Progress Report	July 96	1EB,1ED
	Road operators management manual		2EB,1RB
	Draft Final Report, Vol. 1 & 2	July 97	1EB
	Draft Final Report	Sept 97	1EB
HPTI	TA for the Development of Port Baku: Management Assistance & Training	(9304)	
	Technical Proposal	Sept 95	1EB
	Inception Report	March 96	4EB
	Project Progress Report 1 (28/01/96-31/07/96)	15 Aug 96	1EB
	Project Progress Report 2 (01/08/96-30/06/97)	30 Nov 96	3EB
	Project Progress Report 3 (30/03/97-30/06/97)	July 97	2EB,1ED
	Addendum: Development of the Port of Baku: Port Master Plan	(9304)	
	Proposed Addendum to Project	July 96	2EB
	Phase I - Report	Oct 96	2EB
	Annex to Phase 1 Report	Oct 96	3EB
	Phase II Report.	Dec 96	

Vol. 1: Executive Summary		2EB
Vol. 2: Traffic Forecast & Econ. Assessment		2EB
Vol. 3: Port Development Plan		2EB
Vol. 4: Civil Engineering Assessment		2EB
Vol. 5: Environmental Assessment		2EB
Vol. 6: Financial and Economic Impact Analysis		2EB
Phase III Report.	March 97	
Vol. 1: Executive Summary		3EB
Vol. 2: Traffic Forecast & Econ. Assessment		5EB
Vol. 3: Port Development Plan		3EB
Vol. 4: Civil Engineering Assessment		3EB
Vol. 5: Environmental Assessment		3EB
Vol. 6: Financial and Economic Impact Analysis		3EB
Phase III: Final Report.	Nov 97	1E/RD
Vol. 1: Executive Summary		1B,1RB
Vol. 2: Traffic Forecast & Econ. Assessment		1B,1RB
Vol. 3: Port Development Plan		1B,1RB
Vol. 4: Civil Engineering Assessment		1B,1RB
Vol. 5: Environmental Assessment		1B,1RB
Vol. 6: Financial and Economic Impact Analysis		1B,1RB
(Draft) Tender Documents	Nov 97	
■ Civil Works		2EB,1RB
■ Civil Works - Drawings		1EB
■ Equipment - Lot 1		2EB,1RB
■ Equipment - Lot 2		2EB,1RB
■ Equipment - Lot 3 & 4		2EB,1RB

HPTI	Feasibility Study of New Terminal Facilities in the Georgian Ports (9603)	
	Technical Proposal, Vol. 1 & 2	April 97 2EB
	Study on Traffic Potential for the Rail Ferry Service Poti - Ilyichevsk- Potentiality Investigation	Aug 97 1EB, 1EL
	Inception Report	Oct 97 6EB, 1EL, 2RB, 1RL, 2(ED+RD)
	Phase 1	Oct 97 1E/RD
	Phase 1 Report, Vol. 1	4EB,1EL,2RB, 1RL
	Phase 1 Report :annexes (= vol2)	5EB,1EL, 2RB, 1RL
	Phase 1 Report: annex 7: Assessment of Poti Cranes	2EB
	Phase 1 Report: annex 7: Assessment of Poti Wheeled Equipment	2EB
	Phase 1 Report: annex 8: Facilities - Mechanical Engineering Aspects	2EB
	Phase 1 Report: annex 9: Survey of the RW Installations in the port of Poti	6EB,1EL, 2RB, 1RL
	Phase 1 Report: annex 10: Survey of the RW Installations in the port of Batumi	6EB,1EL, 1RB, 1RL
	Port Facilities - Poti & Batumi Mechanical Engineering	Oct 97 1ED

KOCKS	Implementation of Pavement Management System (9305)	
	Technical Proposal	Sept 95 1EB
	Inception Report	Feb 96 1EB,1EL,1ED
	Progress Report Nr 1	July 96 1EB,1EL,1ED, 1RB,1RL
	Performance Report	Oct 96 2EB

Progress report No 2	Oct 96	3EB,1EL,1RB,1 RL,1D
Study Tour to Europe	Nov 96	3EB,1EL,1RB,1 RL
Draft Final Report: Study of the Cost and Financing of Road Usage: Volume 1: main report	Dec 96	1EB,1EL,1RB, 2RL
Volume 2: annex		1EB,1EL,1RB, 2RL
Review of Road Design Standards	Jan 97	1EB,1EL,1RB, 1RL
Progress report 3 (October 96- Dec 96)	Jan 97	1EB,1EL,1RB, 1RL,1RD
Progress Report 4 (Jan-March 97)	April 97	2EB,1EL,1RB,1 RL
Final report: Study of the Cost and Financing of Road Usage	June 97	2EB,1EL,2RB,1 RL
Add. 1: Road Improvement (9305)		
1 st version:	July 96	
■ Technical proposal for Feasibility Study for Road Rehabilitation in G, Az, Ar, purchase of equipment and Training		4EB
■ Financial Proposal		1EB
-Technical proposal for Feasibility Study for Road Rehabilitation in G, Az, Technical Assistance for Armenia, Purchase of Equipment and Training	July 96	1EB
- Financial Proposal		1EL(fax)
Technical Proposal for Preparation of a Road Improvement Project in Ashgabat to Mary Road (Turkmenistan): Section Tedjen to Mary	July 96	3EB
Draft Addendum Nr 1	Aug 96	1EB
Component 1: Feasibility Study for Road Rehabilitation of Transit Roads		
Module A: Transit Roads in Az & Georgia		
Azerbaijan:		
Inception Report	March 97	1EB,1EL,1RB, 1RL
Draft Final Report	Oct 97	2(E+R)D
■ Volume 1		3EB,1EL
■ Volume 2		2EB,1EL,1RB, 1RL
■ Volume 3		2EB,1EL, 1RB,1RL
Georgia		
Inception Report	March 97	1EL,1RB,1RL
Draft Final Report	Sept 97	2(E+R)D
■ Volume 1		2EB,1EL,
■ Volume 2		1EB,1EL,
Module B: Technical Assistance to the Armenian Road Directorate		
Inception Report	Oct 97	4EB,1EL,1RB, 1RL,1(E+R)D
Development of a Routine Maintenance Contract	Dec 97	

System: Project Completion Report

■ Volume 1	1EB,1EL
■ Volume 2	1EB,1EL

**Component 2: Turkmenistan:
Tedjen-Mary Road Improvement**

Progress Report Nr 1	Jan 97	1EB
Environmental Assessment	March 97	1EB
Engineering Report	Nov 97	1ED
■ Vol. 1: Engineering & Implementation Proposals		2EB
■ Vol. 2: Drawings		1EB
■ Vol. 3: Traffic and Economic Evaluation Report; Environmental Assessment		1EB
■ Vol.4: Dynamic Penetration Test Results; Falling Weight Deflectometer Results and Evaluation		1EB
Tender Document (The Tender, The Contract, The Works)	Aug 97	1EB
Tender Document (The Tender, The Contract, The Works)	Nov 97	1EB

NEA (Nethconsult)	Immediate Training Action	(9302)
	Technical Report	Sept 95 1EB
	Inception report	March 96 2EB
	Draft Course Material in Progress	March 96 1EB
	First Progress Report	May 96 11EB, 1EL
	Second Progress Report	June 96 10EB, 1EL
	Almaty A-Senior Management Level: - Vol 1, Vol 2	April 96 1EB
	Draft Final Report	19 Aug 96 2EB, 1EL, 1RB
	Final report	30 Sept 96 1EL, 1ED, 1RB, 1 RL

RAMBOLL	Ferry Terminals Baku & Turkmenbashi	(9403)
	Technical Proposal	Nov 95 1EB
	Inception Proposal	May 96 2EB
	Phase 1, Report (Draft) Design Parameters	July 96 1EB
	Phase 1, Final Report, Design Basis	Jan 97 3EB, 1RB, 1ED, 1 RD
	Phase 2, Pre-Design & Feasibility Note	
	■ Baku	Dec 96 2EB
	■ Turkmenbashi	Dec 96 2EB
	Phase 2, Detailed Design Report - Turkmenbashi	March 97
	- Vol. I, Main Text	1EB, 1RB
	- Vol. II, Technical Drawings	1EB, 1RB
	Phase 2, Detailed Design Report - Baku	March 97
	- Vol. I, Main Text	2EB, 1RB
	- Vol. II, Technical Drawings	1EB, 1RB
	Phase 3: Econ. & Fin. Evaluation Report	March 97
	■ Turkmenbashi	1EB, 1EL
	■ Baku	1EB, 1EL
	Phase 3, Econ & Fin. Evaluation Report -Turkm-shi	April 97 2B
	Phase 3, Econ & Fin. Evaluation Report-Baku	April 97 2B
	Add. Phase 3: Econ. & Fin. Evaluation Report--	Nov 97 3EB

Baku

RAMBOLL-Add.	Supplementary Consultancy Services for Rehabilitation of Ferry Terminals B&T & Dry Cargo Terminal			
	Technical & Financial Proposal	Dec 96	1EB	
	Proposal Document-	July 96	2EB	
	(draft)Tender Docs- Civil Works at the Ferry Container Terminal at Turkmenbashi	July 97	1EB	INTERNAL
	■ The Tender			
	■ The Contract			
	■ The Works			
	Environmental Analysis Report - Baku	Sept 97	5EB,1RB	
	Environmental Analysis Report - Turkmenbashi	Sept 97	4EB,1RB	
	Tender Documents Ferry terminal Baku (draft):			
	Vol 3.1: The Works, Bill of quantities	Oct 97	4EB, 1RB	
	Vol 3.2: The Works, Specifications	Sept 97	4EB, 1RB	
	Vol 3.3.: The Works, Drawings	Oct 97	3EB, 1RB	
	Tender Docs Ferry terminal Turkm-shi (draft)			
	Vol 3.1: The Works, Bill of quantities	Oct 97	4EB,1RB	
Vol 3.2: The Works, Specifications	Sept 97	3EB,1RB		
Vol 3.3.: The Works, Drawings	Oct 97	4EB,1RB		

Renovation of the Ferry Terminal in Aktau Port

Initial Appraisal Report Nov 97 1EB, 1RB

SISIE	Railways Tariffs & Timetable Structure (9501)		
	Technical Proposal: Annexes A&B	April 96	2EB
	Annex C		1EB
	Inception Report	30 Oct 96	2EB, 3EL, 1ED
	Progress Report 1	March 97	1EB, 1ED
	Progress Report 2	July 97	1EL, 1ED, 3RB, 2RL
	Draft Cost Analysis, Customs Analysis, Infrastr.	No date	
	Infrastructure - 1	Aug 97	2EB, 1EL, 3RB, 2RL
	Customs Analysis	Aug 97	2EB, 1EL, 3RB, 2RL
	Assessment of TRACECA Routes Competitiveness Part 1: Comparison of Alternative Routes and Modes	Aug 97	7EB, 1EL, 4RB, 2RL
	Assessment of TRACECA Routes Competitiveness Part 2: Review of TRACECA states operators	Aug	7EB, 1EL, 4RB, 2RL
	Cost Analysis	Aug 97	3EB, 1EL
	Cost Analysis - Annexes 8-1 to 8-4	Aug 97	3EB, 1EL, 3RB, 2RL
	Cost Analysis - Annexes 8-5 to 8-8	Aug 97	4EB, 3RB, 2RL
	Progress Report 3	Oct 97	2EB, 1EL, 4RB, 3RL

SWK Law	Transport Legal and Regulatory Framework (9306)		
	Technical Proposal (Annexes A,B,&C)	Oct95	2EB
	Inception report.	March 96	4EL, 2EB, 1RD
	Progress Report.	July 96	2EB, 3EL, 2ED
	Regional Conference No. 1, Almaty	May 96	1RB
	Progress Report	Jan 97	2EB, 1EL
	Recommended Draft Legislation	March 97	1E/RB
	Comparative Conventions Vol. 1/4, 2/4, 3/4 ,4/4	March 97	2E/RB per vol

Multilateral Agreement on International Transport in the TRACECA Region	July 97	1EB,1EL,1ED	INTERNAL
Progress Report No 3	July 97	3EB,1EL,1ED	
Completion Report	Dec 97		
App 1		1EB	
app 2		1EB	
app 3 (4 parts)		1EB	
app4		1EB	
app 5&6		1EB	

SWK Trade	Trade Facilitation, Customs Procedures & Freight Forwarding Project	(9308)	
	Technical Proposal	Nov 95	1EB
	Inception Report	April 96	1EB,1EL
	Progress Report.(April-June 96)	July 96	1EB,1RD
	Progress Report (July to October 96)	October 96	1EB,1EL
	Trade & Customs procedures-Report: vol. 1, 2, 3, appendix 1	October 96	3EB,1EL per vol.
	Computer System Report (8 countries)	Nov 96	5EB,1EL
	Customs Border Post :Report: Volume 1 +App 1	October 96	5EB,1EL,4D
	Trade Facilitation Institutions	Feb 97	4EB,1EL,1D
	Project Completion Report	March 97	1EB,1EL
	Overview of the Freight Forwarding Industry	April 97	4EB,1EL

SWK Trade-Addendum	Cotton Task Force	(9308)	
	Transportation of Uzb. Cotton - a profile	Dec 96	1EB
	Progress Report 3 : Uzbekistan - Cotton extension	May 97	1EB
	Completion Report	July 97	3EB,2EL,1ED 1RB
	Final Report	Sept 97	1EB,1EL,1RB
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Part 1 - Market Profile (revised) ■ Part 2 - Logistics Development 		

SYSTRA	Rolling Stock Maintenance s	(9309)	
	Technical Proposal	October 95	
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Annexes A&B ■ Annex C 		1EB 1EB
	Inception report.	May 96	1EB,3EL,1RB,1 RL, 1ED
	Progress Report	October 96	4EB,1EL,1RB,1 RL,1D
	(draft) Completion Report	April 97	1EB
	(Draft)Completion Report, Part 1-4 1	May 97	2EB
	Draft final report : parts 1, 2, 3, 4 - draft 1	May 97	1EB
	Completion Report	July 97	
	Part1/4 Project Summary		3EB,1EL,1RB,1 RL,1D
	Part2/4 Overall Features and Recommendations		3EB,1EL,1RB,1 RL,1D
	Part3/4 Country profiles		3EB,1EL,1RB,1 RL,1D
	Part 4/4 Case Studies		3EB,1EL,1RB,1 RL,1D

TechnEcon	Evaluation of TACIS Interstate TRACECA Programme in Transcaucasus and Central Asia		
	Proposal	Oct 97	1EB
TEWET	Infrastructure Maintenance.1 (9307)		
	- Railways Pre-Investment Study & Pilot train Baku-Tbilisi - Batumi.- Poti.(Caucasus)		
	Technical Proposal	Nov 95	1
	Inception report	April 96	1EB,1ED
	Progress Report 1 (3 volumes))	Sept 96	
	- Executive Summary		1EB,1EL,1RB,1RL
	- Annexes 1-4		1EB,1EL,1RB,1RL
	- Annex 5 (3 volumes)		1EB,1EL,1RB,1RL
	Technical pre-feasibility of Track & Constructional Works of Az. State RW and the Georgian RW	Aug 96	2EB,1EL
	Draft Final Report	May 97	
	Modul A		
	Vol. I		2EB,1EL,1RB,1RL
	Vol. II(annexes)		2EB,1EL,1RB,1RL
	Modul B		2EB,1EL,1RB,1RL
	Project Completion Report	Aug 97	5EB,1RB,1RL
	Final Report		1E/RD
	Module A: Vol. 1	Oct 97	5EB,1EL,1RB,1RL
	Financing Memorandum		
	■ Georgian RW	Oct 97	5EB,1EL,1RB,1RL
	■ Azerbaijan State RW	Oct 97	5EB,1EL,1RB,1RL
	Module A: Vol. 2:Annexes	Oct 97	5EB,1EL,1RB,1RL
	Module B	Sept 97	5EB,1EL,1RB,1RL
TEWET	Joint Venture(s) Trans-Caucasian Railways (939401)		
	Technical Proposal	Feb 96	2EB
	Inception Report	Sept 96	2EB,2EL,5RB
	Transcaucasian Logistic Express	Sept 96	2EB,2EL
	Interim Report	April 97	
	■ Executive Summary		1EB,1EL,2RB
	■ Vol. 1		1EB,1EL,2RB
	■ Vol. 2 Annexes		1EB,1EL,2RB
	Project Completion Report	Sept 97	4EB,1RB
	Draft Final Report	Oct 97	1E/RD
	■ Executive Summary		2EB,1RB
	■ Volume 1		2EB,1RB
	■ Volume 1: Annexes		2EB,1RB
	■ Volume 2		3EB,1RB
			2EB,1RB

■ Volume 3	2EB,1RB
■ Volume 4	3EB,1RB
■ Volume 4: Annexes	3EB,1RB
■ Volume 5	

TRACTEBEL	Trade & Transport - Working Group TRACECA (9302)		
	Amended Technical and Financial Proposal	Jan 95	1EB
	Final Completion Reports	Jan 96	2EB
	Final Completion Report Updated for Project Extension	Aug 96	2EB, 1EL
	TRACECA- Co-ordination Team (9404)		
	TRACECA Working Documents: Projects 1994-1995		5EB,5RB DEFUNCT
	Technical Proposal	June 96	1EB
	Interim Report	Jan 97	3EB,1EL
	Final Report	Sept 97	2EB,1EL,1RB, 1RL
	TRACECA Co-ordination Team (9604)		
	Technical Proposal	July 97	2EB
UNCTAD	Rail Freight Traffic Management & Information System (7305/0501/B006)		
	Inception Report	July 96	
WEST - EAST	The Dolphin Project: Feasibility Study for Caravansary (9503)		
	Technical Proposal: Master Copy	June 95	1EL
	Pre-projects Copies		
	■ 06/06/95		1EB
	■ 14/06/95		1EB
	Draft Inception Report	Nov 95	2EL
	Inception Report	Dec 95	1EB,2RB
	Progress Report	May 96	1EL
	Prospectus	May 96	1EB,1EL
	Tashkent Symposium	May 96	1EB
	Visit: Ashgabat Tyre Repair & Retreading Plant ARS-1: Technical Assessment, Preparation, Feasibility Study, Business plan	June 96	1EB+ VCR
	Divers		
	Visit to Tashkent Tyre Retreading Plant N°9	Aug 96	1EB
	Transport & Distribution Management	March 97	1EB,1RB
	An Executive's Guide		
	Project Completion Report	March 97	1EB
	Caravansary Project and Business Plan - Turkmenistan	March 97	1RB
	Caravansary Project and Business Plan - Uzbekistan	March 97	1RB
	Dolphin Proj. Abbreviated Report	April 97	
	■ Turkmenistan + Annexes		1EB,1ED
	■ Uzbekistan + Annexes		1EB,1ED
	Road Side Services & Communication Hubs on TRACECA Route - Inception Report	July 97	printed from e-mail + 1 EB
			INTERNATIONAL

EXTERNAL DOCUMENTS

COUNTRY	DOCUMENT	DATE OF DOCUMENT
ARMENIA		
	Gouv. Adv. Railw. Dptmt & M Train :	
	-Draft Report for Phase A	Feb 95
	-Phase B: Inception Report	Dec 94
	The Armenia Highway Survey:	
	Preliminary Report	Sept 94
	Staff Appraisal Report:	
	Highway Project (WB)	Jan 95
	Amenagement de l'axe routier E-B:	
	Rapport préliminaire (Groupe SEEE)	Juillet 95
	Amenagement de la section E-B axe routier M-B:	
	-Dossier de Candidature (TACIS)	
		Juin 94
	-Mémoire explicatif	Juin 94
	Aménagement axe routier M-E-G-B:	
	Dossier de Candidature (TACIS)	May 94
	S.E.E.E : Aménagement de l'axe routier Erevan -	
	Batoumi (Arménie - Géorgie) différents	Feb, May, July, Dec
	documents et Rapport final : version provisoire du	96
	rapport final + volume annexe et note	
	complémentaire	
AZERBAIJAN		
	Cas.Shipping Co. Draft Final Uniconsult	April 96
	Tech. Ass. NRN Study & Recom. RII:	
	-Technical Proposal	May 94
	-Inception Report	Dec 94
	Prefeasability of B-A Road (WSA):	
	-Final Report Volume One (Draft)	
	-Final report Volume One	
	-Final Report Volume Two	
	-Interim Report	
	Tech.- Eco. Calculations: Construction	
	Object - International Business Centre	
	Dvlpmt Caspian Shipping Cy (UNICONSULT):	
	Inception Report	Dec 94
	Dvlpmt Caspian Shipping Cy (UNICONSULT):	
	Draft final report Report	April 96
	Azer. Railw.: Mngmt & Organ. Struct:	
	Final Report (NETHCONSULT)	June 96

	Dvlpmt Caspian Shipping Cy (UNICONSULT): Final Report	Nov 96	EV + RV
	Caspian Shipping Company (UNICONSULT) Addendum to Final Report Rehabilitation Requirements of Caspian Sea Railroad Sea Cargo Passenger Ferries.	March 97	3 EV
GEORGIA			
	Georgia-Transp. Sector Memorandum: Policy Note (Draft)	April 95	
	Tech. Doc. Rehabilitation Highways: Volume II- Estimates	95	
	Optim. & Reorg. Study Ports of P & B: Final report (HPC)	April 96	
	Port Poti Dvlpmt & Fr. Traff. Reorg.:		
	-Final Report Volume I	July 93	
	-Final report Volume II (Annexes)	July 93	
	-Final report Volume III (Training)	July 93	
	Project - Georgia Grain Terminal:		
	-Inception report (Draft)	Feb 95	
	-Stage I Report (Draft)	May 95	
	Réhabilitation des chemins de fer Georgiens (Travaux du Sud Ouest)	June 95	
KAZAKHSTAN			
	R.Kazk.: an Outline for a. Compreh. Dvlpmt Plan (BDC)	Dec 95	
	Study on Dvlpmt of RN in West. Kaz.: Inception Report (JICA)	Sept 95	
	Road Dvlpmt Study: Final report (EBRD Carl Bro)	Sept 94	
	Road Rehabilitation Project (ADB): Draft Final report Volume I	Dec 95	
	SWK Law : Final Report + Appendices -Vol. 1	Dec 95	
	Modernisation Urban PT Pol. & Org.: Final report (TACIS - Atkins)	April 96	
	NRN Analysis & PW Study (WB?)	June 96	
	Tech. Assistance MT Reform of Law: -First Draft -Terms of Reference	March 96	
	Legal & Regul. Framew. Project N.1: Terms of Reference		
	Transp. Legal & Regul. Framew. T.A.: Terms of Reference (First Draft)	15 Feb 95 28 Feb 95	

Kaz. Transp. Sector Review: M-modal & Intern. Transp. & Trade Facilitation: Final Report	Feb 95	
Note for Mr Bonacci= Ass. Central Asia Common Market	Jan 95	
Summary Accomplish. & Effects from USAID-Funded Transp. Priv. In Kaz.	May 95	
Results pilot Project: Freight Brokering Services in S.&K.	May 95	
Prop. for « Kaz. Syst. Transp. E. Proj.»	July 95	
Improvement of RT Services: Terms of Reference		
Port of Aktau Masterplan Study: -Final Report Annex K	Feb 94	
-Final Report Summary & Conclusions	Feb 94	
Transport and Trade Facilitation Component Multimodal and International Transport by O.Salama	Nov 94	
Mercer Report -Railway transport Reform -Operating and Maintaining Kazakstan Railways under Changing Conditions	June 1966	
Aktau port reconstruction project (phase 1) EBRD Institutional Development - Aktau Port Inception Report , Vol umes 1 & 2	no date ! Nov 96	1 EV
Institutional Development - Aktau Port Progress Report #1	Feb 97	1 EV
Transport sector review - World Bank	Sept 96	1 EV
La republicanisation du reseau ferre de la CEI en 92 et 93 - La situation du Kazakhstan (Institut national des langues et civilisations orientales)	Sept 94	1 FV

KYRGHYSTAN

Consultative Meeting Kyrgyz Rep. by WB: Statement by OECD Represent.	May 95	
Struct. Reform Issues: Bank. Sect. Kyr.	95	
Kyrgystan: Investment Guide	Dec 94	
Kyrgyz Rep.: NRJ Sector Review (WB)	May 95	
Kyrgyz Rep.: Economic Report (WB)	May 95	
Kyrgyz Rep.:Pub. Invest. Prog. (96-98)	May 95	

MONGOLIA

	Papers on econ. & soc. Dvlpmt of Mongolia: Tokyo Donors Meeting	Feb 96	
	Recent econ. Sit. of Mong.& Challenge for Future: Tokyo Donors Meeting	Feb 96	
	Transp. Rehabilitation Proj. in Mong.: Staff Appraisal Report	April 94	
TURKMENISTAN	Road Improv. Proj.: Review of Admin. & Financing of Road Improv. (Kocks): -Volume 1 - Final Report - -Volume 2 - Appendix - -Volume 1 - Draft Final Report -	June 95 June 95+April 95 April 95	
	Gov. Advive to Railw. Dptmt & Management Training (De-Consult): -Final Report Phase A -Inception Report Phase B -Final Report Feasibility Study: Turkmenbashi Port Development - LOUIS BERGER INTERNATIONAL Draft Final Report (Phase III)	Dec 94 Feb 95 Aug 95 April 97	
UZBEKISTAN	Business Guide to Uzbekistan Tourist Documentation UZAVT.OZLASH Brochure	94-95	
CASPIAN SEA	Caspian Sea Water Level: -Intermediary Progress Report -Final report	Dec 94 July 95	
BLACK SEA	Roads and Road Transp. In Black Sea Countries: Needs & Future Actions: Documents	Nov 94	
	Relations Countries of Black Sea Area: Working Party on Waterborne Transp.: -Supporting Documents - Volume I - -Supporting Documents - Volume II -	Sept 94 Sept 94	
CAUCASUS	Projets TRACECA Caucase - Rapport Final	Août 96	
CENTRAL ASIA	Central Asia: Outline Transp. Strategy -Railw. Proj. Profiles (SYSTRA) -Draft Final Report - Main Volume - -Draft Final Report - Appendices -	Jan 95 Jan 95 Jan 95	
	Main Issues Identified In Road Infrastructure (EBRD)		&
	Roads & Road Transp. Study R,U,K,B: Summary Report (EBRD)		

Waterborne Transp. Survey RF,U,K: Summary Report (EBRD)	April 93
Railw. Sector Survey of R,B,U&Kaz.: Summary Report	Jan 93
Land Transp. Linkages from Central Asia to Sea Ports in South & East (UN)	95

TRACECA
COUNTRIES

Joint Working Session on the Coordination and Development of the Transport Corridor Europe Caucasus Central Asia	May 93
The Eurasia Transport Corridor and its Impact on Local society - Tbilisi conference organized by VERTIC	Nov 96

Consortium ILB/Lufthansa Consulting	The air traffic control training & development of air routes in the Southern Ring project:		
	Progress Report I	Jan 97	
	Completion Report - Draft	03 Aug 97	
	Part II.1: Armenia	15 June 97	1 EV
	Part II.2: Azerbaijan: 1. Report	15 June 97	1 EV
	2. Annexes	15 June 97	1 EV
	Part II.3: Georgia	15 June 97	1 EV
	Part II.4: Kazakhstan	20 June 97	1 EV
	Part II.5: Kyrgyzstan	15 June 97	1 EV
	Part II.6: Moldova	15 June 97	1 EV
	Part II.7: Mongolia	15 June 97	1 EV
	Part II.8: Turkmenistan	15 June 97	1 EV
	Part II.9: Uzbekistan	15 June 97	1 EV
	Inception Report	26 May 97	2EV
	The regional Air Services for the Caucasus Project		
	Inception report	Nov 97	2EB,1RB

EBRD	Country Surveys: Economic Survey, Investment Climate, Business Environment:		
	- Kyrgyzstan	12-15 April 97	1 EV
	- Kazakhstan	12-15 April 97	1 EV
	- Tadjikistan	12-15 April 97	1 EV
	- Russian Federation	12-15 April 97	1 EV
	- Turkmenistan	12-15 April 97	1 EV
	- Ukraine	12-15 April 97	1 EV
	- Uzbekistan	12-15 April 97	1 EV
	- Georgia	12-15 April 97	1 EV
	- Azerbaijan	12-15 April 97	1 EV
	- Armenia	12-15 April 97	1 EV

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Страница Всемирной Сети Интернет

Страница Всемирной Сети Интернет, посвященная программе ТРАСЕКА, была открыта в феврале 1997 года и с этого времени регулярно обновляется. В декабре 1997 года мы добавили значительное количество дополнительной информации и облегчили доступ путем обеспечения новых связей между страницами.

