



**Координационная
Группа ТРАСЕКА
Промежуточный отчет
Июль 1999**

Название проекта	: КООРДИНАЦИОННАЯ ГРУППА ТРАСЕКА	
Номер Проекта	: TNREG 9604_Ext	
Страны	: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Монголия, Таджикистан, Туркменистан, Украина, Узбекистан	
	Местный оператор	Консультант ЕС
Название	: Министерства Транспорта, стран-партнеров, транспортные предприятия и регулирующие власти	TRACTEBEL DEVELOPMENT ENGINEERING
Адрес	:	Avenue Ariane 7, B-1200 BRUSSELS
Телефон	:	00 32 2 773 74 18
Факс	:	00 32 2 773 88 50
Телекс.	:	/
Контактное лицо:		Бен БЕДДЕГЕНООТС

ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ ОТЧЕТ

Дата отчета : июль 1999

Отчетный период : 28 января 1999 - 31 июля 1999

Автор отчета : Бен БЕДДЕГЕНООТС, Марк ГРАЙ и Майкл СИМС

Группа Оценки и Мониторинга ЕС	:	(имя)	(подпись)	(дата)
Представительство ЕС:	:	(имя)	(подпись)	(дата)
Бюро ТАСИС	:	Доната-Мария МАЧЕЛЛИ	(подпись)	(дата)

СОДЕРЖАНИЕ

	Страница
1. Синописис проекта	4
2. Резюме о ходе выполнения работ с начала проекта	6
2.1 Деятельность группы	6
2.2 Прогресс программы	12
3. Резюме о планировании проекта на оставшийся период	17
4. Ход выполнения проекта в отчетный период	19
4.1 Стратегическое планирование	19
4.2 Технические аспекты	20
4.2.1 Мультисектор	20
4.2.2 Морской и интермодальный транспорт	22
4.2.3 Железнодорожный транспорт	24
4.2.4 Автомобильный транспорт	25
4.3 Таблицы о ходе выполнения проекта	26
5. Планирование проекта на следующий отчетный период	27
ПРИЛОЖЕНИЯ	29

1. СИНОПСИС ПРОЕКТА

Название проекта : КООРДИНАЦИОННАЯ ГРУППА ТРАСЕКА

Номер проекта : TNREG 9604_Ext

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

Цели Проекта

Основой проекта является программа ТРАСЕКА, 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, особенно в вопросах обмена 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) полугодовые 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 – подрядчика в обстановку ТРАСЕКА
- Повышать использование коридора ТРАСЕКА в качестве торговой связующей линии между Центральной Азией, Дальним Востоком и Европейским Союзом
- Увеличивать связь коридора ТРАСЕКА с Транс - Европейскими Сетями

Деятельность проекта

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

Дата начала проекта : 28 января 1999

Продолжительность проекта : один год

2. РЕЗЮМЕ О ХОДЕ ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ С НАЧАЛА ПРОЕКТА

2.1 Деятельность группы

Поскольку контракт для координации ТРАСЕКА является продлением на один год контракта, который начался 18 сентября 1997 года, все основные члены группы экспертов ЕС были мобилизованы в день начала контракта в координационном офисе в Брюсселе, прежде чем они разъехались на места. Очевидно, что начало проекта получило значительные выгоды от предыдущего опыта работы членов группы в ТРАСЕКА.

Хронологический обзор деятельности группы представлен в Приложении 1.

Задание Координационной Группы ТРАСЕКА было прервано с 18 декабря 1998 года по 28 января 1999 года, и офисы в Брюсселе и на местах, а также технические библиотеки возобновили свою работу в феврале.

После реорганизации Европейской Комиссии, управление программой ТРАСЕКА осуществляется, на ежедневной основе, тремя различными Руководителями Программы:

- Г-н Даниэль Стробоантс, ГД IA, ТАСИС, занимается составлением программ;
- Г-жа Доната-Мария Мачелли, SCR, Направление А – Подразделение 3, занимается прослеживанием контрактов на обслуживание, включая Координационную Группу ТРАСЕКА;
- Г-н Раймо Ниemi, SCR, Направление А – Подразделение 3, занимается прослеживанием контрактов на поставку и работы.

Последние два Руководителя программы являются новичками в программе ТРАСЕКА, координационная группа ознакомила их с практическими вопросами и проинформировала о осуществляемых и будущих проектах.

Группа проекта продолжила деятельность по координации программы ТРАСЕКА, составив портфель осуществляемых проектов 22 Исследований Технического Содействия и 7 Инвестиционных Проектов. В дополнение к ним прошли тендеры еще по 7 проектам Технического Содействия и 3 Инвестиционным проектам, подготовленным и одобренным предыдущим контрактом координации, которые в настоящее время уже начинают свою работу или ожидают одобрения ТАСИС для начала (см. Приложение 2).

Рассматриваются много новых идей, с различной степенью обязательства и решительности руководства ТАСИС. В некоторых случаях (например, как в случае в проектах оптико-волоконного кабеля для Кавказа), координационной группой используются значительные ресурсы.

Деятельность координационных центров в Брюсселе и на местах была следующей.

Брюссель – Координация, во взаимодействии с координаторами на местах

Была продолжена координация пяти проектов Технического Содействия, начатых в рамках предыдущего контракта координационной группы:

1. Внедрение систем контроля за состоянием дорожных покрытий;

2. Содержание автомобильных дорог;
3. Техничко-экономическое обоснование новых терминальных сооружений в грузинских портах Поти и Батуми;
4. Реструктуризация Железных Дорог Грузии и Азербайджана;
5. Интермодальные услуги и обучение.

Третий проект Технического Содействия привел к приватизации контейнерного и железнодорожного паромного терминалов в порту Поти, по которым при содействии Группы был проведен тендер на следующий проект Технического Содействия. Четвертый и пятый проекты Технического Содействия внесли свой вклад в предоставление Европейским Банком Реконструкции и Развития (ЕБРР) значительных займов Правительствам Грузии и Азербайджанской Республики, в основном на обновление железнодорожных путей.

Во взаимодействии с координаторами группы на местах и с консультантами, назначенными ЕС для координации и наблюдения, предоставлялась постоянная поддержка пяти осуществлявшимся прямым инвестиционным проектам:

1. Оборудование для обработки контейнеров и груза для центра распределения экспорта хлопка близ г.Бухары, и для морских портов Баку, Туркменбаши, Поти и Ильичевск;
2. Проектирование и строительство железнодорожных паромных сооружений в порту Поти;
3. Усовершенствование существующего железнодорожного паромного терминала и строительство сооружений в порту Ильичевск;
4. Создание компьютерной системы контроля за движением груза и поставка компьютеров и коммуникационного оборудования в порты Поти и Ильичевск;
5. Контейнерные услуги между портами Каспийского моря Баку и Туркменбаши.

Руководителю программы было оказано содействие в обосновании дополнения к контракту на сумму 830 000 ЕВРО на поставку дополнительного оборудования для обработки грузов в порт Поти в рамках первого контракта.

Руководителями программы было оказано содействие в проведении тендеров и подписании контрактов на восьми проектах Технического Содействия и двух проектах Прямых Инвестиций:

Техническое содействие (ТС)

1. Межправительственная Совместная Комиссия по реализации Многостороннего соглашения;
2. Содействие международным автомобильным транзитным перевозкам (в сотрудничестве с МСАТ);
3. Прогнозирование движения и технико-экономические обоснования;
4. Безопасность работы в портах Поти и Батуми (Национальная программа ТАСИС для Грузии);
5. Сооружения по перевалке нефти Замин Ууд (Национальная программа ТАСИС для Монголии);
6. Реструктуризация управления сектором транспорта Азербайджана (Национальная программа ТАСИС для Азербайджана);

7. Техничко-экономическое обоснование восстановления а) автомобильной дороги Ош - Сары-Таш - Иркештам, б) автомобильной дороги Ош - Кызыл-Кия - Исфана (Национальная программа ТАСИС для Кыргызстана);
8. Техническое Содействие в вопросах приватизации порта Поти (Национальная программа ТАСИС для Грузии).

Первые три проекта Технического Содействия были определены в рамках предыдущего задания координационной группы для реализации в рамках бюджета ТРАСЕКА на 1998/1999 годы. Последние пять проектов Технического Содействия были определены в этот же период по просьбе г-на Даниэля Строобантса, местных Координационных Бюро ТАСИС и получателей для реализации в рамках Национальных бюджетов ТАСИС на 1998/1999 годы соответственно.

Прямые инвестиции на восстановление инфраструктуры (ПИ)

1. Поставка двух котлов для промывки и пропарки железнодорожных цистерн, Баку;
2. Поставка интермодального/терминального оборудования в Кармир-Белюр (Армения), Бишкек (Кыргызстан) и Шымкент/Актау (Казахстан).

Эти два проекта прямых инвестиций были определены в рамках предыдущего задания координационной группы для реализации в рамках бюджета ТРАСЕКА на 1998/1999 годы.

Оптический кабель для Кавказа

Значительные усилия были приложены для содействия программе и руководителю программы в получении поддержки проекта оптико-волоконного кабеля на Кавказе как в Европейской Комиссии так и среди Получателей, а также в проведении тендеров по проекту:

- технические спецификации и тендерные досье, подготовленные в рамках предыдущей работы координационной группы, были завершены и приспособлены к последним положениям;
- техническое технико-экономическое обоснование, подготовленное в рамках предыдущей работы координационной группы, было завершено и скоординировано с экономическим технико-экономическим обоснованием Международного Союза Железных Дорог;
- для того, чтобы выполнить предыдущие две задачи, и получить одобрение проекта странами и железными дорогами получателей, г-н Серджио Моретти, краткосрочный эксперт группы, совершил миссии в три заинтересованные закавказские республики, вместе с координатором на Кавказе, г-ном Марком Граем.;
- г-н Кун Кудере, краткосрочный эксперт Группы, провел оценку воздействия на окружающую среду;
- было оказано содействие г-ну Даниэлю Строобантсу в представлении и обосновании проекта в Европейской Комиссии (написание детального технического обоснования проекта и документов подготовки проекта, содействие в консультациях по взаимообслуживанию, ответы на различные комментарии, составление проекта финансовых меморандумов).

В сотрудничестве с координаторами на Кавказе и в Центральной Азии были подготовлены около десяти предложений по проектам для возможного осуществления в рамках бюджета ТРАСЕКА на 1999/2000 годы. Сюда включены дискуссии с получателями, другими донорами, Делегациями ЕС и т.д. Предварительные технические задания проектов, оставленных для финансирования в рамках бюджета ТРАСЕКА на 1999/2000 годы в размере 7 млн. ЕВРО, представлены в Приложении 3.

Координатор в Брюсселе, г-н Б.Беддегеноотс, дважды сопровождал компанию НРТИ, координатора трех проектов прямого инвестирования для железнодорожной паромной линии на черном море, во время координационных миссий в Одессу и Ильичевск, Украина.

Он также сопровождал координатора по Центральной Азии, г-на Майка Симса, во время его визита в Алматы, Актау и Астану, Казахстан, для определения проектов прямого инвестирования для порта Актау.

Более того, он провел миссию определения проекта на Украине и в Молдове, вместе с г-ном Марком Граем. Предварительные технические задания проектов, являющихся результатом этой работы, представлены в Приложении 4.

Г-н Бен Беддегеноотс также оказывал содействие г-же Донате-Марии Мачелли в прослеживании проекта Национальной программы ТАСИС для Монголии, Сооружения для Перевалки Нефти Замин Ууд, который был определен Группой в рамках предыдущей работы. Данное содействие будет включать миссию в Улан-Батор и Замин Ууд в августе.

В мае и июне три Координатора участвовали в оценке тендеров по трем проектам Технического Содействия ТРАСЕКА, список которых был представлен ранее. В июне и июле три координатора содействовали г-же Донате-Марии Мачелли в переговорах по контрактам для этих трех проектов.

Брюссель - Внешние связи

Поскольку страница ТРАСЕКА в Интернет <http://www.traceca.org> нуждалась в тщательном обновлении (новости, информация о проектах, техническая библиотека, связь с другими страницами в Интернет, и т.д.), и следуя настоятельной просьбе Даниэля Стробоантса увеличить использование страницы в Интернет для распространения информации о программе ТРАСЕКА, включая отчеты проектов, среди широкой аудитории, г-н Доминик ФЕЛЬДАЙМ присоединился к Координационной Группе в феврале в качестве эксперта по внешним связям. Он переделал страницу в Интернет в профессиональную, современную представив ее более привлекательно, доступной, ясной и информативной для любой заинтересованной стороны. Некоторые выдержки страницы Интернет представлены в Приложении 5.

Брошюра и карты ТРАСЕКА, задуманные в третьем и четвертом кварталах 1997 года, требовали обновления, что и было сделано. Новые брошюры и карты затем широко распространялись в Брюсселе и в странах-получателях ТРАСЕКА. Ведется подготовка дальнейшего обновления карт с целью усиленного сотрудничества с ГД VII / PETRA и развития Транс-Европейских Транспортных Коридоров IV, VIII и IX, а также обновленных брошюр, включая презентацию проекта оптико-волоконного кабеля на Кавказе и других планируемых проектов.

Для того, что обновить и завершить техническую библиотеку, были приняты во внимание Технические задания и отчеты по мониторингу, а также организована рассылкой почтой всем заинтересованным Консультантам. Проистекающий список представлен в Приложении 6. Поскольку компьютерная версия технической библиотеки (дискеты, CD-ROMы, зипы) стала очень сложной для того, чтобы включить ее на страницу Интернет, в настоящее время ведется сканирование выборочных отчетов, затем они будут сжаты и помещены на страницу Интернет.

Г-н Доминик Фельдаим также сопровождал Координатора по Кавказу во время его миссии в Болгарию и Румынию в июне, по случаю 2-ой Конференции по Судоходству на Черном море, организованной в Варне, Болгария. Отчет миссии представлен в Приложении 7. В сотрудничестве с г-ном Даниэлем Строобантсом, г-ном Марком Граем и Делегацией ЕС в Бухаресте, Румыния, г-н Доминик Фельдаим в настоящее время ведет подготовку нашего активного участия в двух следующих конференциях в Румынии:

- Конференция и выставка по вопросам нефти и газа, Бухарест, середина сентября;
- Конференция и Выставка по вопросам Транспорта, Бухарест, ноябрь.

Кавказ и Центральная Азия - Координация

Была возобновлена работа местного персонала и произведены назначения некоторых новых членов местного персонала. Обеспечен непрерывный полный охват местными экспертами восьми стран-учредителей ТРАСЕКА.

Были продолжены проводимые на регулярной основе встречи с государственными учреждениями получателей для обсуждения и разработки многих вопросов, которыми обеспокоена координационная группа. Все столицы стран ТРАСЕКА посещались по крайней мере дважды (за исключением Кишинау, Молдова и Киева, Украина - было совершено только по одному и визиту, и Улан-Батора, Монголия - визит состоится в августе).

Регулярно проводятся информационные и рабочие встречи с Делегациями Европейской Комиссии в Алматы, Тбилиси и Координационными Бюро ТАСИС, Посольствами стран-участниц, государственными властями, Мониторами ТАСИС, руководителями групп экспертов и экспертами других консультантов на местах, и некоторыми другими донорскими агентствами (Международными Финансовыми Учреждениями).

На местах проводилась координация нескольких осуществляемых проекта ТРАСЕКА и национальных проектов ТАСИС:

1. Содержание автомобильных дорог (ТРАСЕКА, проект Технического Содействия, начат в августе 1997 года);
2. Внедрение систем контроля за состоянием дорожных покрытий (ТРАСЕКА, проект Технического Содействия, начат в марте 1996 года);
3. Оборудование для обработки контейнеров и грузов для центра по распределению экспорта хлопка близ г.Бухары, и для морских портов Баку, Поти и Ильичевск (ТРАСЕКА, проекта прямого инвестирования, начат в декабре 1997 года, координируется компанией НРС);

4. Контейнерные услуги между портами Каспийского моря Баку и Туркменбаши (ТРАСЕКА, проект прямого инвестирования, начат в январе 1998 года, координируется компанией Athens Law);
5. Проектирование и строительство железнодорожных паромных сооружений в порту Потти (ТРАСЕКА, проект прямого инвестирования, начат в феврале 1998 года, координируется компанией НРТИ, наблюдение осуществляется компанией ССА);
6. Усовершенствование существующего железнодорожного паромного терминала и строительство сооружений в порту Ильичевск, Украина (ТРАСЕКА, проект прямого инвестирования, начат в июле 1998 года, координируется компанией НРТИ, наблюдение осуществляется компанией ССА);
7. Создание компьютерной системы контроля за движением грузов и поставка компьютеров и коммуникационного оборудования для портов Ильичевск, Украина и Потти, Грузия (ТРАСЕКА, проект прямого инвестирования, начат в январе 1998 года, координируется компанией НРТИ);
8. Реструктуризация железных дорог Азербайджана и Грузии (ТРАСЕКА, проект Технического Содействия, начат в июне 1998 года);
9. Интермодальные услуги и обучение (ТРАСЕКА, проект Технического Содействия, начат в июле 1998 года);
10. Безопасность работы в портах Потти и Батуми (Национальная программа ТАСИС для Грузии, проект Технического Содействия, начат в феврале 1999 года).

Пятый проект завершился официальной инаугурацией в Потти 18 апреля, на которой присутствовали г-н Марк Грай и делегация Европейской Комиссии. Восьмой проект привел к получению займов ЕБРР Правительствами Грузии и Азербайджана, переговоры по которым проводились при содействии г-на Марка Грая. Он также участвовал в миссии представителей Мирового Банка в порт Потти в контексте десятого проекта.

Координатор на Кавказе, г-н Марк Грай, организовал миссию по определению проекта для г-на Даниэля Строобантса на Кавказ в марте 1999 года и сопровождал его во время визита в штаб-квартиру Мирового Банка в Вашингтоне в апреле для получения финансирования по проекту в секторе автомобильных дорог на Кавказе и для восстановления морского волнореза в порту Потти.

Г-н Марк Грай участвовал в миссиях определения проектов представителей Мирового Банка в Азербайджан и Грузию, и соответственно представителей ЕБРР в Грузию и Армению. Он также участвовал в работе Рабочей Группы USAID (Американского Агентства по Международному Развитию) по транспорту на Кавказе в порту Потти, а его грузинский эксперт, г-н Вадим Турдзеладзе, представлял ТРАСЕКА на Конференции портов Черного моря. Вместе с Домиником Фельдаймом, Марк Грай выполнил миссию в Болгарию и Румынию.

Г-н Майк Симс и г-н Доминик Фельдайм оказали поддержку Кабинету Министров Узбекистана в организации Международной Конференции по вопросам Транзита, которая состоялась в Ташкенте 11-12 мая, и на которая была представлена программа ТРАСЕКА.

По просьбе г-на Даниэля Строобантса и Координационного Бюро ТАСИС в Алматы, г-н Майк Симс занимался определением проекта по Транспортным Коридорам Казахстана и написанием детального Технического Задания.

Г-н Майк Симс посетил в мае Бишкек для демонстрации поставленного в рамках проекта “Содержание автомобильных дорог” оборудования (Дефлектометр Падающей Нагрузки), а также для обсуждения с АБР вопросов софинансирования проекта по восстановлению автомобильной дороги Алматы - Бишкек, а также для обсуждения с Координационным Бюро ТАСИС вопросов относительно национального проекта по транспорту (Восстановление автомобильных дорог Ош - Сары-Таш - Иркшам и Ош - Кызыл-Кия - Исфана).

Он также совершил миссию в порт Актау с министерскими делегациями Казахстана, Грузии и Азербайджана для согласования мероприятий по софинансированию восстановления паромного терминала. В результате этой миссии был подписан Меморандум о Взаимопонимании, в котором как казахская, так и азербайджанская стороны обязались конкретно поддерживать проект по восстановлению.

В июне Майк Симс совершил миссию в Душанбе для восстановления деятельности офиса ТРАСЕКА и продолжения контактов с местными партнерами.

В контексте Модуля “Материалы, оборудование и стандарты” проекта Содержание автомобильных дорог, были переведены на русский язык отдельные главы Руководства Мирового Банка по Проектированию Шоссеиных дорог (HDM3) в качестве прямого содействия Управлениям и Институтам Шоссеиных дорог, а также были предоставлены дополнительные технические примечания.

2.2 Прогресс программы

Реализация Многостороннего Соглашения

Реализация Многостороннего Соглашения по Международному Транспорту и его технических приложений, подписанного главами делегаций на конференции, которая проходила в Баку 7-8 сентября 1998 года, было особым центром внимания группы. Несмотря на постоянное давление со стороны высокопоставленных чиновников Европейской Комиссии, Туркменистан не присоединился к Многостороннему Соглашению.

В настоящее время ведется работа по тендерным процедурам проекта Технического Содействия “Межправительственная Совместная Комиссия по реализации Многостороннего Соглашения”, а тендеры будут оцениваться в сентябре.

Продолжающиеся в настоящее время проекты Технического Содействия

Обновленные комментарии по отдельным проектам ТРАСЕКА включены в Приложение 9.

Поставка технического оборудования и программного обеспечения, а также ответ на осязаемые недостатки в письменном результате проекта “Внедрение систем контроля за состоянием дорожных покрытий” были полностью завершены в мае 1999 года.

Модуль D “Тестирование дорожных покрытий и мостов” проекта “Содержание автомобильных дорог” близок к завершению, поскольку Дефлектометр Падающей Нагрузки, поставленный для Казахстана, наконец прошел все таможенные процедуры с нашей помощью и используется в работе группой экспертов проекта с июня.

Группа активно работала с Мониторами для того, чтобы получить удовлетворительные заключительные документы про проекту от некоторых проектов Технического Содействия, дата завершения которых уже прошла, или близка к этому (Внедрение систем контроля за состоянием дорожных покрытий, Паромные терминалы в Баку и Туркменбаши, Реструктуризация Железных Дорог Центральной Азии, Содержание автомобильных дорог).

Некоторые проекты очень медленно предоставляли отчета, особенно версии на русском языке (Реструктуризация Железных Дорог Центральной Азии и Исследования по Телекоммуникациям, Реструктуризация Железных Дорог Грузии и Азербайджана, Интермодальные услуги и обучение).

Проект Технического Содействия “реструктуризация Железных Дорог Грузии и Азербайджана”, который начался в середине 1998 года и закончился в феврале 1999 года, в настоящее время обещает начать предполагаемое инвестиционное продолжение со стороны ЕБРР, а также предполагаемые организационные изменения. ГД VII особо оценил обязательство Получателей перевести Государственные Железные Дороги в разряд отдельных, коммерчески ориентированных юридических лиц для реализации здоровых бизнес-планов с целью поддержания компаний финансово жизнеспособными, а также для внедрения планов управления окружающей средой с целью снижения риска, связанного с перевозкой опасных грузов.

Новый проект Технического Содействия “Интермодальные услуги и обучение” предполагает разработку пилотного проекта услуг регулярного контейнерного поезда из стран Европейского Союза (Гамбург), через Польшу и Украину на Кавказ. Ведутся переговоры по продлению этой услуги в Центральную Азию, через порты Каспийского моря Туркменбаши и, возможно, Актау. Коммерческие результаты до настоящего времени достаточно разочаровывающие. Координационная группа присутствовала на встрече, которая состоялась 12 апреля в SCR, с Руководителем программы, г-жой Донатой-Марией Мачелли, мониторами и Контрактором для оценки хода осуществления проекта. Следующая встреча с теми же участниками намечена на 23 августа. На Кавказе обучение по техническим . организационным вопросам и вопросам маркетинга хорошо продвинулось. В Центральной Азии обучаемых можно будет выбрать только тогда, когда будут подписаны коммерческие контракты.

В стадии осуществления находятся проекты Национальной программы ТАСИС для Грузии “Безопасность работы в портах Поти и Батуми” и “Техническое содействие в вопросах приватизации порта Поти”. Первый из этих проектов почти приблизился к процедуре неформальных консультаций по вопросам поставки технического оборудования и программного обеспечения. Одобрение второго проекта Грузией и Делегацией ЕС заняло время, но 22 июля, после миссии Руководителя Программы г-жи Д-М.Мачелли, контракт на Техническое содействие для консультанта компании НРС был подписан, и по просьбе директора порта, г-на Джемала Инаишвили, основной консультант, г-н Питер Холин, отбыл в Поти 2 августа.

Проект Национальной программы ТАСИС для Монголии “Сооружение по перевалке нефти в Замин Ууд”, с компонентом закупок в размере 1,1 млн. ЕВРО, начался в апреле 1999 года. Выражается надежда, что вторая встреча Координационного Комитета, которая должна пройти в Улан-Баторе 19 августа, устранит первоначальные препятствия (низкий спрос на монгольскую и китайскую нефть, цена на которую очень высока, по сравнению с прогнозами, сделанными Мировым Банком в 1993 году,

невыполнение работ по строительству 1,8 км ширококолейной железнодорожной линии и связанных с этим гражданских работ Государственной Железной Дорогой Монголии из-за отсутствия средств и персонала, сложность в определении оптимального технического решения и проистекающего оборудования для закупки). Консультант, компания ЕТС, уже начал тендерные процедуры для закупки оборудования осенью.

Осуществляемые в настоящее время проекты прямого инвестирования

Контракт на поставку “Оборудование для обработки контейнеров и грузов в центре распределения экспорта хлопка около г.Бухары, и для морских портов Баку, Туркменбаши, Потти и Ильичевск” приближается к завершению. Однако, в марте локомотив, предназначенный для порта Потти, соскользнул с крана, поднимавшего его с судна на причал, что вызвало серьезные повреждения как локомотива, так и причала. Компания НРС, Консультант, ответственный за координацию этого контракта на поставку, принял все необходимые меры для решения этого вопроса, но ремонт локомотива в мастерской в Европе вызовет задержку приблизительно 6 месяцев. После экономического обоснования НРС и Координационной Группой ТРАСЕКА, в марте 1999 года было одобрено дополнение к контракту за закупку дополнительного оборудования для обработки грузов для порта Потти в размере 830 000 ЕВРО.

Контракт на работы “Контейнерные услуги между портами Каспийского моря Баку и Туркменбаши” завершился, за исключением пункта № 4 “Восстановление оборудования для обработки грузов в Баку”. Контрактор, компания GABEG, сможет выполнить этот пункт только тогда, когда Правительство Азербайджана согласится освободить их от подоходного налога и налога на прибыль, как определено в “Соглашениях по налогам и таможням”, заключенных между ТАСИС и Правительством Азербайджана. Азербайджанский Парламент еще не ратифицировал эту конвенцию, но в апреле 1999 года г-н Де Ангелис, директор SCR/A3, направил письмо Премьер-министру Азербайджана с официальной просьбой об освобождении от налога. На встрече между Вице Премьер-министром г-ном Шарифовым, контрактором компанией GABEG и г-ном Марком Граем в июне, г-н Шарифов взял на себя обязательство решить этот вопрос в ближайшее будущее. Контрактор GABEG готов завершить пункт № 4, как только это будет сделано, насколько позволяет бюджет и время (после второго продления, контракт точно завершится к середине сентября).

Контракт на работы ТРАСЕКА “Проектирование и Строительство железнодорожных паромных сооружений в порту Потти” завершился в середине апреля 1999 года, как раз вовремя для успешной инаугурации 18 апреля.

В другом контракте на работы по созданию железнодорожной паромной линии на Черном море, “Усовершенствованию существующего железнодорожного паромного терминала и строительству сооружений в порту Ильичевск” произошла задержка сроком 6 месяцев (дата окончания нового контракта: 30 декабря 1999 года) из-за позднего начала (наружные работы можно начинать только после окончания зимы), неправильно выполненных подготовительных работ руководством порта (устранение бетонных плит, укрепляющих почву), непредвиденных сложностей в получении разрешений на строительство (высота потолка, система противопожарной защиты и т.д.) и смены технического директора компании УкрФерри (внезапное неодобрение плана по усовершенствованию паромов, институтом по сертификации ‘Bureau Veritas’

и итальянским судоремонтным заводом). Как следствие этой задержки, взаимосвязанный контракт на поставки “Создание компьютерной системы контроля за движением грузов и поставка компьютеров и коммуникационного оборудования в порты Поти и Ильичевск” был также задержан еще на три месяца (дата окончания нового контракта: 6 сентября 1999 года).

Координационная Группа ТРАСЕКА внимательно прослеживала эти два задержанных контракта, совместно с НРТИ и ССА, консультантами, ответственными соответственно за координацию и техническое наблюдение за тремя проектами прямого инвестирования для трех железнодорожных паромных линий на Черном море. На самом деле, г-н Бен Беддегенотс предусматривал миссию в Одессу, Ильичевск и Киев для рассмотрения этих вопросов с координатором НРТИ.

Контракты ТРАСЕКА на поставку “Котлы по промывке и пропарке железнодорожных цистерн, Баку” и “Интермодальное/Терминальное Оборудование” были присуждены в апреле и, соответственно, в июле 1999 года, и в настоящее время оборудование, подлежащее закупке, производится соответствующими Контракторами.

Будущие проекты технического Содействия

Два новых проекта Технического Содействия ТРАСЕКА и один родственный проект Национальной Программы ТАСИС для Азербайджана достигли окончания тендерных процедур и контракты уже (практически) подписаны:

1. Содействие международным автомобильным транзитным перевозкам (в сотрудничестве с МАСТ – Scott Wilson Kirkpatrick, подписание контракта только дело времени);
2. Прогнозирование движения и Техничко-экономические обоснования (ВСЕОМ, контракт подписан SCR в последнюю неделю июля);
3. Реорганизация управления сектором транспорта Азербайджана (Dornier System Consult, переговоры по контракту оказались трудными из-за их разрозненного финансового предложения).

Одобрение SCR Технического Задания для Межправительственной Совместной Комиссии по реализации Многостороннего соглашения заняло много времени. Встреча по оценке тендера состоится в конце сентября.

Что касается проекта Технического Содействия Национальной Программы ТАСИС для Кыргызстана “Техничко-экономическое обоснование восстановления а) автомобильной дороги Ош - Сары-Таш - Иркештам, б) автомобильной дороги Ош - Кызыл-Кия - Исфана”, тендеры будут оцениваться 4 и 5 октября.

Группа подготовила около десяти предварительных технических заданий проектов для финансирования в рамках бюджета ТРАСЕКА на 1999/2000 годы. Поскольку в настоящее время этот бюджет установлен в размере 7 млн. ЕВРО, было оставлено только четыре проекта для осуществления в следующем году (см. Приложение 3) :

1. Межправительственная Совместная Комиссия по реализации Многостороннего Соглашения (1 млн. ЕВРО, продление на один год задания ТРАСЕКА на 1998/1999 год, в конечном счете заменит Координационную Группу ТРАСЕКА);
2. Сектор Автомобильных Дорог Кавказа – Техничко-экономическое Обоснование восстановления и реконструкции автомобильной линии между Баку, Тбилиси и

- Ереваном (2 млн. ЕВРО, в сотрудничестве с Мировым Банком и ЕБРР, продолжительность 1 год);
3. Восстановление железнодорожного Паромного Терминала в Актау (2 млн. ЕВРО, проектирование и работы, продолжительность один год);
 4. Таможенные сооружения на автомобильных пограничных переходах Центральной Азии (2 млн. ЕВРО, в сотрудничестве с АБР - автомобильная дорога Алматы - Бишкек, продолжительность 18 месяцев).

Будущие проекты прямого инвестирования

См. проект железнодорожного паромного терминала в Актау. Техничко-экономическое обоснование и технические спецификации для проекта железнодорожного парома будут подготовлены компанией ВСЕОМ в рамках контракта "Прогнозирование движения и технико-экономические обоснования" (Модуль С). Представители Азербайджана и Казахстана подписали в июне Меморандум о взаимопонимании по этому проекту (см. Приложение 8).

В настоящее время проходит тендер по проекту прямого инвестирования на сумму 14,8 млн ЕВРО "Поставка оптико-волоконной кабельной системы для Коммуникации и Сигнализации железных дорог Грузии, Армении и Азербайджана", Финансовые Меморандумы уже готовы для подписания в августе, и проводятся неформальные консультации по родственному контракту по техническому наблюдению в размере 180 000 ЕВРО. Переговоры по контракту на поставки должны состояться в ноябре.

3. РЕЗЮМЕ О ПЛАНИРОВАНИИ ПРОЕКТА НА ОСТАВШИЙСЯ СРОК

Предусматриваемые вехи программы:

Во-первых, мы надеемся, что первая встреча Межправительственной Совместной Комиссии по Реализации Многостороннего Соглашения может состояться в конце 1999 года, при содействии проекта Технического Содействия и Координационной Группы. Имеется большой спрос на эту встречу со стороны двенадцати стран, подписавших Многостороннее Соглашение.

Во-вторых, запланированная шестая Конференция Рабочих Групп не будет проводиться, поскольку бюджет ТРАСЕКА на 1999/2000 годы был установлен в размере только 7 млн. ЕВРО, и таким образом, нет необходимости представлять весь список проектов Получателям. Вместо этого, список приоритетных проектов будет представлен для одобрения их соответствующим получателям (см. Приложение 3). Более того, Межправительственная Совместная Комиссия должна быть будущей платформой, где страны-получатели будут самостоятельно определять будущие проекты ТРАСЕКА. Ресурсы координационной группы, высвобожденные таким образом, будут использоваться на более интенсивную координацию проекта и на распространение информации о ТРАСЕКА широкой аудитории через страницу в Интернет, брошюры, карты, почтовые средства. Мы уже направили просьбу о дополнении к контракту в этом направлении.

Рабочая программа координационной группы ориентирована соответственно.

Предусматриваются следующие результаты (см. предварительные технические задания проектов в Приложении 3) :

1. Техническое задание для “Постоянной Поддержки Межправительственной Совместной Комиссии по Реализации Многостороннего Соглашения”;
2. Техническое задание для “Сектора Автомобильных Дорог Кавказа - Технико-экономическое Обоснование восстановления и реконструкции автомобильной линии между Баку, Тбилиси и Ереваном”;
3. Техническое задание для “Восстановления Железнодорожного Паромного Терминала в Актау”;
4. Техническое задание для “Таможенных Сооружений на Автомобильных Пограничных Переходах Центральной Азии”;
5. Предварительное технико-экономическое обоснование по сооружениям для перегрузки железнодорожных вагонов (между узкой шириной колеи в Европейском Союзе и широкой колеи в странах бывшего Советского Союза) в грузинских портах Потти и Батуми, с целью создания железнодорожной паромной линии между портом Констанца, Румыния (PЕТRА и Транс-Европейский Коридор IV) и Грузией (ТРАСЕКА);
6. обновленные брошюры и карты ТРАСЕКА.

Предварительное технико-экономическое обоснование, упомянутое в пункте 5, будет выполнено в августе инженером по подвижному составу и экономистом на транспорте из числа наших краткосрочных экспертов.

Предусматриваются встречи Координационных комитетов нескольких проектов, а также конференции доноров. Группа будет присутствовать на этих мероприятиях, насколько позволяет время, поскольку несмотря на их номинальных предмет обсуждения, они часто являются хорошим случаем полезных встреч властей стран – получателей, и других доноров. Подобные предусматриваемые мероприятия включают:

Приложение 10 суммирует наше планирование с точки зрения программирования, прослеживания и внешних связей на последние шесть месяцев нашего контракта, а также вклада трех координаторов и эксперта по внешним связям.

4. ХОД ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА В ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

4.1 СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ

Мы продолжаем поддерживать высокий уровень сознания и осведомленности о программе ТРАСЕКА среди стран-участниц, а они продемонстрировали свое уважение качеству выполняемой работы. Подписание Многостороннего Соглашения Главами 12 делегаций в Баку 8 сентября 1998 года является живым доказательством доверия и доброй воли, созданных посредством программы ТРАСЕКА. В настоящее время проводится тендер по проекту Технического Содействия для оказания содействия странам, подписавшим Соглашение, в создании Межправительственной Совместной Комиссии по реализации Многостороннего Соглашения.

Подобным же образом, взаимосвязанные организации - третьи стороны, такие как международные финансовые учреждения, Организация Объединенных Наций и некоторые коммерческие операторы начали смотреть на программу ТРАСЕКА как на самого знающего партнера для работы. АБР, ЕБРР и Мировой Банк подписали заемные соглашения с Правительствами нескольких стран-получателей ТРАСЕКА на восстановление инфраструктуры транспорта.

Интерес и уверенность властей стран-участниц очевиден в общей легкости, которую мы испытываем во всех странах во время встреч и обсуждений вопросов транспорта с работниками и руководителями на всех соответствующих уровнях.

Кавказские страны демонстрируют особо сильные намерения в развитии концепции ТРАСЕКА в качестве основной торговой и транспортной связи с Европейским Союзом. Грузия очень активно продвигает коридор. В Центральной Азии Узбекистан, как одна из наиболее ограниченных сушей, но мощных стран региона ТРАСЕКА, доказала уверенность и преданность коридору ТРАСЕКА. Страны Черного моря проявляют большой интерес, особенно после совместной конференции ТРАСЕКА / Организации Экономического Сотрудничества на Черном Море, проходившей в Тбилиси в апреле 1997 года.

Данная последняя конференция ретроспективно может рассматриваться как веха в развитии ТРАСЕКА, поскольку она отметила начало смещения ударения программы на инвестиционные проекты, особенно, но не исключительно, на проекты, которые усилят интермодальные, железнодорожные паромные или ро-ро линии на всей протяженности коридора.

В этом отношении хороший прогресс был сделан в разработке инвестиционных проектов. Следующие инвестиционные проекты достигли в настоящее время своего окончания, или близки к окончанию:

1. Поставка оборудования для обработки контейнеров и грузов для центра распределения хлопка в Бухаре (Узбекистан), и для портов Баку (Азербайджан), Туркменбаши (Туркменистан), Поти (Грузия) и Ильичевск (Украина);
2. Контейнерные услуги между портами Каспийского моря Баку и Туркменбаши;
3. Проектирование и строительство железнодорожного паромного терминала в порту Поти (Грузия);

4. Усовершенствование существующего железнодорожного паромного терминала, и Проектирование и строительство дополнительных сооружений для порта Ильичевск (Украина);
5. Создание компьютерной системы контроля за движением грузов (поставка и установка) в портах Черного моря Ильичевск, Украина, и Поти, Грузия.

Жизнеспособность двух инвестиционных проектов будет изучена в ближайшем будущем:

1. Восстановление железнодорожного паромного терминала в порту Актау, Казахстан (часть проекта Технического Содействия «Прогнозирование движения и Техничко-экономические обоснования»);
2. Сооружения по перегрузке железнодорожных вагонов в Поти или Батуми (для финансирования из бюджета Национальной программы ТАСИС, предварительное технико-экономическое обоснование будет выполнено в августе).

В конечном итоге, осенью будет заключен контракт по проекту оптического кабеля для Кавказа.

Одной из целей программы ТРАСЕКА является связать данный транспортный коридор с коридорами Транс-Европейской Сети, и в этой связи изучаются возможности сотрудничества с программой РЕТРА и коридоров Транс-Европейской сети. Визит Бена Беддегенотса и Марка Грая на Украину и в Молдову в мае, визит Марка Грая, Доминика Фельдайма и Вадима Турдзеладзе в Болгарию и Румынию в июне по случаю 2-ой Конференции по Судоходству на Черном море в Варне, и планируемые визиты Марка Грая, Доминика Фельдайма и, возможно, Даниэля Строобантса в Румынию в сентябре и ноябре соответственно материализуют это стремление связать ТРАСЕКА с коридорами Транс-Европейской сети.

4.2 ТЕХНИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ

4.2.1 МУЛЬТИ-СЕКТОР

Три новых проекта Технического Содействия в мульти-секторе были начаты или начнутся позже в этом году:

1. Реструктуризация управления сектором транспорта в Азербайджане (Национальная программа ТАСИС для Азербайджана);
2. Прогнозирование движения и технико-экономические обоснования;
3. Межправительственная Совместная Комиссия по реализации Многостороннего Соглашения.

Первый проект проистекает из работы предыдущих проектов Технического Содействия ТРАСЕКА и Национальной Программой ТАСИС для Азербайджана:

1. Законодательная и регулирующая структура на транспорте;
2. Развитие Каспийского Морского Пароходства (Национальная программа ТАСИС для Азербайджана);
3. Содержание автомобильных дорог – Модуль С ‘Реструктуризация сектора автомобильных дорог Азербайджана’;
4. Реструктуризация железных дорог Азербайджана и Грузии.

Второй проект обновит Модель прогнозирования регионального движения, разработанную компанией WS Atkins в 1996-1997 годах, с ударением на регион Каспийского моря. Проект состоит из следующих модулей:

- A. База данных движения и прогнозы ТРАСЕКА;
- B. Новые судоходные услуги на Каспийском море;
- C. Развитие железнодорожного паромного терминала Актау;
- D. Навигационный канал порта Туркменбаши;
- E. Перевозка сырой нефти и нефтепродуктов на Каспийском море.

Модуль B подготовит создание судоходной компании, разбивая тем самым монополию Каспийского морского пароходства, базирующегося в Азербайджане. Модуль C выполнит технико-экономическое обоснование с технической, экономической точки зрения и точки зрения окружающей среды, для восстановления железнодорожного паромного терминала в Актау, а также технические проекты и технические спецификации. Целью является развитие железнодорожного паромного терминала в Актау в качестве альтернативы подобного терминала в Туркменбаши. Эта работа будет способствовать дальнейшей интеграции Северного Казахстана в транспортный коридор, усилит региональное сотрудничество и обеспечит альтернативный маршрут для грузовых перевозок из Узбекистана, Кыргызстана и Казахстана на Кавказ. В настоящее время эти перевозки осуществляются либо через Россию, либо через Туркменистан и Каспийское море, либо через Иран. Модуль D завершит работу, проделанную в рамках ТРАСЕКА по железнодорожному паромному терминалу в Туркменбаши, и по другим терминалам в рамках ЕБРР.