Страница Всемирной Сети Интернет предоставляет обзор Программы ТРАСЕКА до настоящего момента и синопсис каждого из **22 Исследований Технического Содействия (ТС)** и **5 Инвестиционных Проектов (ИП)** по заголовками Цели, Основные вопросы и Достижения. В список также входят контракты, которые еще предстоит передать. **Две таблицы** представляют список проектов Технического Содействия и Инвестиционных проектов, с указанием их основных контракторов и суб-контракторов, даты начала, продолжительности в месяцах и бюджета в ЭКЮ.

Она также содержит **Введение** в программу ТРАСЕКА от Руководителя Проекта и **Технический Обзор**, который показывает осуществимые связи и последовательное развитие между каждым из исследований и Инвестиционными Проектами.

Технический Обзор также показывает связь между исследованиями Технического Содействия и Инвестиционными Проектами, запланированными или предполагаемыми, внимательно изучает проблемы, с которыми сталкиваются экспедиторы и международные перевозчики и представляет ТРАСЕКА с их точки зрения и с точки зрения потенциальных международных финансовых инвесторов.

По всем проектам отчеты, составленные Контракторами, собраны в страницу **Техническая Библиотека**, которая дает прямой доступ ко всем отчетам проект за проектом, в том же порядке, как они перечислены в таблицах.

Была добавлена новая страница с указанием имен **Контракторов**, основных контактных лиц и адреса, связывая их с соответствующими контрактами.

В дополнение была обновлена страница **Информационного Бюллетеня** с некоторыми комментариями на будущее и информацией о предыстории.

Была разработана новая страница с указанием деталей всех утвержденных **FIATA Национальных Ассоциаций Экспедиторов** и названий всех ее членов, которые были учреждены в регионе в результате проектов ТРАСЕКА.

Детально представлены контактные лица и адреса всех **офисов Координационной Группы ТРАСЕКА** и суб-офисов в Брюсселе, на Кавказе и в Центральной Азии с указанием номеров телефона, факса и адреса электронной почты.

Была добавлена **новая детальная карта** Кавказа, Центральной Азии и Черного моря. Существует возможность более детального просмотра с тем, чтобы выносить на экран карты с требуемым уровнем деталей.

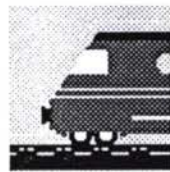
Дальнейшее развитие страницы ТРАСЕКА на Всемирной Сети Интернет последует за эволюцией ТРАСЕКА. С целью, чтобы эта страница Интернет оставалась не только эффективной, но и свежей, мы планируем обновлять ее каждые три месяца.

Далее прилагается копия страницы ТРАСЕКА (на английском языке). Пожалуйста, отметьте, что разметка страницы разработана для экранной консультации в Интернет. Верхние и нижние колонтитулы и разбивка страницы, которые появляются в данной копии, не высвечиваются на экране. Цветные и оживленные логотипы, доступные в Интернет, очевидно, не видимы в данной копии. Карты не включены в данную копию, а также опущены определенные страницы Интернета, идентичные в своем текстовом варианте с нашей брошюрой.

European Union



TRACECA



TRANSPORT CORRIDOR EUROPE CAUCASUS ASIA

Visit our web site : <http://www.traceca.org>

Latest updated version January 1998

TRACECA

- [Site Information](#)
- [What is TRACECA ?](#)
- [TRACECA Technical Overview](#)
- [Projects](#)
- [Technical Library](#)
- [Contractors](#)
- [Countries](#)
- [Freight Forwarders](#)
- [Newsletter](#)
- [Where to find us?](#)

-
- [Maps](#)

-
- [Your comments are welcome !](#)
 - [Back to beginning](#)

SITE INFORMATION ▶ UPDATED

Presentation of the www.traceca.org structure and the technical details.

WHAT IS TRACECA? ▶ UPDATED

The Task Manager presentation of the TRACECA Programme :

I. Introduction :**II. A Summary to the project background****III. The current status of projects and the future prospects****IV. Co-operation with the International Financial Institutions (IFIs)****V. Related projects****VI. List of 22 Technical Assistance Studies and 5 Investment Projects****TRACECA TECHNICAL OVERVIEW ▶ NEW**

An overview of the key issues and the relationship between Technical Assistance Studies (TA) and Investment Projects (IP) planned are proposed. This helps to highlight what the problems are and how the Participating States and TRACECA focus on each issue.

PROJECTS ▶ UPDATED

Since the start of the TRACECA Programme in 1993, many projects have been implemented to improve and to develop trade and transport within the region of the Caucasus and Central Asia.

We now list these as 22 Technical Assistance Studies and 5 Investment Projects and will retain the same numbering system for each project and all references to them, in each section. Access to the summary of a Technical Assistance Study or an Investment Project is possible either by "PROJECTS" or by "COUNTRIES".

TECHNICAL LIBRARY ▶ NEW

We have gathered together the detailed contractors reports on each of the 22 Technical Assistance Studies and the Investment Projects on one file called the Technical Library. To access to detail in the library select the project.

CONTRACTORS ▶ NEW

Contact details of the companies contracted by TACIS to achieve the TRACECA projects are listed in this file.

COUNTRIES ▶ UPDATED

The Participating States of the TRACECA Programme are **Armenia, Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Mongolia, Tadjikistan, Turkmenistan, Uzbekistan and Ukraine**. Lists of the projects in each country are linked to this file.

FREIGHT FORWARDERS ▶ NEW

We gather here the name and location details of freight forwarders who are members of FIATA National Associations in the TRACECA Countries : Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Mongolia, Ukraine and Uzbekistan and detail of the National Association in each country. FIATA has no National Associations in Armenia, Kyrgyzstan, Tadjikistan as Turkmenistan as of December 1997.

NEWSLETTER ▶ UPDATED

Here the TRACECA Co-ordination Team tells you some of the background to new developments taking place in the region.

WHERE TO FIND US ? ▶ UPDATED

The TRACECA Co-ordination Team main offices and sub offices coordinates.

MAPS ▶ UPDATED

A simplified clickable map represents the whole TRACECA Region. The TRACECA Route is shown on another map. Detailed maps of each of the TRACECA Countries, the Black Sea, the Caucasus and the Central Asia are also available.

YOUR COMMENTS ARE WELCOME

Let us know what other information you would like to access on the web site for inclusion in the future to our mailbox "info@traceca.org"



Latest updated version January 1998

SITE INFORMATION

The TRACECA Programme is explained in "[What is TRACECA?](#)" and "[TRACECA Technical Overview](#)"

Summaries of each of the TRACECA projects are presented.
Access to the summary of a project is possible either directly in "[PROJECTS](#)"
or by country in "[COUNTRIES](#)".

Flags are represented in the web pages relating to each country.
At least a VGA 800x600 resolution is needed for reliable flags colours.
The flags were found in the following Web Site [//flags.cesi.it](#).

Detailed reports are available through the "[TECHNICAL LIBRARY](#)".
Reports (Microsoft Word 6.0, Excel 5.0 and MS Power Point files) are guaranteed virus free (Norton Anti-virus 2.0 for Windows 95).
Files are to be printed on "A4" paper.

The "[NEWSLETTER](#)" provides some background to the latest developments.

"[WHERE TO FIND US](#)" shows the location of the TRACECA Co-ordination Team offices and the email address of our mailbox.

"[MAPS](#)" contains maps of the TRACECA regions, of the TRACECA route and the countries.

The design of the detailed maps is based on vectorial files from Magellan Geographix site [//www.magellangeo.com](#). Detailed maps are .PDF Acrobat Reader files. With Adobe Acrobat Reader or the Plug-in of Adobe Acrobat Reader adapted to your browser, you can use a zoom to display the maps at your convenience. To download (distributed free of charge) Adobe Acrobat Reader visit the site <http://www.adobe.com/prodindex/acrobat/readstep.html>



Latest updated version December 1997

WHAT IS TRACECA ? UPDATED



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General IA

External Relations: Europe and the Newly Independent States, Common Foreign and Security Policy, External Service
Transcaucasus and Central Asia (including Mongolia)

TRACECA TRANSPORT CORRIDOR EUROPE CAUCASUS ASIA

- [Introduction](#)
- [A Summary to the project background](#)
- [The current status of projects and the future prospects](#)
- [Co-operation with the International Financial Institutions](#)
- [Related Projects](#)
- [List of 22 Technical Assistance Studies and 5 Investment Projects](#)

I. Introduction

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

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

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

Today the TRACECA programme has financed 22 Technical Assistance studies (30 Mecu) and 5 investment projects for the rehabilitation of infrastructure (20 Mecu).

The leaders of the participating Republics consider that the TRACECA route is of strategic importance to establish an alternative transport outlet to Europe which will complement the traditional and often heavily overloaded route via Moscow.

The programme has resulted in closer co-operation and dialogue among government authorities which has included: agreements to keep transit fees at competitive levels; the facilitation of easier border crossings for transport; the simplification of trade procedures and improved customs co-operation between participating states. There have also been agreements to ship large volumes of new cargo along the TRACECA route and the recognition that this route represents the shortest distance and potentially the fastest and cheapest route from Central Asia to deep sea ships serving world markets.

The technical assistance provided through TRACECA has helped to attract larger investments from the IFIs that include the European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) who have made a number of commitments for capital projects on ports, railways and roads along the TRACECA route totalling over \$ 200 million and the World Bank (WB) who have made commitments for new capital projects on roads in Armenia and Georgia totalling over \$ 40 million. In addition, EU private investors are engaging in joint ventures with Caucasian and Central Asian transport companies. The EU is supporting the programme with other projects to further enhance regional co-operation and economic sustainability in the region such as the Southern Ring Air Routes project and the Oil and Gas Pipeline project (INOGATE).

II. A Summary to the project background

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

The First Working Group meeting was held in Almaty in May 1995. The programme plan was developed through four sectoral working groups (Trade Facilitation, Road, Rail and Maritime Transport) with representatives from all the participating states taking an active part. These working groups, serviced by a team of four sectoral specialists based in Brussels, were responsible for project identification missions and for drawing up the Terms of Reference (ToR) for each project.

From the original proposals, a list of 16 projects was approved by the working groups and endorsed by all eight participating states. These Technical Assistance studies (TA), with a value of 15 million ECU, were contracted and implementation started in Autumn 1995.

The Second Working Group meeting took place in Vienna in October 1995. During this meeting the participating states arrived at a common agreement on one specific route (see map enclosed) on which TRACECA should focus its actions. For all sections of the route each delegation made recommendations in areas which required action in Trade Facilitation, Maintenance and Operations, Rehabilitation and Modernisation. It was also agreed that any project outside this route should only be financed through the National TACIS programmes or by other donors.

The Third Working Group meeting took place in Venice in March 1996. Based on proposals from the participating states the meeting agreed to develop the links with Ukraine and Mongolia and established the need for close co-ordination of the projects that would require a structure of Local and European experts to be resident in the region. The recommendations of the participating states during the 1995 Vienna meeting were analysed in order to determine priorities for future actions as well as to examine further collaboration with IFIs, for major investments. The proposals that were identified were focused into five new projects worth 10 million ECU which were endorsed by the participating states.

The Fourth Working Group meeting took place in Athens in October 1996 where the concept of TRACECA as an attractive multimodal transport route was further developed and all current projects were fully evaluated. Here it was unanimously agreed that Ukraine and Mongolia would immediately be full beneficiaries of the TRACECA programme. The Commission confirmed that the five projects (10 MECU), four TA studies and one investment project, proposed by the third working group meeting will be implemented in 1997.

The participating states reiterated the necessity of linking TRACECA route to the Crete Corridors which link the Black Sea region with the TENs. Furthermore, the working groups set forward a number of project proposals for the future activities in the Traceca programme.

III. The current status of projects and the future prospects

In order to examine the possibilities of linking the TRACECA route with the Black Sea region and the TENs, the EU organised in April 1997 a ministerial transport conference in Tbilisi, Georgia. The conference brought around the table all BSEC (Black Sea Economic Co-operation) countries and Newly Independent States involved in the Traceca programme.

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

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

In order to give substance to the idea of the Black Sea Region as a Pan European Transport Area, the EU agreed to finance the rehabilitation of the Ro-Ro ferry terminal in the port of Ilyichevsk (Ukraine) and the construction of a Ro-Ro ferry terminal in the port of Poti (Georgia). These projects (15 Mecu) will be implemented in 1998 and finalised at the beginning of 1999. In addition, the project proposals of the Fourth Working Group have been translated in 2 TA studies and 2 investments projects, worth 10 Mecu, to be implemented in 1998.

In September 1997 there was a welcome initiative by Presidents Aliiev of Azerbaijan and Shevardnadze of Georgia who jointly proposed to host a presidential conference in the Caucasus early in 1998, that could lead to the adoption of the draft multilateral agreements on transport initiated within the TRACECA programme. These agreements could break open the existing Saraks agreement, a four country agreement on the reduction of railway tariffs in order to facilitate the transit of cargo by railways. The formulated proposals include: an additional number of commodities for railways, to open it for other transport modes, to harness the interest of other countries that are interested by the agreement.

Consideration is currently being given to the prospect of further Working Group meetings to draw together the initiatives taken so far, to consolidate these actions and to make plans for future actions.

IV. Co-operation with the International Financial Institutions (IFIs)

TRACECA has always worked in close co-operation with the IFIs and many agreements have been made with World Bank and the EBRD. These include:

The construction of highways in Turkmenistan, with the technical assistance (TA) for 0.75 million ECU being financed by the EU for the feasibility and design of two highways prior to a \$80 million EBRD loan.

The rehabilitation of Baku Port with TA financed by the EU for 1.5 million ECU for the feasibility and design of a ferry terminal to be reconstructed with a \$50 million EBRD loan.

The rehabilitation of Turkmenbashi Port with TA financed by the EU for 1.5 million ECU for the design study and preparation of the tender for the ferry terminal prior to a \$50 million EBRD loan.

The upgrading of roads in Armenia with TA financed by the EU for 0.75 million ECU in order to provide the TA package for the second half of the \$40 million WB/EBRD loan.

Construction of the Poti Grain Terminal with TA financed by the EU for 0.4 million ECU for the legal issues on the concession of the terminal, to be constructed after a \$15 million EBRD loan.

The modernisation of the Georgian Ports with preliminary discussions on the construction of ferry terminals and general cargo facilities from an investment by EBRD following a TA package of 1.5 million ECU financed by the EU

Road rehabilitation in Georgia where a TA package of 0.4 million ECU was financed by the EU for a WB loan of \$13 million.

As TRACECA now includes direct investment projects as well as TA, we are to maintain complementarity of actions with the IFI and act as a co-financer rather than a substitute donor. The objectives of investment projects therefor still include the stimulation of participation by others. This is achieved when potential revenue streams from TRACECA investments add to and enhance the overall investment attraction of a larger package including an IFI.

V. Related projects

The EU continues to provide support to projects that receive funding from other sources and these include:

Rehabilitation of the Caucasian Railways for 5 million ECU: An investment project in the framework of the Food Aid operation for the Caucasus in 1995. The intensive use of the Caucasian railways under the 204 Mecu food aid-operation by EU had led to the exhaustion of rolling stock and rail track. The project financed the rehabilitation of 7.5 km of track in Georgia, the reparation of the section Airum-Yerevan (Armenia border with Georgia), the rehabilitation of the bridge of Poyle (Azeri border with Georgia).

Air Traffic Control (ATC) Training and Southern Ring Air Routes for 5 million ECU: A regional project in 10 countries to upgrade ATC capabilities and to support the establishment of a rational workplan for routes to be adapted by airlines. The project includes a feasibility study for the three national Caucasian airlines to set up a joint venture for regional flights with investment opportunities for private European investors.

INOGATE (Interstate Oil and Gas Transport to Europe): A programme which aims to rehabilitate and modernise existing oil and gas transmission grid and facilities in the NIS, to assess options for possible alternative routes, to strengthen regional co-operation in oil and gas pipeline management and institution building.

VI. List of 22 Technical Assistance Studies and 5 Investment Projects

A [chart](#) presents details such as contractor, sub contractors, starting date, duration and budget in ECU of the 22 Technical Assistance Studies and the 5 Investment Projects.

Daniel Stroobants
Task Manager Transport and Telecommunications



Latest updated version December 1997

TRACECA - TECHNICAL ASSISTANCE STUDIES

PROJECTS	CONTRACTOR	SUB CONTRACTORS	STARTING DATE	DURATION (Months)	BUDGET (ECU)
1. "Dolphin" project, feasibility study for caravanserai	West-East GmbH	Henley Management College	August 1995	27	475,000
2. Transport Management Training	Nethconsult	GZB, Trademco	December 1995	8	900,000
3. Transport Legal and Regulatory Framework	Scott Wilson	NEA	December 1995	24	1,500,000
4. Maritime Training in Baku Port	HPTI	Uniconsult, Recon S.A.	December 1995	24	1.350.000
5. Regional Traffic Forecasting Model	WS Atkins	BCEOM, Systra	January 1996	21	700,000
6. Road Transport Services (Caucasus)	DHV Consultants		January 1996	18	250,000
7. Intermodal Transport	BCEOM	DE-Consult, Svstra	January 1996	11	500,000
8. Railways Infrastructure Maintenance (Caucasus)	TEWET	DE Consult	January 1996	14	1,200,000
9. Implementation of Pavement Management Systems	Kocks Consult GmbH	TecnEcon, Phoenix	March 1996	21	2,000,000
10. Road Transport Services (Central Asia)	GIBB	FTA, West-East GmbH	March 1996	19	700,000
11. Ferry Terminals : Baku & Turkmenbashi	RAMBOLL	Booz Allen & Hamilton, Probel	March 1996	23	1,550,000
12. Rolling Stock Maintenance	SYSTRA	CIE Consult, Dan Rail Consult AS	March 1996	12	700,000
13. TRACECA Trade Facilitation	Scott Wilson	BCEOM	March 1996	16	980,000
14. Railways Infrastructure Maintenance (Central Asia)	DE-Consult	Systra, Austria Rail Eng.	March 1996	11	1,200,000
15. Joint Venture for the Trans-Caucasian Railways	TEWET	De - Consult, GTZ	July 1996	12	2,000,000
16. Railways Tariffs and Timetable	SISIE	Calberson, Svstra-Axis	July 1996	18	1,500,000
17. TRACECA Co-ordination Team	Tractebel Development		September 1996	24	1,650,000
18. Central Asian Railways Restructuring and Telecommunications Studies	CIE	Systra, DE-Consult, UIC	August 1997	11	2,000,000
19. Road Maintenance	FINNROAD	Parkman, Roughton	August 1997	24	2,500,000
20. Feasibility Study of New Terminal Facilities in the Georgian Ports of Poti and Batumi	HPTI	Dornier System, Rotterdam Maritime	August 1997	12	1,500,000
21. Restructuring of the Azeri and Georgian Railways				6	1,000,000
22. Intermodal Services Implementation and Training				18	2,000,000
			TOTAL		28.155,000

TRACECA - INVESTMENT PROJECTS for the rehabilitation of infrastructure

PROJECTS	CONTRACTOR	SUB CONTRACTORS	STARTING DATE	DURATION (Months)	BUDGET (ECU)
1. Rehabilitation of the Red Bridge and Construction of the TRACECA bridge	Khidmsheni JSC		March 1997	12	2,500,000
2. Bukhara Cotton Export Distribution Centre				12	2,000,000
3. Container Services Between the Caspian Ports of Baku and Turkmenbashi				12	5,000,000
4. Design and construction of Rail Ferry Facilities in the Port of Poti, Georgia				12	5,000,000
5. Improvement of the existing rail ferry terminal and construction of facilities at Ilvichevsk, Ukraine				12	10,000,000
			TOTAL		24,500,000



Latest updated version December 1997

TRACECA TECHNICAL OVERVIEW

- An overview of the key issues and the relationship between Technical Assistance studies and Investment projects planned or proposed
- From the point of view of a potential international customer
- From the view of potential international financial investors (IFIs)

An overview of the key issues and the relationship between Technical Assistance studies and Investment projects planned or proposed

There are many transport bottlenecks that typically cause delay in the movement of goods throughout the world and most of these have been focused on in this programme for the TRACECA countries.

Some are physical constraints that can be seen and resolved, others are more complex as they deal with the philosophy and attitudes of the people that administer the service.

The following summary is intended to link the main issues to the work that has been done and continues within the TRACECA programme of Technical Assistance Studies (TA) and Investment Projects (IP), under the key headings, identifying the relevant programme.

MANAGEMENT Within all projects and studies it is seen that much management training in modern Western management methods is required. This applies not only to the theory but also to practical implementation within such domains as forecasting for planned investment in railways, roads and ports.

In this respect, TA 1, 2 and 4 to 22 have all had component parts that familiarise beneficiaries with new methodologies and link to concrete results such IP 1 to 5.

A major concern of all projects is in generating an awareness and need for market orientation to identify the real and perceived needs of international customers.

This has led to a programme of restructuring for which TA 4, 8, 9, 11, 12, 15, 16, 18, 19, and 21 have been designed to offer advice in all transport modes.

The need for training has been addressed in TA 2, 4, 9, 10, 11 and 16, the first of these having included a component for trainer training.

LEGAL & REGULATORY There is a need to establish a better understanding of international legislation and how it can be related to current practice in the region.

TA 3 has generated a wider understanding of the issues and drafted a number of model codes and agreements that are now being debated within Governments at the highest level. This will lead to the requirement for a framework in which the law can operate and for this TA 7, 13, 16, 17, 18, 21 and 22 have been formulated.

They all point to the need for a policy of co-operation between Participating States, as detailed in TA 13, as this will foster the development of Trade.

INSTITUTIONAL In order to harmonise the relationship between each Participating State and their international customers it has been recommended to formalise and enhance border crossing liaison meetings between customs and immigration and to simplify procedures at border crossings.

We have recommended that focus should be directed to the enhancement of inland customs clearance centres where goods are actually cleared from customs control and the paperwork (such as the TIR carnet) is discharged.

This will concentrate technical competence as explained in TA 3 and 13.

These studies have given focus to the need for closer collaboration between Customs officers to discuss and overcome problems of mutual interest.

The studies have helped in the establishment of National Freight Forwarding Associations that are accredited by FIATA and led to the recognition of the need for National Road Transport Associations, accredited by IRU, to help to provide specialised training and a conduit to the Western way of transport business development.

INFRASTRUCTURE, ROADS The roads network in the TRACECA region is extensive but the funds available for maintenance and upgrading are severely limited. Under these circumstances there is a need for close attention to maintenance management to best employ the limited funds available. Such pavement management skills are transferred in TA 9 and 19.

The implementation of pavement management systems is a requirement for investment in road infrastructure by IFI.

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

There has been a weak link in the TRACECA route between Georgia and Azerbaijan at Red Bridge but this will soon be overcome by IP 1 which will rehabilitate the old bridge and complete the new TRACECA bridge.

On the border between Turkmenistan and Uzbekistan there is a need for a new road rail crossing to replace an obsolete rail bridge and a floating pontoon road connection as defined in TA 14.

INFRASTRUCTURE, RAIL Lack of money for maintenance of rolling stock, track and signalling has led to deterioration of the system and slow running speeds. TA 8, 12, 14, 15, 18, 21 and 22 address this issue and generate the framework in which the problems can be overcome.

Delays caused by single track working at Taz and Poyle bridges are steadily being resolved by investments including IP 1.

Local manufacture of concrete rail sleepers and wagon and locomotive repair, along with tank wagon cleaning and repair for the region form a part of TA 8, 12, 14, 15, 18 and 21 as well as proposed IP in 1998.

Negotiations based on TA projects for the rail sector in Central Asia promise to reach successful conclusions in 1998.

INFRASTRUCTURE, MARITIME A secure link across the Caspian Sea and an integrated link between TRACECA and the Black Sea countries that provide a transit route to Europe and beyond through the TEN corridors has led to TA 4, 7, 11, 20 and 22 and the IP 3, 4 and 5.

These maritime links are planned to overcome the present bottlenecks and allow the establishment of an intermodal chain between Europe, the Caucasus, Central Asia and China.

EQUIPMENT, ROAD VEHICLES The maintenance and management of road vehicles has been the subject of studies (TA 1, 6, and 10) that looked to the availability and development of service centres which will also help to develop entrepreneurial skills. There remains the problem of control which through the process of new laws and their implementation is being addressed by TA 3.

These actions are complemented by TA 10 for the training of managers.