Третий проект предоставит техническое содействие странам, подписавшим Многостороннее Соглашение по Международному Транспорту в создании платформы для региональных контактов между государствами. Хотя основной ролью Межправительственной Совместной Комиссии является управление Многосторонним Соглашением, он все больше и больше будет служить в качестве регионального консультативного органа по вопросам торговли и транспорта. Необходимо использовать возможность для создания в каждой стране-участнице параллельных Национальных Комиссий Содействия для усиления работы Межправительственной Совместной Комиссии на местном уровне и для облегчения местных консультаций. Межправительственной Совместной Комиссии требуется административный секретариат с представительством в каждой стране-участнице на высоком уровне в правительстве. Межправительственная Совместная Комиссия состоит из Основного Комитета и специализированных Рабочих групп по техническим приложениям по вопросам автомобильного, железнодорожного, морского транспорта и таможни. Первая встреча Межправительственной Совместной Комиссии предполагается на конец 1999 года.

Предусматривается продление на один год Технического Содействия для продолжения поддержки деятельности Межправительственной Совместной Комиссии с ударением на пограничные переходы и таможни, а также на содействие в программировании проектов ТРАСЕКА. Таким образом, Межправительственная Совместная Комиссия постепенно примет на себя деятельность координационной группы, где сами страны-получатели будут ответственными за дальнейшее развитие программы.

4.2.2 МОРСКОЙ И ИНТЕРМОДАЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

В настоящее время в этом секторе осуществляются пять проектов:

1. Поставка оборудования для обработки грузов и контейнеров для центра распределения экспорта хлопка в Бухаре (Узбекистан) и для портов Баку (Азербайджан), Туркменбаши (Туркменистан), Поти (Грузия) и Ильичевск (Украина);
2. Контейнерные услуги между портами Каспийского моря Баку и Туркменбаши;
3. Прямые инвестиции для создания железнодорожной паромной линии на Черном море;
4. Интермодальные услуги и обучение;
5. Интермодальное/Терминальное оборудование.

Первый проект хорошо продвинулся, и завершится к концу текущего года. В марте 1999 года было одобрено дополнение к контракту на сумму 830 000 ЕВРО для поставки дополнительного оборудования для обработки грузов и контейнеров в порт Поти. Недавние значительные увеличения в объемах перевозок, превышающие прогнозы, обосновывают это дополнение.

Работы по контейнерному терминалу в Туркменбаши были завершены в начале этого года. В Баку все компоненты проекта были завершены, за исключением пункта 4 «Восстановление оборудования для обработки грузов в Баку». Контрактор приостановил работы по последнему пункту в апреле, потому что Правительство Азербайджана не выполнило «Налоговые и Таможенные Соглашения», применимые к проектам ТАСИС, но не ратифицированное в Парламенте. Координатор на Кавказе, г-н Марк Грай, при поддержке SCR, продолжил переговоры с Кабинетом Министров для решения этой проблемы. ЕБРР продолжает предоставлять проекты Технического Содействия портам Каспийского моря Баку, Туркменбаши и Актау, а для восстановления терминалов портов были предоставлены займы.

Третий проект сам по себе состоит из четырех контрактов:

1. Проектирование и Строительство Железнодорожного парома в порту Поти (Грузия);
2. Усовершенствование существующего железнодорожного паромного терминала, и проектирование и строительство дополнительных сооружений для порта Ильичевск (Украина);
3. Создание компьютерной системы контроля за движением грузов (поставка и установка) в портах Черного моря Ильичевск, Украина и Поти, Грузия.
4. Координация и Техническое наблюдение прямых инвестиций для создания железнодорожной паромной линии на Черном море.

Инаугурация железнодорожного паромного терминала в порту Поти состоялась 18 апреля 1999 года в присутствии Президентов Грузии, Азербайджанской Республики и Украины, и представителя ТАСИС. Украинская компания УкрФерри начала еженедельную железнодорожную паромную услугу в Поти.

Проектирование дополнительных сооружений в Ильичевске завершилось в марте 1999 года, и работы хорошо продвигаются. Ремонт офисных зданий в ходе осуществления, таким образом, скоро компания Computer Solutions сможет начать установку компьютерного и коммуникационного оборудования и последующее обучение персонала порта, компании УкрФерри, железной дороги и таможни.

Координация и техническое наблюдение, осуществляемое компаниями НРТИ/ССА было продлено до конца этого года для того, чтобы позволить продолжать проект до окончания проектов в Ильичевске.

Проект «Интермодальные услуги и обучение» продвигается медленно, и завершится в конце ноября 1999. Были установлены и опрошены посредством прямой маркетинговой кампании потенциальные клиенты. Были заключены соглашения с заинтересованными железными дорогами, портами, пароходствами и таможенными/иммиграционными службами, а также согласованы процедуры и тарифы. Однако, Каспийское морское пароходство взимает слишком высокие сборы, а Туркменская железная дорога отказывается применять Серахское соглашение (50% снижение тарифов на международные транзитные железнодорожные перевозки). Такая же ситуация царит с азербайджанскими отгрузками в Узбекистан и Казахстан, из-за просроченных задолженностей Азербайджанской Республики Узбекской Железной Дороге. ТАСИС пытается исправить последнюю тарифную проблему на высоком иерархическом уровне, но без больших результатов к настоящему времени. Пилотные контейнеры были отгружены из Европейского Союза на Кавказ, но коммерческие операции еще не начались. Обучение в регионе началось на Кавказе в мае 1999 года и будет продолжено в Центральной Азии осенью, после того, как будут заключены коммерческие контракты в Туркменистане и Казахстане. Уже состоялась первая учебная поездка в Европейский Союз, к полному удовлетворению участников, а вторая учебная поездка в Европейский Союз предусмотрена на октябрь.

В июле 1999 года были присуждены три контракта на закупку Интермодального/Терминального оборудования. Оборудование в настоящее время производится, а отгрузки в места назначения начнутся по окончании лета

Идет осуществление двух проектов Национальной программы ТАСИС для Грузии, поддерживающих развитие порта Поти, основного подхода к транспортному коридору ТРАСЕКА:

1. Безопасность работы в грузинских портах Поти и Батуми (начался в апреле);
2. Техническое Содействие по вопросам приватизации порта Поти (начинается в августе).

Первый проект подготовит восстановление морской инфраструктуры, а программное обеспечение для наблюдения и радиооборудование будет поставлено в следующем году. К сожалению, Мировой Банк отклонил идею предоставления займа в размере 5 млн. долларов США на восстановление волнореза в Поти. Последний проект предоставит содействие Руководству Поти, Министерству Транспорта и Министерству Государственного Имущества на период 12 месяцев в заключении взаимно удовлетворяющих сделок с инвесторами, начиная с контейнерного терминала, и далее продолжая железнодорожным паромным терминалом.

Контракт на проект «Прогнозирование движения и технико-экономические обоснования» был присужден в июле. Ввиду возможного проекта прямого инвестирования, который находится в стадии подготовки координационной группой, сначала были подготовлены материалы для восстановления железнодорожного паромного терминала в порту Актау (Модуль С): подготовлены техническое и экономическое обоснования, оценка воздействия на окружающую среду, технический проект и технические спецификации. Другие модули начнутся скоро.

В заключении, идет исследование создания железнодорожной паромной линии запад – восток на Черном море между портом Констанца, Румыния и Грузией. Предпосылкой для этого является строительство узкоколейной паромной ramпы и сооружения для перегрузки вагонов с узкой на широкую колею.

4.2.3 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Проект Технического Содействия «Реструктуризация Железных Дорог Азербайджана и Грузии», готовящий займы ЕБРР, завершился в феврале 1999 года. Консультант, компания GIBB Ltd, подготовил технические спецификации и тендерные документы для этих проектов ЕБРР, которые были закончены экспертами компании НРТИ в рамках проекта «Интермодальные услуги и обучение».

В секторе железнодорожного транспорта осуществляются четыре проекта:

1. Интермодальные услуги и обучение;
2. Сооружения для перевалки Замин Ууд (Национальная программа ТАСИС для Монголии);
3. Котлы для промывки и пропарки железнодорожных цистерн, Баку;
4. Интермодальное/Терминальное оборудование.

Проект «Интермодальные услуги и обучение» обсуждался выше. В рамках второго проекта был обновлен отчет Мирового Банка 1993 года по строительству сооружений для перевалки нефти на Монгольско-Китайской железнодорожной границе (ширококолейные железнодорожные пути в Монголии, узкоколейные железнодорожные пути в Китае). Эти сооружения позволят Монголии разнообразить свои источники нефти, но непохоже, чтобы частные инвесторы проявляли интерес, поскольку цены на китайскую и монгольскую нефть выше, чем на российскую, а цены на нефть на мировом рынке остаются низкими. Поэтому Контрактор, компания ЕТС предложил более современный проект, для которого оборудование будет закуплено следующей осенью, через процедуру открытых конкурсных торгов на закупку. Для этой цели ведется подготовка технические спецификации. Результатом этого проекта будет технически самостоятельное сооружение по перевалке нефти.

В апреле 1999 года был подписан контракт на поставку котлов для промывки и пропарки железнодорожных цистерн, а два котла и средства для предварительной обработки воды будут закуплены осенью.

В июле были присуждены четыре контракта на поставку по проекту Интермодальное/Терминальное оборудование предназначенных для Кармир-Белюра, Армения, Шымкента/Актау, Казахстан, и Бишкека, Кыргызстан соответственно. Оборудование находится в стадии производства, и будет доставлено по назначению осенью.

После долгого и тщательного процесса подготовки, при сотрудничестве между ГД XIII, ЕБРР, Консультантами компанией TEWET и МСЖД и координационной группы, ТАСИС одобрил проект оптического кабеля для Кавказа. Открытые конкурсные торги для соответствующих контрактов на поставку начнутся в августе, и уже ведутся процедуры неформальных консультаций по контракту на техническое наблюдение.

Правительства Азербайджанской Республики и Республики Казахстан согласились в апреле 1999 года об открытии пилотной паромной линии Ро-Ро между Баку и Актау, и группа совершила две миссии в Астану и Актау для определения проекта на работы по восстановлению железнодорожного паромного терминала в порта Актау и получения одобрения получателей (см. Меморандум о Взаимопонимании в Приложении 8). ТАСИС примет решение о дальнейшем развитии этого проекта после оценки результатов Модуля С проекта «Прогнозирование движения и Техничко-экономические обоснования».

4.2.4 АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

В этом секторе осуществляются два проекта:

1. Содержание автомобильных дорог;
2. Внедрение систем контроля за состоянием дорожных покрытий.

Модули А, В, С и Е проекта «Содержание автомобильных дорог» были завершены в конце 1998 года. Модуль А 'Материалы, оборудование, стандарты' и Модуль В 'Зимнее содержание' получили высокую оценку получателей. Модуль С 'Азербайджан – Реструктуризация сектора автомобильных дорог' внес свой вклад в определение проекта Технического Содействия, в сотрудничестве с Мировым Банком, по восстановлению автомобильных связей в столицах Кавказских республик Баку, Тбилиси и Ереваном. Модуль Е 'Предварительные технико-экономические обоснования' исследовал проекты по трем железнодорожным и трем автомобильным коридорам. В настоящее время один из автомобильных коридоров, из Андижана в Узбекистане, через Ош, Сары-Таш и Иркештам в Кыргызстане, в Кашгар в Китае является предметом проекта Национальной программы ТАСИС для Кыргызстана, с официальными обязательствами трех вовлеченных сторон в развитии этого автомобильного коридора. Контракт на техническое содействие для проведения детального технико-экономического обоснования восстановления кыргызского участка дороги будет присужден осенью. Азиатский Банк Развития проявил интерес к проекту, хотя ими рассматривается вопрос о финансировании только частичного восстановления. Административные проблемы, вызвавшие задержку в Модуле D 'Тестирование автомобильных дорог, дорожных покрытий и мостов' были решены. Были закуплены три Дефлектометра Падающей Нагрузки для Казахстана, Кыргызстана и Армении соответственно, которые используются для механического тестирования. Этот модуль завершится осенью.

Были внедрены системы контроля за состоянием дорожных покрытий (Kocks Consult), после решения проблем с программным обеспечением и переводом на русский язык, предоставленных суб-контрактором компанией Phoenix. Система контроля за состоянием дорожных покрытий (PMS) и система контроля за состоянием мостов (BMS) использовались суб-контрактором компанией Parkmann в Модуле D 'Тестирование автомобильных дорог, дорожных покрытий и мостов' проекта «Содержание автомобильных дорог» (Finnroad).

Проект «Содействие международным транзитным автомобильным перевозкам», разработанный совместно с МСАТ, был присужден в июле 1999 года. Этот проект окажет содействие странам ТРАСЕКА в присоединении к конвенции TIR, и поставит компьютерное оборудование для автомобильных пограничных таможенных постов.

Два проекта в секторе автомобильных дорог будут финансироваться из бюджета ТРАСЕКА на 1999/2000 годы:

1. Сектор автомобильных дорог Кавказа – Технико-экономическое обоснование для восстановления и строительства автомобильной линии между Баку, Тбилиси и Ереваном;
2. Таможенные сооружения для автомобильных пограничных переходов Центральной Азии.

Для первого проекта Техническое задание было написано и прокомментировано двумя Международными Финансовыми Агентствами, которые напрямую заинтересованы, а именно Мировым Банком и ЕБРР. Техническое задание для последнего проекта будет написано в августе, в сотрудничестве с Азиатским Банком Развития.

4.3 ТАБЛИЦЫ О ХОДЕ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРОЕКТА

Таблицы о ходе осуществления и планировании проекта см. в Приложении 11.

5. ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА НА СЛЕДУЮЩИЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

Ряд четких показателей будущих действий были представлены в предыдущих разделах. Подтверждение и точный график в большой степени будут зависеть от решений, принятых Европейской Комиссией.

Из бюджета ТРАСЕКА на 1998/1999 года осталось присудить один контракт: Межправительственная Совместная Комиссия по Реализации Многостороннего Соглашения. Координационная группа подготовила общие и детальные тендерные документы для этого проекта Технического содействия в сентябре 1998 года, с вкладом г-на Марка Букера, консультанта по законодательным вопросам, который принимал участие в работе проекта ТРАСЕКА Законодательная и Регулирующая Структура, который в конечном счете привел к Многостороннему Соглашению. Однако, реорганизация Европейской Комиссии (SCR) и процедурные сложности серьезно задержали тендерный процесс. Группа глубоко сожалеет об этой задержке, которая явилась основным разочарованием после успешного саммита Президентов в сентябре 1998 года в Баку. Поддержка по оценке тендера будет предоставлена в конце сентября.

Координационная группа искренне надеется, что все еще будет возможно организовать первую встречу Межправительственной Комиссии в конце 1999 года, предпочтительно при поддержке вновь назначенного консультанта. Первоначально первая встреча предполагалась на март 1999 года.

По просьбе Координационного Бюро ТАСИС в Бишкеке, координационная группа также разработала проект Технического Содействия для Национальной программы ТАСИС для Кыргызстана, Техничко-экономическое обоснование восстановления а) автомобильной дороги Ош - Сары-Таш - Иркештам, и б) автомобильной дороги Ош – Кызыл-Кия - Исфана. Общие и детальные тендерные документы были подготовлены в сентябре 1998 года. Тендерные процедуры находятся в настоящее время на продвинутом этапе, а поддержка по оценке тендера будет оказана в октябре.

Благодаря четким обязательствам и массивным подготовительным усилиям координационной группы, как в предыдущем, так и при нынешнем контракте, и Менеджера программы, ответственного за ТРАСЕКА, г-на Даниэля Строобантса, тендерные процедуры по многообещающему проекту оптического кабеля на Кавказе начнутся в августе. Группа уверена, что этот проект предлагает уникальную возможность:

- Развить региональное сотрудничество;
- Увеличить способность железной дороги предлагать надежные и безопасные перевозки;
- Укрепить финансовое положение Железных Дорог;
- Привлечь общественные (ЕБРР и другие Международные Финансовые Агентства) и частные (телекоммуникационные операторы) инвестиции;
- Разрушить монополии в секторе телекоммуникаций;
- Предоставить альтернативную, сеть мультимедиа;
- Продвигать телекоммуникационное оборудование и операции Европейского Союза на Кавказе.

Координационная группа подготовила тендерные документы для крупного проекта по восстановлению автомобильной дороги, связывающей три Закавказские столицы, в

сотрудничестве с Мировым Банком и Международными Финансовыми Учреждениями, для продления на один год проекта «Межправительственная Совместная Комиссия», для проекта по восстановлению железнодорожного паромного терминала в Актау, Казахстан, и по усовершенствованию автомобильных пограничных переходов Центральной Азии.

Предварительные детали запланированных проектов представлены в Приложении 3.

По просьбе Делегации ЕС и Координационного Бюро ТАСИС в Алматы было подготовлено Техническое Задание для проекта Технического Содействия «Транзитный Коридор Казахстана», который будет финансироваться в рамках Национальной программы ТАСИС для Казахстана.

Ожидается, что проект прямого инвестирования «Контейнерные услуги между портами Каспийского моря Баку и Туркменбаши» завершится в конце сентября. На самом деле все компоненты, за исключением Восстановления оборудования для обработки грузов в порту Баку, были завершены весной.

Проект по созданию железнодорожной паромной линии на Черном море завершится в декабре. Работы в Поти завершились в апреле официальной инаугурацией. Первоначальные проблемы со стороны Ильичевска решены, и ожидается, что работы успешно завершатся осенью.

В заключении, ведется подготовка проекта прямого инвестирования, который будет финансироваться Национальной Программой ТАСИС для Грузии: строительство сооружений по перегрузке с узкой колеи на широкую в Поти и Батуми, для создания железнодорожной паромной связи с портом Констанца, Румыния.