Guidelines for managers on repair and renewal has been addressed in the advice contained in TA 1 and 10 and the manuals that have been produced and circulated.

EQUIPMENT, RAIL ROLLING STOCK The need for comprehensive control over the status of all rolling stock, its position, ownership, maintenance and utilisation has proved to be complicated by the focus that is still given to the central control in Moscow, despite the intention of each Participating State to determine its own future.

A series of studies, TA 18, 20, 21 and 22 has started to clarify the key issues in order to generate conditions for further investments and to determine policy decisions on such issues as repair and renewal that have until now not played a significant part in the management of the system.

EQUIPMENT, INTERMODAL The Former Soviet Union (FSU) did not standardise its transport systems based on International Standards Organisation (ISO) containers. Intermodal transport systems in the TRACECA region are at present unsuited to handling 40 foot ISO containers or any of the other intermodal methods in common use throughout the EU such as Swap Bodies. TA 7 and 13 analysed the problems in detail and this has led to IP 2, 3, 4 and 5 which will provide some urgent solutions to help alleviate the problem. With this investment TA 2, 14, 16, 18 and 22 address the equally important management and organisational issues.

From the point of view of a potential international customer the issues can be seen to have a different focus but the TRACECA programme still addresses the main causes of concern and is helping to overcome many of the problems faced by freight forwarders and international transporters.

HIGH TRANSPORT COSTS Transport rates are high for traffic to and from the region due to the long distances involved but the TRACECA route is considerably shorter from Central Asia to deep sea shipping and has the potential to be faster and cheaper than alternative routes once the full effect of the TRACECA programme has been felt.

In rail transport the concern over cost structures and tariffs is the subject of TA 16 and 18.

A series of TRACECA programs are looking at specific problem areas in road maintenance TA 9 and 19, construction IP 1, and also providing technical analysis and costings that can lead to funds being made available by IFIs to carry out further work. There are also initiatives that are considering new roads and rail connections within and in connection with the TRACECA programme such as TA 7, 11, 18, 20 and 21.

All of these initiatives should improve cost effectiveness of the transport systems, from the point of view of the user.

INSTITUTIONAL DEVELOPMENT Within TA 13, it was suggested that the role of the border post should change from being a processing station to being a simple check point. This would help to provide rapid transit for vehicles moving correctly under TIR (and when empty) and subject only to "random risk assessment procedures" thorough physical inspections.

This action would release customs from routine low risk traffic inspection to enable them to focus on suspect cargoes.

This initiative may take time to implement, but moves have been made to start this process in a number of locations although new legislation will be required for the changes to be fully effective for which TA 3 is providing assistance.

Joint border posts were suggested for new buildings and facilities on common ground within the same study, but this idea has not yet found favour.

Such a move could further reduce customs delay and improve intelligence gathering for both countries.

Within TA 13 computerised customs clearance has been evaluated for all TRACECA countries and common agreement between a number of them has led to the introduction or piloting of the UN ASYCUDA model in an open competition for the most cost effective system. Even so, at a cost of \$ 8 to 10 million per country such introduction would need to be phased over a number of years and financed by institutional or bilateral government funding.

LEGAL AND REGULATORY New multilateral agreements on road rail and sea have been drafted within TA 3 and presented to working groups in each country along with a Basic Agreement on International Traffic.

Development of a customs brokerage service has been discussed within TA 13 in many countries. This could lead to the formation of professional customs brokers that would simplify the customs / trader interface and allow time for customs to be more effective on control issues.

This is now being implemented in a number of countries although technical assistance is still required.

TA 13 and 3 have recommended that Border crossing delays can be reduced by harmonisation of documentation to International UN format and by accepting the TIR, CMR, COTIF and other conventions sponsored by the United Nations, ECE, and ESCAP. TA 3 and 13 also demonstrate that there is considerable scope for rationalisation and simplification of the documentation requirements, and which documents are to be presented where and when.

Such recommendations have been made and are slowly being implemented. Simple systems make corruption more difficult.

The TIR system for road haulage is being further extended and a future programme in 1998 is planned, to look at installing the SAFETIR system.

The need for membership of International Institutions is well established in Europe and TA 3 and 13 have been instrumental in helping the National Freight Forwarding Associations of Georgia, Azerbaijan and Kazakhstan become full members of FIATA so that they can fully represent their countries and international conventions.

TA 13 has also encouraged Uzbekistan to use their membership to develop the forwarding industry for all Uzbek registered companies.

Other Participating States are taking action to form National Associations.

TA 13 has also helped many individual companies in all TRACECA countries to become Associate members of FIATA in their own right and to benefit from the wider exposure to world markets that this brings.

LACK OF NATIONAL ROAD TRANSPORT FLEETS Long distance road activity is dominated by Iran and Turkey in the Caucasus and parts of Central Asia and by Russian and European companies in the north. Only Uzbekistan has any reasonable sized road fleets with modern high capacity equipment but these are mainly state owned.

Entrepreneurs wanting to develop this industry cannot obtain adequate financing partially due to ignorance of the procedures and formats for presenting their credentials. Within TA 1, 3 and 13, it has been recommended to amend legislation to allow for the expansion of private operators in the domestic market and to move away from a mostly state owned business base.

This should encourage expansion into the international market, but it is recommended that this is done without legislation that protects national carriers from competition when engaged in international work. There may be the need to offer tax incentives to encourage smaller companies to expand and government encouragement to enable joint ventures to thrive.

ACCESS TO PERMITS National transporters in the region have limited access to permits that allow transit through Iran, Turkey or Russia and the cost of such permits, when available, can be high and require hard currency.

National companies are operating with some trucks that do not meet international standards of road worthiness and these are therefore banned. However where suitable equipment is available it has been recommended in TA 13, to allocate permits in response to market demand.

TARGETING OF FOREIGN ROAD TRANSPORTERS The Foreign transporter is now seen as an opportune source of hard

currency revenue and is subjected to discriminatory road tax and border procedures as well as various illegitimate payments. The same position applies to CIS transporters outside their own country.

The recommended response to this within TA 3 and 13 has been to eliminate all discriminatory legislation, such as road tax and specific border crossing routing and these issues are under active debate and are being dealt with by Presidential Decree in some countries.

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

Within TA 3 and 13, it has been recommended to gradually phase out all regulatory aspects that limit free competition in the market and to end support for State owned fleets. Legislation should concentrate on safety and operational standards.

POOR QUALITY RAIL SERVICES The railways are not yet able to offer a quality of service in terms of reliability and price that competes effectively with road transport, especially for the high value import loads that constitutes the richest and only transport sector growth market. Average rail transit speeds are 30-40 kmph and border crossing delays are lengthy.

Solutions now under discussion in TA 16 include the need to integrate the rail organisations and to consider the establishment of a "common operator" (such as the EU operator Interfrigo / Intercontainer) that could provide multimodal access to the rail system, particularly for transit traffic.

RAIL TARIFFS The rail tariffs are based on sector charges and are not integrated so as to be able to offer long distance rates that transit many borders. This includes transits through Russia as well as through TRACECA routes. Customers are often faced with additional costs for unexpected services such as demurrage or expediting payments which makes it difficult to estimate the final cost and this runs contrary to their expectations.

The response has been in TA 2, 3, 7, 13, 16 and 18, to recommend a more harmonised approach to the problem of price and to recognise that the ability to capture new traffic will only come from a willingness to share what profit can be made equitably between the individual rail companies.

This debate will require more technical support from TRACECA in order for the individual companies to resolve their differences.

LACK OF RAIL WAGON CONTROL The inability of customers to track rail wagons results in a lack of knowledge on the location of goods, which can lead to unforeseen congestion at the point of receipt and higher than expected rail charges.

Movement of some wagons over national borders can be resisted by some railway authorities and the return of empty wagons to the point of origin continues to be hotly debated.

Although such a tracking system is available its integration with the FSU system continues to be a problem, but in the meantime TA 15 and 18 are investigating improved communication systems that could help towards a solution.

RAIL WAGON AVAILABILITY There is a shortage of modern rolling stock such as high capacity bulk wagons and container flats while there is congestion in the system from defective old wagons for which there is limited demand. Even when available the utilisation of the wagons can be low due to the poor preventive maintenance program.

The TRACECA programme response has been in TA 8, 12, 14, 16, 18, 21 and 22, to recommend management initiatives and a fleet audit program to establish the true position. Availability and utilisation figures are needed so that a plan could be developed to sell obsolete stock for scrap and use the funds to selectively purchase new equipment to meet the known and anticipated needs of the service.

There could be scope for private sector investment in specialist wagons, when adequate tracking is established and for private investment in repair workshops.

CASPIAN SEA FERRIES These services are seen to be relatively expensive and unreliable with a sailing schedule dependent on the demand in Baku, rather than as a scheduled service on which customers can rely. This problem is being addressed by management training and limited marketing exercises in TA 4, 11 and 22 as well as through the work done in the investment project of IP 3.

The terminals are also in a poor condition and require the investment from IP 3 to become more efficient, to be able to handle the expected growth from 20 foot to 40 foot container traffic and to compensate for the rising level of the Caspian Sea.

From the view of potential international financial investors (IFIs) the issues have a different focus as the TRACECA programme has been asked to provide a direct input into feasibility studies and preliminary investigation for potential infrastructure investment.

With the approval of a new TACIS Regulation in June 1996 an investment support element was introduced into the programme.

This has meant that in addition to the technical assistance studies (TA) TRACECA have been able to fund a number of small-scale infrastructure projects (IP) related to border areas.

This has been found to be helpful in attracting the interest and commitment for larger investments from the IFIs.

The European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) have made a number of commitments for capital projects on ports, railways and roads along the TRACECA route of over \$200 million and the World Bank (WB) have made commitments for new capital projects on roads in Armenia and Georgia totaling over \$40 million.

Further capital investment in joint ventures by EU private investors is being encouraged with joint ventures with Caucasian and Central Asian transport companies.

These are some of the main issues that are being addressed by the TRACECA program in a series of ongoing projects. These reflect the known (and agreed) needs of the participating countries that are set within planned time frames and integrate the specific requirements of each country with the overall benefits of an integrated intermodal TRACECA freight corridor.



Latest updated version December 1997

PROJECTS

- TECHNICAL ASSISTANCE STUDIES (TA)
- INVESTMENT PROJECTS FOR THE REHABILITATION OF INFRASTRUCTURE (IP)



Latest updated version December 1997

TECHNICAL ASSISTANCE STUDIES (TA)

- 1. "Dolphin" project, feasibility study for caravanserai
- 2. Transport Management Training
- 3. Transport Legal and Regulatory Framework
- 4. Maritime Training in Baku Port
- 5. Regional Traffic Forecasting Model
- 6. Road Transport Services (Caucasus)
- 7. Intermodal Transport
- 8. Railways Infrastructure Maintenance (Caucasus)
- 9. Implementation of Pavement Management Systems
- 10. Road Transport Services (Central Asia)
- 11. Ferry Terminals : Baku & Turkmenbashi
- 12. Rolling Stock Maintenance
- 13. TRACECA Trade Facilitation
- 14. Railways Infrastructure Maintenance (Central Asia)
- 15. Joint Venture for the Trans-Caucasian Railways
- 16. Railways Tariffs and Timetable
- 17. TRACECA Co-ordination Team
- 18. Central Asian Railways Restructuring and Telecommunications Studies
- 19. Road Maintenance
- 20. Feasibility Study of New Terminal Facilities in the Georgian Ports of Poti and Batumi
- 21. Restructuring of the Azeri and Georgian Railways
- 22. Intermodal Services Implementation and Training



Latest updated version December 1997

TECHNICAL LIBRARY

To access directly to downloadable reports in the library select the project.

1. "Dolphin" project, feasibility study for caravanserai	11. Ferry Terminals : Baku & Turkmenbashi
2. Transport Management Training	12. Rolling Stock Maintenance
3. Transport Legal and Regulatory Framework	13. TRACECA Trade Facilitation
4. Maritime Training in Baku Port	14. Railways Infrastructure Maintenance (Central Asia)
5. Regional Traffic Forecasting Model	15. Joint Venture for the Trans-Caucasian Railways
6. Road Transport Services (Caucasus)	16. Railways Tariffs and Timetable
7. Intermodal Transport	17. TRACECA Co-ordination Team
8. Railways Infrastructure Maintenance (Caucasus)	18. Central Asian Railways Restructuring and Telecommunications Studies
9. Implementation of Pavement Management Systems	19. Road Maintenance
10. Road Transport Services (Central Asia)	20. Feasibility Study of New Terminal Facilities in the Georgian Ports of Poti and Batumi

1. WEST- EAST Dolphin Project, Feasibility Study for Caravanserai

- *Turkmenistan Report, April 97*
MS Word 6.0 document "[turksum.doc](#)" (198 kB)
- *Uzbekistan Report, April 97*
MS Word 6.0 document "[uzsum.doc](#)" (199 kB)
- *Road Side Services Inception Report, July 97*
MS Word 6.0 document "[irjul97.doc](#)" (265 kB)

2. NEA Transport Management Training

- *Final report, September 96*
MS Word 6.0 document "[training.doc](#)" (233 kB)

3. SCOTT WILSON Transport Legal and Regulatory Framework

- *Progress Report 1, July 96*
MS Word 6.0 documents "[synopsis.doc](#)" (13 kB), "[contents.doc](#)" (11 kB), "[progrep.doc](#)" (39 kB), "[append1.doc](#)" (16 kB) and "[append2.doc](#)" (29 kB)
- *Progress Report 2, January 97*
MS Word 6.0 documents "[progrep2.doc](#)" (58 kB), "[app-1.doc](#)" (61 kB), "[app-2.doc](#)" (53 kB), "[app-3.doc](#)" (14 kB) and "[app-4.xls](#)" (141 kB)
- *Progress Report 3, July 97*
MS Word 6.0 document "[progrep3.doc](#)" (69 kB)

4. HPT1 Maritime Training

- *Port Master Plan (Executive Summary), March 97*
MS Word 6.0 document "[execsumm.doc](#)" (124 kB)
- *Progress Report, July 97*
MS Word 6.0 document "[hptipr3.doc](#)" (168 kB)

5. ATKINS Regional Traffic Forecasting Model

- *Progress Report I, December 96*
MS Word 6.0 document "[atkrep1.doc](#)" (94 kB)
- *Progress Report II, March 97*
MS Word 6.0 document "[atkrep2.doc](#)" (87 kB)

- *Progress Report III, June 97*
MS Word 6.0 documents and MS Excel 5.0 files "[atk3main.doc](#)" (53 kB), "[atk3appa.doc](#)" (59 kB), "[atk3appa.xls](#)" (87 kB), "[atk3apnb.doc](#)" (47 kB), "[atk3apnc.doc](#)" (14 kB) and "[atk3appd.xls](#)" (45 kB)

6. DHV Road Transport Services Caucasus

- *Project Completion Report, March 97*
MS Word 6.0 document "[completi.doc](#)" (99 kB)
- *Final Technical Report, April 97*
MS Word 6.0 document "[dhvfinal.doc](#)" (624 kB)

7. BCEOM Intermodal Transport

- *Progress Report, September 96*
MS Word 6.0 document "[prbceom.doc](#)" (353 kB), the MS Excel file "[bceoman2.xls](#)" (Annex 2, 56 kB), and the MS Power Point files "[bceo4442.ppt](#)" (Figure on Rail and Road infrastructure, 50 kB) and "[bceo4444.ppt](#)" (Figure on Railcontainer terminal network and handling equipment, 121 kB)
- *Final Report, May 97*
MS Word 6.0 document "[fimax97.doc](#)" (762 kB)

8. TEWET Railways Infrastructure Maintenance (Caucasus)

- *Progress Report I, September 96*
MS Word 6.0 document "[prsuenge.doc](#)" (53 kB)

9. KOCKS Implementation of Pavement Management System

- *Progress Report I, July 96*
MS Word 6.0 document "[kocks1.doc](#)" (395 kB)
- *Progress Report II, October 96*
MS Word 6.0 documents "[kocks2.doc](#)" (287 kB), "[kocks2ap.doc](#)" (108 kB)
- *Review of Road Design Standards, January 97*
MS Word 6.0 document "[design.doc](#)" (103 kB)
- *Progress Report III, January 97*
MS Word 6.0 document "[kocks3.doc](#)" (281 kB)
- *Progress Report IV, April 97*
MS Word 6.0 document "[kocks4.doc](#)" (108 kB)
- *Study of the Cost and Financing of Road Usage, June 97*
MS Word 6.0 document "[cost.doc](#)" (264 kB)
- *Tedjen-Mary Road Progress Report I, January 97*
MS Word 6.0 document "[tedjmar1.doc](#)" (83 kB)
- *Transit Roads in Georgia. Inception Report, March 97*
MS Word 6.0 document "[ge-ir](#)" (136 kB)
- *Transit Roads in Azerbaijan Inception Report, March 97*
MS Word 6.0 document "[az-ir](#)" (149 kB)
- *Tedjen - Mary Road Environmental Assessment, July 97*
MS Word 6.0 document "[environ.doc](#)" (87 kB) and "[envap2.doc](#)" (22 kB)

10. GIBB Road Transport Services (Central Asia)

- *Progress Report, July 96*
MS Word 6.0 document "[gibbpr1.doc](#)" (1144kB)

11. RAMBOLL Ferry Terminals Baku & Turkmenbashi

- *Final Report, Design Basis, January 97*
MS Word 6.0 document "[rambfin1.doc](#)" (1295kB)
- *Detailed Design Report - Turkmenbashi, March 97*
MS Word 6.0 document "[turkm2.doc](#)" (112 kB)
- *Detailed Design Report - Baku, March 97*
MS Word 6.0 document "[baku2.doc](#)" (129 kB)
- *Evaluation Report - Turkmenbashi, April 97*
MS Word 6.0 document "[turkm3.doc](#)" (610 kB)
- *Evaluation Report - Baku, April 97*
MS Word 6.0 document "[baku3.doc](#)" (327 kB)

12. SYSTRA Rolling Stock Maintenance

- *Progress Report, October 96*
MS Word 6.0 documents "[systrapr.doc](#)" (Report, 108 kB) and "[svstraan.doc](#)" (Annexe, 429 kB)
- *Completion Report, July 97*
MS Word 6.0 documents "[part1.doc](#)" (91 kB), "[part2ch1.doc](#)" (234 kB), "[part2ch2.doc](#)" (174 kB), "[part2ch3.doc](#)" (106 kB), "[part2ch4.doc](#)" (64 kB), "[part3.doc](#)" (600 kB) and "[part4.doc](#)" (378 kB)

13. SCOTT WILSON TRACECA Trade Facilitation

- *Progress Report I, July 96*
MS Word 6.0 document "[tradepr1.doc](#)" (77 kB)
- *Progress Report II, October 96*
MS Word 6.0 document "[tradepr2.doc](#)" (41 kB)
- *Computer System Report, November 96*
MS Word 6.0 document "[compsys.doc](#)" (232 kB)
- *Customs Border Post Report, October 96*
MS Word 6.0 document "[control.doc](#)" (277 kB)
- *Transportation of Uzbek Cotton - a profile, December 96*
MS Word 6.0 document "[prof1296.doc](#)" (136 kB)
- *Trade Facilitation Institutions, February 97*
MS Word 6.0 document "[institut.doc](#)" (154 kB)
- *Project Completion Report, March 97*
MS Word 6.0 document "[traderc.doc](#)" (88 kB)
- *Overview of the Freight Forwarding Industry, April 97*
MS Word 6.0 document "[f1indust.doc](#)" (123 kB)
- *Progress Report III : Uzbekistan Cotton, May 97*
MS Word 6.0 document "[pr3may97.doc](#)" (51 kB)
- *Completion Report, July 97*
MS Word 6.0 document "[criuly97.doc](#)" (70 kB)

14. DE-CONSULT Railways Infrastructure Maintenance (Central Asia)

- *Progress Report, November 96*
MS Word 6.0 documents "[deconpr1.doc](#)" (89 kB), "[deconan1.doc](#)" (Annex 1, 13 kB), "[deconan3.doc](#)" (Annex 3, 40 kB), "[deconan4.doc](#)" (Annex 4, 86 kB).

15. TEWET Joint Venture for Trans-Caucasian Railways

- *Interim Report, April 97*
MS Word 6.0 document "[irapr97.doc](#)" (1021 kB)

16. SISIE Railways Tariffs & Timetable

- *Progress Report 1, March 97*
MS Word 6.0 documents "[sisiepr1.doc](#)" (82 kB), "[sisiean1.doc](#)" (82 kB) and "[sisiean2.doc](#)" (292 kB)
- *Progress Report 2, July 97*
MS Word 6.0 document "[pr2jul97.doc](#)" (74 kB)
- *Infrastructure, August 97*
MS Word 6.0 documents "[infrast.doc](#)" (239 kB) and "[inannex.doc](#)" (197 kB)
- *Customs Analysis, August 97*
MS Word 6.0 document "[customs.doc](#)" (125 kB)
- *Assessment of TRACECA Routes part 1 & 2, August 97*
MS Word 6.0 documents "[assessm.doc](#)" (Comparison of Alternative Routes and Modes, 180 kB) and "[mktstudv.doc](#)" (review of TRACECA States Operators, 89 kB)

17. TRACTEBEL TRACECA- Co-ordination Team

- *Interim Report, January 97*
MS Word 6.0 document "[irjan97.doc](#)" (70 kB)
- *Final Report, September 97*
MS Word 6.0 document "[frsep97.doc](#)" (93 kB)

18. CIE Central Asian Railways Restructuring and Telecommunications Studies

- *Inception Report. Kazakhstan Railways. September 97*
MS Word 6.0 document "[irkaz.doc](#)" (55 kB)
- *Inception Report. Turkmenistan Railways. September 97*
MS Word 6.0 document "[irturk.doc](#)" (76 kB)
- *Inception Report. Uzbekistan Railways. September 97*
MS Word 6.0 document "[irbuzb.doc](#)" (88 kB)

19. FINNROAD Road Maintenance

- *Inception Report. September 97:*
 - *Module A: Materials. Plant. Standards September 97*
MS Word 6.0 documents "[irasept97.doc](#)" (26 kB)
 - *Module B: Winter Maintenance September 97*
MS Word 6.0 documents "[irbsept97.doc](#)" (174 kB)
 - *Module C: Azerbaijan, Road Sector September 97*
MS Word 6.0 documents "[iresep97.doc](#)" (86 kB) with appendices: "[apph.doc](#)" (95 kB), "[appe.doc](#)" (236 kB), "[appd.doc](#)" (326 kB), "[appc.doc](#)" (89 kB), "[appf.doc](#)" (61 kB), "[appg.doc](#)" (13 kB), "[apph.doc](#)" (36 kB) and the MS Power Point file "[appa.ppt](#)" (84 kB)
 - *Module D: Road. Pavement and Bridge Testing September 97*
MS Word 6.0 documents "[irdsep97.doc](#)" (79 kB) and "[irdannex.doc](#)" (20kB)
 - *Module E: Pre-Feasibility Studies September 97*
MS Word 6.0 document "[iresep97.doc](#)" (187 kB)

20. HPTI Feasibility Study of New Terminal Facilities in the Georgian Ports

- *Inception Report, October 97*
MS Word 6.0 document "[iroct97.doc](#)" (459 kB)

Other files are available from the TRACECA Co-ordination Team in Brussels as hard copy in Russian and English and on disk.



Latest updated version December 1997

CONTRACTORS

PROJECT (Technical Assistance Study)	CONSULTANT	MAIN CONTACT	TEL & FAX NUMBERS
1. "Dolphin" project	West-East GmbH Niederwahn 52 D-53804 Much	Mr. W. Schubert	T492245912500 F492245912501
2. Transport Management Training	Nethconsult Bezuiden houtseweg 181 2594AH The Hague The Netherlands	Mr. H. De Leijer	T31703821181 F31703857902
3. Transport Legal and Regulatory Framework	Scott Wilson Scott House, Basing View, Basingstoke Hampshire RG21 4JG England	Mr. R. Levett	T441256461161 F441256816835
4. Maritime Training, Baku Port	HPTI Übersee-Zentrum Schumacherwerder D-20457 Hamburg Germany	Capt. W. Arlt	T494078878100 F494078878178
5. Regional Traffic Forecasting Model	W.S. Atkins Woodcote Grove Ashley Road Epsom Surrey KT18 5BW England	Mr. G. Lawson	T441372726140 F441372740055
6. Road Transport Services (Caucasus)	DHV Consultants B.V. Laan 1914, 35 P.O. Box 1399 3800BJ Amersfoort Netherlands	Ms. E. Van Garderen	T31334682500 F31334682601
7. Intermodal Transport	BCEOM Place des Frères Montgolfier, 78286 Guyancourt Cedex, France	Mr. J. Caceres	T33130124800 F33130121095
8. Railways Infrastructure Maintenance (Caucasus)	TEWET Carnierstr. 2 10623 Berlin, Germany	Mr. Ch. Gleue	T493025465254 F49303122019
9. Implementation of Pavement Management Systems	Kocks Consult GmbH Stegemannstr. 32-38 56068 Koblenz, Germany	Mr. W. Weiler	T4926113020 F492611302152
10. Road Transport Services (Central Asia)	Sir Alexander Gibb & Partners Ltd Earley House, London Road, Reading Berkshire RG6 1BL England	Mr. D. Giblin	T441734635000 F441734491054
11. Ferry Terminals : Baku and Turkmenbashi	RAMBOLL Oluf Palme Allée, 22 82 ARHUS N Denmark	Mr. H. Hartelius	T4589447700 F4589447625
12. Rolling Stock Maintenance	SYSTRA 5 av. du Coq 75009 Paris, France	Mr. A. Jouvot	T33140166333 F33140166189
13. TRACECA Trade Facilitation	Scott Wilson Scott House, Basing View, Basingstoke Hampshire RG21 4JG England	Mr. R. Levett	T441256461161 F441256816835
14. Railways Infrastructure Maintenance (Central Asia)	DE - Consult Oscar-Sommer-Str. 15 D-60596 Frankfurt am Main, Germany	Mr. N. D. Griffiths	T496963190 F49696319313
15. Joint Venture for the Trans Caucasian Railways	TEWET Carnierstr. 2 10623 Berlin, Germany	Mr. Ch. Gleue	T493025465254 F49303122019
16. Railways Tariffs and Timetable	SISIE 24-26, rue du Cotentin 75015 Paris, France	Mr. J.L. Romanini	T33140711515 F33140711518
17. TRACECA Co-ordination Team	Tractebel Development Avenue Ariane 7, B-1200 Brussels Belgium	Mr. L. Cheesman	T3227737509 F3227738850
18. Central Asian Railways Restructuring and Telecommunications Studies	CIE Consult Grattan Bridge House 3 Upper Ormond Quay	Mr. M. Barry	T35317034701

Telecommunications Studies	3 Upper Ormond Quay Dublin 7, Ireland		F35317034725
19.Road Maintenance	FINNROAD Ltd Opastinsilta 12A P.O. Box 33 FIN 00521 Helsinki, Finland	Mr. B. Karell	T35891545690
			F35891545692
20.Feasibility study of new terminals in Georgian Ports	HPTI Übersee-Zentrum Schumacherwerder D-20457 Hamburg Germany	Capt. W. Arlt	T494078878100
			F494078878178

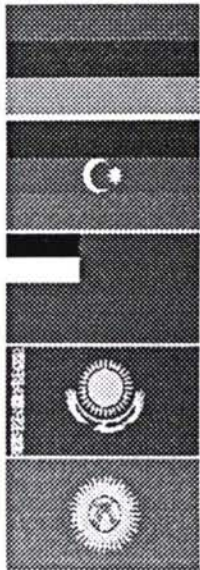


Latest updated version December 1997

COUNTRIES

The TRACECA founder states are Armenia, Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tadjikistan, Turkmenistan and Uzbekistan. There are two new adherent states since October 1996 : Mongolia and Ukraine.