ПРИЛОЖЕНИЯ

- ПРИЛОЖЕНИЕ 1 Хронологическая таблица деятельности членов группы в первые шесть месяцев контракта
- ПРИЛОЖЕНИЕ 2 Обзор Тендеров по Проектам
- ПРИЛОЖЕНИЕ 3 Предложения по проектам для бюджета ТРАСЕКА на 1999/2000 годы
- ПРИЛОЖЕНИЕ 4 Предварительные технические задания проектов для Молдовы/Украины
- ПРИЛОЖЕНИЕ 5 Выдержки из страницы ТРАСЕКА в Интернет (на английском языке)
- ПРИЛОЖЕНИЕ 6 Обновленный список технической библиотеки (на английском языке)
- ПРИЛОЖЕНИЕ 7 Отчет о Миссии в Болгарию/Румынию, июнь 1999 года
- ПРИЛОЖЕНИЕ 8А Меморандум о взаимопонимании по восстановлению железнодорожного паромного терминала Актау
- ПРИЛОЖЕНИЕ 8Б Меморандум между Азербайджаном, Грузией и Казахстаном о сотрудничестве в транспортном секторе
- ПРИЛОЖЕНИЕ 9 Комментарии по осуществляемым в настоящее время проектам ТРАСЕКА
- ПРИЛОЖЕНИЕ 10 Планирование деятельности членов группы на оставшиеся шесть месяцев контракта
- ПРИЛОЖЕНИЕ 11 Таблицы о ходе выполнения проекта и планировании
- ПРИЛОЖЕНИЕ 12 Запрос на продление контракта (31 мая 1999) (на английском языке)

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ХРОНОЛОГИЧЕСКАЯ ТАБЛИЦА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЧЛЕНОВ ГРУППЫ В ПЕРВЫЕ ШЕСТЬ МЕСЯЦЕВ КОНТРАКТА

Дата	Член Группы	Выполненное мероприятие
февраль '99	Марк ГРАЙ	Повторное открытие местных офисов в 3 Кавказских государствах, а также технической библиотеки в Тбилиси; инструктаж местных партнеров
февраль '99	Майкл СИМС	Повторное открытие местных офисов в 5 Центрально-азиатских государствах, а также технической библиотеки в Ташкенте; инструктаж местных партнеров
февраль '99	Бен БЕДДЕГЕНООТС	Повторное открытие основного офиса и технической библиотеки в Брюсселе
февраль '99	Бен БЕДДЕГЕНООТС и Доминик ФЕЛЬДАЙМ	Информирование новых руководителей программы ТРАСЕКА SCR Д.М.Мачелли и Р.Ниеми,
февраль '99	Доминик ФЕЛЬДАЙМ и Ингер ДЕ ВОЛДЕР	Обновление брошюры и карты ТРАСЕКА
февраль '99	Марк ГРАЙ	Прослеживание проекта ТРАСЕКА "Реструктуризация Железных Дорог Азербайджана и Грузии"
февраль '99	Марк ГРАЙ	Сотрудничество с Мировым Банком и Правительствами Азербайджана и Грузии в вопросах определения проекта
февраль-март '99	Майкл СИМС	Посещение порта и интермодального терминала в Алматы и Туркменбаши для проверки доставки и использования работ, и поставленного оборудования
февраль - март '99	Серджио МОРЕТТИ и Марк ГРАЙ и Кун КУДЕРЕ и Бен БЕДДЕГЕНООТС и Ингер ДЕ ВОЛДЕР	Подготовка технико-экономического обоснования, оценки воздействия на окружающую среду, технических спецификаций, тендерных досье, заявлений об одобрении для проекта оптических кабелей на Кавказе; подразумевалась миссия Серджио МОРЕТТИ в 3 Кавказские Республики
февраль '99-наст. время	Марк ГРАЙ	Прослеживание проекта Национальной Программы ТАСИС в Грузии "Техническое Содействие в вопросах приватизации порта Потти"
февраль '99-наст.время	Марк ГРАЙ	Прослеживание проекта Национальной Программы ТАСИС в Грузии "Безопасность работы в портах Потти и Батуми"

Февраль '99- наст. время	Марк ГРАЙ	Прослеживание проекта ТРАСЕКА "Интермодальные услуги"
февраль - апрель '99	Марк ГРАЙ и Вадим ТУРДЗЕЛАДЗЕ	Прослеживание прямых инвестиционных проектов ТРАСЕКА "Железнодорожный паромный терминал в порте Потти"; участие в церемонии инаугурации 18 апреля (+ инаугурация нефтяного терминала Супса 17 апреля)
февраль '99- наст. время	Майкл СИМС и Акмал КАМАЛОВ	Обсуждения и переписка относительно вопросов использования оборудования, поставленного в Центр Логистики хлопка в Бухаре; связи с проектом "Интермодальные услуги"
февраль '99- наст. время	Майкл СИМС И местный персонал	Перевод отрывков руководства пользователя НDM3 для прямого содействия департаментам и институтам шоссейных дорог; Предоставление дополнительных технических заметок, связанных с Модулем А проекта "Содержание автомобильных дорог"
февраль '99- наст. время	Бен БЕДДЕГЕНООТС	Содействие Руководителям программы в проведении тендеров по 3 проектам технического содействия и 2 инвестиционным проектам ТРАСЕКА 1998/1999 года.
март '99	Майкл СИМС	Визит в Бишкек для восстановления работы офиса и связи с местными партнерами относительно национального проекта Кыргызстана в области транспорта и по вопросам поставки интермодального оборудования
март '99	Майкл СИМС	Визиты в Алматы, Астану и Актау относительно национального проекта Казахстана в области транспорта, перспектив на будущие проекты в порту Актау, и восстановления представительства ТРАСЕКА в Астане.
март '99- июнь '99	Майкл СИМС	Встречи с Азиатским Банком Развития в Астане и Ташкенте для определения будущего совместно финансируемого проекта для автомобильной дороги Алматы - Бишкек.
март '99	Марк ГРАЙ	Составление программы двухнедельной миссии Даниэля СТРООБАНТСА на Кавказ.

март '99	Марк ГРАЙ	Участие в работе Рабочей Группы USAID на Кавказе; комментарии по отчету USAID о транспорте на Кавказе
Март '99	Вадим ТУРДЗЕЛАДЗЕ	Презентация ТРАСЕКА на Конференции портов Черного моря в Потти
март '99	Бен БЕДДЕГЕНООТС	Миссия в Одессу с капитаном В.Х.Арлтом и г-жой Х.Вагнер, компания НРТИ (Координация железнодорожной паромной линии на Черном море) для координации
март - апрель '99	Доминик ФЕЛЬДАЙМ	Усовершенствование и обновление страницы ТРАСЕКА в Интернет http://www.tracesca.org
март - апрель '99	Майкл СИМС и Бен БЕДДЕГЕНООТС и Марк ГРАЙ	Определение ±10 проектных предложений для ТРАСЕКА на бюджет 1999/2000. Обсуждения с получателями, другими донорами, Делегациями Европейского Союза, и т.д. Обоснования проектов, получивших поддержку, представлены в Приложении 3.
март - апрель '99	Майкл СИМС и Акмал КАМАЛОВ	Содействие Кабинету Министров Узбекистана в подготовке Конференции по транспорту, намеченной на май
март '99- наст. время	Бен БЕДДЕГЕНООТС	Прослеживание Национального проекта ТАСИС для Монголии "Средства по перегрузке в Замин Ууд"
апрель '99	Марк ГРАЙ	Миссия в Вашингтон (Мировой Банк) с Даниэлем СТРООБАНТСОМ для определения проекта на Кавказе (сектор автомобильных дорог и волнорез в порту Потти)
апрель '99- июнь '99	Майкл СИМС	Определение проекта "Транспортный Коридор Казахстана" для Национальной Программы ТРАСЕКА; подготовка Технического Задания в сотрудничестве с местными экспертами, назначенными Министерством Транспорта, Коммуникаций и Туризма; обширные связи с Делегацией Европейского Союза для завершения Технического Задания.
апрель '99	Майкл СИМС и Бен БЕДДЕГЕНООТС и Эдуард КАПЛАН	Миссия в Казахстан (Алматы, Актау и Астана) с капитаном В.Х.Арлтом, компания НРТИ (Интермодальные услуги) для определения проекта для порта Актау. Отчет Миссии представлен в Приложении.

апрель '99	Марк ГРАЙ	Сотрудничество с ЕБРР и Правительствами Грузии и Армении в определении проекта.
апрель '99- наст. время	Марк ГРАЙ	Сотрудничество с Мировым Банком и Делегацией ЕС (Тбилиси) в вопросах приватизации и волнореза в порту Поты
апрель - май '99	Доминик ФЕЛЬДАЙМ и Ингер ДЕ ВОЛДЕР	Обновление списка технической библиотеки (для страницы Интернет и брошюры)
май '99	Майкл СИМС и Акмал КАМАЛОВ	Участие / со-организация ТРАСЕКА Ташкентской Международной Конференции по вопросам транзита, организованной правительством Узбекистана.
май '99	Марк ГРАЙ и Бен БЕДДЕГЕНООТС	Миссия в Одессу/Ильичевск, Молдову и Киев: координация железнодорожной паромной линии Черного моря; определение проекта для Молдовы/Украины; информирование Делегации ЕС (Киев) о деятельности ТРАСЕКА
май '99	Майкл СИМС	Визит в Бишкек для демонстрации оборудования (Дефлектометр Падающей Нагрузки), поставленного в рамках проекта Содержание автомобильных дорог), для обсуждения с АБР вопросов о совместном финансировании автомобильной дороги Алматы-Бишкек, и для обсуждения с Координационным Бюро вопросов относительно национального проекта по транспорту.
май - июнь '99	Бен БЕДДЕГЕНООТС и Марк ГРАЙ	Содействие в оценке тендера (TNAZ 9801, TNREG 9802, TNREG 9803).
июнь '99	Майкл СИМС, Вадим ТУРДЗЕЛАДЗЕ и Эдуард КАПЛАН	Миссия в порт Актау с делегациями Казахстана, Грузии и Азербайджана для организации совместного финансирования восстановления паромного терминала.
июнь '99	Майкл СИМС	Миссия в Душанбе для возобновления деятельности офиса ТРАСЕКА, и контактов с местными партнерами.

Июнь '99	Марк ГРАЙ, Доминик ФЕЛЬДАЙМ и Вадим ТУРДЗЕЛАДЗЕ	Миссия в Болгарию и Румынию. Презентация ТРАСЕКА на 2-ой Конференции по судоходству на Черном море в Варне, Болгария. Прослеживание Многостороннего Соглашения с Министерствами Транспорта (Болгария и Румыния). Визит в порты Варна и Констанца, Румыния.
июнь '99	Марк ГРАЙ	Встречи с ГД VII – г-ном М. Могенсенем совместно с РЕТРА.
июнь-июль '99	Бен БЕДДЕГЕНООТС, Доминик ФЕЛЬДАЙМ и Марк ГРАЙ	Внесение изменений в тендерные документы для проекта оптического кабеля на Кавказе по последним правилам. Подготовка финансовых меморандумов между ЕС и странами-получателями.
июнь '99 – наст. время	Доминик ФЕЛЬДАЙМ	Расширение технической библиотеки на странице Интернет (сканирование основных отчетов) и общее обновление.
июль '99	Мамука ЧАНТЛАДЗЕ, Марк ГРАЙ и Вадим ТУРДЗЕЛАДЗЕ	Участие в первой встрече Координационного Комитета BSPETRA, организованной ГД VII.
июль '99	Координационная Группа, Кавказ	Миссия по Кавказу с г-жой Д.М.Мачелли (Батуми, Тбилиси, Ереван, Баку).
июль '99	Координационная Группа, Кавказ	Проект оптического кабеля на Кавказе - представление финансового меморандума Получателям.
июль '99	Бен БЕДДЕГЕНООТС и Марк ГРАЙ	Подготовка Технического Задания для проекта по автомобильным дорогам ТРАСЕКА совместно с мировым Банком и ЕБРР.
июль '99	Координационная Группа, Кавказ	Волнорез порта Поти - встреча с компанией Technital и Мировым Банком для обсуждения вопросов финансирования.
июль '99	Координационная Группа, Кавказ	Координационная встреча в Баку с государствами - членами ЕС и Делегацией ЕС на Кавказе.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ОБЗОР ТЕНДЕРОВ ПО ПРОЕКТАМ

Промежуточный Отчет Координационной Группы ТРАСЕКА - Июль 1999

ПРИЛОЖЕНИЕ 2 - Обзор проведения тендеров проекта

Проекты Технического Содействия

Название проекта	Программа	Бюджет (ЕВРО)	Нынешний Статус
Межправительственная Совместная Комиссия для реализации Многостороннего Соглашения	ТРАСЕКА	1.100.000	ТЗ передано компаниям, включенным в короткий список; оценка тендера будет проведена в сентябре
Содействие международным транзитным автомобильным перевозкам (совместно и МСАТ)	ТРАСЕКА	3.000.000	оценка тендера проведена в начале июня; контракт присужден в конце июля (SWK)
Прогнозирование движения и Техничко-экономические обоснования	ТРАСЕКА	2.000.000	оценка тендера проведена в начале июня; контракт присужден в конце июля (ВСЕОМ)
Техническое содействие в приватизации порта Поти	Нац. Программа ТАСИС, Грузия	150.000	неформальная консультация проведена в марте; контракт присужден в конце июля (НРС)
Реструктуризация управления сектором Транспорта в Азербайджане	Нац. Программа ТАСИС, Азербайджан	2.400.000	оценка тендера проведена в конце мая; просуждение контракта ожидается в августе (Dornier System Consult)
Техничко-экономическое обоснование реабилитации а) дороги Ош-Сары-Таш - Иркештам б) дороги Ош - Кызыл-Кия - Исфана	Нац. Программа ТАСИС, Кыргызстан	1.400.000	Техническое Задание передано компаниям, включенным в короткий список; оценка тендера будет проведена в конце октября
Поддержка развития политики транзитных коридоров в Респблике Казахстан	Нац. Программа ТАСИС, Казахстан	2.000.000	Тендерные процедуры будут объявлены в августе

Проекты Прямых Инвестиций

Название проекта	Программа	Бюджет (ЕВРО)	Нынешний статус
Котля для пропарки ж/д цистерн	ТРАСЕКА	500.000	Контракт присужден в конце мая (Noviter Oy)
Интермодальное/Терминальное оборудование	ТРАСЕКА	2.500.000	Контракты (4) присуждены в середине июля
Опτικο-волоконные кабели на Кавказе	ТРАСЕКА	15.000.000	Тендерные проведудры будут объялены в августе

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПРОЕКТАМ ДЛЯ БЮДЖЕТА ТРАСЕКА НА 1999/2000 ГОДЫ

	Название проекта и описание	Продолжительность в месяцах	Бюджет. в ЕВРО
1	<p>Межправительственная Совместная Комиссия по Реализации Многостороннего Соглашения</p> <p><i>Предоставление странам, подписавшим многостороннее соглашение ТРАСЕКА, поддержку в реализации, которая явится продолжением проекта ТРАСЕКА 1998 года.</i></p> <p><i>Сосредоточить внимание на непрерывных попытках убедить Туркменистан присоединиться к Многостороннему Соглашению; дальнейшая реализация многостороннего соглашения, путем устранения продолжающих существовать нефизических узких мест, например, гармонизация и информатизация таможенных процедур и обработки документации на пограничных переходах; подготовка повестки дня для встреч Межправительственной Совместной Комиссии; содействие при составлении программ и прослеживание проектов ТРАСЕКА, инициированных странами, подписавшими Многостороннее Соглашение, и финансируемых программой ТАСИС; поддержка постоянного секретариата в Баку на ежедневной основе.</i></p>	12	1.000.000
2	<p>Сектор автомобильных дорог Кавказа – Техничко-экономическое обоснование для восстановления и реконструкции автомобильной линии между Баку, Тбилиси и Ереваном</p> <p><i>Техничко-экономическое обоснование, техническое проектирование, тендерные и контрактные документы.</i></p>	12	2.000.000
3	<p>Восстановление железнодорожного паромного терминала</p> <p><i>Техническое проектирование и работы.</i></p>	12	2.000.000
4	<p>Таможенные средства на автомобильных пограничных переходах в Центральной Азии</p> <p><i>Проектирование современной системы перехода границ в соответствии с международными стандартами, включая взаимосвязь с соответствующими центрами и отдаленными терминалами.</i></p> <p><i>Связь с Межправительственной Совместной Комиссией по реализации Многостороннего Соглашения, Азиатским Банком Развития и Получателями (таможня и т.д.)</i></p> <p><i>Спецификация, закупка и монтаж оборудования, и обучение персонала по вопросам его использования.</i></p>	18	2.000.000
Всего			7.000.000

МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ СОВМЕСТНАЯ КОМИССИЯ ПО РЕАЛИЗАЦИИ МНОГОСТОРОННЕГО СОГЛАШЕНИЯ О ТРАНСПОРТЕ

Конечные получатели: Страны, подписавшие Многостороннее Соглашение ТРАСЕКА

Обоснование и цели:

На саммите Президентов по вопросам "Восстановления Исторического Шелкового Пути", состоявшемся в Баку 7-8 сентября 1998 года Главами Делегаций Армении, Азербайджана, Болгарии, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Молдовы, Румынии, Таджикистана, Турции, Украины и Узбекистана было подписано "Основное Многостороннее Соглашение о Международном Транспорте для Развития Транспортного Коридора Европа - Кавказ - Азия", а также Технические Приложения к Основному Соглашению по:

- международному железнодорожному транспорту;
- международному автомобильному транспорту;
- международной коммерческой морской навигации;
- таможенным процедурам и обработке документации.

Целями Основного Соглашения и его Технических Приложения являются:

- развитие экономических отношений, торговых и транспортных коммуникаций в Европе, в регионе Черного моря, на Кавказе, в регионе Каспийского моря и в Азии;
- обеспечение доступа на мировой рынок автомобильного и железнодорожного транспорта, и коммерческой навигации;
- обеспечение безопасности движения, сохранности грузов и защиты окружающей среды;
- гармонизация политики транспорта и законодательной структуры в области транспорта;
- создание равных условий конкуренции для транспортных операций.

Для того, чтобы управлять и продвигать Основное Многостороннее Соглашение и его Технические Приложения, при техническом содействии ТАСИС была создана Межправительственная Совместная Комиссия. Несмотря на то, что основной ролью Межправительственной Совместной Комиссии является управление Многосторонним Соглашением, она все больше и больше служит региональным консультативным органом по вопросам торговли и транспорта. Была использована возможность создания в каждой участвующей стране параллельных национальных Комиссий Содействия для подкрепления работы Межправительственной Совместной Комиссии на местном уровне и облегчения местного консультирования. Также был создан административный секретариат с представительством на высоком уровне в каждой участвующей стране. Межправительственная Совместная Комиссия состоит из Основного Комитета и специализированных Рабочих Групп по Техническим Приложениям по вопросам автомобильного, железнодорожного, морского транспорта и таможни. Настоящий проект продолжит работу, сделанную проектом с таким же названием, который осуществлялся из бюджета ТРАСЕКА на 1998/1999 год. Целью консалтинговой миссии, определенной в данном предварительном

техническом задании является продолжение поддержки деятельности Межправительственной Совместной Комиссии еще на один год, с особым акцентом на:

- непрерывные попытки убедить Туркменистан присоединиться к Многостороннему Соглашению;
- дальнейшую реализацию Многостороннего Соглашения, путем устранения продолжающих существовать нефизических узких мест, например, гармонизация и информатизация таможенных процедур и обработки документов на пограничных переходах;
- подготовку повестки дня для встреч Межправительственной Совместной Комиссии;
- содействие в составлении программ и прослеживании проектов ТРАСЕКА, инициированных странами, подписавшими Многосторонне Соглашение, и финансируемых программой ТАСИС;
- поддержку Постоянного Секретариата в Баку на ежедневной основе.

Основные компоненты

В соответствии с Многосторонним Соглашением, Межправительственная Совместная Комиссия должна :

- регулировать все вопросы, касающиеся реализации и использования рамочного соглашения и его технических приложений;
- регулировать все условия доступа на рынок транспорта для каждого вида транспорта, за исключением воздушного транспорта, с особым акцентом на сборы с пользователей;
- регулировать условия для осуществления особых категорий перевозок, таких как перевозка опасных и скоропортящихся грузов;
- разрабатывать информационный банк данных по вопросам национального и международного транспортного законодательства, транспортной политики и управления транспортом, и предоставлять эту информацию участвующим странам;
- развивать эффективные связи с другими международными организациями, такими как Экономическая Комиссия ООН для Европы, Европейский Союз, Международный Союз Автомобильного Транспорта, ФИАТА, т.д.;
- способствовать развитию в регионе связей и услуг инфраструктуры мультимодального транспорта;
- способствовать развитию в регионе современных услуг экспедирования грузов и страхования на транспорте;
- предпринимать попытки применения в регионе общих таможенных процедур и процедур обработки документации;
- предпринимать попытки координировать развитие транспортной политики в регионе;
- предпринимать попытки развития общей транспортной политики относительно третьих стран, не участвующих в соглашении;
- предпринимать попытки развивать в регионе общую законодательную структуру в области торговли, таможни и транспорта;
- предпринимать попытки координировать вступление в силу законов в регионе;

- предпринимать попытки координировать ратификацию в регионе международных конвенций и соглашений в области торговли, таможни и транспорта;
- обеспечивать форму для региональных консультаций между государственными чиновниками и представителями соответствующих Ассоциаций перевозчиков, экспедиторов, страхователей на транспорте, банков, и прочих соответствующих представителей.

Роль консультанта данного проекта заключается в предоставлении непрерывной организационной поддержки для дальнейшего развития Совместной Комиссии, и предоставлении содействия экспертов-профессионалов в этой области, включая составление программ и прослеживание проектов ТРАСЕКА, инициированных странами, подписавшими Многостороннее Соглашение, и финансируемых программой ТАСИС.

Бюджет проекта 1.000.000 ЕВРО

График осуществления 12 месяцев

**СЕКТОР АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ КАВКАЗА
ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ ДЛЯ
ВОССТАНОВЛЕНИЯ И РЕКОНСТРУКЦИИ АВТОМОБИЛЬНОЙ
ЛИНИИ МЕЖДУ БАКУ, ТБИЛИСИ И ЕРЕВАНОМ**

Конечные получатели : Министерства транспорта и Управления
автомобильных дорог трех Транс-Кавказских
Республик

Обоснование и Цели:

Со времени обретения Кавказскими Республиками независимости, национальные экономики этих стран пришли в упадок, а восстановление и содержание автомобильных дорог пренебрегались. В это же время, значительно возросло дорожное движение (+40% в год за последние три года). Поэтому, во всем регионе необходимые широкие программы по восстановлению и усовершенствованию автомобильных дорог. Некоторые Международные Финансовые Учреждения и прочие доноры планируют крупные инвестиции в дорожные работы для трех Транс-Кавказских Республик. Ранее ТРАСЕКА предоставила системы управления содержанием автомобильных дорог, поддержку для институциональных реформ, экономического анализа и технических исследований, для содействия мобилизации внешних инвестиций. На этой основе проект нацелен на поддержку существующих и запланированных программ Мирового Банка для финансирования и софинансирования с другими Международными Финансовыми Учреждениями и инвесторами, реконструкцию и восстановление автомобильных связей между тремя столицами Транс-Кавказских Республик: Баку, Тбилиси и Ереван.

Республика Армения:

В результате политической ситуации в регионе, автомобильная линия Ереван - Ванадзор - Айрум - Садахло - Марнеули - Тбилиси (280 км) стала основной автотранспортной осью для Армении. Это основная связь с портами Черного моря, которые имеют первостепенное значение для развития экономики Армении посредством ТРАСЕКА. Практически все транзитное сообщение Армении, также как и основная часть национального сообщения, использует этот маршрут. В настоящее время участок автомобильной дороги Ереван - Ванадзор (130 км) восстанавливается в рамках первого займа Мирового Банка. Состояние оставшегося участка дороги протяженностью 150 км удручающее: около 60% поверхности автомобильной дороги пришли в упадок, демонстрируя серьезные трещины и выбоины, которые являются симптомами полного и непоправимого потерей физической структуры дорожного покрытия. Учитывая экономическую важность данной автомобильной линии, необходимость срочной реконструкции и восстановления становится очевидной. Ожидается, что детальные исследования, предложенные в данном проекте, подтвердят это.

Азербайджанская Республика:

Правительство Азербайджана обратилось в Мировой Банк с просьбой о финансировании восстановления, укрепления и усовершенствования, где это уместно, участка автомобильной дороги протяженностью 274 км между Ужаром и Грузинской границей коридора ТРАСЕКА в Азербайджане. Данный коридор является важной транзитной автомобильной линией между странами Центральной Азии и Черноморскими портами Поти и Батуми. Прилегающие линии коридора на территории Азербайджана будут восстановлены при содействии инвестиций, запланированных ЕБРР, Исламским Банком Развития и Кувейтским Фондом. В соглашении с Правительством Азербайджана и Мирового Банка, исследование ТРАСЕКА предоставит техническое содействие в подготовке Технико-экономического обоснования, Технических проектов и Тендерной Документации для проекта, который будет финансироваться за счет займа мирового Банка.

Грузия:

Автомобильная дорога из Поти через Тбилиси до Азербайджанской границы, с ответвлениями из Тбилиси в южном направлении до Еревана является основным Транс-Кавказским автодорожным коридором ТРАСЕКА, связывающим Черное и Каспийское моря. Она является продолжением участков дорог в Армении и Азербайджане, описанных выше. В рамках программы ТРАСЕКА, 2.5 млн. ЕВРО были инвестированы в автомобильные пограничные переходы между Грузией и Азербайджаном: восстановление исторического Красного Моста, строительство параллельного автомобильного моста и ремонт Грузинских и Азербайджанских пограничных постов. За последние несколько лет, Мировой Банк профинансировал несколько приоритетных участков этой дороги, и в настоящее время ведутся переговоры между Грузией и Мировым Банком о восстановлении оставшихся участков, в это же время другие Международные Финансовые Агентства и инвесторы проявили интерес к софинансированию. Для того, чтобы поддержать проект восстановления этой дороги, данный проект ТРАСЕКА предоставит полное технико-экономическое обоснование и детальные тендерные документы в учитываемом формате.

Ожидаемыми результатами, прежде всего, являются детальные учитываемые документы, подтверждающие обоснование подготовительных переговоров, которые состоялись между Мировым Банком, другими Международными Финансовыми Учреждениями и странами-получателями. Это даст возможность санкционировать заем Мирового Банка и, возможно, привлечь софинансирование со стороны Международных Финансовых Учреждений или инвесторов. Данным проектом также будут предоставлены расчеты и контрактные документы на восстановительные работы, на которые должны быть заключены соглашения.

Основные компоненты

Для трех участков автомобильной дороги:

- Азербайджан : Баку / Грузинская граница (Красный Мост),
- Грузия: Красный Мост / Тбилиси / Армянская граница (Садахло - Айрум),
- Армения : Ереван / Грузинская граница (Айрум - Садахло),

данным исследованием будет проведено обследование и проектирование усовершенствования и соответствующего укрепления дорожного покрытия, работ по усовершенствованию и восстановлению, необходимых для продления полезной жизни дороги на наиболее экономичное количество лет, с учетом существующего и прогнозируемого сообщения. Консультант выполнит:

- предварительное определение приоритетных участков и степень усовершенствования, соответствующий различным под-секциям дороги, относительно нынешнего уровня обслуживания, объемов перевозки, и безопасности;
- экономические и технические исследования по исправительным мерам которые должны быть предприняты, а также по вопросам оптимального распределения планируемых инвестиций в автомобильные линии;
- детальные полевые исследования почв и материалов, остаточной прочности покрытий, геометрии дорог, и т.д.;
- исследования конструкций, включая мосты, кульверты, подпорные стенки, конструкции, защищающие от эрозии, и т.д.;
- исследования движения, включая подсчеты движения в нескольких местах, и исследования пунктов отправления - пунктов назначения;
- детальное техническое проектирование предполагаемого усовершенствования, восстановления, укрепления, переукладки в соответствии с предварительными техническими и экономическими показателями по распределению средств займа;
- подготовку чертежей, спецификаций, для конечного выполнения работ посредством проведения международных конкурентных торгов;
- калькуляции затрат;
- оценку воздействия на окружающую среду;
- распределение предполагаемых работ в соответствующие контрактные пакеты и подготовку документов предварительной квалификации и для заявки на участие в тендере, в соответствии с процедурам закупок вовлеченных финансовых учреждений (возглавляемых Мировым Банком).

При осуществлении исследований и подготовке документов, подлежащих сдаче в соответствии с требованиями проекта, назначенному Консультанту необходимо будет работать в полном сотрудничестве с местными техническими учреждениями или партнерами для того, чтобы ознакомить их с методикой подобных исследований. В рамках проекта должны быть предусмотрены компоненты специального обучения с тем, чтобы обеспечить максимально практическую степень передачи ноу-хау.

Бюджет проекта	2.000.000 ЕВРО
Республика Армения	500.000 ЕВРО
Азербайджанская Республика	1.000.000 ЕВРО
Грузия	<u>500.000 ЕВРО</u>
ВСЕГО	2.000.000 ЕВРО

График осуществления 12 месяцев

ВОССТАНОВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПАРОМНОГО ТЕРМИНАЛА В АКТАУ

Конечные получатели:

Управление водного транспорта, Министерство Транспорта, Коммуникаций и Туризма Казахстана

Обоснование и цели :

Северная часть маршрута коридора ТРАСЕКА проходит через Порт Актау. Казахская сторона отдает предпочтение этому маршруту для своих перевозок, так как очевидно, что таким образом увеличится прибыль Казахской Железной Дороги и порта Актау по отношению к более южному маршруту, проходящему через Узбекистан и Туркменистан.

Порт Актау оправляется от спада перевозок благодаря своему идеальному положению для обслуживания нефтяных месторождений Тенгиз, и увеличению потоков общего груза между другими пунктами происхождения и назначения, особенно после российского кризиса двухгодичной давности, когда транзит товаров через казахско-российскую границу стал проблематичным.

В период между 1986 и 1992 годами порт действовал как паромная услуга Ро-Ро между другими портами, главным образом Баку. Из-за конфликта на Кавказе эта услуга была приостановлена. Состояние паромной ramпы в Актау ухудшилось из-за возраста и недостатка внимания, и поэтому в настоящее время не действует. В 1997 году порт вел переговоры с ЕБРР на получение займа в размере 50 млн. ЕВРО на восстановление общих портовых сооружений, и этот заем не охватывал паромную ramпу.

Предыдущий проект ТРАСЕКА, Прогнозирование Движения - Каспийское Море (Межгосударственная программа 1998 года, бюджет 1.500.000 ЕВРО) изучал:

- спрос на паромную услугу, включая детальные исследования пунктов отправления - пунктов назначения существующего сообщения через Каспое
- инвестиционные затраты, эксплуатационные затраты и доходы.

Технико-экономическое обоснование экономического и финансового потенциала паромного терминала в Актау и соответствующая техническая документация, представленные проектом, являются основой данного капиталовложения.

Существует также стратегическое использование данной паромной связи в предоставлении альтернативной переправы через Каспийское море в конкуренции с существующей паромной переправой между Баку и Туркменбаши, которая страдает от продолжающихся споров относительно транзитных тарифов между Туркменистаном и другими странами ТРАСЕКА. Туркменистан все еще не подписал Многостороннее Соглашение о Транспорте. Таким образом, проект усилит интеграцию северо-западного Казахстана в коридор и укрепит Каспийскую линию в коридоре ТРАСЕКА

Кроме того, во время подготовки данного проекта, 01 июня 1999 года между Министерством Транспорта, Коммуникаций и Туризма Республики Казахстан и Правительством Азербайджанской Республики был подписан Меморандум о Взаимопонимании относительно восстановления железнодорожного паромного терминала. Азербайджанская Республика взяла на себя предоставление в распоряжение порта Актау буксирного судна, в то время как Министерство Казахстана согласилось выполнить предварительные работы за счет собственных средств.

Основные компоненты:

Данный проект будет выполнен в соответствии с детальным технико-экономическим обоснованием, включая технические спецификации по проектированию и строительству, выполненные в рамках проекта "Прогнозирование Движения и Технико-экономические Обоснования" (программа ТРАСЕКА 1998г.).

Контрактор будет ответственным за технические проекты, соответствующие казахским и европейским стандартам, за выполнение остальных работ, а также за общее техническое наблюдение за проектами и работами в течение всего срока осуществления:

1. Морские гидротехнические сооружения и причалы

- восстановление центрального пирса (шпунтовая стена, новое дорожное покрытие, бетонное покрытие);
- восстановление разделительного пирса (новая система связи фашин, шпунтовая стена, новое покрытие);
- восстановление автомобильной дороги доступа к пирсу (подземный трубопровод, поднятие края земли, покрытие);
- восстановление опор ramпы/вышки (повышение бетонной основы, шпунтовая стена).

2. Восстановление паромной ramпы (структурное, электрическое, механическое)

- восстановление 2 связующих пролетов (новый деревянный настил, обзор структуры, замена поврежденных частей, защита новой поверхности, пропуск железнодорожных стрелочных переводов);
- восстановление механизмов (ходовые винты, провода, противовесы);
- закупка и монтаж новой системы контроля для операций подъема;
- восстановление верхних конструкций вышки (крыши, стены, защита покрытия).

Бюджет проекта: 2.000.000 ЕВРО

График осуществления: 12 месяцев

ТАМОЖЕННЫЕ СРЕДСТВА НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ПОГРАНИЧНЫХ ПЕРЕХОДАХ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Конечные получатели:

Министерства Транспорта и Таможенные Управления Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана

Обоснование и цели:

В настоящее время задержки на пограничных переходах и внутренние терминалы очистки для автомобильных перевозчиков грузов могут быть длительными. Такие задержки грозят уничтожить экономию времени, достигнутую при усовершенствованной инфраструктуре автомобильных дорог.

ТРАСЕКА уже завершила проекты и планирует новые для исправления этой ситуации. Эти инициативы включают завершённый проект Содействия Торговле, а также два проекта, которые скоро должны начаться, по созданию Межправительственной Совместной Комиссии по Реализации Многостороннего Соглашения ТРАСЕКА, и по усовершенствованию работы системы TIR с Международным Союзом Автомобильного Транспорта (МСАТ).

Азиатский Банк Развития в равной степени обеспокоен, что нефизические барьеры, препятствующие торговле, включая неэффективные таможенные системы, могут подавить региональное развитие. В настоящее время АБР разрабатывает проект по восстановлению автомобильной дороги Алматы - Бишкек, которая является самой большой межгосударственной связью на Центрально-Азиатском участке маршрута ТРАСЕКА. Расчетная стоимость проекта составит 112,4 млн. долларов США в Казахстане, и 6,7 млн. долларов США в Кыргызстане. Проект будет поддерживаться соглашением о пограничных переходах, которое будет подписано этими двумя странами в августе 1999 года. Для этого проекта АБР настаивает, чтобы проект инвестиций в инфраструктуру включал меры по сокращению задержек на пограничных переходах. Зная о работе, которую проделала ТРАСЕКА в этой области, АБР предложил ТРАСЕКА софинансировать ту часть их проекта, которая касается средств на пограничных переходах. Это снизит для обеих заинтересованных стран заемное бремя проекта на восстановление автомобильной дороги, поможет обеспечить коммерческое софинансирование и будет гарантировать, что эти средства были интегрированы в более широкое региональное движение по усовершенствованию в области облегчения торговли. Такая интеграция могла бы получить продвижение на политическом уровне через Межправительственную Совместную Комиссию по Реализации Многостороннего Соглашения ТРАСЕКА, а также "на земле" посредством проекта регионального гранта/технического содействия, предоставляя современную информационную технологию, системы телекоммуникаций и обучения по их использованию.

Действительно, было бы технически логично расширить компьютеризацию процедур на пограничных переходах настолько широко, насколько это представляется возможным. Системы программного обеспечения, разработанные и применяемые некоторыми странами - участницами ЕС, ЮНКТАД, и Международным Союзом Автомобильного Транспорта, создадут возможность для интеграции.

На практике автомобильное сообщение ТРАСЕКА входит в Центральную Азию через порт Туркменбаши. Назначением большей части сообщения являются несколько экономически активных и населенных городов на юге Узбекистане, Бишкек в Кыргызстане, а также Шымкент, Тараз и Алматы на юге Казахстана. Часть сообщения уклоняется в сторону Ходжента или Душанбе в Таджикистане, и в Ош на юге Кыргызстана.

Заем ЕБРР и техническое содействие порту Туркменбаши предусматривают как физические, так и процедурные усовершенствования для потоков грузов. Основными автомобильными пограничными переходами ТРАСЕКА являются пограничный переход Туркменистан/Узбекистан (Чарджоу), Узбекистан/Казахстан (Ташкент), Казахстана/Кыргызстан и Кыргызстан/Казахстан (Бишкек). Кроме того, также должны быть рассмотрены узбекско-кыргызский пограничный переход близ г.Ош, и узбекско-таджикский пограничный переход, обслуживающий Ходжент

Качество физической инфраструктуры на пограничных переходах различное. Подобные средства не требовались до развала Советского Союза, в то время, как во многих, хотя не на всех постах, существующие средства были приспособлены из другого использования, или построены на скорую руку. Исключение представляет Узбекистан, где была проделана значительная работа по созданию нескольких пограничных постов.

Телекоммуникационная связь на пограничных переходах в целом слабая, в частности, для поддержки обмена данных.

Общими целями проекта, поэтому, являются усовершенствование условий для автомобильного транспорта на наиболее загруженных участках маршрута ТРАСЕКА в Центральной Азии, концентрируясь средствах пограничных переходов. Это будет достигнуто посредством участия в проекте Азиатского Банка Развития по восстановлению автодороги Алматы - Бишкек, и путем расширения содействия, предоставляемого другим автомобильным пограничным переходам ТРАСЕКА.

Включение Азиатским Банком Развития пограничного перехода на дороге Алматы - Бишкек выдвигает на первый план необходимость усовершенствований на этих пунктах в качестве условия для того, чтобы были сделаны инвестиции в инфраструктуру. Реальные улучшения, достигнутые ТРАСЕКА на других пограничных переходах, вполне очевидно, облегчат дальнейшие инвестиции. Участие ТРАСЕКА и дальше будет обеспечивать, что проекты и спецификации систем, которые будут эксплуатироваться на предоставленном оборудовании, являются частью более широкой региональной

концепции для процедур очистки грузов на пограничных переходах, или где-либо еще.

В принципе, проект заключается в поставке оборудования для пограничных переходов, но для завершенности и интеграции он будет включать необходимые компоненты проектирования и обучения, связанные со средствами. Для продвижения и согласованности с обстановкой гармоничной региональной транспортной политики, проект будет связан с Межправительственной Совместной Комиссией по Реализации Многостороннего Соглашения.

Основные компоненты

Основной деятельностью проекта являются:

- обзор предыдущей работы ТРАСЕКА по усовершенствованию систем на пограничных переходах;
- связь с Межправительственной Совместной Комиссией по реализации Многостороннего Соглашения;
- инспекция существующих средств на пограничных переходах, систем Информационных Технологий и телекоммуникаций;
- проектирование современных интегрированных систем пограничных переходов в сотрудничестве с заинтересованными национальными властями, и в соответствии с международными стандартами ;
- проектирование интерфейсов между пограничными переходами и другими важными центрами (например, администрация SAFETIR в Женеве, станции внутренней терминальной очистки, национальные центры статистики и мониторинга); проектирование, в случае необходимости, отдаленных терминалов;
- связь с Азиатским Банком Развития и получателями для проектирования таможенных средств на дороге Алматы - Бишкек, и в связи с другими инвестиционными проектами Азиатского Банка Развития в сектор автомобильных дорог, находящихся в стадии разработки (в Кыргызстане, Таджикистане, Узбекистане и Казахстане) ;
- связь с ЕБРР и получателями относительно таможенных средств в потру Туркменбаши, и с конечном счете, относительно возможных инвестиций ЕБРР в сектор автомобильных дорог;
- определение и закупка информационно-технологического и телекоммуникационного оборудования, необходимого для укомплектования пограничных переходов для современных процедур, в соответствии с правилами ТАСИС по контрактам на поставку;
- установка оборудования и обучение получателей в его использовании.

Бюджет проекта	2.000.000 ЕВРО
Поставка оборудования :	1.600.000 ЕВРО
<i>(шесть пограничных переходов с соединениями с внутренними терминалами по мере необходимости; шести пунктам не потребуются, или будут предоставлены, идентичные средства)</i>	
<u>Проектирование, установка, обучение</u>	<u>400.000 ЕВРО</u>
Всего	2.000.000 ЕВРО
 График осуществления	 18 месяцев

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ЗАДАНИЯ ПРОЕКТОВ ДЛЯ МОЛДОВЫ/УКРАИНЫ

ПОСТАВКА МАТЕРИАЛОВ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ ДЛЯ ЭКСТРЕННОГО ВОССТАНОВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ КИШИНАУ - ТИРАСПОЛЬ – УКРАИНА (ТРАНС-ЕВРОПЕЙСКИЙ КОРИДОР IX)

Конечный получатель: Государственная Железная Дорога Республики Молдова

Предпосылки и цели:

На пятой Конференции Рабочих Групп ТРАСЕКА, проходившей 5-6 мая 1998 года в Тбилиси, Республика Молдова присоединилась к программе ТРАСЕКА. Более того, на Президентском саммите в Баку 7-8 сентября 1998 года, Молдова была одной из 12 стран, подписавших Многостороннее Соглашение по Международному Транспорту, наряду с Украиной, Румынией и Болгарией.

Экономика Молдовы зависит от экспорта продуктов сельскохозяйственного производства и легкой промышленности, с концентрацией индустрии в Кишинэу и Тирасполе, а также от импорта минеральных ресурсов, а также товаров народного потребления и инвестиционных товаров. В Молдове имеется железная дорога, протяженность которой составляет 1.150 км, и 14.000 км мощеных автомобильных дорог (*цифры см. в распечатке Интернет*). Существует также эксплуатационный железнодорожный контейнерный терминал в Кишинэу.

В настоящее время 95% международных перевозок Молдовы осуществляются железнодорожным транспортом, т.е. 4 млн. тонн в 1998 году. Железнодорожная магистраль Кишинэу - Тирасполь - Кукиурган является основной магистралью для пересекающего границу железнодорожного сообщения между Молдовой и Украиной (Одесса/Ильичевск), а также для транзитного железнодорожного сообщения из Румынии и Болгарии на юго-восток Украины. Большие объемы угля, нефти, химических и металлургических грузов перевозятся по этой линии. Линия имеет значительный потенциал роста благодаря развитию Транс-Европейского Коридора IX (ветка Киев - Одесса), реализации Многостороннего Соглашения, и соглашения ГУУАМ между Грузией, Украиной, Азербайджаном и Молдовой, к которому недавно присоединился Узбекистан.

Во время внутреннего конфликта в Приднестровье линия была отрезана более чем на три года, но с 1996 года она началась постепенно открываться вновь. В настоящее время при Государственной Железной Дороге Молдовы создана единая структура управления для участков как на территории Молдовы, так и на территории Приднестровья.

Из-за соответствующей задолженности по выполнению работ в области обслуживания железнодорожных путей, трем участкам между Соколени и Бендерами, общая протяженность которых составляет 27 км, требуется капитальный ремонт (протяженность 9,6 и 12 км соответственно). Лимит скорости на этом участке составляет менее 25 км/ч, а надежная работа или безопасность не может быть больше гарантирована.

Целью данного проекта является поставка железобетонных и деревянных шпал, рельсов и креплений для восстановления этого участка железной дороги. Железная Дорога взяла на

себя обязательство реализовать эти материалы без задержек. Таким образом, ограничения скорости на этом участке может быть исправлены, может быть достигнут более высокий оборот дефицитного подвижного состава Железной Дороги, а также вновь станут возможными безопасные и надежные операции. Более того, устранение этого узкого места позволит Железной Дороге справляться с нормализующимся, а позднее с увеличивающимся железнодорожным сообщением по Транс-Европейскому Коридору IX между Киевом и Кишинау, и между Кишинау и Одессой/Ильичевском.

Данный проект напрямую связан с двумя основными проектами ТРАСЕКА: Создание железнодорожной паромной связи на Черном Море, между Ильичевском и Поти, и Интермодальные Услуги. Более того, в рамках Национальной Программы ТАСИС на 1998-1999 год предусматривается проект по Реструктуризации Железной Дороги.