The selection of a country leads to the list of the Technical Assistance Studies and the Investment Projects for the Rehabilitation of Infrastructure in this country.



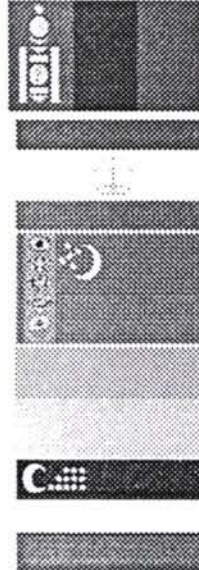
ARMENIA

AZERBAIJAN

GEORGIA

KAZAKHSTAN

KYRGHYZSTAN



MONGOLIA

TADJKISTAN

TURKMENISTAN

UKRAINE

UZBEKISTAN



Latest updated version December 1997



TECHNICAL ASSISTANCE STUDIES

- 2. Transport Management Training
- 3. Transport Legal and Regulatory Framework
- 5. Regional Traffic Forecasting Model
- 6. Road Transport Services (Caucasus)
- 7. Intermodal Transport
- 9. Implementation of Pavement Management Systems
- 12. Rolling Stock Maintenance
- 13. TRACECA Trade Facilitation
- 15. Joint Venture for the Trans-Caucasian Railways
- 16. Railways Tariffs and Timetable
- 17. TRACECA Co-ordination Team
- 19. Road Maintenance
- 22. Intermodal Services Implementation and Training



Latest updated version December 1997



AZERBAIJAN

TECHNICAL ASSISTANCE STUDIES

- 2. Transport Management Training
- 3. Transport Legal and Regulatory Framework
- 4. Maritime Training in Baku Port
- 5. Regional Traffic Forecasting Model
- 6. Road Transport Services (Caucasus)
- 7. Intermodal Transport
- 8. Railways Infrastructure Maintenance (Caucasus)
- 9. Implementation of Pavement Management Systems
- 11. Ferry Terminals : Baku & Turkmenbashi
- 12. Rolling Stock Maintenance
- 13. TRACECA Trade Facilitation
- 15. Joint Venture for the Trans-Caucasian Railways
- 16. Railways Tariffs and Timetable
- 17. TRACECA Co-ordination Team
- 19. Road Maintenance
- 21. Restructuring of the Azeri and Georgian Railways
- 22. Intermodal Services Implementation and Training

INVESTMENT PROJECTS FOR THE REHABILITATION OF INFRASTRUCTURE

- 1. Rehabilitation of the Red Bridge and Construction of the TRACECA bridge
- 3. Container Services Between the Caspian Ports of Baku and Turkmenbashi



Latest updated version December 1997



TECHNICAL ASSISTANCE STUDIES

- 2. Transport Management Training
- 3. Transport Legal and Regulatory Framework
- 5. Regional Traffic Forecasting Model
- 6. Road Transport Services (Caucasus)
- 7. Intermodal Transport
- 8. Railways Infrastructure Maintenance (Caucasus)
- 9. Implementation of Pavement Management Systems
- 12. Rolling Stock Maintenance
- 13. TRACECA Trade Facilitation
- 15. Joint Venture for the Trans-Caucasian Railways
- 16. Railways Tariffs and Timetable
- 17. TRACECA Co-ordination Team
- 19. Road Maintenance
- 20. Feasibility Study of New Terminal Facilities in the Georgian Ports of Poti and Batumi
- 21. Restructuring of the Azeri and Georgian Railways
- 22. Intermodal Services Implementation and Training

INVESTMENT PROJECTS FOR THE REHABILITATION OF INFRASTRUCTURE

- 1. Rehabilitation of the Red Bridge and Construction of the TRACECA bridge
- 4. Design and construction of Rail Ferry Facilities in the Port of Poti, Georgia



Latest updated version December 1997



KAZAKHSTAN

TECHNICAL ASSISTANCE STUDIES

- 2. Transport Management Training
- 3. Transport Legal and Regulatory Framework
- 5. Regional Traffic Forecasting Model
- 7. Intermodal Transport
- 9. Implementation of Pavement Management Systems
- 10. Road Transport Services (Central Asia)
- 12. Rolling Stock Maintenance
- 13. TRACECA Trade Facilitation
- 14. Railways Infrastructure Maintenance (Central Asia)
- 16. Railways Tariffs and Timetable
- 17. TRACECA Co-ordination Team
- 18. Central Asian Railways Restructuring and Telecommunications Studies
- 19. Road Maintenance
- 22. Intermodal Services Implementation and Training



Latest updated version December 1997



KYRGHYZSTAN

TECHNICAL ASSISTANCE STUDIES

- 2. Transport Management Training
- 3. Transport Legal and Regulatory Framework
- 5. Regional Traffic Forecasting Model
- 7. Intermodal Transport
- 9. Implementation of Pavement Management Systems
- 10. Road Transport Services (Central Asia)
- 12. Rolling Stock Maintenance
- 13. TRACECA Trade Facilitation
- 14. Railways Infrastructure Maintenance (Central Asia)
- 16. Railways Tariffs and Timetable
- 17. TRACECA Co-ordination Team
- 18. Central Asian Railways Restructuring and Telecommunications Studies
- 19. Road Maintenance
- 22. Intermodal Services Implementation and Training



Latest updated version December 1997

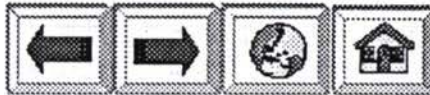


MONGOLIA

Mongolia joined the TRACECA Countries in October 1996 and became a full beneficiary of the TRACECA Programme.

TECHNICAL ASSISTANCE STUDIES

- [17. TRACECA Co-ordination Team](#)
- [22. Intermodal Services Implementation and Training](#)



Latest updated version December 1997

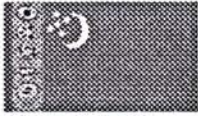


TECHNICAL ASSISTANCE STUDIES

- 2. Transport Management Training
- 3. Transport Legal and Regulatory Framework
- 5. Regional Traffic Forecasting Model
- 7. Intermodal Transport
- 9. Implementation of Pavement Management Systems
- 10. Road Transport Services (Central Asia)
- 12. Rolling Stock Maintenance
- 13. TRACECA Trade Facilitation
- 14. Railways Infrastructure Maintenance (Central Asia)
- 16. Railways Tariffs and Timetable
- 17. TRACECA Co-ordination Team
- 18. Central Asian Railways Restructuring and Telecommunications Studies
- 19. Road Maintenance
- 22. Intermodal Services Implementation and Training



Latest updated version December 1997



TURKMENISTAN

TECHNICAL ASSISTANCE STUDIES

- 1. "Dolphin" project, feasibility study for caravanserai
- 2. Transport Management Training
- 3. Transport Legal and Regulatory Framework
- 5. Regional Traffic Forecasting Model
- 7. Intermodal Transport
- 9. Implementation of Pavement Management Systems
- 10. Road Transport Services (Central Asia)
- 11. Ferry Terminals : Baku & Turkmenbashi
- 12. Rolling Stock Maintenance
- 13. TRACECA Trade Facilitation
- 14. Railways Infrastructure Maintenance (Central Asia)
- 16. Railways Tariffs and Timetable
- 17. TRACECA Co-ordination Team
- 18. Central Asian Railways Restructuring and Telecommunications Studies
- 19. Road Maintenance
- 22. Intermodal Services Implementation and Training

INVESTMENT PROJECTS FOR THE REHABILITATION OF INFRASTRUCTURE

- 3. Container Services Between the Caspian Ports of Baku and Turkmenbashi



Latest updated version December 1997



UKRAINE

Ukraine joined the TRACECA Countries in October 1996 and became a full beneficiary of the TRACECA Programme.

TECHNICAL ASSISTANCE STUDIES

- [17. TRACECA Co-ordination Team](#)
- [22. Intermodal Services Implementation and Training](#)



Latest updated version December 1997



TECHNICAL ASSISTANCE STUDIES

- 1. "Dolphin" project, feasibility study for caravanserai
- 2. Transport Management Training
- 3. Transport Legal and Regulatory Framework
- 5. Regional Traffic Forecasting Model
- 7. Intermodal Transport
- 9. Implementation of Pavement Management Systems
- 10. Road Transport Services (Central Asia)
- 12. Rolling Stock Maintenance
- 13. TRACECA Trade Facilitation
- 14. Railways Infrastructure Maintenance (Central Asia)
- 16. Railways Tariffs and Timetable
- 17. TRACECA Co-ordination Team
- 18. Central Asian Railways Restructuring and Telecommunications Studies
- 19. Road Maintenance
- 22. Intermodal Services Implementation and Training

INVESTMENT PROJECTS FOR THE REHABILITATION OF INFRASTRUCTURE

- 2. Bukhara Cotton Export Distribution Centre



Latest updated version December 1997

FREIGHT FORWARDERS

FIATA is the International Federation of Freight Forwarders Associations.

FIATA has no National Associations in Armenia, Kyrgyzstan, Tadjikistan as Turkmenistan as of December 1997.

We gather here the name and location details of freight forwarders who are members of National Associations in the other TRACECA Countries : Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Mongolia, Ukraine and Uzbekistan and detail of the National Association in each country.

This information is given in good faith, but we cannot be held responsible for the accuracy of the detail.

National Associations of Azerbaijan and Georgia did not confirm to us in time that our list was up to date but we hope this will be of use.

The Kazakhstan Freight Forwarders Association sent us a list of freight forwarding companies. Unfortunately, a list of the National Association active members is not yet completed.

In Mongolia only one company is representing freight forwarders : Tuushin Co., Ltd. International Freight Forwarders. They hope to set up an association consisting of newly established freight forwarders.

In Ukraine there are two ordinary members of FIATA : Ukrzovnishtrans and AIFFU - Association of International Freight Forwarders of Ukraine. AIFFU sent us their membership list which we attach.

The Uzbek International Forwarders and Carriers Association has not yet sent us any details of their membership. We will add this when we get it.

AZERBAIJAN

NATIONAL ASSOCIATION

Association name	Contact name	Address	Tel/fax numbers
Association of Freight Forwarders - AEA	Mr. Husein Hoseinov, President	Baku, 370122, Tbilisi Avenue, 1054 Suite	T 99412-319111 F 99412-983819 F 99412-989960

ACTIVE MEMBERS

Company name	Contact name	Address	Tel/fax numbers
Advance International Inc.		Baku, 370004, Neftchilar Avenue, 89	T 99412-92 38 75 F 99412-98 88 75
Bertling Caspian Ltd	Gregory Clements	Baku, 370000, Azadlyg Avenue, 13/15	T 99412-98 40 61 T 99412-93 95 08 F 99412-98 07 36
Blue Water Shipping/A&N International Transport Ltd		Baku, 370004, Suleiman Taghizade St., 84	T 99412-953012 T 99412-942473 F 99412-98 81 64
Burwill Universal agencies		Baku, 370000, Azadlyg Avenue 3	T 99412-93 55 59 F 99412-98 13 08
Cisars Ltd		Baku, 370001, Uzeyir Hajibejov St., 27	T 99412-98 43 29 F 99412-98 15 51
Dakotrans Baku	Zaur Alakparzade	Baku, 370022, Samad Vurghun St., 83, 5th Floor	T 99412-95 12 11 F 99412-98 28 66
Dialog Freight International		Baku, 370000, Khagani St, 39, Apart. 8,	T 99412-98 87 46 F 99412-98 87 46
Gate East		Baku, 370001, Istiglaliyyat St., 31	T 99412-925449 F 99412-92 54 28
JTJ Trading International Inc.		Baku, 370000 Neftchilar Avenue, 119	T 99412-939668 F 99412-98 88 63
Kepstowe Freight Services Ltd		Baku, 370001, Istiglaliyyat St., 31/33	T 99412- 92 31 45 F 99412-98 93 24
Kron Shipping Co. Ltd		Baku, 370000, Nizami St., 133	T 99412-98 12 60 F 99412-98 12 84
LUKoil-Trans	Alizade V.P.	Baku, 370000, Rashid Behbudov St., 3	T 99412-981868 F 99412-93 32 92
Magdenly		Baku, 370000, Samad Vurghun St., 17, Apart. 9,	T 99412-941312 F 99412-94 10 56
M & M International Forwarders		Baku, 370014, Fizuli St., 26	T 99412-936195 F 99412-93 80 03
Murphy International World Carriers (Baku) Ltd	David Reid	Baku, 370000 Rasul Rza St., 8, Apart. 15/26	T 99412-983422 T 99412-982780 F 99412-93 93 15
Panalpina World Transport Ltd	Marcel Buergi	Baku, 370001, Ahmad Javad St., 6	T 99412-92 03 05 F 99412-92 03 05

Pentagon Freight Services		Baku, 370004, Neftchilar Avenue, 89	T 99412-92 38 75 F 99412-98 88 75
Salamoghlu		Baku, 370108, Nakhchivan St., 3	T 99412-98 54 17 F
Transbeynak		Baku, 370111, Tbilisi Avenue, 67	T 99412-98 96 40 F 99412-93 72 68
TTC-Total Transportation Concept		Baku, 370006, Hassan Seidbeyli St., 30, Apart. 33	T 99412-92 13 04 F 99412-92 13 04

GEORGIA

NATIONAL ASSOCIATION

Association name	Contact name	Address	Tel/fax numbers
National Association of Freight Forwarders of Georgia - AFG	Mr. Irakli Iashvili, President	Tbilisi, 380060, Alexander Kazbegi Avenue, 12a	T 99532-940827 F 99532-940827

ACTIVE MEMBERS

Company name	Contact name	Address	Tel/fax numbers
INSTR	Alexander Chkheidze	Tbilisi	T 99532-223987 F
CAUTREX	George Tsomaia	Tbilisi, 380060, Alkazbegi Avenue, 12	T 99532-291963 F 99532-294663
CODACO	Levan Takidze	Tbilisi	T 99532-934654 F
Georgian Transport Group	Gia Avaliani	Tbilisi	T 99532-230860 F
TS Group	George Mgeladze	Tbilisi	T 99532-230150 F
Georgian Trans Expedito	Irakli Iashvili	Tbilisi	T 99532-959132 F 99532-956369
Lager Tbilisi Transport	Klaus Dveiga	Tbilisi/Poti	T 99532-986545 T 995393-20215
Transservice	Kario Tsaava	Tbilisi/Poti	T 99532-987859 F
Exim/TK	Akaki Shevardnadze	Tbilisi/Poti	T 995393-20443 F
Potivneshtanse	Sergo Tatarinov	91 Rekvava St. Poti	T 995393-21224 F 995393-21225
Cautrex Poti	Jemal Topuria	28 Stalin St. Poti	T 995393-22102 F 995393-22104
Tetrans	George Lomia	76 Rekvava St. Poti	T 995393-20080 F 995393-21770
Sopmari	Vakhtang Alania	30 Stalin St. Poti	T 995393-20080 F 995393-21770
Everest	David Komakhidze	30 Stalin St. Poti	T F
Peraze	Guram Tsitsilashvili	32 Agmashenebeli Poti	T 995393-20443 F
Jaguar	Tirkia Badri	31 Liepaia St. Poti	T 995393-20077 F 995393-20001
Metrol International	Irakli Gvichia	Poti	T 995393-20626 F
Intertransservice	Mogeli Tkebuchava	87/4 Rekvava St. Poti	T 995393-20207 F
DELTA	Sergei Djguburia	87/4 Rekvava St. Poti	T 995393-20207 F
Infloti	Marlen Lokia	87 Rekvava St. Poti	T 995393-21427 F
Barvil Georgia	Svain Messen	Poti/Batumi	T 995393-22401 T 995222-76701
Tero	Roin Nakashidze	32 Gogebashvili St. Batumi	T 995222-76770 F
Inflot		20 Gogebashvili St. Batumi	T 995222-76212 F 995222-76211
Orioni		32 Gogebashvili St. Batumi	T 995222-27820 F
G&M		32 Gogebashvili St. Batumi	T 995222-76202 F 995222-76201

Geomar Co Ltd		32 Gogebashvili St. Batumi	T 995222-76202 F 995222-76201
Barvil Universal Agency		32 Gogebashvili St. Batumi	T 995222-76202 F 995222-76201
Adjarsagservice		6 Kostava St. Batumi	T 995222-72842 F 995222-72841

KAZAKHSTAN

NATIONAL ASSOCIATION

Association name	Contact name	Address	Tel/fax numbers
Association of National Forwarding Agents of the Republic of Kazakhstan	Alexandr I. Logunov	Almaty, 480083, Seifullin av., 458, Apart. 308	T 3272-39 19 96 T 3272-39 03 83 F 3272-39 12 61

FREIGHT FORWARDERS

Company name	Contact name	Address	Tel/fax numbers
ACCEPTOLIK	Saydulla K. Tesekbayev	Almaty, 480008, Satpayev St., 29-v, office 212	T 3272-50 70 70 F 3272-50 71 61
ARNA	Anatoliy I. Shirayev	Almaty, 480083, Gogol St., 140 apart. 17	F 3272-32 72 87
AKZAR TRANS	Murat Z. Tleuov	Almaty, 480072, Baytursunov St., 85 (Dzhambul corner)	T 3272-67 54 37 F 3272-67 08 68
ALMATY TRANS	Andrey A. Zhouravlev	Almaty, 480091, Karasay Batyr St., 56, apart. 33	F 3272-69 24 78
AGAY	Anatoliy I. Shirayev	Almaty, 480083, Gogol St. 140, apart. 17	F 3272-32 72 87
AKKAZJOL	Yuriy M. Mandritsa	Almaty 480048, Satpayev St. 54, office 44	F 3272-45 55 32
AKMOLATRANSSERVICE	S. D. Abdykerov	Akmola, 473000, Lenin Str. 45	T 3172-14 46 19 F 3172-32 85 18
ALMATY-I CARGO RAILWAY STATION		Almaty-I, Railway Station	T 3272-36 35 32 T 3272-36 38 82 T 3272-36 39 24
ALMATY DOSTYK EXPRESS	Anuarbek Sabetov	Almaty 480008, Shevchenko Str. 162 j, room 500	F 3272- 68 68 64
ANZP TRANS	Oleg A. Demeshin	Atyrau 465015, Govorov Str. 1	T 31222-5 92 10 F 31222-5 96 06
ARK-TRANS	A.M. Shaiyev	Almaty, 480093, Amangeldy Str. 68a	T 3272-60 43 23 F 3272-63 02 73
ARS VNESHSERVICE	Ernek A. Sadirov	Akmola, 473003, Privokzalnaya Square 1	T 3172-13 20 73 T 3172-13 35 53 F 3172-77 56 34
ASIA FREIGHT	Tamara I. Lavrinenko	Almaty, 480091, Seyfullin Avenue 458, floor 4	T 3272-39 19 20 F 3272- 54 13 00
ASIA-TRANS	Nurlan N. Koulgarin	Almaty, 480091, Abay Ave., 68/74, Apart. 4	T 3272-47 41 28 F 3272-43 17 56
AVAC	Victor Verbitskiy	Almaty, 480030, Suynbay Ave. 497	T 3272-36 66 35 F 3272-36 66 26
AZMA	Azil Khan S. Chimbekov	Almaty, 480014, Aerodromnaya Str. 19b	T 3272-60 46 16 F 3272-39 55 16
BERKUT	Erbol B. Bolsanbekov	Almaty, 480046, Rozybakiev, 95, apart. 2	T 3272-46 06 55 F 3272-46 05 76
DALA TRANSAG	Alexander Gilman	Almaty 480004, Zhibek Joly Ave. 64, apart.403	T 3272-33 62 78 F 3272-33 50 33
DOLPHIN-C	Victor V. Khan	Almaty 480000, Seyfullin av., 521 (Aiteke Bi corner)	T 3272-32 52 11 F 3272-32 43 88
DOUBLE CONTACT 2000	Tsvi Zimmerman	Almaty, 480004, Makatayev St., 81	T 3272-33 22 01 T 3272-33 54 68 F 3272-50 77 74 F 3272-50 77 73
ELCOM	Yevgeniy Smoligovets	Almaty, 480060, Pechorskaya Str. 8	F 3272-62 34 65
ETALON	Vasiliy M. Grinyuk	Atyrau, 465000, Auezov Str. 13	
GLOBALINK	Sadyk Khan	Almaty, 480059, Mechnikov St., 90 (Dzhambul corner)	T 3272-67 23 12 F 3272-67 27 39

IC	Alexey K. Khan	Almaty, 480060, Vakhtangov lane, 6	T 3272-46 23 85 F 3272-50 99 56
INTEGRATRANS	Vasilij A. Dudkin	Almaty, 480001, Abylay Khan Ave. 77	T 3272-62 30 59 F 3272-62 30 59
INTERTRANS	Alexey Yu. Plashevskiy	Almaty, 480008, Bayzakov Str. 222, apart.73	T 3272-42 17 31 F 3272-68 23 70
IRTYSH-TRANS	Alexey N. Prayda	Pavlodar 637000, Deribas Str. 1 Apart. 26	T 3182-71 34 52 F 3182-32 63 78
ISKOMTRANSSERVICE	Vitaliy E. Khvan	Almaty, 480000, Bogenbay Batyr Str. 136, apart. 11	T 3272-62 30 28
JOLSERIK	Valeriy A. Tishchenko	Almaty, 480016, Kunayev St., 18 (Mametova corner)	T 3272-33 03 22 T 3272-33 04 67
KAZAKHSTAN-RUSSIAN TRANSPORT FREIGHT FORWARDING COMPANY	Mrs Aiman K. Shukeyeva	Almaty, 480012, Gogol Str. 86, Apart 54-57	T 3272-32 36 39 F 3272-39 39 84
KAZINTERFREIGHT	Mrs Rayhan Kh. Sabetova	Almaty, 480091, Fourmanov Str. 127, apart. 707	T 3272-60 41 85 F 3272-50 62 54
KAZINTERFREIGHT AKMOLA	Ivan Ye. Golik	Akmola, 473000, Lenin Str. 45	T 3172-32 00 80 T 3172-14 49 21 F 3172-32 27 51
KAZINTERFREIGHT AKTUBINSK		Aktubinsk, 463000, Moldagoulov Ave. 49	T 3132-26 48 22 F 3132-57 42 51
KAZINTERFREIGHT-CONTAINER	Eldes I. Moukanov	Almaty, 480091, Fourmanov 127	T 3272-60 48 17 F 3272-62 41 84
KAZINTERFREIGHT-SHIMKENT	Boltasapar K. Ibragimov	Shimkent, 486050, Volodarskiy Str. 19	T 3252-75 33 14 F 3252-53 69 17
KAZJELDOREXPEDITION	Nurlan O. Magzumbekov	Almaty, 480091, Karasay Batyr Str. 56	T 3272-60 57 69 F 3272-69 24 27
KAZROSEXPEDITION	Victor I. Pitaykin	Koustenay, 458000, Amangeldy Str. 125	T 3142-39 30 46 F 3142-54 64 97
KAZSTROYTRANS-TURKSIB	Zhakhansha A. Akhmetov	Almaty, 480091, Karasay Batyr Str. 56, apart. 1-2	T 3272-60 48 75 F 3272-62 91 15
KOMMECK-OMIR	Kalikhan A. Oljabayev	Akmola, 473000, Pobeda Ave. 46	T 3172-14 56 88 F 3172-32 85 09
MERUYERT	Dmitriy Yu. Grechanichenko	Almaty 480057, Abay Ave. 76, apart. 109	T 3272-50 99 50 F 3272-50 96 11
MILITZER & MUNCH KAZAKSTAN	Mario Flugge	Almaty 480016, Mate Zalke Str. 76A	T 3272-25 71 23 F 3272-50 92 57
NAKUTRANS	Mrs Liliana Ye. Gamotskaya	Almaty 480016, Kunayev Str. 18 Floor 3	T 3272-33 63 51 F 3272-50 61 88
ORTALYK-TRANS	Vladimir I. Lonchakov	Karaganda 470060, Boulevarniyi Lane 61	T 3212-56 01 88 T 3212-56 05 67 F 3212-56 56 10
ROLAND MULTITRANS KAZAKSTAN	Dmitriy Yu. Rakov	Almaty 480091, Fourmanov Str. 103, office 310	T 3272-62 32 41 F 3272-62 47 78
SVS Ltd	Serik E. Sarsenbayev	D21 Almaty 480000, Maylin Str. 85	T 3272-35 93 89 F 3272-35 92 73
TALDYKORGANVNESH-TRANS	O. K. Kayikhov	Taldykorgan, 488013, Vostochnaya Promzona	T 32822-6 12 10 T 32822-6 12 89 F 32822-7 19 14
TASU RHYTHM	Alikhan U. Ramazanov	Almaty, 480072, Maulenov St., 112	T 3272-28 00 40
TELBONE INTERNATIONAL EXPRESS COMPANY	Ho Sung Yin	Almaty, 480100, Dostyk Ave., 52	
TEMIR MOUNAY	Murat D. Mouhambetkaliyev	Atyrau 465021, Sarym-Datov Str. 35	T 3272-44 75 224 T 31222- 2 23 29 F 31222- 5 96 15
TEMIRTRANSSERVICE KAZAKSTAN	Mrs. Larisa N. Dolgikh	Termirtau 472319, Lenin Str. 1A	T 32133-6 07 62 F 32133-6 15 38
TERMINAL	Anatolij B. Moukhamedjanov	Almaty 480008, Manas Str. 22B	T 3272-42 52 83 F 3272-42 52 83
TRANCO	Gafur M. Iksanov	Almaty, 480091, Karasay Batyr Str. 56	T 3272-50 38 16 F 3272-50 38 18
TRANS-ASIA	Serzhan Kh. Mendybayev	Almaty 480004, Fourmanov Str. 57, office 34	T 3272-33 18 97 F 3272-63 41 73
TRANSAL	Vasilij V. Koroleyov	Almaty 480065, Republic Square, 15, room 300-a	T 3272-63 27 54 F 3272-63 99 65
TRANSSERVICE	Rhyshat M. Maulayshev	Almaty, 480030, Seyfullin av., 497-a	T 3272-52 77 48 T 3272- 52 87 34
TRANSIBERIAN	Azik A. Paley	Almaty 480002, Kunayev Str. 56	T 3272-50 30 51 F 3272-50 30 50
TRANSYSTEM	Eduard T. Kaplan	Almaty, 480057, Abai av. , 76/109, room 310 (Auezov corner)	T 3272-42 25 78 F 3272-42 48 47
TRANSWAY TRADING CORPORATION	Gennadiy I. Vasilchenko	Aktubinsk 463000, Moldagoulova Ave. 49, apart. 501	T 3132-57 34 45 F 3132-55 14 25