Основные компоненты:

Проект состоит из поставки на Железную Дорогу следующих материалов для железнодорожных путей, пропорционально длине железнодорожных путей, подлежащих обновлению:

- x железобетонных шпал (70%);
- y деревянных шпал (30%);
- z тонн рельсов R65;
- соответствующее количество креплений.

Бюджет проекта: 150.000 ЕВРО/км

График осуществления: 10 месяцев

СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОМОБИЛЬНОГО ПОГРАНИЧНОГО ПЕРЕХОДА МЕЖДУ МОЛДОВОЙ И УКРАИНОЙ БЛИЗ АТАКИ/МОГИЛЕВА

Конечный получатель: Министерство Транспорта и Коммуникаций и Таможенное Управление Республики Молдова, Министерство Транспорта и Коммуникаций и Таможенное Управление Республики Украина

Предпосылки и цели:

На пятой Конференции Рабочих Групп ТРАСЕКА, проходившей 5-6 мая 1998 года в Тбилиси, Республика Молдова присоединилась к программе ТРАСЕКА. Украина присоединилась к Программе в конце 1996 года, после четвертой Конференции Рабочих Групп, проходившей в Афинах. Более того, на Президентском саммите в Баку 7-8 сентября 1998 года, Молдова была одной из 12 стран, подписавших Многостороннее Соглашение по Международному Транспорту, наряду с Румынией и Болгарией. Более того, ожидается, что соглашение ГУУАМ между Грузией, Украиной, Азербайджаном и Молдовой, к которому недавно присоединился и Узбекистан, усилит торговые обмены между вовлеченными странами. В заключении, проект ТРАСЕКА "Содействие Международному Транзитному Автомобильному Транспорту", разработанный и осуществляемый в сотрудничестве с Международным Союзом Автомобильного Транспорта, снабдит таможенные посты на основных автомобильных пограничных переходах в Молдове и на Украине системой SAFETIR для разгрузки транспортных средств, работающих в системе TIR в условиях реального времени.

Автомобильный пограничный переход на реке Днестр на севере Молдовы, в Атаки (Молдова) соответственно Могилев (Украина), является основной автомобильной связью страны с Украиной и веткой Киев-Одесса Транс-Европейского Коридора IX. Эта граница является жизненно важной для экспорта сельскохозяйственной продукции из Молдовы и через Украину. Однако, условия на этом пограничном переходе - в центре города с обеих сторон - не предназначены для такого вида сообщения, и на молдавской стороне нет места для расширения. Более того, мост на реке Днестр, построенный в 1957 году, который составляет границу, имеет только одну полосу, а его опоры демонстрируют несколько потенциально опасных трещин. В заключении, поскольку базар организовывается каждый второй день около пограничного поста с обеих сторон, движение часто лихорадочное. В частности на перевозки скоропортящихся грузов, таких как фрукты и овощи, влияет отсутствие соответствующих средств на Молдавской стороне, и длительное время ожидания, порой до нескольких дней.

Однако, несколько километров на восток по реке Днестр, в Унгури (Молдова), в период с 1986 по 1993 годы Украиной был построен мост, пригодный для плотного и тяжелого сообщения. Подъездная дорога между Атаки и Унгури (10 км) на молдавской стороне все еще требует строительства, но детальные технические проекты были сделаны во времена бывшего Советского Союза. Начало строительства подъездной дороги было положено в 1994 году, но вскоре оно было прекращено из-за отсутствия средств. Между Могилевом и

Унгури (7 км) на украинской стороне, подъездная дорога существует, но требует реконструкции.

Целью данного проекта является строительство пограничных постов на обеих сторонах реки Днестр в Унгури, а также строительство (реконструкция) подъездных дорог на обеих сторонах, поскольку существующий пограничный переход в Атаки/Могилеве стал основным узким местом в торговле между Молдовой и Украиной.

Основные компоненты:

Этот проект проектирования и работ состоит из следующих компонентов:

- обзор технического проекта подъездной дороги на молдавской стороне;
- строительство этой подъездной дороги (10 км);
- реконструкция подъездной дороги на украинской стороне (7 км);
- техническое проектирование таможенных сооружений и места парковки для грузовых машин на обеих сторонах;
- строительство этих сооружений и места парковки для грузовых машин.

Бюджет проекта: 3.000.000 ЕВРО

График осуществления: 24 месяца

**ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ
АВТОМОБИЛЬНЫХ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПОГРАНИЧНЫХ ПЕРЕХОДОВ
МЕЖДУ МОЛДОВОЙ И УКРАИНОЙ, И УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО КОНТЕЙНЕРНОГО ТЕРМИНАЛА В КИШИНАУ,
МОЛДОВА**

Конечные получатели: Министерство Транспорта и Коммуникаций и Таможенное
Управление республики Молдова
Министерство Транспорта и Коммуникаций и Таможенное
Управление Республики Украины

Предпосылки и цели:

На пятой Конференции Рабочих Групп ТРАСЕКА, проходившей 5-6 мая 1998 года в Тбилиси, Республика Молдова присоединилась к программе ТРАСЕКА. Украина присоединилась к Программе в конце 1996 года, после четвертой Конференции Рабочих Групп, проходившей в Афинах. Более того, на Президентском саммите в Баку 7-8 сентября 1998 года, Молдова была одной из 12 стран, подписавших Многостороннее Соглашение по Международному Транспорту, наряду с Румынией и Болгарией. Далее, ожидается, что соглашение ГУУАМ между Грузией, Украиной, Азербайджаном и Молдовой, к которому недавно присоединился и Узбекистан, усилит торговые обмены между вовлеченными странами. ГД VII в настоящее время развивает мультимодальный транспортный коридор север - юг Транс-Европейский Коридор IX из Санкт-Петербурга в Киев и Одессу, с ответвлением в Кишинэу. Более того, проект ТРАСЕКА "Содействие Международному Транзитному Автомобильному Транспорту", разработанный и осуществляемый в сотрудничестве с Международным Союзом Автомобильного Транспорта, снабдит таможенные посты на основных автомобильных пограничных переходах в Молдове и на Украине системой SAFETIR для разгрузки транспортных средств, работающих в системе TIR в условиях реального времени. В заключении, железнодорожная паромная линия ТРАСЕКА на Черном Море, между Ильичевском на Украине (близ Одессы) и Потти в Грузии усовершенствует связь из Украины и Молдовы на Кавказ.

С другой стороны, после распада Советского Союза в 1991 году, возник внутренний конфликт, когда Приднестровье, регион на востоке реки Днестр, объявило независимость от Молдовы. Поскольку этот регион охватывает восточную границу страны, конфликт серьезно нарушил автомобильные и железнодорожные связи Молдовы с Украиной, а торговые обмены между Молдовой и Украиной драматически сократились. Экономика Молдовы серьезно пострадала от этого, поскольку страна сильно зависит от импорта сырья и энергии, и экспорта сельскохозяйственной продукции и, в меньшей степени, промышленных товаров. Поскольку новая ситуация в Молдове в настоящее время стабилизируется, реорганизуются коридоры страны для импорта, экспорта и транзита (из Румынии и Болгарии на юго-восток Украины).

Основной целью данного проекта является проведение широкого анализа ситуации на автомобильных и железнодорожных пограничных переходах Молдовы с Украиной, за которым последует технико-экономическое обоснование усовершенствования этих пограничных переходов. В дополнение, будет сделано технико-экономическое обоснование усовершенствования железнодорожного контейнерного терминала в Кишинеу. Терминал находится в рабочем состоянии, но требует усовершенствований, чтобы стать коммерчески привлекательным.

Основные компоненты:

Данный проект состоит из следующих компонентов:


- сбор и анализ данных;
- прогнозирование импортных, экспортных и транзитных перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом на основе пунктов отправления/назначения, включая те перевозки, которые вероятно будут проходить через железнодорожный контейнерный терминал в Кишинеу;
- разработка модели мультимодального транспорта для этих потоков движения;
- техническая оценка инфраструктуры и операций на основных автомобильных и железнодорожных пограничных переходах (подъездные дороги, мосты, таможенные сооружения и средства парковки/прохождения в очереди), и на железнодорожном контейнерном терминале в Кишинеу;
- техническое проектирование для усовершенствования средств на основных пограничных постах (усовершенствование подъездных дорог, укрепление/дублирование мостов, расширение/реорганизация таможенных сооружений);
- подготовка учитываемых технических, экономических и касающихся окружающей среды технико-экономических обоснований для основных пограничных постов, включая полный комплект тендерных документов с техническими спецификациями;
- продвижение проектов по усовершенствованию с Международными Финансовыми Учреждениями;
- техническое проектирование усовершенствования железнодорожного контейнерного терминала в Кишинеу (места для обработки грузов и контейнеров, хранилища и таможенные сооружения, многоцелевые строения, гараж оборудования, подъездная дорога);
- подготовка инвентарного списка и технических спецификаций по необходимому оборудованию для обработки грузов и контейнеров для железнодорожного контейнерного терминала в Кишинеу.

Бюджет проекта: 1.500.000 ЕВРО


График осуществления: 12 месяцев

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

ВЫДЕРЖКИ ИЗ СТРАНИЦЫ ТРАСЕКА В ИНТЕРНЕТ (НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ)



TRACECA



**TRANSPORT CORRIDOR
EUROPE CAUCASUS ASIA**

Tacis

A Tacis Programme
of the European Commission
Directorate - General 1A

<http://www.traceca.org>

The central graphic features the word 'TRACECA' in large, bold, black letters. Below it are three icons representing different modes of transport: a train, a ship, and a truck. Underneath these icons, the text 'TRANSPORT CORRIDOR EUROPE CAUCASUS ASIA' is written in bold, black letters. To the left and right of this central graphic are vertical columns of small, black-and-white icons representing various countries and the European Union. At the bottom of the graphic, the 'Tacis' logo is on the left, followed by the text 'A Tacis Programme of the European Commission Directorate - General 1A', and the European Union flag is on the right. Below all this is the website address 'http://www.traceca.org'.

↳

Welcome to the TRACECA Website

As you may see, we have made some important changes. In this way we hope that it will make your visit easier and more interesting.

Part from the layout modifications, information on the evolution of the projects and the new projects, we added a lot of pictures.

You will find the detailed explanation of the different sections in [Site Information](#)

This update of July 1999 includes the [Last News](#) on:

- Port of Constantza / TRACECA / Port of Poti joined stand at the Exhibition "Oil & gas" in Bucharest (18-21 September 1999)
- Conference & Exhibition : TRACECA stand in the Bucharest Transport Conference (9-12 November 1999)

New Projects and updates were added in [Projects](#) as well as the [general chart](#) of all TRACECA Projects.

New reports were added in [Technical Library](#), from September we will propose you the entire Technical Library in a much more harmonized way.

Addresses of "Port of Constantza" and "Port of Poti" websites were added in the "Transport Related" section of [Our Links](#)

NEW! If you want to be informed automatically of any changes on our site, please fill the box hereunder

Receive email when this page changes

Enter email address

• Powered by [NetMind](#) • [Click Here](#)

All comments are welcome, please do not hesitate to write to us at "info@traceca.org"



Latest updated version July 1999

TRACECA

Welcome to the TRACECA Website

As you may see, we have made some important changes. In this way we hope that it will make your visit easier and more interesting. Part from the layout modifications, information on the evolution of the projects and the new projects, we added a lot of pictures.

[Site Information](#)

[What is TRACECA ?](#)

[Technical Overview](#)

[Projects](#)

[Countries](#)

[Contractors](#)

[Technical Library](#)

[The Baku Conference](#)

[Last News](#)

[Photos Collection](#)

[Freight Forwarders](#)

[Maps](#)

[Our Links](#)

[Contact us](#)

You will find the detailed explanation of the different sections in [Site Information](#)

This update of July 1999 includes the [Last News](#) on:

- Port of Constantza / TRACECA / Port of Poti joined stand at the Exhibition "Oil & gas" in Bucharest (18-21 September 1999)
- Conference & Exhibition : TRACECA stand in the Bucharest Transport Conference (9-12 November 1999)

New Projects and updates were added in [Projects](#) as well as the [general chart](#) of all TRACECA Projects.

New reports were added in [Technical Library](#), from September we will propose you the entire Technical Library in a much more harmonized way.

Addresses of "Port of Constantza" and "Port of Poti" websites were added in the "Transport Related" section of [Our Links](#)

NEW! If you want to be informed automatically of any changes on our site, please fill the box hereunder

Receive email when this page changes

• Powered by NetMind •

[Click Here](#)

All comments are welcome, please do not hesitate to write to us at ["info@traceca.org"](mailto:info@traceca.org)



Latest updated version July 1999

TRACECA

- [Site Information](#)
- [What is TRACECA ?](#)
- [Technical Overview](#)
- [Projects](#)
- [Countries](#)
- [Contractors](#)
- [Technical Library](#)
- [The Baku Conference](#)
- [Last News](#)
- [Photos Collection](#)
- [Freight Forwarders](#)
- [Maps](#)
- [Our Links](#)
- [Contact us](#)

Site Information

Site Information

▶ July 1999

This page: presentation of the www.traceca.org structure and the technical details.

What is TRACECA ?

▶ July 1999

The Task Manager presentation of the TRACECA Programme

Technical Overview

▶ July 1999

An overview of the key issues addressed by TRACECA projects 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

▶ July 1999

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 **28 Technical Assistance Studies and 11 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".

Countries

▶ March 1999

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

Contractors

▶ July 1999

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

Technical Library

▶ July 1999

We have gathered together the detailed contractors reports on each of the 28 Technical Assistance Studies and the 11 Investment Projects on one file called the Technical Library. To access to detail in the library select the project.

The Baku Conference

Major event for the TRACECA countries and others, you'll find pictures and all the documents signed during the conference, especially the "**Basic Multilateral Agreement on International Transport for the Development of the Transport Corridor Europe - Caucasus - Asia**".

Last News

▶ July 1999

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

Photos Collection

▶ July 1999

Pictures of different TRACECA events and TRACECA realizations.

Freight Forwarders

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, Tajikistan and Turkmenistan.

TRACECA

Site Information

What is TRACECA ?

Technical Overview

Projects

Countries

Contractors

Technical Library

The Baku Conference

Last News

Photos Collection

Freight Forwarders

Maps

Our Links

Contact us

8. RAIL TANK WAGON CLEANING BOILERS, BAKU**Geographic Focus:** Azerbaijan Republic**Project Budget:** EURO 475,000**Contractor:** [Noviter Oy](#)**Implementation timetable:** June 1999 - December 1999**Introduction**

There is only one steam cleaning station for rail tank wagons in the Transcaucasian area, at Baladjar, in the neighbourhood of Baku (10 km north of the centre of the city).

Operating since 1938, this unit, which is essential for the efficient movement of crude and refined oil transport by rail tank wagon has been in operation since August 1996 with a makeshift (1954 vintage) steam boiler producing only 2 tons of steam per hour.

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

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

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

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

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

Objectives

The objectives of the project are:

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

Key issues:

Supply and installation of 3 boilers of 8 tons steam/hour each
Gas or diesel power required.

Training for operation and maintenance of boilers to be provided by the supplier
Foreseen within the budget also are procurement activities including the organisation of tenders, the control, co-ordination and supervision of the supplies.

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

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



TRACECA

Site Information

What is TRACECA ?

Technical Overview

Projects

Countries

Contractors

Technical Library

The Baku Conference

Last News

Photos Collection

Freight Forwarders

Maps

Our Links

Contact us

9. INTERMODAL / TERMINAL EQUIPMENT (KARMIR BELUR, CHIMKENT, AKTAU, BISHKEK)

Geographic Focus: Republics of Armenia, Kazakhstan and Kyrgyzstan

Project Budget : EURO 2,500, 000 (Bishkek 500,000 - Armenia 1,000,000 - Chimkent/Aktau 1,000,000)

Contractor : several contractors

Implementation timetable : August 1999 for 9 months

Introduction

This project consists of the supply of intermodal/terminal equipment to platforms in three countries :

- Bishkek (Kyrgyzstan);
- Karmir Belur (Armenia);
- Chimkent/Aktau (Kazakhstan).

* Note on the terminal at Karmir Belur

- *the container traffic in Armenia increased by more than 40% (15 000 TEU) in the last year;*
- *the railway container terminal at Karmir Belur is the only operational one near Yerevan;*
- *the terminal at Karmir Belur is vital for the supply of containers to Armenia;*
- *to date, the terminal of Karmir Belur has no facilities to deal with 40 ft containers;*
- *a pilot train Tbilisi-Yerevan, serving Karmir Belur, was launched in the TRACECA project 'Joint Venture for the Trans-Caucasian Railways' and will be consolidated in the TRACECA project 'Intermodal Services' (started in June 1998).*

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 with the EU has been growing and now represents 27% of Caucasus international trade and 21% of that of Central Asia (excepting Kazakhstan) and 8% in Kazakhstan (the largest volume exporter). The potential for container traffic that could use the TRACECA itineraries is estimated at 80 000 TEU per year or more.

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

Through traffic at the port of Aktau is delayed by the need to call up a shunting locomotive from outside sources to move wagons serving the port. Hire charges also bear on the Ports financial viability.

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 present project is to further facilitate the development of containerised

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

ОБНОВЛЕННЫЙ СПИСОК ТЕХНИЧЕСКОЙ БИБЛИОТЕКИ (НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ)

TRACECA TECHNICAL LIBRARY

CONSULTANT	PROJECT TITLE	DATE OF DOCUMENT	COPIES	Remarks/ For internal use only (*)
	DOCUMENT			

(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)

J.V. ATHENA S.A. & Elleniki Technodomiki A.E.	Procurement of Supplies/ Design and Construction of Rail Ferry Facilities for the port of Poti	(9753)		
	Inception Report	March 98	2EB, 3EL, 2RB, 3RL	
	Environmental Impact Assessment report	April 98	2EB, 3EL, 3RB, 2RL	
	Monthly Project Progress Report	April 98	2EB, 3EL, 2RB, 3RL	
	Monthly Project Progress Report	May 98	3EB, 2EL, 3RB, 2RL	
	Monthly Project Progress Report	June 98	2EB, 3EL, 3RB, 1RL	
	Monthly Project Progress Report	July 98	1EB, 1RB	
	Monthly Project Progress Report	Aug 98	1EB, 1RB	
	Monthly Project Progress Report	Sept 98	1EB, 1RB	
	Monthly Project Progress Report	Oct 98	1EB, 2RB	
	Monthly Project Progress Report	Nov 98	2EB, 1EL, 5RB	
	Monthly Project Progress Report	Dec 98	1EB, 1EL, 2RB	
	Monthly Project Progress Report	Jan 99	1EB, 1EL, 2RB	
	Monthly Project Progress Report	Feb 99	1EB, 1EL, 2RB	
	Monthly Project Progress Report	March 99	3EB, 1EL, 3RB	
	Monthly Project Progress Report	April 99	3EB, 1EL, 3RB	
ATHENS LAW FIRM	Coordination and Supervision Container Services Baku - Turkmenbashi	(9754)		
	(Technical Proposal	Aug 97	1EB)	
	Inception Report	March 98	1ED, 5EB, 1EL, 10RB, 1RD	
	Progress Report (March-September)	Sept 98	3EB, 2EL, 2RB, 2RL, 2D	
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	

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

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	2EB,1EL,3ED, 1RB,1RL,1RD
Project Completion report	Aug 98	1EB
Final 'Technical Report'	Aug 98	1EB, 1RB

BCEOM I	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

BCEOM II	Traffic and Feasibility Studies	(9803)
(in association with Uniconsult, Port Autonome de Marseille, TYP SA and NEA)		
	Technical Proposal	May 99 1EB
	Technical Proposal: Annexes	May 99 1EB

CCA Container Center Antwerp	TRACECA Supervision Maritime Connection Ukraine - Georgia	
	Report August 98	Aug 98 2EB, 1EL
	Report September	Sept 98 2EB, 1EL, 3RB, 2EL
	Report October	Oct 98 2EB, 1EL, 1RB, 1EL
	Report November	Nov 98 2EB, 1EL, 1RB, 1EL
	Report December	Dec 98 2EB, 1EL, 1RB, 1EL
	Report January	Jan 99 3EB, 1EL, 1RB, 1RL
	Report February	Feb 99 2EB, 1EL, 1RB, 1EL
	Report March	March 99 3EB, 1EL, 1RB, 1EL
	Report April	April 99 3EB, 1EL, 1RB, 1EL
	Report May/June 1999	June 99 3EB,1EL

CIE CONSULT	Central Asian Railways Restructuring	(9602)
	Technical Proposal, Part 1: Annexes A & B	April 97 3EB
	Part 2: Annexes C	
	Inception Report: - Module A: Kazakhstan Railways	Sept 97 4EB,1EL,2RB,1 RL,1ED,1RD
	Inception report: - Module B: Uzbekistan RW	Sept 97 2EB,1EL, 1RB,

Restructuring Study		1RL,1(E+R)D	
Inception Report: - Module C: Turkmenistan RW	Sept 97	1EB,1EL,2RB, 1RL,1(E+R)D	
Draft Final Report - Module A: Kazakh RW.	Dec 97	5EB,2EL	
Draft Final Report - Module C: Turkmenistan RW	Jan 98	5EB,1EL,	
Inception Report: Module D: Kyrgyzstan and Tajikistan RW Restructuring Study	March 98	4EB, 2EL	
Draft Final Report - Module B: Uzbekistan RW	Feb 98	5EB, 1EL	
Draft Final Report - Module D: Part 1: Kyrgyzstan RW	June 98	5EB, 1EL	
Final Report - Module C: Turkmenistan RW	July 98	4EB, 1EL, 1D	
Final Report and Annexes: Mod. A: Kazakhstan RW	Aug 98	4EB,1EL	
Final Report of Supplementary Report on Electrification: Module C: Turkmenistan	Aug 98	5EB, 1EL, 1RB, 1RL	
Final Report: Module B: Uzbekistan	Aug 98	5EB, 1EL	
Final Report: Module D: Kyrgyzstan	Nov 98	3EB, 2EL	
Final Report: Module D: Tajikistan	Dec 98	3EB, 1EL	

<p>Module E Feasibility Study concerning interconnection possibilities between Telecom networks of the TRACECA countries</p>

Inception Report: - Module E: Telecommunications	Jan 98	1E/RD,6EB, 6EL,2RB,1RL	Confidential
Mod. E: Telecommunications: Progress Report	May 98	5EB,2EL, 1RB, 1RL	
Draft Final Report - Module E: Telecommunications	Dec 98	1EB +CD,1RB	
Feasibility Study: Telecommunications network for the Caucasian Railways	Feb 99?	3EB	
Final Report: Mod.E: Telecommunications	March 99	6EB, 1EL,3RB, 1RL, 2ERCD	

COMPUTER SOLUTIONS	Ferry Terminal Operating Computer System for the port of Ilychevsk and Poti (9752)		
	Technical Proposal	Sept 97	1EB
	Inception Report	March 98	1EB, 3EL, 2RB, 3RL
	Monthly Progress Report Nr 1	April 98	2EB, 2EL
	Monthly Progress Report Nr 2	May 98	1EB, 2EL
	Detailed Functional Design	May 98	3EB, 4RB
	Monthly Progress Report Nr 3	June 98	2EB, 3EL
	Monthly Progress Report Nr 4	July 98	2EB
	Monthly Progress Report Nr 5	Aug 98	2EB
	Proposal for Independent Ferry Terminal Operating Unit	Aug 98	2EB, 1EL
	Monthly Progress Report Nr 6	Sept 98	2EB
	Monthly Progress Report Nr 8	Nov 98	2EB
	Monthly Progress Report Nr 9	Dec 98	2EB
	Add: Extension Management Assistance Poti		
	Inception report	Oct 98	2EB, 1EL
	Project Progress Report	Dec 98	2EB, 1EL
	Project Progress Report	Feb 99	3EB, 1EL
	Final Report	March 99	3EB,1EL
COSMAR	Ferry Terminal Rehabilitation: Illychovsk (9751)		
	Technical and Financial Proposal	Aug 97	1EB
	Inception Report	Aug 98	1EB

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

Monthly Progress Report	Sept 98	1EB
Environmental Impact Assessment		2EL
Monthly Progress Report	Oct 98	1EB,1EL
Monthly Progress Report	Nov 98	1EB,2EL
Monthly Progress Report	Dec 98	1EB, 1EL
Recommended Organisation for the Independent Ferry Terminal Operating Unit	Dec 98	2EB, 2RB
Monthly Progress Report	Jan 99	1EL
Monthly Progress Report	Feb 99	3EB,1EL
Monthly Progress Report	March 99	3EB,1EL
Monthly Progress Report	April 99	3EB,1EL
Monthly Progress Report	May 99	3EB

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 - Bejneu Line		1EB,1EL,1ED,2 RB
	Module B: Improvement of Freight & Passenger Traffic		2EB,1EL,1ED,1 RB,1RL
	Module C: Feasibility Study for Chardzev Bridge		1EB,1EL,1ED,1 RB,1RL
	Module C Annexes		
	Revised Draft Final Report: Module C: Chardzev Bridge	Nov 97	2EL, 1ED, 2RL(ch5.2+5.3)
	Project Completion Report	March 98	4EB, 1EL, 1RB, 1RL
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,1 RD
	Final Technical Report (version 2)	April 97	1EB,1ED,1RB,1

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

(New) business plans (one volume: Tbilautoservice Georgian International Transporters (GIT), SovTransavtoBaku, Makro Transport Group)	May 97	RD 1EB
External versions of the new business plans - Tbilautoservice - Georgian International Transporters (GIT) - SovTransavtoBaku, - Makro Transport Group	May 97	1RB

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
	Supplementary Progress Report		
	- Module E: Pre-feasibility Studies	Feb 98	3EB,1EL,1RL,1 D
	Minutes Steering Committee Meeting TRACECA Roads Maintenance Project Mod A and B, Almaty 16+17/02/98		6EB, 2RB
	User's Manual for RoSy BASE 7		2EB
	Progress Report Nr 2		
	- Module A: Materials, Plant, Standards	March 98	4EB,1EL, 1RB, 1RL
	- Module B: Winter Maintenance	March 98	4EB, 1RB, 1RL
	- Module D: Road, Pavement & Bridge Testing	March 98	6EB, 1EL, 1ED,1RB, 1RL
	- Field Management Module	March 98	4EB, 1RB, 1RL
	Draft Final Report		
	- Module C: Azerbaijan: Road Sector Restructuring	Dec 97	1ED,2EB,1EL, 1RB
	Investors Conference Almaty May 98	May 98	2EB, 6EL,1RB
	Final Report:		
	- Module C: Azerbaijan Road Sector Restructuring	March 98	2ED,3EB,1EL, 1RB
	Progress Report		
	- Module A: Materials, Plant, Standards	March 98	5EB,1RB, 1RL
	Draft Final Report		
	- Module C: Azerbaijan: Road Sector Restructuring	April 98	1RB
	Progress Report		

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

- Module E: Pre-feasibility Studies	April 98	6EB, 1EL, 1ED1RB, 1RL	
Winter Maintenance System (WMS) Proposal for	May 98		
■ Azerbaijan: Mod. B: Winter Maint. (Draft)		4EB, 3RB	
■ Armenia: Mod. B: Winter Maint. (Draft)		4EB, 3RB	
■ Georgia: Mod. B: Winter Maint. (Draft)		4EB, 3RB	
■ Mongolia: Mod. B: Winter Maint. (Draft)		4EB, 3RB	
■ Uzbekistan: Mod. B: Winter Maint. (Draft)		5EB, 3RB	
■ Kazakhstan: Mod. B: Winter Maint. (Draft)		5EB, 3RB	
■ Turkmenistan: Mod. B: Winter Maint. (Draft)		5EB, 3RB	
■ Kyrgyzstan: Mod. B: Winter Maint. (Draft)		5EB, 3RB	
■ Tadjikistan: Mod. B: Winter Maint. (Draft)		5EB, 3RB	
Tender dossier: Module D	?	1EB	
Draft Final Report:	Aug 98	1EL	fax copy
Module E: Executive Summary			
Draft Final Report:	July 98		
• Module E: Pre-feasibility Studies		4EB	
• Appendices 12.1 -12.8		4EB	
• Appendix 12.9		4EB	
• Appendices 12.10 - 12.11		4EB	
Phase I: Mod. A: Materials, Plant and Standard Supplier Listing	Oct 98	1EB	
Final Report:	July 98		
• Module E: Pre-feasibility Studies		5EB, 1RB,1RL	
• Appendices 12.1 -12.8		5EB	
• Appendix 12.9		5EB	
• Appendices 12.10 - 12.11		5EB	
Winter Maintenance System (WMS) Proposal for	Oct 98		
■ Azerbaijan: Mod. B: Winter Maint.		1RB	
■ Armenia: Mod. B: Winter Maint.		1RB	
■ Georgia: Mod. B: Winter Maint.		1RB	
■ Mongolia: Mod. B: Winter Maint.		1RB	
■ Uzbekistan: Mod. B: Winter Maint		1RB	
■ Kazakhstan: Mod. B: Winter Maint.		1RB	
■ Turkmenistan: Mod. B: Winter Maint.		1RB	
■ Kyrgyzstan: Mod. B: Winter Maint		1RB	
■ Tadjikistan: Mod. B: Winter Maint.		1RB	
Module A: Materials, Plant, Standards			
• Laboratory Assessment Reports for Armenia, Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Uzbekistan and Turkmenistan	Nov 98	1EB, 1RB	
• Laboratory Assessment Reports for Armenia	Nov 98	1EB, 1RB	
• Laboratory Assessment Reports for Azerbaijan	Nov 98	1EB, 1RB	
• Laboratory Assessment Reports for Georgia	Nov 98	1EB, 1RB	
• Laboratory Assessment Reports for Kazakhstan	Nov 98	1EB, 1RB	
• Laboratory Assessment Reports for Kyrgyzstan	Nov 98	1EB, 1RB	
• Laboratory Assessment Reports for Uzbekistan	Nov 98	1EB, 1RB	
• Laboratory Assessment Reports for Turkmenistan	Nov 98	1EB, 1RB	
Module A: Materials, Plant, Standards			
• Typical International Contract Documentation	Nov 98	1EB, 1RB	

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

• Commentary on TRACECA Project International Contract Documentation	Nov 98	1EB, 1RB
Module A: Materials, Plant, Standards		
• Bitumen Specification Report	Nov 98	1EB, 1RB
• Standard Specifications for Road Materials and Testing Methods	Nov 98	
- Part 1: Specifications		1RB
- Part 2: Testing		1RB
Module B: Winter Maintenance: Completion Report	Dec 98	4EB, 1EL

GABEG	Procurement of Supplies/Containers Services between Baku and Turkmenbashi	(9754)
--------------	--	---------------

Inception Report	March 98	2EL
Tender documents for Supply Tenders for the Port of Baku/ Spare Parts for Ferry Boats	April 98	2EB
Tender documents for Supply Tenders for the Port of Baku/ Spare Parts for Ferry Boats + Notice for Invitation to Tender	July 98	2EB

GIBB /I/	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: Addendum	Sept 97	1EB
Final Report	Dec 97	
■ Volume 1		3EB, 1EL, 1RB, 1RL
■ Volume 2		3EB, 1EL, 1RB, 1RL
Final Report Addendum II	March 98	3EB, 1EL, 1RB, 1RL

GIBB /II/	Restructuring of the Azeri and Georgian RWS	(9701)
------------------	--	---------------

Technical Proposal	March 98	1EB
Inception Report	July 98	1EB, 1EL, 1RB, 1RL
Draft Final Report		
5-year Business Plan		
• Georgia	09 Nov 98	5EB, 1EL
• Azerbaijan	10 Nov 98	5EB, 1EL
Environmental Plan		
• Georgia	09 Nov 98	5EB, 1EL
• Azerbaijan	10 Nov 98	5EB, 1EL
Legal Report		
• Georgia	09 Nov 98	5EB, 1EL
• Azerbaijan	10 Nov 98	5EB, 1EL
MIS Plan		
• Georgia	09 Nov 98	5EB, 1EL
• Azerbaijan	10 Nov 98	5EB, 1EL
Draft Final Report		
Business Restructuring		
• Georgia	Dec 98	1RB, 1RL
• Azerbaijan	Dec 98	1RB, 1RL

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

5-year Business Plan		
• Georgia	Dec 98	1RB, 1RL
• Azerbaijan	Dec 98	1RB, 1RL
Environmental Management Plan		
• Georgia	Dec 98	1RB, 1RL
• Azerbaijan	Dec 98	1RB, 1RL
Legal Report		
• Georgia	Dec 98	1RB
• Azerbaijan	Dec 98	1RB, 1RL
MIS Plan		
• Georgia	Dec 98	1RB, 1RL
• Azerbaijan	Dec 98	1RB, 1RL
Financial Corporate Plan		
• Georgia	Dec 98	1RB, 1RL
• Azerbaijan	Dec 98	1RB, 1RL
Human Resources		
• Georgia	Dec 98	1RB, 1RL
• Azerbaijan	Dec 98	1RB, 1RL
Draft Final Report		
Washing Plant: Technical Specifications		
• Azerbaijan	Dec 98	4EB, 1EL
Trackwork Renewal: Technical Specifications		
• Georgia	Dec 98	4EB, 1RB, 1RL
• Azerbaijan	Dec 98	4EB, 1RB, 1RL
Baku Wagon Works (Azerbaijan)	Dec 98	4EB, 1EL
Rioni Bridge (Georgia)	Dec 98	4EB, 1EL
Final Report		
Vol. 1: 5-year Business Plan	Feb 99	4EB, 1EL, 1RB, 1RL
• Georgia		
• Azerbaijan		
Vol. 2: Experts Commentaries	Feb 99	4EB, 1EL, 1RB, 1RL
• Georgia		
• Azerbaijan		
Vol. 3: Experts Commentaries	Feb 99	4EB, 1EL, 1RB, 1RL
• Georgia		
• Azerbaijan		
Vol. 4: Technical Specifications	Feb 99	4EB, 1EL, 1RB, 1RL
• Georgia		
• Azerbaijan		
Project Completion Report	March 99	1EB, 1RB

HPTI	TA for the Development of Port Baku: Management Assistance & Training	(9304)
	Technical Proposal	Sept 95 1EB
	Inception Report	March 96 2EB
	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 2EB
	Equipment Survey	Jan 97 1EB
	Project Progress Report 3 (30/03/97-30/06/97)	July 97 2EB, 1ED
	Project Completion Report	Dec 97 1ED, 2EB, 1RB
	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 2EB
	Phase II Report.	Dec 96
	Vol. 1: Executive Summary	2EB
	Vol. 2: Traffic Forecast & Econ. Assessment	2EB

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

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		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: Final Report.	Nov 97	1E/RD
Vol. 1: Executive Summary		2EB,1RB
Vol. 2: Traffic Forecast & Econ. Assessment		2EB,1RB
Vol. 3: Port Development Plan		2EB,1RB
Vol. 4: Civil Engineering Assessment		2EB,1RB
Vol. 5: Environmental Assessment		2EB,1RB
Vol. 6: Financial and Economic Impact Analysis		2EB,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 Inception Report	Aug 97	1EB, 1EL
	Phase 1	Oct 97	6EB, 1EL, 2RB, 1RL, 2(ED+RD)
	Phase 1 Report, Vol. 1	Oct 97	1E/RD
	Phase 1 Report :annexes (= vol2)		4EB,1EL,2RB, 1RL
	Phase 1 Report :annex 7: Assessment of Poti Cranes		5EB,1EL, 2RB, 1RL
	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
	Project Progress Report	Jan 98	1E/RD,5EB, 1EL,2RB,1RL
	Phase 2	Feb 98	
	Phase 2 - Vol. 1: - Executive Summary		6EB,1EL,2RB,1 RL
	Phase 2 - Vol. 2 - Traffic Forecast		6EB,1EL,2RB,1 RL
	Phase 2 - Vol. 3 - Port Master Plan		6EB,1EL,2RB,1 RL

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

Phase 2 - Vol. 4 - Civil Engineering Assessment		6EB,1EL,2RB,1 RL	
Phase 2 - Vol.5 - Environmental Assessment		6EB,1EL,2RB,1 RL	
Phase 2 - annex		6EB,1EL,2RB,1 RL	
Phase 2 - Vol 6: Financial & Econ. Impact Analysis	Feb 98	6EB,1EL	
Phase 2 - Annexes to Vol. 6		6EB,1EL	
Manpower Audit	May 98		
Port of Batumi		4EB,1EL,1RB, 1RL	
Port of Poti		4EB,1EL,1RB, 1RL	
Phase 3	May 98		
Phase 3: Vol. 1: Executive Summary		4EB,1EL,1RB, 1RL	no changes in Vol 2 and 5 since Phase 2 report
Phase 3: Vol. III: Port Handling Equipment			
■ Port of Poti		4EB,1EL,1RB, 1RL	
■ Port of Batumi		4EB,1EL,1RB, 1RL	
Phase 3: Vol. IV: Civil Engineering Aspects		4EB,1EL,1RB, 1RL	
Phase 3: Vol. VI: Financial and Economic Impact Analysis		4EB,1EL,1RB, 1RL	
Phase 3: Annexes to Vol. VI		4EB,1EL,1RB, 1RL	
Project Progress Report Nr 2	June 98	4EB, 1EL	
Executive Summary and Privatization Concept	July 98	5EB,1EL,1RB,1 RL	
Privatization Concept - Attachments	July 98	5EB,1EL,1RB,1 RL	
Project Completion Report	July 98	4EB, 1EL, 5RB, 1RL	
Final version: Phase 3 Report Cost Benefit Analysis	July 98	4EB, 1EL, 5RB, 1RL	

Extension of Container Facilities in the Port of Pot

Draft Tender Documents	Aug 98	6EB,1EL,1RB, 1RL
------------------------	--------	---------------------

Multi-Purpose Terminal/ Port of Batumi

Draft Tender Documents	Aug98	6EB,1EL,1RB, 1RL
------------------------	-------	---------------------

Commercialisation of the Container and Ferry Terminal of Poti port

Draft Tender Documents	April 99	1EL,e-mail
------------------------	----------	------------

Final report: Study of the Cost and Financing of Road Usage	June 97	2EB,1EL,2RB,1RL
---	---------	-----------------

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
Final Report	Dec 97	1E/RD
■ Volume 1		3EB,1EL,1RB,1RL
■ Volume 2		3EB,1EL,1RB,1RL
■ Volume 3		3EB,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,
Final Report	Dec 97	1E/RD
• Volume 1		3EB,1EL,1RB,1RL
• Volume 2		3EB,1EL,1RB,1RL
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 System: Project Completion Report	Dec 97	1ED,1RD
■ Volume 1		1EB,1EL,1RB,1RL
■ Volume 2		1EB,1EL,1RB,1RL

**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
Project Completion Report:	Dec 97	E/RD, 4EB,
■ Implementation of PMS		1EL, 1RB, 1RL
■ Transit Roads Arm, Az. and Georgia		
■ PMS, Purchase of Equipment and Training		
■ Preparation of a Road Improvement Project Ashgabat - Mary Turkmenistan		

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, 1RL
POLZUG (Consortium Polzug- Axis – HPTI)	Intermodal Services	(9702)
	Technical Proposal	Feb 98 2EB
	Inception Report	Aug 98 4EB, 2EL, 1RB, 1RL
	Project Progress Report 1	Jan 99 5EB, 1EL, 2RB, 1RL
	Project Progress Report 2	June 99 7EB, 1EL, 1RB, 1RL
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,

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

			1RD	
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-- Baku	Nov 97		3EB	
Project Completion Report	June 98		3EB	

**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	
Pre-qualification Documents - Baku				
■ Vol. 1: Application and Forms	Jan 98		2EB,1RB	
■ Vol. 2: Description of Project	Jan 98		2EB,1RB	
Pre-qualification Documents - Turkmenbashi				
■ Vol. 1: Application and Forms	Jan 98		3EB,1RB	
■ Vol. 2: Description of Project	Jan 98		3EB,1RB	
(Draft) Tender Documents				
■ vol 1: The Works, The tender	Feb 98		3EB	
■ Vol. 2: The Works, The Contract	Feb 98		3EB	
Local hearing of Baku tender project	June 98		1EL	

Renovation of the Ferry Terminal in Aktau Port

Initial Appraisal Report	Nov 97		1EB with comments Mike 1EB, 1RB	
--------------------------	--------	--	---------------------------------------	--

SISIE
Railways Tariffs & Timetable Structure
(9501)

Technical Proposal: Annexes A&B	April 96		2EB	
---------------------------------	----------	--	-----	--

Annex C		
Inception Report	30 Oct 96	1EB 2EB, 3EL, 1ED
Progress Report 1	March 97	1EB, 1ED
Progress Report 2	July 97	1EL, 1ED, 3RB, 2 RL
Draft Cost Analysis, Customs Analysis, Infrastr. Infrastructure -1	No date Aug 97	2EB, 1EL, 3RB, 2 RL
Customs Analysis	Aug 97	2EB, 1EL, 3RB, 2 RL
Assessment of TRACECA Routes Competitiveness Part 1: Comparison of Alternative Routes and Modes	Aug 97	7EB, 1EL, 4RB, 2R L
Assessment of TRACECA Routes Competitiveness Part 2: Review of TRACECA states operators	Aug	7EB, 1EL, 4RB, 2 RL
Cost Analysis	Aug 97	3EB, 1EL
Cost Analysis - Annexes 8-1 to 8-4	Aug 97	3EB, 1EL, 3RB, 2 RL
Cost Analysis - Annexes 8-5 to 8-8	Aug 97	4EB, 3RB, 2RL
Progress Report 3	Oct 97	2EB, 1EL, 4RB, 3 RL
Financial Addendum Report: Conversion of TRACECA Currencies - Creation of Regional Clearing Centers	Dec 97	3EB, 1 EL, 1RB, 1RL
Draft Freight Marketing Strategy - Launch of a new rail service on TRACECA Corridor	Dec 97	3EB, 1EL, 1RB, 1RL
Project Completion Report	Feb 98	3EB, 1EL, 1RB, 1RL
Legal Matters	Feb 98	3EB, 1EL, 1RB, 1RL