WESOTRA KAZAKSTAN GmbH	Mrs. Nakzen B. Askargaliyeva	Almaty 480012, Seifullin Str., 500, apart. 47	T 3272-63 40 30 F 3272-63 85 05
ZHENIS	Jomart K. Kamelov	Almaty 480007, Karasay Batyr Str. 56, apart. 15	T 3272-62 61 98 T 3272-60 55 78 F 3272-50 37 31
KAZOMS Ltd	Djen Bom Pak	Almaty 480091, Karasay Batyr Str. 56 apart. 16	T 3272-60 43 80 F 3272-50 73 96

MONGOLIA

NATIONAL ASSOCIATION

Association name	Contact name	Address	Tel/fax numbers
Not yet established			

ASSOCIATE MEMBER

Company name	Contact name	Address	Tel/fax numbers
Tuushin Co. Ltd. International Freight Forwarders	Namsrajavyn Zorigt	Ulaanbaatar-28, 210628, Ministry of Transport and Communication Bldg.	T 9761-325510 F 9761-322800

UKRAINE

NATIONAL ASSOCIATIONS

Associations name	Contact name	Address	Tel/fax numbers
Ukrzovnishtans - Association of Transport and Forwarding Organisations of Ukraine	Boris K. Miheev	Kiev, 252030, Bogdan Khmelnytsky, 45-B	T 38044-2944122 F 38044-2944122
Association of International Freight Forwarders of Ukraine	Yuriy N. Prihodko	Kiev 252030, Khmelnytskogo, 51b B	T 38044-2252019 F 38044-2244159

ACTIVE MEMBERS

Company name	Contact name	Address	Tel/fax numbers
Dnepropetrovsk Region			
"Continent"		5 Gagarin sqv., Dneprodzerzhinsk 322625	tel./fax (+380 5692) 32450, 31332, 38620, telex 632605 KFDCH UX, 143580 COTFC SU, E-mail: inga@mail400ukrpack.net
"Trans-delta"		P.O.Box 603, 95/51, Rabochaya str., Dnepropetrovsk, 320005	tel. (+380 562) 933054, 782031, 783231, fax (+380 562) 424386
"Ukrstaltrans"		35 app., 82 K. Marks ave., Dnepropetrovsk 320000	tel. (+380 562) 787072, 787073, 787074, fax (+380 562) 786218, 785028, 787073
"Yugintertrans"		210 app., 108, K. Marks ave., GSP, Dnepropetrovsk, 320602	tel. (+380 562) 503809, 503689, 504928, 787023, tel./fax (+380 562) 787024, 705730, fax (+380 562) 502064
Donetsk Region			
"Ascotrans"		11-v, Lunina ave., Mariupol, 341010	tel./fax (+380 629) 378590, 378509, 377525, 378494, telex 115156
"Atco"		171, Lunina ave., Mariupol, 341010	tel. (+380 629) 377605, 377977, tel./fax (+380 629) 378550, fax (+380 629) 372195, telex 115144 Luna
"Interservice"		167-a, Cheluskintsev str., Donetsk, 340015	tel. (+380 622) 352614, 353997, 691044, 691046, tel./fax (+380 622) 352623, telex 115728 Inter SU
			tel. (+380 629) 377257,

"Marineko"	99, Lunina ave., Mariupol, 341010	tel./fax (+380 629) 378211, 378212, fax (+380 629) 377964, telex 115737 Marma UX
"Megaprom"	70, Taganrogsкая str., Mariupol, 341043	tel./fax (+380 629) 347504, 249800
"Megatrans"	29/1, Chernomorskaya str., Mariupol, 341030	tel./fax (+380 629) 372072, fax (+380 629) 375009, telex 115280
"M Trans"	P.O.Box 3029, 85, Lenina ave., Mariupol, 341000	tel. (+380 629) 376054, 374925, fax (+380 629) 375864, telex 115280 Tors UX, E-mail: vbv@mtrans.mutb.donetsk.ua
Zakarpatsky Region		
"Magistral"	60-a, Sobranezskaya str., Uzhgorod, 294000	tel. (+380 3122) 37734, 32051, 933195, fax (+380 3130) 12034, 12067
"Tisatrans"	7, Odesskaya str., Uzhgorod, 294018	tel. (+380 3122) 34329, 933442, 932581, fax (+380 3130) 12024, telex 274068 Trans SU
Zaporozh'ye Region		
"Azovimex"	13/7, Gorkogo str., Berdyansk, 332440	tel. (+380 6153) 62682, 62542, 62740, tel./fax (+380 6153) 36497, 32592, 62756, 62552, telex 127563 Purga
Kyiv Region		
"Agrofos"	26, L. Ukrainky blvd, Kyiv, 252133	tel./fax (+380 44) 2944216, 2958006, telex 631598 Agrof UX
"Air Kiev Cargo"	Kiev Airport, 252036	tel. (+380 44) 2412788, 2767194, 2412277, 2412939, tel./fax (+380 44) 2765389
"Danapris"	31, Zhilaynskaya str., Kyiv, 252033	tel./fax (+380 44) 2201054, 2204251, fax (+380 44) 2274719, 2200297, 2279593
"Institute (Centre) of complex transport problems" (ICTP-Centre)	7, Brulova str., Kyiv, 252049	tel (+380 44) 2451497, 2440596, tel./fax (+380 44) 2440597, 2236646, fax (+380 44) 2454158
"Inter-Contact"	4, Rognedinskaya str., Kyiv, 252004	tel. (+380 44) 2275217, 2270746, 2234451, 2235348, 2274234, fax (+380 44) 2272626
"Intertrans"	1/7, Furmanova str., Kyiv, 252049	tel. (+380 44) 2111736, 2111628, 2233436, 2454729, 2454722, fax (+380 44) 2454724, 2454721, telex 631319 Tek I
"Kyivtransexpedition"	11, Vetrova str., Kyiv, 252032	tel. (+380 44) 2253108, 2243594, 2245303, fax (+380 44) 2250200
"Logistrans"	51, Gorkogo str., Kyiv, 252005	tel. (+380 44) 2277060, 2271040, fax (+380 44) 2274045, telex 631016 Lotra UX, E-mail (RELCOM) root@logis-trans.kiev.ua
"M + M Militzer & Munch"	57, Pobedy ave., 13-th floor, Kyiv, 252113	tel. (+380 44) 4463404, 4462069, fax (+380 44) 4464005, telex 131149
"Trust "Magister"	701 app., 60 Artema str., Kyiv, 252050	tel. (+380 44) 2113235, 2234650, 2233691, 2402913, 2468479, fax (+380 44) 2469701, E-mail: trestmag@ukrpac.net
"Svitayz"	6, Polevoy lane, Kyiv, 252057	tel. (+380 44) 4465448, tel./fax (+380 44) 4463883
	5, Nishinskogo str., Kyiv,	

"Trans-Polis"		5, Nishinskogo str., Kyiv, 252049	tel./fax (+380 44) 2767189
"Triton"		48 app., 6, B. Kitaevskaya str., Kyiv, 252028	tel./fax (+380 44) 2690607
"Ukraina Taka Service"		54 apt., 46/52, Konstantinovskaya str., Kyiv, 254071	tel./fax (+380 44) 4171366, 4168754
"Ukrinteravtoservice"		P.O.Box 252, Kyiv, 250187	tel. (+380 44) 2660029, 2666494, fax (+380 44) 2660772, 2660062,
"Ukrinterexpedition"		3, Radisheva lane, Kyiv, 252124	tel. (+380 44) 4844641, 4844967, fax (+380 44) 4843117
"Ukrtrans"		83-a, Saksaganskogo str., Kyiv, 252033	tel. (+380 44) 2273255, 2206274, 2207472, fax (+380 44) 2205710, 2207363 telex 131238 Horiv
"Ukrtransservice-95"		P.O.Box 58, Kyiv, 252070	tel./fax (+380 44) 4170588, fax (+380 44) 4172665, 4173102
"Express International"		23, Klimenko str., 4-th floor, Kyiv, 252110	tel. (+380 44) 2776061, 2452413, fax (+380 44) 2774240, telex 631308 Asltd UX
Nikolayev Region			
"Lot"		12-a, Sovetskaya str., Nikolayev,	tel. (+380 512) 368542, 369337, tel./fax (+380 512) 372923, telex 272112 Libro UX
"MATEO"		2, Akima str., Nikolayev, 327003	tel. (+380 512) 550038, 350609, tel./fax (+380 512) 550121
Odessa Region			
"Avrora Interservice"		17, Troizkaya str., Odessa, 270011	tel. (+380 482) 276406, 221168, 276407, tel./fax (+380 482) 249036, 273747, E-mail: aurora@te.net.ua
"Bosfor"		37, Kutuzova str., Izmail, 272630	tel. (+380 4841) 25017, fax (+380 4841) 20443
"VIVA International"		P.O.Box 627, 11/17, Truda str., Ilyichevsk, 270901	tel. (+380 4868) 66511, 64297, tel. (+380 482) 689654, 691118, 691538, tel./fax (+380 4868) 66074, fax 688369, 686604, 686105, telex 232247, 732198, E-mail: viva@paco.net; viva@tn.odessa.ua
"Vidanta"		2 app., 6, Sobornaya sqv., Odessa, 270000	tel./fax (+380 482) 268912, 266415
"Diamant Co"		10-a, Zagubanskogo str., Odessa, 270091	tel. (+380 482) 332321, 250410, 332492, tel./fax (+380 482) 333533, 218331, telex 232143, 232296 Dia UX
"Intercommerce"		16, 10 April str., Odessa, 270008	tel. (+380 482) 275566, tel./fax (+380 482) 265713, 265721, 339389, telex 232181 Marin
"Inter-Contact"		80, Kanatnaya str., Odessa, 270012	tel. (+380 482) 223393, 217135, 273891, tel./fax (+380 482) 249029, 243533, telex 232180 Its UX
"International Cargo Service"		2-B, B. Arnauskaya str., 4-th floor, Odessa, 270026	tel. (+380 482) 219853, 219854, fax (+380 482) 219855, E-mail: ics@paco.net
"Interferry"		17 app., 14, Gogolya str., Odessa, 270100	tel. (+380 482) 237556, 236176, fax (+380 482) 266801, telex 732150 Intry SU
"Intecs"		5, Chernomorskaya doroga str., Odessa, 270017	tel. (+380 482) 647246, 662038, tel./fax (+380 482) 615073

"Inflot"	1, Tamozhennaya sqv., Odessa, 270026	tel. (+380 482) 293762, 293781, 294645, 223902, 294903, fax (+380 482) 221264, telex 232124 Inf UX, E-mail: inflot@tn.odessa.ua
"Ludlen"	2-b, B. Arnauskaya str., Odessa, 270012	tel./fax (+380 482) 259070, 229126, 226717, 249570, 226433, telex 232 190 Lud UX
"MTA service"	17-20 app., 2, Stroifelnaya str., Ilyichevsk, 270901	tel. (+380 482) 693485, 693581, fax (+380 482) 693785, fax (+380 4868) 69508, telex 732152 Mtas, 232012 Mtas, E-mail: mtaservice@tn.odessa.ua
"Multicont Odessa"	3 app., 9, Gogolya str., Odessa, 270100	tel. (+380 482) 691851, tel. (+380 4868) 31904, tel./fax (+380 482) 691965, 232278, 230590, 234259, telex 232228 Imkont UX, E-mail: multicont@paco.net
"Nickol"	P.O.Box 51, Odessa, 270026	tel./fax (+380 482) 264641, 605302, 605287
"Karent Trans"	1 app., 4, Shmidta str., Odessa, 270023	tel./fax (+380 482) 210127, 210128, 210129
"Odemara"	1, Tamozhennaya sqv., Odessa, 270026	tel. (+380 482) 293478, 293385, 294684, 217270, tel./fax (+380 482) 252307, 218833, telex 232293 Odema UX
"Petrex"	2, Shevchenko ave., Odessa, 270044	tel. (+380 482) 250397, 250387, 263618, 293663, fax (+380 482) 258482, telex 232171 Petrx SU
"Promtovary-export-import"	68 app., 15, B. Arnauskaya str., Odessa, 270012	tel. (+380 482) 287231, 252995, tel./fax (+380 482) 287239, 210054, E-mail: promtrans@paco.net
"Sanokr-Moscow"	66 app., 15, B. Arnauskaya str., Odessa, 270012	tel. (+380 482) 287220, 287222, 246026, fax (+380 482) 287221, telex 414514 Sanok RU
"C.M. Tranzit"	1 app., 1, Marazlievskaya str., Odessa, 270012	tel. (+380 482) 268410, tel./fax (+380 482) 269874, telex 613325 Forw SU
"C.M.T. Yuzhny"	Sea Commercial port of Yuzhny, 272169	tel. (+380 482) 593781, 593174, 593608, fax (+380 482) 560263, telex 232186 Turbo
"Sovmortrans"	1 app., 2, Marazlievskaya str., Odessa, 270014	tel. (+380 482) 256216, 256218, 245027, 249531, tel./fax (+380 482) 222182, 210013, fax (+380 482) 210012, telex 232178
"Trade commercial fleet"	1 app., 97, Novocelskaya str., Odessa, 270045	tel. (+380 482) 225114, tel./fax (+380 482) 269960, telex 732108 Tcf UX
"TransComm"	P.O.Box 88, Odessa, 270026	tel. (+380 482) 232127, tel./fax (+380 482) 236161, telex 709842 Tcomm RU
"Trans-Port"	8 Primorskaya str., Odessa 270004	tel. (+380 482) 210497, 210652, 277891, 293037, fax (+380 482) 210653, 218086, telex 732195 ALPHA UX, 94070501 TRNS G, E-mail: trans-pt@te.net.ua, trans-po@te.net.ua, oleg@trans-port.com.ua
"Trans Service International"	10 app., 6, Polsky spusk, Odessa, 270006	tel. (+380 482) 217480, tel./fax (+380 482) 287424
"Transterra Logistics Ltd."	101 Uspenskaya str., Odessa,	tel. (+380 482) 267738, 219757,

"Transterra Logistics Ltd."		270045	fax (+380 482) 210717, telex 914521 TTLOG RU
"TransUniversal"		1/131, Kulikovo pole, Odessa, 270079	tel. (+380 482) 221903, tel./fax (+380 482) 223320, 249395, 250131, telex 940 70 886 Vito G, E-mail: vito@paco.net; vito@tuniver.odessa.ua
"Transferry"		P.O.Box 10, Odessa, 270026	tel. (+380 482) 236176, tel./fax (+380 482) 266801, 237556, telex 232171 PetrX SU
"Trais"		15, Lanzheronovskaya str., Odessa, 270026	tel. (+380 482) 200973, 200739, tel./fax (+380 482) 251326, 210554, 210559, fax (+380 482) 251250, 210555, telex 232269 Trais UX
"Three plus Co"		P.O.Box 309, 35, Dzerzhinskogo str., Izmail, 272630	tel. (+380 4841) 20508, 90969, 90736, 99371, fax (+380 4841) 26012, 23121, telex 232226 Mhrt
"Phenix Trans Service"		77 app., 72/74, B. Arnautskaya str., Odessa, 270045	tel. (+380 482) 223172, tel./fax (+380 482) 221732, telex 732121 PhonX UX E-mail: Phoenix@th.odessa.ua
"Forward Marine Agency" ("FORMAG")		12, Shevchenko ave., Odessa, 270058	tel./fax (+380 482) 681579, 685172, fax (+380 482) 606587, telex 232254 FrmG UX
"Yzhnovaziya"		104-105 app., 2-a, B. Arnautskaya str., Odessa, 270012	tel./fax (+380 482) 221419, fax (+380 482) 258295, telex 732114 Yuzhn, E-mail: nova@tn.odessa.ua
"Juzhtransservice"		South port, Grigorovka 1, 272169	tel./fax (+380 482) 556222, 557189, 597810, 563098, telex 232196 Uts UX
Poltava Region			
"Trans-Tur"		59/2, Lenina str., Poltava, 314022	tel. (+380 5322) 133164, 132743, tel./fax (+380 5322) 29637, 74492
Rovno Region			
"PST Ukraine"		37, Dubenskaya str., Rovno, 266010	tel. (+380 362) 226833, 220475, 262616, tel./fax (+380 362) 224067
Kherson Region			
"Astra-L"		37 app., Morskoy Vokzal, Petrenko str. Kherson, 325000	tel. (+380 552) 263720, 244042, fax (+380 552) 248000
"Logistrans (Kherson)"		Morskoy Vokzal, Odesskaya sqv., Kherson, 325010	tel. (+380 552) 266684, 281760, 281360, tel./fax (+380 552) 264546, 229911, telex 273046 Logis UX
"Olimp"		81, Ushakova ave., Kherson, 325026	tel./fax (+380 552) 48230, 63720, 24103, 22617, 25207, 48391, 321036, fax (+380 552) 321037, telex 273039 Olimp UX
Crimea Region			
"Company NTI"		15, Sovetskaya str., Feodosiya, 334800	tel. (+380 6562) 30440, 30263, 31441, fax (+380 6562) 30977, telex 411622 Elecs SU Box 35
"Interforward Ltd"		5-a, Gorkey str., Feodosiya, 334800	tel. (+380 6562) 31651, 35192, 33130 tel./fax (+380 6562) 31690
"Metex"		5, Krylova str., Sevastopol, 335011	tel. (+380 692) 443571, 451411, fax (+380 692) 444768, 520195, telex 197311 Ptb UX
"RIF"		11 Novikova str., Sevastopol 335042	tel. (+380 692) 412182, fax (+380 692) 412092, 538778

"Sunmarine"	8 app., 25, Volodarsky str., Sevastopol, 335000	tel. (+380 692) 455710, tel./fax (+380 692) 456010, telex 197333 Snmr UX
-------------	--	--

ASSOCIATE MEMBERS

"EvroAzov Service"	6, Chernomorskaya str., Mariupol, Donetsk Region, 341017	tel. (+380 629) 338439, 370157, fax (+380 629) 337000, telex 115761 Azov UX, E-mail: mbox@eas.donetsk.ua eason@donin.com
"Inflot"	77, Lunina ave., Mariupol, Donetsk Region, 341010	tel./fax (+380 629) 378294, 378579, 378406, 377949, telex 115124 Inf UX
"Infrachtservice"	621 app., 11, M. Raskovoy str., Kyiv, 253167	tel./fax (+380 44) 5168607, 5172935
Branch of "KAALBYE OIL SERVICE"	4/a Mayashnyuy Per., Odessa, 270038	tel. (+380 482) 218215, fax (+380 482) 228830, telex 232230 HIMIK UX
"C.M.T."	40, Preobrazhenskaya str., Odessa, 270045	tel. (+380 482) 269876, fax (+380 482) 269874, telex 232135 Smt UX, E-mail: ynf@ignnet.odessa.ua
"Trimex"	P.O.Box 190, Izmail, Odessa Region, 272630	tel. (+380 4841) 23088, 23500, 21406, 90961, 90052, fax (+380 4841) 23576
"Ukraine"	81, Ushakova ave., Kherson, 325026	tel./fax (+380 5522) 25207, 48183, 48305, 63720, telex 273039 Olimp UX

UZBEKISTAN

NATIONAL ASSOCIATION

Association name	Contact name	Address	Tel/fax numbers
Uzbek International Forwarders and Carriers Association	Matchanov Khokim	Tashkent, 700077, Golovin Str., 2	T 73712-674702 T 73712-684376 F 73712-673418 F 73712-578241

ACTIVE MEMBERS

Company name	Contact name	Address	Tel/fax numbers
Detail not yet sent by the national association			



Latest updated version January 1998

MAPS

Overview of the Region

- [THE TRACECA REGION](#)
This is a country clickable map. This web page appears quite quickly on the screen (3 kB).
- [THE TRACECA ROUTE](#)
This is a more detailed map (4 kB). This web page may appear slowly on the screen.

Detailed maps UPDATED

Detailed maps show the TRACECA route, main roads and railroads, capitals and main cities, borders, etc.

- [ARMENIA](#)
- [AZERBAIJAN](#)
- [BLACK SEA](#)
- [CAUCASUS](#)
- [CENTRAL ASIA](#)
- [GEORGIA](#)
- [KAZAKHSTAN](#)
- [KYRGHYZSTAN](#)
- [MONGOLIA](#)
- [TADJKISTAN](#)
- [TURKMENISTAN](#)
- [UKRAINE](#)
- [UZBEKISTAN](#)

Information : Detailed maps are .PDF files.

With Adobe Acrobat Reader or the Plug-in of Adobe Acrobat Reader adapted to your browser, you can use a zoom to display the maps at your convenience. To download (freely distributed) Adobe Acrobat Reader visit the site <http://www.adobe.com/prodindex/acrobat/readstep.html>



Latest updated version December 1997

Map of the region

Click the country you are interested in :



Latest updated version December 1997

NEWSLETTER

TRACECA CO-ORDINATION TEAM - NEWSLETTER Nr 3 December 1997

New material for the web has recently been installed and it contains a lot of detail that we hope you will find useful. We have added new information on all of the 22 Technical Assistance Studies and the 5 Investment Projects along with an introduction of the TRACECA programme by the Task Manager and a Technical Overview that shows links between each of the Studies and the subsequent Investment Projects.

The pages of detail reflect the formal commitment made within the programme so here in the Newsletter we tell you about some of the informal contacts and conferences that enable the projects and studies to be generated in the first place and developed at a later stage. These also help to promote new ideas that can be converted into possible projects and if adopted formed into terms of reference for formal acceptance later.

The News

Co-operation between Participating States is a part of the TRACECA programme that we strive to encourage and I can report on a very successful visit to the Caucasus by the Task Manager, Daniel Stroobants, in September 1997. A summary of his reported meetings with President Aliev of Azerbaijan and President Shevardnadze of Georgia, follows:

Meeting with President Aliev, President of Azerbaijan 18th Sept. 1997

In his welcome he indicated satisfaction with the co-operation between Azerbaijan and the EU. He said that as a result of recent developments in his country they were now paying special attention to the European- Asian Corridor and he underlined to what extent the TRACECA programme is the facilitator of the relationship between Azerbaijan and the EU. He reaffirmed his personal interest in the TRACECA programme.

He said that in his last visit to the USA the subject of the European- Asian Corridor had been a major topic of conversation in his talks with President Clinton. He felt that the success of the concept was not only due to relations between Azerbaijan and the EU but also fits into the larger schedule of the exchange of goods between Europe, the Caucasus and Asia. He very much welcomed the proposition to extend the multi lateral SAKHIS agreement into an agreement to include more countries, more modes of transport and more commodities.

It is his opinion that the summit proposed by the EC should not only include the TRACECA countries but also the countries who exchange goods with TRACECA countries. On several occasions during the meeting he underlined his willingness to develop diplomatic initiatives with other states without mentioning the assistance of President Eduard Shevardnadze in this initiative. He clearly explained that Azerbaijan was ready to take a leading role in this initiative and that a potential conclusion of these talks could end in a Presidential ratification meeting in Baku and to submit a contract to Commissioner Hans van den Broek to express his willingness to develop projects of the EC.

His second point was the need to install the Optical Cable for railways communications, underlying the urgency of the project by assuming Georgian Railways co-operation in creating a joint demand to the EC and winning the support of President Shevardnadze. He said that there was a letter signed by him, that had been prepared by his Ministers to this effect and that it had been sent to President Shevardnadze for his co signature. He asked that Commissioner Hans van den Broek should express a wish to develop this project under the aegis of the EC.

President Aliev concluded the meeting by stating that for further development of the TRACECA idea a crucial effort should be made on the links over the Caspian Sea. He also confirmed that the Caspian Shipping Company (the only operator on the TRACECA route) requires urgent restructuring. He confirmed that this issue had been the subject of several meetings with his Government and that as a conclusion the future restructuring of the Caspian Shipping company is a priority in the economic transformation of Azerbaijan.

He thanked the EC and the Commissioner, Hans van den Broek for his special attention and for his support of the TRACECA concept. He asked to be briefed on all future developments and in the actions financed by the EC on TRACECA.

Mr. Stroobants replied that the President's personal commitment to this project was much appreciated and he assured him that on the subject of the Multilateral Agreement he can count on the support of the EC and for the conference the Commissioner will attend the ratification meeting. His personal interest in TRACECA was witnessed in his press statements made during his USA visit.

Mr. Stroobants said that he would continue his efforts to develop TRACECA and to encourage projects that attract investment in Azerbaijan and to take opportunity to assist in the elaboration of further Multi Lateral Agreements which facilitate regional co-operation.

In practical terms Mr. Stroobants informed him that through 1st Deputy Prime Minister, Mr Sharifov the most urgent needs of Azerbaijan were identified in terms of immediate investments to be undertaken to allow the furthering of this corridor.

The installation of a communication system and removal of bottlenecks in the rail system would lead to possibilities for the railways which could keep operational agreements signed for future transit cargo actions on the corridor.

In his response the President agreed with the priorities and this would mean in practice that optical cable is a priority and that the single track such as the rail bridge at Poyle would need to be solved in the near future. Also the cleaning station at Baladjar has to be installed as soon as possible. This type of practical investment would allow his country to implement agreements on future

cargoes, especially on energy products in the near future.

Mr. Stroobants added that investments that could contribute to the idea of neighbouring countries, such as Kazakhstan, Turkmenistan and Georgia could be taken into consideration for a financial contribution by the EC. He also informed the President about the proposed co signature on the optical cable project and to see what help the EC could provide in co-ordination on the Multi Lateral Agreement.

It should be noted that the President gave special attention to this meeting and that his second meeting of the afternoon was with Texaco on the exploration of offshore oilfields. Texaco were introduced by the president's son but in the press next day they were the second item of news with TRACECA taking first billing.

The Task manager then met President Shevardnadze of Georgia and notes from this meeting follow:

Meeting with President Shevardnadze 20th Sept. 1997

The President opened the meeting by confirming his unconditional support for the TRACECA-program. He also expressed his thanks to the EC for the special attention that was given to this particular project. He asked to be informed on the further progress of this program. The Multi-lateral agreement would be supported by Georgia. The President would immediately correspond to the Commissioner.

The SARAKHS-agreement can no longer be restricted to the railway tariff, but should include the exchange of goods between a bigger number of countries than foreseen in the SARAKHS-agreement.

A letter of co-signature would be handed to the Commissioner in the coming days.

The Optical Cable:

The President stated the urgency to implement this project and asked for support of the EC to implement this project. He immediately co-signed the letter that was previously signed by President Aliiev.

On the issue of making a similar letter to President Petrossian of Armenia, he confirmed that he would inform him right away in case this would cause any problem. It was confirmed that this issue had already been discussed between the two countries.

On the ongoing tenders Poti-Ilyichevsk the President thanked the Commissioner personally for his support to the project. He labelled this project as historic, not only for the establishment of the connection between the Ukraine and Georgia, but also for the vital Black Sea connection within the TRACECA-route.

On the issue of the EBRD loan for the railways the President explained that he would of course welcome any support from the EC which would facilitate the negotiation of the loan. He appreciated the potential choice of financing for the optical cable as a support for this loan.

The President went into detail for possible future actions in the development of the Georgian transport-network. He proposed several ideas to implement.

On the issue of the Georgian Black Sea ports rehabilitation the President took good note of the general policy of the EU, i.e.
-allowing free competition for investments
-allowing long-term strategy

In conclusion, The President mentioned his recent visit to Greece and said that investments in the Black Sea Port European candidates would show up and referred to his contacts with China and the U.S. He said he was impatient to see the finalisation of the Red Bridge Project which he would hope to inaugurate in May (during the National Day) to amplify his relations with Azerbaijan.

The President welcomed the PETRA idea which would place Georgia in a new environment in the relation with the EU. He confirmed his unconditional support for the TRACECA-program and asked to be kept informed on a regular basis of the future TRACECA-program.

These were important meetings in generating both encouragement for the TRACECA programmes at the highest level and consolidating the work done that provides a firm foundation for future development and infrastructure investment.

In Central Asia on the 8th September 1997 another important meeting took place in Tashkent concerning the Study of Improvements to Transport Links between Central Asia and Kashgar in China. The following is an abbreviation of the minutes:

Participants included:

N. Ermetov, Chairman of "Uzbekistan Temir Yullary" State Joint-Stock Railway Company
G. Li, Ambassador of China to Uzbekistan
S. Zakirov, Chief of the Department of Transport Communication of the President's Staff, of the Republic of Kyrgyzstan
L. Alibegashvili, Director, Kyrgyzdortransproject
M. Isakov, Head of the State Directorate for Construction of the Railway Line Balykchy-Kochkor-Karakeche, Kyrgyzstan
Mr. Zukhurov, Representative of the UN Delegation in Tashkent
V. Agzamov, TRACECA Working Group Representative, and Inspector of Uzavtoyul
K. H. Ismailov, Director, Tashjeldorproject, Uzbekistan Temir Yullary
N. Erkinov, Dep. Chief of Foreign Relations, Uzbekistan Temir Yullary
F. Delneri, Resident Representative, EBRD, Uzbekistan
C. Harell, EBRD Transport and Communications Team
R. Soin, Railway Project Manager, Asian Development Bank

A. Lee, Senior Analyst, Transport and Communications, Asian Development Bank
 B. Sadridinov, Director of TACIS Co-ordinating Unit in Uzbekistan
 B. Karell, Project Director, J. Foskett, Project Engineer of Finnroad, the contractor
 M. Sims and A. Kamalov from the TRACECA Co-ordination Team in Central Asia
 Other interested experts and academicians also attended.

The conference was opened by Mr. Sims of TRACECA followed by presentations from:

Mr. Ermetov, who presented an overview of the operations and strategic planning of Uzbekistan Railways, followed by particular details of the difficulties and advantages of the options studied for the links to Kashgar. The geological difficulties have been a particular subject of study by Uzbek experts. They feel that the advantage lies with the proposed alignment known as "Variant A".

Mr. Zhakirov, who emphasised the importance to Kyrgyzstan of the new links proposed and the interest of the President of Kyrgyzstan in their realisation. The consensus in Kyrgyzstan is a preference for the proposed alignment known as "Variant C", including a link north to Balykchy.

Mr. Sims, Co-ordinator of the TACIS TRACECA programme reviewed the design and construction work done to date, and the significance of the project in advancing the realisation of improvements to the transport links under discussion.

More detailed presentations were made of the progress and were given by:

Mr. Zukhurov, UN, Transit agreements

Mr. Soin, Asian Development Bank, on behalf of the IFI expressed interest in the concept which fitted into ADB plans to promote regional projects. The criteria for investment in such a project were those well known to the consultant.

Mr. Agzamov, on the road works carried out to date.

Mr. Alibegashvili, the various options studied by Kyrgyzstan, and the fact that a north-south road to Torugat was under study by his institution for the Islamic Development Bank, as well as the Bishkek-Osh road rehabilitation which was well advanced for the ADB.

Mr. Ismailov, Tashjeldorproject, elaborated on the three options for alignments studied by his institute.

Mr. Bror Karell, as project director of the consultants, accepted the challenge presented by the project and engaged his team to do there best to deliver a clear analysis of the advantages and disadvantages of the various options. Clearly the technical work previously carried out was quite comprehensive and now the socio-economic aspects should be studied.

A record of work undertaken to date was handed over to the project consultants and the necessary working meetings with directors of local design institutes who could be most usefully involved in the project were arranged. These are: Uzavtoyul design institute, Tashjeldorproject and Kyrgyzdortransproject

It was proposed that the project leader meet on a regular basis to report progress and difficulties encountered with:

Mr. Isakov, Mr. Ismailov and Mr. Agzamov

In concluding Mr. Sims suggested that a similar conference should be organised when the draft final report is presented.

Apart from the importance of the technical content of the meeting the contractor was introduced to the senior decision makers on the project at the earliest stage, to ensure that the contractor fully understood the needs and aspirations of the Participating States in this study and for any misunderstandings to be resolved.

We can also report that the TEWET pilot train is developing well and now also runs between Poti and the Armenian capital of Yerevan. The traffic levels are building steadily.

In Tashkent on the 5th November 1997 there was a Tripartite meeting of the Commission for the Realisation of the Rail link Fergana Valley to Kashgar in China. The heads of the delegation were Mr Nanaev, the 1st Vice Prime Minister of Kyrgyzstan, Sun Yongfu, Vice Minister, Ministry of Railways, Beijing, China and Mr Yusunov the Vice Prime Minister for Uzbekistan Construction. A decision was taken to retain two options on the route for further discussions on the alignment of this project that is estimated to cost \$3 billion for a single track without electrification. The TRACECA involvement could be indirectly by way of the overall output from TAS 19 Module E.

Finally in this update, the Task Manager (Daniel Stroobants) and the TRACECA co-ordinators from Tashkent (Mike Sims) and Tbilisi (Marc Graille) recently returned from a series of meetings in Ulan Bator, the capital of Mongolia, that were held to identify opportunities for closer co-operation with the TRACECA initiatives.

They met the Minister of Infrastructure Development, Mr. G. Hyamdavaa and his assistants and the discussions covered the potential for co-operation over a wide spectrum of issues.

A national TACIS project in transport was identified and initial discussions enabled a proposal to be developed for further consideration. A range of potential TRACECA projects for Mongolia were discussed and these will be followed up in a later exchange of ideas. Overall it was a very successful mission and generated a firm foundation for even closer co-operation in the future.

TRACECA CO-ORDINATION TEAM - NEWSLETTER Nr 2
June 1997

DEAR FRIENDS,

You have in front of you the second issue of the TRACECA Newsletter, dated June 1997, which this time we have decided to devote mainly to the news referring to a number of Transport Conferences, which lately have been held in various parts situated on the TRACECA route. All of them were a sort of stepping stones in preparation of the Third Pan European Conference which is being held in Helsinki at the time we are distributing this newsletter.

TBILISI

On April 8 and 9th *TRACECA BSEC Transport Conference* was held in *Tbilisi*.

Participants from 21 countries, members of TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia) and BSEC (Black Sea Economic Co-operation) plus observers from Central Europe on the level of Vice Prime -Ministers and Ministers of Transport took part in it.

The Conference was opened by the President of Georgia, H.E. Mr. Eduard Shevardnadze. The final document of the Conference spoke of TRACECA as of a logical and natural extension of TEN (Trans European Network).

The Ministers and Heads of Delegations exchanged views on the activities of BSEC and TRACECA Participating States in the field of Transport with the special consideration of the issues related to the development of the regional transport networks in the context of the Pan-European Co-operation and with regard to the Third Pan European Transport Conference to be held on 23-25th June 1997, in Helsinki.

The Ministers and Heads of Delegations acknowledged that the integration of a BSEC and TRACECA Participating States transport system in the all-European transport networks will contribute to the development of economic activity and tourism by facilitating the free movement of goods and mobility of passengers.

KIEV

The regional International Black Sea Transport Conference in *Kiev* which was held on May 15 and 16th was organised by the Ministry of Transport of the Ukraine with the participation of the Ukrainian Ministry of Foreign Affairs and with the assistance of the Transport Directorate of the European Commission.

The Conference was another step in development of transport systems of countries of Black Sea region and their integration into the European transport network and in their search for the creation of equal and most profitable conditions for all countries of the region. It has introduced principles of creation of international corridors, emphasising the use of mixed multimodal transportation using special feature of the region - existence of well developed water transport, great quantity of sea and river ports constituting a single body with other means of transportation.

The Document of the Kiev Conference has introduced decisions on composition of international transport network of Black Sea region and its connection with the networks of adjoining regions.

The Conference has allowed to comprehensively discuss the results of co-operation including problems of financing of new transport network construction; it has chosen strategy for future development of means of transportation in the region; it has allowed to determine its role in the context of integration processes in Europe and neighbouring regions.

ALMATY

The Trans Eurasian Transport and Trade Policy Conference was organised by the Ministry of Transport and was held in *Almaty* in sanatorium Alatau on May 22 and 23rd. The major sponsor of the conference was TACIS.

This event drew a large number of international participants and commercial visitors. 250 participants from 25 countries of the world (national representations, Baltic ports, Constanza, Iran and China) were present. Conference proceedings were dominated by the discussions of problems of Eurasian Transport corridors development.

It was noted that the development of competition between the Eurasian transport corridors provides for the transport costs decrease, transport service quality improvement and for the development of trade world economy.

TRACECA has been defined as a new real alternative in case of a transport route choice when organising export-import goods transportation.

In the final Memorandum the idea of creation of international committees on different Eurasian transport corridors development has been formulated.

113 companies from 23 countries took part in "*Transit 97*" exhibition, which was held in the Kazakh capital Almaty in the exhibition center "Atakent" on May 22 - 25th.

Freight forwarding companies from Kazakhstan, Russia, Uzbekistan, Latvia and Lithuania were among the exhibition participants. Many new international commercial contacts between transport professionals were made by exhibitors and visitors to the exposition. The ports of Aktau (Kazakhstan), Riga (Latvia), Kleipeda (Lithuania) and Varna (Bulgaria) had special stands at the exhibition. The exhibition gave a good chance for the transport customers to familiarise with the wide range of transport-freight forwarding services as well as for the freight forwarding companies to establish new partner relations between them.

TASHKENT

The OSShD Conference was held in *Tashkent* on June 2nd and 6th. OSShD is an organisation of Ministers of Railways from the former eastern block and other neighbouring countries including Poland, China, ...

The conference was well attended with representatives from all railway Ministries. Certain railway operators attended as observers. The Georgian delegate Deputy Minister Guram Tatanashvili made a presentation emphasising the advantages and progress of the TRACECA route. This generated much interest among all delegates.

A notable decision of the conference was that Iran was admitted as a member of the organisation.

An agreement on combined transport was signed by some members.

Alcohol shipment

A first major shipment of nine wagons of alcohol has arrived in Semi-Palatinsk (North Kazakhstan) along the TRACECA route. 23 more wagons are expected. Starting from January 1st 1997, Russia introduced a new alcohol freight transit system on its territory, under which the client is expected to pay a deposit equal to the amount of customs fee.

However, one of the problems is that it is hard for the client to have the deposit reimbursed. A bit later a similar system was introduced in the Ukraine.

The freight is organised in the following way:

The Sea Land gathers all orders in the European Union and ships containers as far as Poti. There Georgian expedition company Cautrex takes the load from containers to put it in wagons and sends them along the TRACECA route to Turkmenbashi port. From there the cargo is expedited through the territories of Turkmenistan and Uzbekistan by the Uzbek company Uzbekzheldorexpeditsiya and the Kazak company Transsystema in Kazakhstan. All of them under sub-contracts with Cautrex.

Security guards accompany the train all the way.

TEWET

The Pilot Train was established and runs once a week in each direction.

Marketing activities as regards the Trans-Caucasian Logistic Express (TCLE) have been set in motion with the aim of looking for potential customers. Advertisements have been placed in important transport periodicals and newspapers of the EU member states, in other West-European states and in Azerbaijan and Georgia.

In March 1997 two interviews with Mr. Ziya Mamedov, Director General of the Azerbaijan State Railways and Mr. Akaki Chkaidze, of the Georgian Railways respectively were published in the Hambourg newspaper German Transport.

As of the middle of May the Berlin TRACECA Project Team had received 104 enquiries by transport companies, forwarding agencies and consulting firms from Germany, Austria, the Netherlands, Belgium, Denmark, France, the U.K., Turkey, Switzerland, Bulgaria and Canada, which were all passed on to Tbilisi and Baku. 55 of these enquiries show a general interest in the new container connection, whereas 49 enquiries were already combined with definite offers to place freight on the TCLE.

For direct sales promotion amongst the railway customers in the Caucasian Republics and in the CIS states of Central Asia, a coloured information leaflet was designed and produced. They were handed over to the Azeri and Georgian Administrations, and to the TRACECA Offices in Baku and Tbilisi for their marketing activities. They were also distributed during a Tacis co-ordination conference in Tashkent.

TEWET will soon organise a meeting with all Georgians freight forwarders, Port of Baku and Port of Poti in order to set up an autonomous operation centre.

TRACECA CO-ORDINATION TEAM - NEWSLETTER Nr 1

February 1997

THE TRACECA CO-ORDINATION TEAM

On the demand of the participating republics to have a team of resident regional experts, the European Commission has contracted TRACTEBEL Development in September 1996 to set up a TRACECA Co-ordination Team. Three offices were established: in Brussels - Belgium, in Tbilisi - Georgia and in Tashkent - Uzbekistan. In the other TRACECA Countries local experts have been contracted to assure a permanent representation of the TRACECA Programme and to follow up the projects in each state.

This is the first issue of the TRACECA Co-ordination Team's newsletter, which we intend to publish periodically to inform you about the recent evolution of the TRACECA Programme.

THE TRACECA NEW PROJECTS

During the Fourth Working Group Meeting in Athens in October 1996, the ongoing projects were thoroughly discussed and evaluated. The European Commission proposed an additional allocation of 10 million ECU to finance six new projects to be launched in 1997:

- Rehabilitation of the Red historic Bridge and construction of a new bridge in Georgia;
- Feasibility Study of New Terminal Facilities in Georgian Ports (to prepare for investment by the EBRD);
- Road Maintenance (to support loans by the EBRD and by the WB);
- Traceca Co-ordination Team;
- Renovation of Cargo Facilities Turkmenbashi (to facilitate investment by the EBRD);
- Rail Restructuring and Telecommunication Studies (to support investment by the EBRD).

THE TRACECA NEW BENEFICIARIES

The Athens Working Group agreed that the Ukraine and Mongolia shall be full beneficiaries of the TRACECA programme. This decision will allow TRACECA Route to be linked to the Trans European Networks arriving at the Black Sea as well as with Southern European Ports. The adhesion of Mongolia extends TRACECA to the East.

THE PROJECT'S LIFE

- *Railway Tariff and Timetable Structure* is a new project related to the TRACECA Programme which is carried out by SISIE. In December 1996, a co-ordinating office opening reception was held jointly with the Tashkent office of the TRACECA

Co-ordination Team in their new offices in TADI, the Tashkent Automobile and Roads Institute. It was attended by representatives from Uzbek authorities and project staff both local and foreign. The objective of this very important project is to improve the competitiveness and profitability of national railway companies. The two principal vectors of implementation are cost and time, hence the project title. In February SISIE will organise a seminar in Tashkent for senior representatives of the TRACECA state railway companies. This kick-off seminar will demonstrate among other activities the SYSMANAGEMENT financial planning software, which the project will be supplying to the national railways.

- At the end of 1996, Caravanserai sites of the *Dolphin project (Road Vehicle Spare Parts, WEST-EAST and GIBB)* were chosen in close collaboration with Minister Akhmetov in Uzbekistan in Samarkand and in Tashkent, as well as in Turkmenistan in Mary with Minister Rachmanov. The technical details and the design are now under active preparation. Now the business plans are analysed and the shareholders will be found at the beginning of 1997.
- A practical three-day Workshop on *Multimodal Transport*. "The logical choice for Central Asia and Caucasus" has taken place in Tashkent on the 15-17th January. BCEOM organised this workshop to bring together relevant organisations from the eight TRACECA countries and from different transport modes : decision makers from Ministries of Transport (or equivalent where there is no such Ministry), executive from providers of International transport services (railways, road hauliers, freight forwarders, shipping lines), other professionals concerned with container transport issues such as consultants or combined transport equipment providers (containers, road chassis, handling equipment, etc.). The objectives were threefold: * to present the "Forwarding - Multimodal Transport" TRACECA project and explain the general strategy proposed by the team of experts; * to explain through case studies, practical solutions to the transport problems posed by export/import operations with containers; * to define at different levels of responsibility, relevant "combined transport projects" that could be financed by external sources and follow up actions.
- At the end of 1996 the third convoy of the pilot train of the *TEWET Railways Infrastructure Maintenance* project left Poti. This train transported 60 loaded containers to Baku, the majority of the shipment results from an agreement with CAUTRES, a road transport company and exclusive agent of SEA LAND. In the near future, the experience of this pilot train between Poti, Tbilisi and Baku could be extended to the section Tbilisi - Erevan.
- *KOCKS, Implementation of Pavement Management System*, provided the road and pavement testing equipment, computers and programme system. The respective authorities of the recipient states confirmed the introduction of the programme system and started to form the required Pavement and Bridge Management Systems units. In three of the recipient states the PMS/BMS will already be used for new projects : Improvement of the 145 km Tedjen-Mary road in Turkmenistan where field works and data collection started in late November 1996; Rehabilitation of the 450 km Alyat-Gjandza-Azeri road in Azerbaijan, beginning of activities is planned for early 1997; Rehabilitation of the 465 km of roads in Georgia, beginning of activities will be late February 1997.
- GIBB will be starting work on an addendum to the *TRACECA Road Transport Services in Central Asia* project. This will consist of three sections : *Support Services, dealership in Kyrgyzstan; training course for the Certificate of Professional Competence, an internationally recognised certificate for operators of trucking companies, in Kazakhstan; * Operator Quality Blueprint in Turkmenistan, working with a local private road haulage company in operations to guarantee high levels of customer satisfaction, particularly for international contacts.
- *SYSTRA, Rolling Stock Maintenance*. Surveys on the TRACECA corridor by the project team and visits to European railways by the beneficiaries of the project are the main keys to get a good understanding and mutual collaboration between each other for the remaining tasks, so as to ensure reaching the project's objectives. The findings of the surveys carried out by the team members in every country were outlined to the representatives of the 8 countries during a week-long seminar held in Tbilisi in September-October 1996. A month later, the project team was glad to receive in France the same delegation for a study tour of two weeks. Conferences on site were organised. Visits led by French railways managers gave opportunities to beneficiary country representatives and French operators to exchange their points of views. The satisfaction of the attendants was the best thanks they could give to the leading team who, also, are very keen to provide the best services to their guests.
- *ATKINS*, the TRACECA traffic forecasting project (*Regional Traffic Forecasting Model*) has succeeded in obtaining reconcilable data on existing freight movements from all of the TRACECA countries' national sources covering all relevant commodities. A comprehensive computerised description of the transport networks for the TRACECA countries has been prepared. This network description includes rail, road and ferry links within the broad TRACECA corridor and to and from the overall region. Over the next months the base year freight model will be transposed to a forecasting purpose. A range of possible scenarios covering the future prospects for economic and transport development of the TRACECA countries will be defined and described in the next two months.



Latest updated version December 1997

WHERE TO FIND US?

TRACECA is a programme from the European Commission, Directorate General IA in Brussels, Belgium. The European Commission has contracted TRACTEBEL Development S.A. to set up a TRACECA Co-ordination Team. Three main offices were established in Brussels - Belgium, in Tashkent - Uzbekistan and in Tbilisi - Georgia.

The Brussels office maintains the World Wide Web site updated. The info@traceca.org mailbox is open to your comments.

TRACECA Co-ordination Team Brussels - Les Cheesman, Co-ordinator

BELGIUM

Tractebel Development
Avenue Ariane 7
B-1200 Brussels
Belgium
Fax: (+32-2)773 88 50
Les Cheesman, Co-ordinator (+32-2)773 79 81 Les.cheesman@tractebel.be
Laurence De Grave, Expert (+32-2)773 95 08 Laurence.degrave@tractebel.be
Inger De Volder, Secretary (+32-2)773 75 09 Inger.devolder@tractebel.be

Traceca Co-ordination Team Central Asia - Mike Sims, Tashkent Co-ordinator

UZBEKISTAN

TADI
20 Movoraunnahr Street 4
700000 Tashkent
Republic of Uzbekistan
Tel: (+7-3712) 56 53 86
Tel/fax: (+7-3712) 40 63 01
E-mail: office@ctrace.bcc.com.uz
Contact: Akmal Kamalov (Local expert)

Sub offices:

- KAZAKHSTAN
I/ NIIT
Abai Av. 76-109
480057 Almaty
Tel: (+7-3272) 42 25 78 or 42 68 88
Fax: (+7-3272) 42 48 47
E-mail: eduard@consult.almaty.kz
Contact: Edward Kaplan (Local Expert)
- 2 Akmola
Tel: (+7-3172) 32 63 01
Fax: (+7-3172) 32 16 96
Contact: Aigul Idrissova (Local Expert)
- KYRGHYZSTAN
Kyrghyzdortransproject
4-a Sovetskaya Street
720020 Bishkek
Tel: (+996-3312) 42 98 67
Fax: (+996-3312) 47 24 98
E-mail: rustam@traceca.bishkek.su
Contact: Jyldyz Omorbekova (Local Expert)
Rustam Ishenaliev (Local Expert)
- TADJIKISTAN
Ministry of Transport and Traffic Activity
Ayni Street 14 (5th floor, office 1)
734042 Dushanbe
Tel fax: (+7-3772) 21 13 01
E-mail: zarina@traceca.td.silk.glas.apc.org
Contact: Zarina Sattarova (Local Expert)
- TURKMENISTAN
Railway Headquarters 7 (Room 11)
Turkmenbashi Street
743000 Ashgabat
Tel fax: (+993-12) 24 23 43
Contact: Nigora Sadikova (Local Expert)

Traceca Co-ordination Team Caucasus - Marc Graille, Tbilisi Co-ordinator

GEORGIA

Ministry of Transport
Kazbegi Av. 12
380060 Tbilisi
Republic of Georgia
Tel/fax: (+995-32) 94 17 65 or (+995-32) 22 43 86
Mobile Phone: (+995-39) 50 60 73
E-mail: traceca@access.sanet.ge
Contact: Vadim Turdzeladze (Local Expert)

Sub offices:

- ARMENIA
Tamarian Street 3 (Office 22)
375009 Yerevan
Tel: (+374-3) 90 69 68
Tel/fax: (+374-2) 56 82 38
Contact: Katchatur Manukyan (Local Expert)
- AZERBAIJAN
Department of Railway of Azerbaijan
D. Aliev Street 230 (Room 289)
370010 Baku
Tel/fax: (+994-12) 98 85 92 or 99 51 65
Mobile phone: (+994-55) 90 36 37
E-mail: traceca@office.baku.az
Contact: Anar Ismail (Local Expert)



Latest updated version December 1997

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Предварительные новые Технические Задания

TRACECA - 1998/9 INVESTMENT PROJECTS AND TECHNICAL ASSISTANCE STUDIES

Project name & description		Duration in months	Budget in ECU
1	Joint Commission for Implementation of a Multi-lateral Agreement - <i>Provide implementation support to the signatories to the TRACECA multilateral agreement which will include the convening of periodic meetings of the Joint Commission, the establishment of a permanent secretariat, the appointment and support of local experts and the intervention of foreign specialists.</i>	14	800,000
2	Equipment for the Armenian Rail Freight Intermodal Terminal - <i>the supply of container handling equipment for the main rail/road intermodal terminal at Karmir Belur, Armenia</i>	6	1,000,000
3	Rail Tank Wagon Cleaning Boilers, Baku - <i>for the purchase and installation of three gas / diesel powered boilers to clean tanks for the movement of oil from Azerbaijan, Kazakhstan and Turkmenistan</i>	6	500,000
4	Intermodal Equipment – <i>the supply of container handling equipment for main rail/road intermodal terminal at Bishkek</i>	6	500,000
5	International Road Transport Transit Facilitation - (a) Operator Training and International Road Transport Transit Facilitation – <i>The principle transit facilitation mechanism, at least for Road customs procedures is the TIR system which is being adopted in the region. Actions are needed for assistance in extension of the TIR, its application (with computerisation of clearance procedures for SAFETIR) and operator proficiency training.</i> (b) Supply of Computer Equipment for SAFETIR operation - <i>To be carried out with the co-operation of IRU.</i>	18	2,500,000
6	Aktau Port Ferry Terminal - <i>Direct investment for re-opening the ferry terminal...dependent on the details of the Ramboll mission report and the possibility of a short term solution</i>	15	3,000,000
7	Chardzev Bridge - <i>Technical assistance in financial engineering support to procure investment for the new road rail bridge</i>	12	300,000
8	Traceca Co-ordination Team - <i>Co-ordination of other TRACECA projects from three offices, in Brussels, Tashkent and Tbilisi. Periodic organisation of Working Group conferences.</i>	12	900,000
TOTAL			10,000,000

JOINT COMMISSION FOR IMPLEMENTATION OF A MULTI-LATERAL AGREEMENT

Final Recipients: Signatory states to the TRACECA Multi-Lateral Agreement (MLA)

Justification and Objectives:

Since the break-up of the Soviet Union TRACECA states have entered into a series of agreements to regulate transit traffic between and across their territories. These may be summarised as:

- bi-lateral agreements, which are the most prolific, and somewhat difficult to catalogue and administer
- multi-lateral, such as the so-called Sarakhs agreement of May 1996 which is a rare example but working proof of the regional will to regulate transit traffic on a broad basis. Other agreements exist within the framework of the OCJD for rail transport.
- international conventions, such as the TIR. Most states are in the process of adhering to the main conventions sponsored by such bodies as UN-ECE.

The problem is that in the absence of a broad multi-lateral framework agreement a somewhat chaotic situation exists at the operator level, particularly in road transport. Transporters are confronted by a confusing, fluid regulatory environment, and transit fee structure, sometimes administered at both national and oblast level.

Past and current TRACECA projects have analysed the present situation of the transport sector, encouraged and facilitated investment by the International Financial Institutions (IFI), provided training activities for management at various levels, and provided active assistance in the development of new operating and management structures. The projects of most relevance include:

A project to provide assistance in the establishment of Transport Legal Framework in each TRACECA state. The project worked with local experts to propose and assist in the implementation of national legislation for the transport sector, a draft MLA, and adherence to the most useful international conventions

A project entitled Trade Facilitation has carried out a detailed survey of current trade documentation usage, border crossing conditions and recommended streamlined procedures, which are being partially implemented in the region.

The MLA calls for the establishment of a Joint Commission to administer and promote the agreement and its technical annexes. The creation of such a Joint Commission should be conditional on the signing of the agreement by sufficient states to give it realistic chances of success. This project fiche presupposes the signature of the TRACECA MLA by sufficient states to merit its implementation.

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

The Joint Commission will require an administrative secretariat with representation in

each participating state at a high level in government. The Joint Commission will comprise the Main Committee and specialised Working Groups for the technical annexes on road, rail, maritime and customs issues.

The objective of the consultancy mission defined in this fiche is to establish and to support the activities of such a Joint Commission for one year.

Main components

In accordance with the MLA the Joint Commission will:

- regulate all questions concerning implementation and application of the framework agreement and its technical annexes;
- regulate the conditions of access to the transport market for each mode of transport except air transport with particular emphasis on user charges;
- regulate conditions for carrying out specific categories of traffic such as dangerous goods and perishable goods movement;
- develop a data bank of information on national and international transport legislation and transport policy and management and make this information available to participating states;
- develop effective links with other international organisations such as the UN, ECE, European Union, IRU, FIATA etc.;
- promote the development of multimodal transport infrastructure links and services in the region;
- promote the development of modern freight forwarding and transport insurance services in the region;
- attempt to implement common Customs and documentation procedures in the region;
- attempt to co-ordinate the development of transport policy in the region;
- attempt to develop a common transport policy towards third countries not participating in the agreement;
- attempt to develop a common legislative framework for trade, Customs and transport in the region;
- attempt to co-ordinate the enforcement of laws in the region;
- attempt to co-ordinate the ratification of international trade, Customs and transport conventions and agreements in the region;
- provide a focus for regional consultation between government officials and Trade Association representatives of carriers, forwarders, transport insurers, banks and other relevant representatives

The role of the consultant for this project will be to provide the initial organisational support to establish the Joint Commission, and to provide expert professional assistance in the domain.

Project Budget 800 000 ecu

Implementation timetable 14 months

(12 months complete implementation plus 2 months follow-up)

RAIL TANK WAGON CLEANING BOILERS, BAKU

Final Recipient:

The Cabinet of Ministers of Azerbaijan
The Railways of Azerbaijan

Justification and Objectives:

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

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

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

In annex (a), a spreadsheet shows the development of the railway traffic for oil products.

In 1996, the Azerbaijan Railways have purchased 2 Canadian boilers of 8 tons steam per hour each. They are in the process of being installed but will not be sufficient to meet the increasing needs as described above.

As the Azerbaijan Railways do not have funds available to complete the equipment a further 3 gas/diesel boilers of similar capacity should be purchased.

The Azerbaijan Railways invoice oil companies 100,000 Manats (24 USD) for each tank wagon cleaned. This will allow the Azerbaijan Railways to benefit from the income generated by the transit of Kazakh oil. These investments on the railway will finance on the short term the transportation of Azerbaijan oil products. At the moment, there is no income from Azeri oil .

The objectives of the project are:

- Purchase of 3 gas/diesel boilers of 8 to 10 tons steam/hour each.
- Transportation and installation of these boilers on the Baladjar site
- Training of Baladjar railway station for maintenance

Main Components:

Supply and installation of 3 boilers of 8 tons steam/hour each

Gas or diesel power required.

Maintenance training of boilers to be provided by the supplier

This project is closely linked to several other TACIS Inter-State actions, notably:

1. TRACECA project : Ferry terminals (Baku and Turkmenbashi - ECU 800 000) - feasibility studies, final designs, and tender documents will be provided to support EBRD investment

2. TRACECA project : Intermodal Transport (TRACECA countries - ECU 500 000). A study of the opportunities for the development of intermodal transport, now nearing completion.
3. TRACECA project : Railways Infrastructure Maintenance (Georgia and Azerbaijan - ECU 1 200 000) A major component of the project comprises the organisation of a pilot block container train service between Baku and Poti, operational since November 96
4. TRACECA project : Railway Tariffs and Timetables (All TRACECA countries - ECU 1 500 000) Encouragement of collaboration on tariff levels and revenue sharing for through freight transport operations.
5. Future TRACECA project : Intermodal Services . Operational assistance in the implementation of recommendations for intermodal transport development.

Project budget	ECU
Boilers + transport	470 000
Installation + training maintenance	30 000
TOTAL	500 000

Implementation timetable 6 months

Technical data:

Steam necessary to clean tank wagons:

0.250 tons of steam

Development of tank wagon cleaning needs:

Today: 60 000 wagons/year

Within 2 years: 100 000 wagons/year

Boiler needs:

To absorb the present amount of work and the exceeding amount of work to come:

It is essential to add 3 boilers to the 2 Canadian boilers being installed. They should run on gas and diesel.

Space available:

The measurements of the concrete pad on which are placed the boilers is: 8.2 m x 19.3 m

A distance of 1.5 m between every boiler is needed for safety and by security rules. Both Canadian boilers being installed have the following measurements: 6 m x 2.4 m.

In annex (b), a diagram represents the building of the boilers.

Required power:

The Canadian boilers will produce a capacity of 8 tons steam/hour.

In order to keep the installation well-balanced, the capacity of supplementary boilers should be of 8 to 10 tons steam/hour.

Installation/Maintenance:

It is considered to be essential to include into the budget an installation team from the manufacturer who would also provide the necessary maintenance training.

INTERMODAL EQUIPMENT

Final Recipient:

The Department of Rail Transport of the Ministry of Transport of Kyrgyzstan
The Department of Maritime Transport of the Ministry of Transport of Kazakhstan.
The Department of Rail Transport of the Ministry of Transport of Kazakhstan

Justifications and Objectives:

Container traffic in the FSU comprised mainly small non-world standard metal box units. As a consequence ports and rail terminals in the TRACECA region are ill-equipped for handling 20 ft ISO containers (which are the standard "TEU" for volume statistics) and find the more modern and efficient ISO 40 ft container near impossible to transit or receive.

Given the distances between the EU and the TRACECA region multimodal transport most certainly has a great future. Since independence general traffic has been growing rapidly and represents 27% of Caucasus international trade and 21% of that of Central Asia (excepting Kazakhstan) and 8% in Kazakhstan (the largest volume exporter). The potential for container traffic that could use the TRACECA itineraries is estimated at 80 000 TEU per year or more.

Present container traffic is much lower. Certain problems are institutional but also the handling equipment throughout the region is totally inadequate. Principal physical deficiencies are the inability to transfer 40ft containers between rail wagons, road trucks, and storage areas. Certain bottlenecks are already being opened up by current TRACECA actions and planned investments in ports by the EBRD.

Previous and current TRACECA projects which addressed these issues are the Intermodal Transport technical assistance, the projects for feasibility studies and technical designs at the main ports, the Tariffs and Timetables technical assistance, Trans Caucasus Express pilot train, and a current proposed extension of this service into Central Asia. Equipment is being supplied specifically for handling container traffic across the Caspian, and the containerisation of cotton in Uzbekistan.

The object of this project is to further facilitate the development of containerised transport by the provision of heavy equipment for container handling.

Follow-up actions are foreseen within the Intermodal Services project to address issues of the organisation of rail operations to best attract and handle container freight.

Main Components

The project would supply 40 tonne capacity machine(s) with telescopic spreaders, and associated equipment for handling 40ft ISO containers, as follows:

Bishkek:

- 1no. Reach stacker
- 3no. Forklift trucks for container and wagon stuffing
- 3no. Skeletal trailer chassis for 40ft containers
- 2no. PC for terminal management

Aktau (provisional, excluded if we rehabilitate the ferry terminal):

- 1no. Reach stacker

3no. Forklift trucks for container and wagon stuffing

3no. Skeletal trailer chassis for 40ft containers

1no. Shunting loco

Chimkent (provisional, excluded if we rehabilitate the ferry terminal):

1no. Reach stacker

3no. Forklift trucks for container and wagon stuffing

3no. Skeletal trailer chassis for 40ft containers

2no. PC for terminal management

Training in the operation and maintenance of the equipment would be provided, as would a reserve of spare parts.

Project budget

Bishkek 500 000 ecu

Aktau 800 000 ecu

Chimkent 500 000 ecu

Implementation timetable 12 months

INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT TRANSIT FACILITATION

Final Recipients:

The Ministries of Transport and Customs Authorities of the TRACECA States, including Ukraine and Mongolia, or the equivalent authorities designated by Councils of Ministers for international road transport operations and border crossing control.

Justification and Objectives:

The break up of the FSU left the NIS to establish new customs authorities and border crossing procedures for international road transport. Also several bi-lateral agreements have been negotiated to regulate access to the market for cross-border trucking, mainly on the basis of quota systems. The situation is promoting inefficiency.

Two previous parallel TRACECA projects have addressed these issues. The Trade Facilitation project proposed simplified transit documentation based on the SAD (Single Administrative Document) which is a world norm. The Legal Reform project, among many other things, promoted adherence by the TRACECA states to the Transport International Routier or TIR convention which provides a mechanism for simplifying customs procedures for goods transiting by road. Three TRACECA countries are now authorised by the International Roads Union or IRU (the official administrator of the system, the UN ECE is the repository of the convention) to utilise the TIR system.

The Legal Reform project also proposed a blanket Multi-Lateral Transit agreement in collaboration with a forum of beneficiary experts and authorities. Action is now underway to have this agreement approved at the necessary high level for implementation. Whether or not approval of the agreement is reached, the problems will still have to be addressed at operational level for improvement to be brought about.

Furthermore, in the EU it is necessary for a road transport operator to possess an operators licence establishing his probity, technical competence and financial wherewithal to enter the sector. For beneficiary state operators to provide carriage to Europe the equivalent licence must be obtained (issued by their own government but under agreement with the IRU) and a previous TRACECA project (Road Transport Services Central Asia) addressed this issue by setting up training courses with the collaboration of the IRU.

Given the background, their previous and present involvement in the region, the IRU has proposed this project. Requests for assistance to follow-up on the Trade Facilitation project have been made by the beneficiaries.

Clearly, to reduce delays at border crossings, avoid excise fraud, and improve the international competitive position of our beneficiary state operators a considerable effort is required, co-ordinated with the competent international body, the customs authorities, the Ministries of roads transport and the operators, through training agencies. Such are the objectives of this project.

Main Components

1. Review of the existing national legislation, adherence to existing international conventions, the legal status of present training and licensing schemes, existing bi-

lateral agreements. Particular attention to the present status of TRACECA proposed legislative and multilateral proposals. Assistance with the enactments and decrees necessary for the promotion of project objectives.

2. Training

Identification of training institutional infrastructure, and partner training agencies for the project.

Negotiation of national agreements between the parties involved.

Market survey of the training needs and supply.

Design of curricula

Training actions, including provision of physical equipment.

Training of trainers and management of centres.

Follow-up support.

3. Adherence to the TIR

4. Pilot computerisation of the system to implement SAFETIR at the inland terminals

5. Procurement of the equipment necessary for the preceding

Project Budget	3 000 000 ecu
Equipment for training centres	410 000
Computer and telecomms equipment	500 000 (border crossings)
Sub-total	910 000
Project management, supervision	100 000
Components 1 and 2	1 300 000
Component 3	300 000
Component 4	390 000
Sub-total	2 090 000

Implementation timetable 18 months

AKTAU PORT FERRY TERMINAL-DIRECT INVESTMENT

Final Recipient:

The Department of Maritime Transport of the Ministry of Transport of Kazakhstan.

Justifications and Objectives:

The northern branch of the TRACECA corridor passes through the Port of Aktau. It is the preferred routing by Kazakhs for their traffic, as obviously it increases revenues to the Kazak railways and the port of Aktau, relative to the more southerly route passing through other states.

The Port of Aktau is recovering from a decline in traffic, thanks to its ideal position for servicing the Tenghiz oilfields, its role as a grain export port, and an increase in general cargo between other origins and destinations.

Between 1986 and 1992 the Port operated a ro-ro ferry service between other ports, principally Baku. Due to the conflict in the Caucasus this service was halted. The condition of the ferry ramp in Aktau has deteriorated due to disuse. Today it is not operable. A technical mission has made a brief inspection of the facilities and reported on the requirements to re-commission the ramp and associated facilities.

The Port of Aktau has negotiated a loan of approximately 60MUSD for rehabilitation of the general Port facilities. This loan does not cover the ferry ramp.

However, preliminary indications are that there is a demand for this service and it could be a profitable for the port to offer it. There is also a strategic utility of the ramp, in providing an alternative in competition to the southern TRACECA route, and eventually relieving it of overloading.

The Department of Maritime Affairs has made known its wish to find a private developer and operator of the ferry terminal. This is an excellent initiative, but given the initial uncertainties of traffic, at least for an outsider to the region, no operator has yet emerged. Furthermore, given the high potential of future oil related cargoes the terms of a private concession could lead to initial under-valuation of the enterprise.

The objective of this project is to provide grant investment necessary to re-commission the ferry terminal at the Port of Aktau, for both road and rail traffic.

Main Components

The project would carry out repair works on the existing ferry ramp as recommended in the experts report.....

Project budget	4 500 000
Technical development of tender dossier (be contracted with works)	150 000 ecu (separate contract, could not)
Co-ordination and supervision	150 000 ecu
Procurement of works and supplies	4 200 000 ecu
Co-financing	1 500 000 ecu
TRACECA budget	3 000 000 ecu
Implementation timetable	15 months

CHARDZEV BRIDGE FINANCING AND OPERATIONS DESIGN

Final Recipients:

Turkmenistan, and the states dependent on transit traffic across the bridge.

Justification and Objectives:

This project concerns a proposed new rail and road bridge over the Amu Darya River at Chardzev. The crossing is a most vital strategic transport link for the whole Central Asian region. Its importance to the economies of the region cannot be over-emphasised.

A feasibility study has been carried out by TRACECA and has recommended the construction of a new bridge costing of the order of 80MUSD. It concluded that:

The existing bridge is in a very poor condition and cannot remain in full service for much longer. Some urgent maintenance actions are required, but the recommendation is that the bridge be replaced.

The pontoon crossing for road traffic is operating at capacity, and provides an excessively low level of service. The recommendation is that a road bridge be constructed at the same time as a new rail bridge is built.

It remains now to organise the financing for the reconstruction under the most favourable conditions for Turkmenistan and the region.

An economic and financial analysis of the implications of these findings is available in the feasibility study.

The objectives of the present project are to advance the planning for the construction of the new combined road/rail bridge and in particular to develop for the bridge, in step:

- a financing package for the construction
- an agreement for its ownership and operation

The expected final result of the module should be the creation of an investment package and all associated agreements relating to construction, operating, and ownership of the proposed new bridge. This is to include identification of the most interested investment partners, and assistance in negotiations to the Government of the Republic of Turkmenistan.

One major IFI has expressed interest in the project, and has previous experience of investing in Turkmenistan.

Main Components

The Consultant will be required to liaise and assist the Turkmen authorities, acting as their confident and advisor, so that the project is given the maximum possibility of realisation on terms most favourable to Turkmenistan and to the economic development of the region.

1) Review and refinement of the previous study - A critical review of the feasibility study will be carried out, verifying the basic variables defining the investment attraction of the bridge. It is to be expected that potential investors will pose additional questions concerning the economic returns to be expected, and therefor refinements to the report will need to be prepared.

Solicitation - On the basis of the review and additions or adaptations to the overall case for construction of a new bridge, the consultant will create an information pack and diffuse it to potential financing agencies, equity or operational participants, world-wide.

3) **Conceptual Design of Management and Financing Options** - In close collaboration with the beneficiary and any lead financial institutions which emerge the consultant will determine the most viable and acceptable options for financing of construction and maintenance of the bridge. He will propose options for ownership, management and user fees.

4) **Draft Agreements, Legislation and Tender Documents** - The consultant will draft detailed agreements as may be required, and assist in the preparation of tender documents

5) **Donors Meeting and Follow-up** – It is anticipated that a donors meeting should be organised in Ashghabad during the course of the project, at the most opportune moment. After draft documents are prepared and agreed with the beneficiary and his financiers, then the consultant will be required to provide follow-up consultancy as may be required to facilitate the consolidation of financing and operations agreements.

Project Budget 300 000 ecu

Implementation Timetable 12 months

TRACECA -ADDITIONAL PROJECTS AND STUDIES IN 1998/9 IF FUNDS EXCEED ECU 10 million

Page 1

fiche	Project name & description	Duration in months	Budget in ECU
Y	Procurement Implementation Units - <i>Formulate detailed procurement packages for investments by IFIs in the rail sector and design and create tender packages for MIS, electrification, re-motoring locomotives, track infrastructure materials and maintenance equipment</i>	18	2 000 000
Y	Support to Rail Restructuring Central Asia - <i>Provide implementation support to the railways who have committed themselves to restructuring on the basis of previous counsel prided by TRACECA</i>	12	500 000
N	Telecomms and MIS - <i>An investment project for MIS (eg.track infrastructure maintenance susytems,...) and possibly telecomms mplementation based on output from the Cenral Asian Rail Restructuring project.</i>	18	2 000 000+
N	Central Asia Rail Leasing Company - <i>Assist in the establishment of a regional rail leasing company for traction and rolling stock.</i>	18	800 000
Y	Roads Maintenance Training Centres - <i>Asssit in the re-establishment of raod maintenance training centres, design training programmes and curricula, for modern western practical organisation of roads maintenance, including provision of three FWD.</i>	18	3 000 000
Y	Roads Maintenance Planning - <i>develop working roads maintenance plans, rewrite operators manuals, specify heavy equipment for procurement..project to act as support to investment and substitution for IFI loan aid</i>	18	1 400 000
Y	Repair of Bridges - <i>Investment project to undertake repair or heavy maintenance of one road bridge per country</i>	18	5 500 000
N	Load proofing of Bridges - <i>Carry out systematic load proofing of bridges...possible combine with preceding</i>		
N	Congested City Bypasses - <i>carry out feasibility studies for bypass roads for cities where transit traffic passes through the city centres (Djhambul, Bishkek, Andijan, Ashgabat, etc.)</i>	18	2,500,000
Y	Roads Infrastructure Investment Support - <i>Provide technical assistance (institutional, procurement, supervision) to facilitate and accompany Asian Development Bank loans for roads rehabilitation to Kazakhstan and Kyrghyzstan (& possibly Uzbekistan).</i>	18	2,000,000
Y	Roads Infrastructure Investment - <i>Investment project to provide heavy equipment and possible some infrstructure repairs(eg.rock fall, snow drift prevention, ...) based on output from previous projects</i>	18	3 000 000
Y	Rail Corporate Development - <i>The previous TRACECA rail restructuring project is leading to negotiations for loans to the concerned rail companies by the EBRD, and the previous project is being followed with interest by the Asian Development Bank. The ADB proposes to accompany disbursement of their first loan to (Uzbekistan), with a project to provide guidelines for the progressive separation of rail operations from government, and corporatisation of the operating entities. The EU has long experience in the difficult process of disentangling rail operations from the purely state sector, which could be invaluable in the region, applied under local circumstances.</i>	12	2,000,000
Y	Aktau Port Ferry Terminal & feasibility Study - <i>A feasibility study with works and equipment procurement documents for re-opening the fro-ro ferry terminal.</i>		
TOTAL			

POSSIBLE NON - TRACECA - PROJECTS AND STUDIES IN 1998/9

Page 2

	Project name & description	Duration in months	Budget in ECU
1	Construction of the TRACECA Rail Bridge at Poyle in Azerbaijan - <i>this will provide a second river crossing to remove the single track bottle neck at this vital link in the TRACECA corridor that will enable the increasing oil traffic to develop unhindered.</i>	18	2,500,000
2	Transport and Telecommunications Development in Caucasus - <i>To support the anticipated increase in rail traffic and to improve the safety of the system there is a need to establish a Fibre Optic Cable link that secures rail transport signalling capability and safety throughout the Caucasus. It is anticipated that the cable will have potential to provide for commercialisation of the excess capacity.</i>	12	14,500,000
3	Poti Port - Restructuring of Southern Breakwater and removal of sunk vessels	12	4,500,000
4	Chardzev Bridge	24	3,000,000

PROCUREMENT IMPLEMENTATION UNITS

Final Recipients:

Module A

Rail Operating Companies in advanced stage of negotiations for IFI loans:

Georgia

Azerbaijan

Kazakhstan

Uzbekistan

Module B

Actions for the remaining countries:

.....to be defined.....feasibility studies to stimulate IFI interest, or pure training

Justification and Objectives:

A TRACECA project to recommend on the restructuring of Central Asian Railways and to identify the priority needs for external investment is nearing completion. It was carried out on behalf of the EBRD, which is now negotiating loans for possible disbursement during 1998. The ADB is negotiating a loan for Uzbekistan railways, following their own project in that country. The EBRD has requested TRACECA to provide assistance to the Module A beneficiary states to help them set up the procurement procedures which will be necessary to accompany the disbursement of loans. The ADB has also pointed out the need for such assistance and suggested TRACECA intervention. The WB is not at present involved in the rail sector but does not exclude future intervention.

Previous projects have helped defined the areas of interest in which IFI will invest, but the technical details have not been fully developed. Likewise, international tender procedures have not been used before in the region, and it is felt that procurement procedures for all services, supplies, and works could be modernised in line with normal international practice.

The objectives of the project are therefore to:

- Establish within the railway companies permanent procurement advisory units (PAU) for the preparation of tender dossiers for procurement of equipment by international competitive bidding, according to EBRD, ADB, and WB rules
- Provide to the railway companies EU technical experts to assist in the preparation of technical specifications, bills of quantities and cost estimates for inclusion in tender dossiers
- Advise the railways and assist in the implementation of formal procurement procedures for both international and local procurement

Main components

There is foreseen a base load of systematic institutional work on procurement procedures, as well as a varying need for preparation of actual tender dossiers dependent on the loan procurement contents, timing and TA foreseen within the loans.

1. Maintain for each railway company:
 - a pool of local technical experts and translators to work on procurement issues
 - offices equipped with computers, copiers and communications equipment to support project activities
2. Establish within the PAU libraries of model tender dossiers, in Russian and in English, for tenders according to EBRD, ADB and WB procedures for service, supply and works contracts. Conduct training work to explain to beneficiary managers the principles of these contracts, and train local specialists in their detailed application.
3. Develop with railway managers procurement procedures for all supply contracts, both IFI and autonomously financed. Establish and implement modern computerised accounting procedures for procurement departments. Such procedures should be developed as a module of overall MIS systems which will be developed in other projects. Open architecture, working interfaces and project programme adaptations to assure technical and timing compatibility must be foreseen. Develop manuals and conduct training in collaboration with local managers.
4. Deploy foreign specialists at short notice within the domains of railway telecommunications, MIS

systems, infrastructure (track, electrification, civil), traction (diesel and electric), all fields of railway maintenance, for preparation of technical specifications

For Module A: The consultant should provide two experts on a permanent basis to cover base load activities for all the region (2*10.5 man. Moths), and foresee 15 man.months for intervention by specialists, as may be required during the course of the project.

Project Budget

Module A

EU experts permanent 21 man.months

15 man.months

Local experts 60 man.months

Local interpreters/secretarial 60 man.months

Module B

Implementation timetable 18 months

SUPPORT TO THE RESTRUCTURING OF THE RAILWAY SECTOR IN UZBEKISTAN AND CENTRAL ASIA

Final Recipients: Uzbekiston Temir Yullari (UTY)

Justification and Objectives:

The Traceca project "Central Asian Railway Restructuring", implemented in all five Central Asian Republics, has provided a significant contribution to defining the orientations of the restructuring of the Uzbek Railways, and to the identification of relevant regional issues.

UTY is in the process of re-organising itself, creating more accountable and more commercially oriented business units, and implementing modern management and budgeting tools and methods.

This process is resolutely and speedily engaged, and is crucial for the future of the railway, at a time when road transport is gaining market share, and the government is asked to guarantee considerable sums to be borrowed by UTY. Development banks, first of all EBRD, are also watching attentively on-going developments, and would feel more confident in lending larger amounts if the borrower is successfully implementing needed organisational changes.

At this time though, the orientations defined are still general; for the process to be successful and reasonably speedy, details will have to be defined, and management tools and processes to be implemented, in a carefully co-ordinated fashion. In particular, much time and relevance will be gained if pilot implementation and the related training is carried out in parallel with the preparation of tender documents for management information systems.

The most critical processes to be implemented are related to the definition and follow up of budgets, and to the very performance measurement systems to be used. It is particularly relevant that, as organisational units are being created, with a clear focus and accountability, these units would be immediately and visibly monitored with a simple and effective performance system. Failing such monitoring, the momentum gained in the on going re-organisation may be lost.

Regional considerations are also of paramount importance, especially when they are dependant on the success of internal re-organisation. This applies to the creation of a more fluid, regional market for rolling stock. Such a regional market can only function effectively if each country does separate ownership and use of the rolling stock, entrusting dedicated leasing / operational companies with the task of maintaining rolling stock and putting it at the disposal of the rail transportation companies, irrespective of their nationality or of whether they are publicly or privately owned. Details for the implementation of such a company need to be defined, and their relationship to other railway transport entities carefully monitored.

This relays the observation made by the consultants, and the comments made by EBRD, on the possibly low utilisation rate of locomotives and rolling stock; the creation of a leasing company would go a long way towards improving utilisation rates, as it would put pressure on users of rolling stock to use as little as possible, would relieve the pressure to purchase new rolling stock, and would make rolling stock available to other lessees.

Following a successful creation, the concept may be extended to other Central Asian countries, and cross border leasing organised for locomotives, wagons and carriages.

UTY and the cabinet of ministers have embarked remarkably quickly and effectively on a process of modernising all aspects of railways transport; most importantly, they have done so mostly from the inside of UTY, thereby taking advantage of the personal commitment of railwaymen to the future of their organisation.

The Traceca financed restructuring project did contribute to the speed and effectiveness of the process. Its continuation, focusing on the most delicate and time critical aspects of the re-organisation, will foster the restructuring process.

The overall success of this process depends on early successful implementation of priority directions, and on the implementation of critical elements : budgetary processes, performance measurement, management information systems.

Accordingly, this project would visibly contribute to the following objectives of UTY :

- to precisely define the mission, scope of responsibility, performance criteria and performance measurement process of rolling stock unit and passenger services unit, and their key managers; this should cover the detailed organisation of the passenger services, the detailed relationships of the rolling stock unit with other units of UTY, and the operation of the departments jointly responsible for improvements in rolling stock utilisation rate
- to implement a performance monitoring system for the same units, drawing as much as possible on the existing information systems, for use by top management of UTY and the regulator (at this stage, transport and communication department of the cabinet of ministers); this relates to accounting and to statistical data
- to see effectively improvements in performance happening as a result of the monitoring carried out
- to specify information systems to be implemented, using the detailed knowledge of existing data flows, and to issue tender documents for their procurement

Performance improvement is expected to apply to profit centres within the passenger services, and to all departments contributing to the utilisation rate of rolling stock.

The wording "contribute to the objectives of UTY" is not meant to diminish the responsibility of the consultant, but rather to reinforce the need for joint work and joint results, fully endorsed by UTY, and implemented.

A team of professionals, possibly mixed from UTY and outside institutions, would be trained on the job, and would be expected to take over the process after the project finishes, possibly moving to other processes, or be designated by the cabinet of ministers for similar jobs in other Uzbek institutions.

Main components

1. creation of an internal steering committee (top managers of UTY involved in the processes concerned), and of working groups (including middle managers)
2. creation and initial training of a project group (local professionals involved in the project, and not responsible for the performance of UTY)
3. finalisation of organisational documents for units of UTY involved (at least rolling stock and passenger services), definition of performance standards, and preparation of employees profiles
4. zero base budgeting for the key departments involved in the process,
5. comparison of information needs and of information sources and implementation of a summary monitoring systems, covering above mentioned performance criteria and comparisons with the zero base budget
6. animation of working groups on a monthly basis, designed to promote gains in performance
7. preparation of tender documents for the procurement of management information systems; advanced procurement may be organised for sub systems identified as critical, that could be purchased and implemented with little uncertainty

Project Budget	500 000 ecu	
EU fees :	325 000	25 man months @ 13 K ECUs
local salaries and honoraria	105 000	100 man months (1 secretary, one
office		manager, two interpreters, six
professionals)		
travel	20 000	25 return trips @ 800 ECUs
accommodation	31 500	450 man days @ 70 ECUs
telecommunications	6000	500 ECUs per month
misc. supplies	6000	500 ECUs per month
additional equipment	3000	2 additional computers, networking for

4

contingencies

3500

computers and two printers
incl. possible repairs to office space

Implementation timetable

12 months

TELECOMMS & MIS DEVELOPMENT

Final Recipients:

Justification and Objectives:

;

Main components

Project Budget ecu

Implementation timetable months

LEASING CO

Final Recipients:

Justification and Objectives:

Main components

Project Budget ecu

Implementation timetable months

ROADS MAINTENANCE TRAINING CENTRES

Final Recipients:

Departments of Highways of the ten TRACECA states:

Justification and Objectives:

The economic transition period which TRACECA states are undergoing has had a particularly harsh impact on the agencies responsible for roads maintenance. Budgets are typically 25%-50% of needs. Much of the road network is deteriorating, and as a consequence vehicle operating costs are rising, to the detriment of economic recovery.

This situation is further aggravated by working conditions within the departments. Key staff have left and programmes for continuing professional training of staff have, forcibly, been neglected. Such programmes and the facilities to conduct them were common in all of the TRACECA states, generally under the management of the departments of highways themselves.

The technology utilised for roads maintenance planning was somewhat traditional compared to modern European standards. Previous TRACECA projects have gone some way to rectify this, for example by the introduction of pavement management systems. Where funds are available from international financial institution loans or from own resources, certain countries are purchasing modern materials testing equipment and refurbishing training facilities, though this is not generalised.

There is therefore a proven desire on the part of the beneficiaries to renew their technology, and to improve their skills in its application. This project looks particularly at the training aspects, which are essential to fully utilise any new equipment, or even to correctly identify for procurement the appropriate items. By equipment, may be understood both testing equipment and machinery.

The objective of the project is to re-establish professional training regimes for the highways departments.

Main components

Three main components to the project may be foreseen.

1. *Analysis of the former training systems, their elements still intact, and appropriateness for future development, by state*

This should cover the identification of classrooms and support facilities (to be made available in adequate state of repair by the beneficiaries and including such practical considerations as lodging for those students from afar).

Furthermore it will be necessary to identify trainers (to be nominated and selected in collaboration by the beneficiary and the consultant)

2. *Development of a training policy, and the curricula*

Feasible training cycles for the departments' different staff categories must be designed. This must be developed in tandem with a financial plan for the long term sustainability of each centre. The numbers of students, the courses and modules available are to be decided.

The outline of the curricula is given as:

Financial and economic planning, for routine expenditures and particular investments

Procurement of works and of supplies, contract and tendering procedures

New methods and technologies for roads construction and maintenance, practical works

New methods and technologies for roads construction and maintenance, testing and control, instruction in usage of testing equipment

Information technology

Management methods

3. *Development of the facilities and training of staff*

The exact nature of assistance to develop facilities is dependent on the budget, the support which each individual state is prepared to contribute itself, and the preferences by state. 20% of the project budget (which is the absolute maximum permissible under TACIS rules) is to be devoted to provision of equipment for the training centres. This equipment should comprise computers, printers, plotters, slide projectors, photocopiers, testing equipment and such items. For maximum efficiency of the project equipment budget the beneficiaries agree to provide the physical facilities (classrooms, offices, furnishings, lighting and sufficient sockets, heating and airconditioning etc.) in an adequate state of repair. Works will not form part of the TRACECA participation. The equipment budget will be divided equally between beneficiaries. The list of items to be provided is to be decided at inception phase.

Specialists trainer/advisors for policy, curricula and organisational aspects will be provided to each

centre for a period of 8 man.months per centre, over a period of 18 months. To economise on the time of foreign experts, regional seminars may be organised for the training of trainers, at the full expense of the Consultant.

A study tour to Europe will be organised for the two lead trainers of each centre for a period of about three weeks. The tour will display maintenance methods, modern testing methods and initiate contacts between the trainers and counterparts in European institutions operating in similar domains.

Project Budget		ecu
man.months		
Project management, procurement	6	
Inception visits		10
Training and centre organisation		80 (minimal)
Study tour organisation		2
Total foreign experts	98	1 960 000 (including expenses)
Study tour		50 000
Local trainers		50 000
Equipment		200 000
Total project minimum		2 260 000
Preferred		3 000 000
Implementation timetable	18 months	

ROADS MAINTENANCE PLANNING

Final Recipients:

Departments of Highways of the ten TRACECA states:

Justification and Objectives:

Several TRACECA states are receiving, or expect to receive shortly, disbursements from loans from international financial institutions for much needed assistance with roads maintenance and rehabilitation. These loans are configured in various ways to achieve their ends. They may involve financing of works by tender, direct assistance to highways departments for purchase of equipment or other forms of support.

Technical assistance is foreseen within the loan packages, particularly for procurement related activities, but states are eager that this be minimised, and that grant TA from TRACECA replace loan TA. The request for this technical assistance project arose from differently motivated requests but for similar actions. One state requested the project principally to avoid having to pay for such assistance from foreign consultants through loans, and others are simply seeking the know-how.

The objectives of the project expressed as inter-related outputs are as follows:

- Road maintenance plans for specific though typical sections of road covering departmental administrative sections of say three hundred kilometers per state, on the TRACECA route or linking directly to it
- Road maintenance manuals, based on fleets of recommended and typical modern western equipment, outputs in unit quantities according to normal world standards, and organisation of inputs such as manning levels, consumables such as fuel and tyres, spare parts,...typical cost calculations for the preceding.
- Specifications for all equipment needed, to the level of detail necessary for procurement by international tendering
- Typical supply tender packages with a cross referenced manual on international practice
- A model works tender package with a cross referenced manual on international practice

Main components

All of the deliverables should be produced in the Russian and English languages. The Russian versions are the most important. The beneficiary country highway department managers should be closely involved in the evolution of these documents. They are not to be delivered as a finished package. Seminars and workshops in each state are to be held at regular intervals throughout the project.

Procurement related items need to be related to the legal framework in each country and local experts will be engaged to assist with this.

Existing Manuals will be carefully analysed. They are to be utilised or adapted where they remain essentially adequate for future use. Refer to among others "Quality Evaluation for Roads Maintenance PD218 PK17-93", and Road Classification for Exploitation of Roads PD218 PK 69-95"

Inspection methodologies are to be based on the TRACECA PMS.

Road maintenance plans will be based on real sections in each state, and be specific to the institutional and technical situation in each state. They are to point a way forward from the real situation. They are to comment on:

- the fixed installations
- mobile plant
- staffing levels and skills
- procurement of consumables and parts
- relations of the sectional organisation to the central Department and to local authorities
- budgetary and accounting aspects
- general institutional issues, particularly as relating to use of tenders

Project Budget	man.months	ecu
General investigative aspects non-country specific	6	
Inception investigations country specific	15	
Development of Plans for typical sections, ditto	20	
Development of manuals & specifications	6	

Seminars, workshops	10	
Total foreign experts	57	1 140 000
Local experts	40	20 000
Equipment 15%		150 000
Total		1 310 000

Implementation timetable 18 months

REPAIR OF BRIDGES

Final Recipients:

Departments of Highways of the ten TRACECA states

Justification and Objectives:

A previous and current TRACECA project has carried out inspection and testing of bridges, and has set up a pilot database of bridge conditions. Work throughout the region has indicated that bridges have been badly constructed and neglected throughout most of their lives. Furthermore road traffic is increasing both in volume and in axle loading.

Bridges are highly uniform in construction. Typically the structure comprises pre-cast concrete T – beams of about 10-12m span with the soffits resting on a cross beam supported by pre-cast circular piers. Where drawings are available foundations are shown as pre-cast or cast in place footings, or more rarely piles. Bridges mostly span seasonal rivers or irrigation channels and the beds are lined with pre-cast pavings. Many bridges date from the 1950s and 60s.

The very common problems observed are exposed reinforcement through poor construction practice, accident damage to guard rails, movement of the river bed linings. Corrosion is a problem but not as severe as it might be due to the dry climate and rare use of salt for de-icing. Longitudinal reinforcement often appears excessive, while shear reinforcement appears light.

Poor construction practice and design is also apparent in a variety of defaults such as irregular alignment of precast units, omission of diaphragms between webs of the T beams.

There are in certain instances obvious structural damage, such as degradation of the deck concrete, and movement of supports (though this may be due to very bad construction alignment). In the vast majority, and possibly all cases, the problems are due to an absence of any quality control during construction rather than overloading.

States have asked TRACECA to intervene and carry out remedial works. This is possible to the extent that bridges may be considered as border facilities, that the works necessary may be easily defined and relatively straight forward.

In fact the rehabilitation of defective bridges (practically the entire bridge inventory in the region) to European standards would be a colossal task beyond the means of the present generation. Therefore a realistic achievable policy might be the arresting of deterioration and opportunistic improvement of load bearing capacity

The objectives of the project are therefore:

- To select bridges close to border crossings eligible for TRACECA intervention
- Carry out remedial works within a budget of about 400 000 ecu per state, for the arresting of further deterioration of the bridges and improvement of structural resistance where possible.
- Demonstrate modern EU methods of bridge heavy maintenance of application to the typical problems encountered in the region

Main components

The remedial works envisaged within this budget could never cover major structural renewal (considering consultancy, demolition, and reconstruction).

The works are intended to cover remedial works such as:

- Replacement of degraded concrete sections
- Cleaning, replacement and/or augmentation of reinforcement
- Patching of concrete deficiencies

The works will concentrate on typical T-beam bridges.

The TRACECA contractor will carry out the works and demonstrate methods to the beneficiary.

The beneficiaries undertake to make available free of charge:

- Labour crews at the site to assist in the works,
- Technicians to assist, observe and assimilate the methods demonstrated
- Scaffolding
- trucks for transport of materials and equipment
- any heavy plant for tasks such as earthmoving, loading and clearance of rubble, as necessary

The contractor will provide:

- Mechanical equipment such as:
- Compressors and mechanical accessories (pumps, hammers, vibrators,...)
- Mixers

- Special equipment
- Ladders, barrows, protective clothing, and similar small items
- Concrete additives
- Materials such as cement, aggregates, and steel (local reimbursement for purchase only, delivery to and storage at site by the beneficiary)

A full set of identical equipment will be provided by the contractor to each country, CIF to a container terminal at the capital.

Any delays to the works due to failure of the beneficiary to provide services foreseen will result in claims by the contractor and a reduction in the productive work which the TRACECA contractor can perform.

Necessary traffic deviations will be defined by the contractor and implemented by the beneficiary. All insurances and guarantees for the works, administrative procedures, imp[ort permits, will be provided by the beneficiary.

Project Budget	man.months	ecu	
See below			
Works crews	60		
TA/PM	21		
Total	81	@ 25 000	2 000 000
Equipment 10*200 000			2 000 000
Materials			1 000 000
Total for main contract			5 000 000
Project development contract			250 000
Control contract			250 000
Total for project			5 500 000

Implementation timetable 18 months
 Two crews of two men working five countries each
 One months preparation per country
 Two months per bridge
 Six months for procurement
 $6+(1+2)*5=21$ months

LOAD PROOFING OF BRIDGES

Final Recipients:

Justification and Objectives:

Main components

Project Budget ecu

Implementation timetable 18 months

CITY BY-PASSES

Final Recipients:

Justification and Objectives:

Main components

Project Budget ecu

Implementation timetable 18 months

ROADS INFRASTRUCTURE INVESTMENT SUPPORT**Final Recipient:**

The Highways Department of the Ministry of Transport of Kazakhstan
The Highways Department of the Ministry of Transport of Kyrgyzstan

Justification and Objectives:

The Asian Development Bank has provided loans for roads rehabilitation in both beneficiary countries. These loans are part of a phased schedule of investment in the recipient states, accompanied and cadenced by technical assistance for institutional reform (eg. restructuring of departments and enterprises for the establishment of client-supplier relationships for procurement of works), contractual arrangements for competitive tendering for works, and supervision of works to control quality, progress and costs.

The ADB is now planning the next phase of their investment programme. It foresees at this preliminary stage two loan packages of 70 MUSD, one each for the two beneficiary states. The ADB has invited TRACECA to participate as a co-financer, to be the provider of technical assistance within the loan packages.

The consequent objectives of the TRACECA participation would be to facilitate the ADB investment in the roads sectors of our two beneficiary states concerned.

Main Components:

Project development (under the co-ordination Team contract);

- fact finding missions with the ADB to determine the next priority actions
- development of the full TOR with the ADB.

To be carried out November 97 through February 98

Project actions;

- develop detailed designs for road improvements
- develop tender and contract documents
- provide management assistance to assist beneficiaries in the adjudication of tenders
- provide field staff to reinforce beneficiaries site supervision practices
- provide institutional support to re-organise beneficiary highway authority departments into separate distinct entities for;
- budget planning and ordering works,
- providing works,
- providing technical services

Project budget 2 000 000 ECU

Implementation timetable 18 months

ROADS INFRASTRUCTURE INVESTMENT

Final Recipient:

The Departments of Highways of the Ministries of Transport of Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tadjikistan and Uzbekistan, or their designees.

Justifications and Objectives:

The TRACECA region is geographically divided by mountain ranges and is subject to a continental weather régime with extremely cold winters. As a consequence several key road arteries in the region are closed during the winter months by snow. The mountain passes concerned are furthermore dangerous at any time of the year, due to the absence of safety barriers, rockfalls and landslides. The difficult passes typically straddle national boundaries.

These circumstances aggravate the development of international transport and trade. Specific severe impacts on the TRACECA route and links to it are:

- on the Almaty -Xorghos (China) link in Kazakhstan
- at the Kazakhstan-Kyrghystan border
- access into the Ferghana valley in the area of Angrhen in Uzbekistan
- in Kyrgyzstan on the link Osh-Sari-Tash-Irkestan (Kashgar, China)
- in Tadjikistan on the North-South link from Tashkent to Dushanbe

In fact, during the severest of the winter months travel along any section of the TRACECA route east from Tashkent becomes hazardous.

A TRACECA project is currently examining aspects of these problems. This is the Roads Maintenance project of which Module C is a study of Winter Maintenance techniques and beneficiary state requirements in general, and Module E is a pre-feasibility study of improvement of the various transport links to China through Kyrgyzstan, particularly from the Ferghana Valley to Kashgar, and of a tunnel on the road from Tashkent to Dushanbe.

The objective of this project would be to improve year round access along the links mentioned above, in terms of duration of open season for the highest passes, and improvement of safety at all times.

The project would have high public visibility because of the strategic nature of the routes in question and high public concern for presently hazardous travel conditions

Main Components

The project is of the investment type, basic know-how transfer and feasibility exercises being underway at present (Roads Maintenance).

The exact technical specification of dispositions foreseen would be generated by the present project. The category of interventions foreseen would be as follows:

- installation of safety barriers
- works to reduce the risk of rock falls and landslides
- static anti-drifting screenages
- mobile plant: snow ploughs, grit and salt spreaders, support vehicles.

Project budget 3 000 000 ecu (could be reduced for provision to Tadjikistan and Kyrgyzstan alone, say 600 000 ecu, combined with provision of container equipt.to others

Implementation timetable 12 months

RAIL CORPORATE DEVELOPMENT

Final Recipient

Uzbekistan Railways (Uzbek Temir Yollari or UTY),
 Department of Railways, Ministry of Transport of Kazakhstan
 Turkmen Railways, Cabinet of Ministers of Turkmenistan
 Department of Railways, Ministry of Transport of Kyrgyzstan
 Department of Railways, Ministry of Transport of Tadjikistan

Justification and Objectives

During 1997 several technical assistance projects have assisted Central Asian beneficiary states in the restructuring of their railway operating enterprises. These have been carried out by TRACECA for the EBRD in all five states, a small project by the EBRD alone in Kazakhstan, and by the Asian Development Bank in Uzbekistan. Essentially these projects seek to summarise the priority investment needs of the recipient railways, to determine their capacity as lenders, and to recommend such measures as may be appropriate to improve their management structure. This latter aspect should enable the companies both to improve their financial position and creditworthiness, and to redefine their relationships with their state owners.

The projects have led to firm negotiations for investment with the IFI concerned. Such negotiations are the most advanced in Uzbekistan. However, for loan agreements to reach fruition, the restructuring actions must be sustained. The ADB itself proposes assistance to Uzbek railways in this respect, once the present TRACECA project has reported. It foresees additional needs and invites TRACECA to assist with the specific actions outlined below. By analogy, the same process should be applicable to the other regional railway companies.

The objectives of the project would cover:

1. Advice to railways and government on Public Service Obligation (PSO) costing, tariffs, agreements on subsidies.
2. Downsizing of physical assets. The railways hold many assets which are redundant to present needs (obsolete rolling stock unsuitable for spare parts recuperation, real estate, branch lines...) which could be liquidated for cash to improve their balance sheets. A project module would assist with this process.
3. Commercialisation and Privatisation. The TRACECA Tariffs project is a first initiative or pilot. A next step is the adoption by the railways of International Accounting Standards, such that their annual reports become comprehensible to potential international investors.

Main Components

Frameworks for action in the region would be based on EU Directives and Regulations in this domain which are the models for World practice in countries moving away from state-run railways. Edicts of application include:

95/19/EC	Allocation of Rail Infrastructure Capacity and Charging of Infrastructure Fees
95/18/EC	Licensing of Railway Undertakings
91/440/EC	Development of the Communities Railways
91/1893	Public Service Obligations
82/529/EEC	Fixing of Rates for International Carriage of Goods by Rail
82/529/EEC	Competition in Transport by Rail Road and Waterway
2183/78	Uniform Costing Principles for Railway Undertakings
2830/77	Comparability Between the Accounting Systems of Railway Undertakings
75/327/EEC	Harmonisation of Rules Governing Financial Relations Between Railway Undertakings & States
1108/70	Accounting System for Expenditure on Infrastructure in respect of Rail, Road and Inland Waterway

These and others provide a wealth of experience and guidelines for the transitional situation in the beneficiary states. The problems encountered in the implementation of rail restructurings do have universal commonalities. Beneficiary decision-makers will be made aware of the EU precedents. Draft

agreements between state and operators applicable to the beneficiaries situations will be prepared with their experts and authorities. Assistance will be provided in the enactment (where necessary) and implementation of the agreements.

Assistance will be provided in the commercial disposal of such assets as may be redundant or most suitable for quick re-deployment outside of railways management.

Project Budget : 2 500 000 ecu

Implementation timetable 12 months

Final Recipients:

Justification and Objectives:

Main components

Project Budget ecu

Implementation timetable 18 months

G:\P_94092\EN\DTE\FICHES\PGM99\FICH99B.DOC

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

Краткое изложение отчетов программы ТРАСЕКА

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

Таблицы хода развития проектов

PROJECT PROGRESS REPORT

Project title: TRACECA Project -TRACECA Co-ordination Team		Project number: 97-0460.00		Country: Armenia, Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Uzbekistan, Turkmenistan, Kyrgyzstan, Tadjikistan, Mongolia, Ukraine				Form 2.2, Page: 1					
Planning period: 09/1997 - 01/1998		Prepared on: 01/1998		EC Consultant:TRACTEBEL Development, Brussels, Belgium									
Project objectives: To provide professional and operational support to the TRACECA Programme													
No	ACTIVITIES IMPLEMENTED	TIME FRAME 1997-1998 (for the project period September 1997 to September 1998)				INPUTS							
		QUARTER				PERSONNEL EC Consultant		PERSONNEL Counterpart		EQUIPMENT AND MATERIAL		OTHER	
		4	1	2	3	Planned	Utilised	Planned	Utilised	Planned	Utilised	Planned	Utilised
	Re-establishment of permanent TRACECA Co-ordinating Offices in Caucasus and Central Asia; maintenance of the existing office in Brussels	XXXX								4 PC, 2 printers, 2 fax, 2 copiers	4 PC, 2 printers, 1 fax, 1 copiers,		
	Re-appointment and management of local co-ordinators in all TRACECA founder state capitals	X	XX										
	Meetings with Contractors, Partner Organisations, Co-ordinating Units, Delegations ; libraries in Brussels, Tashkent and Tbilisi ; facilitation of exchange of information between the Contractors ; review of reports issued by Contractors.	XXXXXX	XXXX										
	Preparation of new project fiches and TOR	X	XXX	XXXX									
	Preparation of conferences	X		XXXX									
	Launching of projects,	X	X	X									
TOTAL						15.5 mm	15.5 mm	22 mm	22 mm				

OUTPUT PERFORMANCE REPORT

Project title : TRACECA Project -TRACECA Co-ordination Team		Project number: 97-0460.00		Country : Armenia, Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Uzbekistan, Turkmenistan, Kyrgyzstan, Tadjikistan		Form 2.4, Page : 1	
Prepared on: 01/1998				EC Consultant: TRACTEBEL Development, Brussels, Belgium			
Output results		Deviation original plan + or - %		Reason for deviation		Comment on constrains & assumptions	
Local Offices re-established in Caucasus and Central Asia							
Working Group Conference organised							
Local Experts re-appointed in each TRACECA country							
Senior EU experts		+ 30 %		Use of short term experts for telecommunications dossier preparation			
Junior EU experts		+ 100%		Little leave by long term experts			
TOR				Re-edition of Web site			
Newsletter/Web							
Investment/grant tender preparation		+100%		Request from TACIS			

PROJECT PLANNING REPORT

Project title: TRACECA Project -TRACECA Co-ordination Team		Project number: 97-0460.00		Country: Armenia, Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Uzbekistan, Turkmenistan, Kyrgyzstan, Tadjikistan, Mongolia, Ukraine		Form 2.2, Page: 1			
Planning period: 09/1997 - 09/1998		Prepared on: 01/1998		EC Consultant:TRACTEBEL Development, Brussels, Belgium					
Project objectives: To provide professional and operational support to the TRACECA Programme									
No	ACTIVITIES IMPLEMENTED	TIME FRAME 1997-1998 (for the project period September 1997 to September 1998)				INPUTS			
		QUARTER				PERSONNEL EC Consultant	PERSONNEL Counterpart	EQUIPMENT AND MATERIAL	OTHER
		4	1	2	3				
	Preparation of new project fiches and TOR	XXXX		XXXX X X	X X X				
	Preparation of conferences	XXXX		XXXX X X				Conference budget	
	Meetings with Contractors, Partner Organisations, Co-ordinating Units, Delegations ; libraries in Brussels, Tashkent and Tbilisi ; facilitation of exchange of information between the Contractors ; review of reports issued by Contractors.	XXXX		XXXXXXX	XXXXXXX				
	Launching of projects,	X	X	XXX	X				
	Document and Web Site Management	XXXX		XXXXXXX	XXXXXXX				
		TOTAL				16.5 m.m	65 m.m		