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		1E/RB
	app 2		1E/RB
	app 3 (4 parts)		1E/RB
	app4		1E/RB
	app 5&6		1E/RB
	Completion Report	Feb 98	3EB, 1EL, 1RL
	+ app 1		4E/RB
	app 2 (part1+part2)		4E/RB(each)
	app 3: - part 1		1E/RB
	- part 2		1E/RB
	- part 3		1E/RB
	- part 4		4E/RB
	app 4, 5&6		4E/RB
	MERCADOR REPORT		1EB

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

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,1RB
	■ Part 1 - Market Profile (revised)		
	■ Part 2 - Logistics Development		
SWK (IRU)	International Road Transport Transit Facilitation	(9802)	
(in association with NEA and FTA)			
	Technical Proposal - Annex A&B	May 99	1EB
	Technical Proposal – Annex C	May 99	1EB
SYSTRA	Rolling Stock Maintenance s	(9309)	
	Technical Proposal	October 95	
	■ Annexes A&B		1EB
	■ Annex C		1EB
	Inception report.	May 96	1EB,3EL,1RB,1RL, 1ED
	Progress Report	October 96	4EB,1EL,1RB,1RL,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,1RL,1D
	Part2/4 Overall Features and Recommendations		3EB,1EL,1RB,1RL,1D
	Part3/4 Country profiles		3EB,1EL,1RB,1RL,1D
	Part 4/4 Case Studies		3EB,1EL,1RB,1RL,1D
TechnEcon	Evaluation of TACIS Interstate TRACECA Programme in Transcaucasus and Central Asia		
	Proposal	Oct 97	1EB
	Draft Final Report	April 98	2EB

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

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,1R
			L
	- Annexes 1-4		1EB,1EL,1RB,1R
			L
	- Annex 5 (3 volumes)		1EB,1EL,1RB,1R
			L
	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,1
			RL
	Vol. II(annexes)		2EB,1EL,1RB,1
			RL
	Modul B		2EB,1EL,1RB,1
			RL
	Project Completion Report	Aug 97	5EB,1RB,1RL
	Final Report		1E/RD
	Module A: Vol. 1	Oct 97	5EB,1EL,1RB,1
			RL
	Financing Memorandum		
	■ Georgian RW	Oct 97	5EB,1EL1RB,1
			RL
	■ Azerbaijan State RW	Oct 97	5EB,1EL1RB,1
			RL
	Module A: Vol. 2:Annexes	Oct 97	5EB,1EL1RB,1
			RL
	Module B	Sept 97	5EB,1EL1RB,1
			RL
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
	■ Volume 3		2EB,1RB
	■ Volume 4		2EB,1RB
	■ Volume 4: Annexes		3EB,1RB
			3EB,1RB

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

■ Volume 5		
Final Report	March 98	1E/RD
■ Executive Summary		4EB,2RB
■ Volume 1		1EB,2RB
■ Volume 1a: Annexes		8EB,2RB
■ Volume 2		5EB,2RB
■ Volume 3		9EB,2RB
■ Volume 4		9EB,2RB
■ Volume 4: Annexes		9EB,2RB
■ Volume 5		9EB,2RB

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:		5EB,5RB DEFUNCT
	Projects 1994-1995		
	Technical Proposal	June 96	8EB
	Interim Report	Jan 97	3EB,1EL
	Final Report	Sept 97	2EB,1EL,1RB,1RL
	TRACECA Co-ordination Team (9704)		
	Technical Proposal	July 97	2EB
	Interim Report	Jan 98	1EL,3EB,1RB,1RL
	TRACECA Brochure	Feb 98	3EL
	Final Report	Sept 98	5EB,1EL,3RB,1RL
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	June 96	1EB+ VCR
	ARS-1:Technical Assessment, Preparation, Feasibility Study, Business plan		
	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 -	March 97	1RB

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

Uzbekistan			
Dolphin Proj. Abbreviated Report	April 97		
■ Turkmenistan + Annexes		1EB,1ED	
■ Uzbekistan +Annexes		1EB,1ED	
Road Side Services & Communication Hubs on TRACECA Route	(97-0209)		
- Inception Report	July 97	printed from e-mail + 1 EB	INTERNAL
- Progress Report	Nov 97	1EL	STRICTLY CONFIDENTI
- Project Completion Report	March 98	1E/RL	STRICTLY CONFIDENTI

NATIONAL FILES

COUNTRY	DOCUMENT	DATE OF DOCUMENT	COPIES
ARMENIA			
	Governmental Advise to the RW department and Management Training:		
	- Phase A: Draft Report	Feb 95	2EB
	- Phase B: Inception Report	Dec 94	1EB
	The Armenia Highway Survey: Preliminary Report (TechnEcon)	Sept 94	2EB
	Draft Staff Appraisal Report:Highway Project (WB)	Jan 95	2EB
	Staff Appraisal Report:Highway Project (WB)	Aug 95	2EB
	Conseil de l'Europe: Intervention d'urgence sur le glissement de Dilijan (Armenie)	Sept 93	1FB
other copy in file Georgia	Groupe S.E.E.E :		
	Aménagement de l'axe routier Erevan - Batoumi (Arménie - Géorgie)		
	- Rapport préliminaire	July 95	2F/RB
	- Dossier de Candidature	Juin 94	
	- Mémoire explicatif	Juin 94	
	- Dossier de Candidature	May 94	
	- Situation en 1995: Diagnostic	Feb 96	
	- Situation en 1995: Documents de base	Feb 96	
	- Rapport interimaire	May 96	
	- Rapport final (version provisoire)	July 96	
	- Annex		
	- Note complémentaire		
	Historique du déroulement de l'affaire + copie des principaux courriers	Dec 96	
	Point sur les prestations prévues dans le contrat initial et non-réalisées	Dec 96	
Bilan financier	Dec 96		
WS Atkins International Limited:			
Yerevan Urban Public Transport Technical Assistance:			
Stage 1 Report	March 95	1EB	
Stage 2 Report	July 95	1EB	

AZERBAIJAN

Techn-Ec. Calculations for the Construction of an International Business Centre

SEEE-Infra:

TA for a National Road Network Study and Recommendations for Road Infrastructure Improvement

- Technical Proposal	May 94	1EB
----------------------	--------	-----

Nethconsult:		
Az. RW management & Organisational Structure		
- Final Report	June 96	2EB,1RB
Wilbur Smith Associates:		
* Az. Road Project		
- Inception Report	Dec 94	1EB
* Pre-feasibility of the Baku-Astara Road		
- Interim Report	Dec 95	2EB
- Draft Final Report		
- Vol. 1	Feb 96	2EB
- Vol.2		2EB
UNICONSULT:		
Development of the Caspian Shipping Co		
- Inception Report	Dec 94	1EB
- Draft Final Report	April 96	1EB, 1EL
- Final Report	Nov 96	1EB, 1RB
+ Annex		2EB
- Commercialization concept	Jan 97	1RB
EBRD:		
Strategy for Azerbaijan, Up-date	Nov 97	1EL
HPTI/ HAECON:		
	Sept 97	
• Draft Baku Sea Port Development: Technical Specification general cargo terminal		1 EB
• Comments made on the remarks by EBRD and TACIS		1EL
DORNIER SYSTEM CONSULT:		
Reorganisation of the transport sector in Azerbaijan		
• Technical Proposal	April 99	1EB

GEORGIA

Rogge Marine Consulting GmbH:		
Port of Poti Devt & Freight Traffic Reorgan. in Georgia		
- Final Report		
- Vol. 1	July 93	3EB
- Vol. 2: Annexes	July 93	2EB
- Vol. 3: Training	July 93	2EB
Travaux du Sud-Ouest: Georgian RW Rehabilitation		
Vol 1: Statement; vol 2: Pictures; vol 3: Techn. & Financ. Prop.; Vol 4.: RW Equipment; Vol 5: Typical Sequences of Method; Vol 6: Project for a two-block sleeper factor; vol 7: Project for a crushing plant; vol 8: Project for a reprofiling plant	June 95	2EB/vol
Rep. Of Georgia, the State Concern of Roads, The State Highways Institute:		
Techn. Doc. & rehab of the Georgian Highways		
Vol 2: Estimate	1995	1EB,1EL
HPC:		
Optimizing & reorg. Study for the Ports of Poti & Batumi.		

	- Final report	April 96	1EL
	WB:		
	Transport Sector Memorandum		
	- (Draft) policy note	April 95	
	- Volume 1: Policy Note (draft)	May 95	1EI
	- Volume 1: Policy note	Jan 96	1EB
	- Volume 2: Technical Paper (draft)	May 95	1EI
	- Volume 2: Technical Paper	Jan 96	1EB
	Draft Staff Appraisal Report on Transport Rehab. Project	no date	
	Staff Appraisal Report on Transport Rehab. Project	Dec 95	1EB,1EL
	Georgia Profile	May 97	1EB
	Georgia Profile	July 97	1EB
	Georgian State Concern of Roads SakAvtoGZA: Technical Documentation of the implementation, the rehabilitation and modernization measures of the main roads of Georgia	1996	1EB
	SWK:	no date	
	Sea Code: Draft Maritime code: Comments and Analysis		
	Absolute Howard Energy: Summary of proposal: Devt of a RW connection between Turkey and Georgia	Oct 96	1EL
	MoT Georgia/Trans Consulting: Priority Financing Projects in the sphere of transport	1997	1EL
other copy in file Armenia	Groupe S.E.E.E :		
	Aménagement de l'axe routier Erevan - Batoumi (Arménie - Géorgie)		
	- Rapport préliminaire	July 95	
	- Situation en 1995: Diagnostic	Feb 96	
	- Situation en 1995: Documents de base	Feb 96	
	- Rapport interimaire	May 96	
	- Rapport final (version provisoire)	July 96	
	- Annex		
	- Note complémentaire		
	Historique du déroulement de l'affaire + copie des principaux courriers	Dec 96	
Point sur les prestations prévues dans le contrat initial et non-réalisées	Dec 96		
Bilan financier	Dec 96		
	Investment Proposals in Georgian Transport	1998	
	Port of Poti: Gateway to Caucasus and Central Asia	1998	
	Technital-Arcadis-PTC Bremen Port Safety in Poti and Batumi (TNGE 9801)		
	- Inception Report	March 99	1EB
	- Preliminary Design Report	April 99	1EB
	- Progress Report	June 99	1EB
	HPC Assistance to Privatisation in Port of Poti, Georgia Offer	March 99	Confidential 2EL

KAZAKHSTAN

Business Development Centre: An outline for Akmola's comprehensive Devt plan)	Dec 95	1EL
Japan Intern. Co-operation Agency: Study on Devt. Of Road Network in Western Kazakhstan - Inception Report	Sept 95 Sept 95	1EB
Carl Bro Intenational: EBRD - Road Dvlpmt Study: - Final report	Sept 94	
SWK TA to MoT for Reform of Law (Kazakhstan) - ToR - First Draft - Final Report + Appendices	March 95 Dec 95	
Louis Berger International: ADB - Road Rehabilitation Project - Draft Final Report: Vol 1	Dec 95	4EB
Atkins: Modernisation of Urban Passenger Policies and Organisation - Final Report	April 96	
World Bank? National Roads Network Analysis & Programming of Works Study	May 96	1EB,1EL
Legal & Regulatory Framework; ToR TRACECA Project Nr 1		
Transport. Legal & Regulatory. Framework. TA: - ToR (First Draft)	Feb 95	2EL
Organisation & Development Associates: WB - Transport and Trade Facilitation Component Multimodal and International Transport - (Draft) - Final Report	Nov 94 Feb 95	
Note for Mr Bonacci = Assistance to the Central Asia Common Market	Jan 95	
Summary Accomplish. & Effects from USAID- Funded Transport Privatization. in Kazakhstan	May 95	
Results of pilot Project: Freight Brokering Services in Shymkent .& Kustanan	May 95	
Proposal for « Kaz. Systemic Transportation Enabling Project (K-step)	July 95	
Port of Aktau Masterplan Study: - Final Report Annex K	Feb 94	

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

- Final Report Summary & Conclusions	Feb 94	
Mercer Report		
- RW transport Reform	June 1996	
- Operating and Maintaining Kazakhstan RW under Changing Conditions	June 1996	
EBRD:		2EB
Aktau Port Reconstruction Project (phase 1)	no date !	
Antwerp Port Engineering & Consulting (APEC) Institutional Development - Aktau Port		
- Project Synopsis	Nov 96	3EB
- Inception Report	Nov 96	3EB
- Progress Report #1	Feb 97	3EB
- Report on Oil Traffic through Aktau Port	Oct 97	1EB
World Bank: Transport sector review -	Sept 96	1 EB
La républicanisation du réseau ferre de la CEI en 92 et 93 - La World Bank situation du Kazakhstan (Institut national des langues et civilisations orientales)	Sept 94	1 FB
ADB Regional Economic Cooperation	July 98	1EL
ADB Almaty-Bishkek Regional Road Rehabilitation Project: Memorandum of Understanding between Loan Appraisal Mission of the ADB and the Government of Kazakhstan	July 99	1EL

KYRGHYZSTAN

Organization for Ec. Coop. And Devt. (OECD): Consultative Meeting for the Kyrgyz Rep. Convened by WB.	May 95
National Bank of Kyrgyz Republic: Structural Reform Issues: Banking Sector Kyrg. Rep..	1995
GosKomInvest: Kyrgystan: Investment Guide	Dec 94
WB: Kyrgyz Rep.: Energy Sector Review	May 95
WB doc prepared for the Consultative Group Mtg: Kyrgyz Rep.: Economic Report	May 95
General Directorate of GosKom on Foreign Investment and Ec. Assistance: Kyrgyz Rep: Public . Invest. Prog. (96-98)	May 95
State Customs Committee of Kyrgyzstan: Overview of Freight Transit	June 98
The investment and Credit centre of Bishkek: International Cargo Terminal - Cargo Kyrgyzstan	

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

ADB: Programs Dept (East), Division III: Kyrgyz Republic: Country Operational Strategy Study (DRAFT)	Oct 96	
Info on Kyrgyzstan < Internet	Aug 98	
Lonely Planet Books: Central Asia (excerpt)	Nov 96	
Project Proposals: TACIS National Program (draft)	Sept 98	
Transport Sector Report (draft)	Aug 98	
Identification of a project for the 98/99 TACIS National Program for Kyrgyzstan	Aug 98	
EU/TACIS: Schedule of projects: Food production, processing and distribution	Aug 98	
FINNROAD/Parkman: TRACECA Road Maintenance (TNREG 9601)		(see TRACECA Technical)
- Inception report: Pre-feasibility Studies: Mod. E	Sept 97	Library:
- Progress Report: Pre-feasibility Studies: Mod. E	Dec. 97	FINNROAD)
- Supplementary Progress Report: Pre-feas. S.: Mod E	Feb 98	
- Module B: Winter Maintenance (Draft0	May 98	
WS ATKINS: TRACECA Regional Traffic database and forecasting model (9305)		
- Draft Final Report	Sept 97	
ADB: Regional Economic Cooperation in Central Asia	July 98	1EL
ADB Almaty-Bishkek Regional Road Rehabilitation Project: Memorandum of Understanding between Loan Appraisal Mission of the ADB and the Government of the Kyrgyz Republic	July 99	1EL

MONGOLIA

Tokyo Donors Meeting :		
- Papers on econ. & soc. Devt of Mongolia (Government of Mongolia)	Feb 96	2EB
- Recent econ. Sit. of Mong.& Challenge for Future:	Feb 96	1EB,1EL
World Bank: Transp. Rehabilitation Proj. in Mong.: Staff Appraisal Report	April 94	1EB
Government of Mongolia: Economic Trends 1996	no date	
Note from Mongolian Gov. to J-L Dehaene, Prime Minister Belgium	Sept 96	1EL

■ Final Report	Aug 95	1EB
LOUIS BERGER INTERNATIONAL		
Feasibility Study: Turkmenbashi Port Development		
- Phase II: Draft Report	Aug 96	2EB
- Phase III: Draft Final Report	April 97	
• Volume 1		3EB
• Volume 2: appendix A		1Eb
• Volume 3: Appendices b,c,d,e,g		1EB
- Final Addendum	Aug 97	1EB
GIBB:		
New RW Project: Yeraliyevo - Turkmenbashi		
-Preliminary Report	March 97	1EB
RAMBOLL:		
Ferry Container Terminal: Container Handling Equipment		
Tender Dossier	July 97	1EB
EBRD:		
Turkmenbashi Port Development Project		
	Nov 97	2EL
EBRD:		
Turkmenbashi Port Development Project		
Consultancy services for detailed engineering design and procurement assistance		
Technical proposal (Frederic R. Harris BV, Posford Duvivier, COWI, INROS CES,BCEOM)		
	March 98	cfr EBRD

UKRAINE

INFOR TRACTEBEL NR 53	June 96	1EB
EBRD:		
Air Navigation System Upgrading	Nov 97	1EL

UZBEKISTAN

Tourist Documentation		1EL
Microsoft Internet Explorer: Uzbekistan Pearl of the East by Kodir Norov	Oct 96	1EL
UzAvtoSozLash Brochure	no date	1RB
PADECO: Uzbek RW Pre-qualification document for track rehabilitation project	no date	1EL,
EBRD:		
Tashkent Airport Rehabilitation Project	Nov 97	1EL
ADB:		
Regional Economic Cooperation in Central Asia	July 98	1EL

CASPIAN SEA

SOFREMER:		
Caspian Sea Water Level: (Azerbaijan, Turkmenistan)		

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

- Intermediary Progress Report	Dec 94	2EB
- Final report	July 95	2EB

BLACK SEA

Conference Istanbul Nov 94	Nov 94	
Roads and Road Transportation in Black Sea Countries: Needs & Future Actions: Documents		
Meeting in Constanza, Sept 94		
Relations with Countries of Black Sea Area: Working Party on Waterborne Transport		
- Volume I - Supporting Documents	Sept 94	
- Volume II: Annexes -	Sept 94	

CAUCASUS

Projets TRACECA Caucase - Rapport Final	Août 96	
Annual International Forum in Krans-Montana US-Caucasus International Chamber of Commerce Programme: Common Caucasian Market	July 97	1 E/RB

CENTRAL ASIA

BCEOM (&SYSTRA)		
EBRD - Central Asia: Outline Transport Strategy		
-Draft Final Report - Main Volume	Jan 95	3EB
-Draft Final Report - Appendices	Jan 95	3EB
- RW Project Profiles		
• Draft - Systra	Jan 95	4EB
• Draft Final Report	Feb 95	2EB
- Final Report		
• Volume 1: Main Volume	April 95	1EB,1RB
• Volume 2: Appendices		1RB
United Nations:		
Land Transport Linkages from Central Asia to Sea Ports in the South and East	1995	1EB
Land Transport Corridors between Central Asia and Europe (< UN ESCAP)	1997	1EB
PLANCO Consulting GmbH		
Comparative Study of Surface Transport Routes between Europe and Asia: (prepared for DG VII Transp)		
Final Report	Feb 96	1EB
Post, Buckley International Inc./ADB:		
Highway Construction Specifications	Aug 98	9E/RB, 1E/RD
ADB:		
Regional Economic Cooperation in Central Asia	July 98	1EL

PHARE COUNTRIES

/TRACTEBEL/ Kienbaum und Partner/ International
Marine Dredging Consultants in association with Rogge
Marine Consulting Duisburg Ruhorter Hafen:

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

Regional Study for the Danube Corridor Development

Plan:

Final Report (Vol. I, Vol. II, Vol. III)

Dec 96

TRACECA
COUNTRIES

TRACECA Conference Brussels May 93 Joint Working Session on the Coordination and Devt of the Transport Corridor Europe Caucasus Central Asia	June 93	4EB
Working Documents of the 1 st Working Group Conference in Almaty (19 and 20/05/95)		1RB
The Eurasia Transport Corridor and its Impact on Local society - Tbilisi conference organized by VERTIC	Nov 96	1EB
CONSORTIUM ILB/LUFTHANSA CONSULTING: The air traffic control training & development of air routes in the Southern Ring project:		
Progress Report I	Jan 97	1EB
Draft Completion Report	(03 Aug 97)	1EB
Part II.1: Armenia	15 June 97	1EB
Part II.2: Azerbaijan: 1. Report	15 June 97	1EB
2. Annexes	15 June 97	1EB
Part II.3: Georgia	15 June 97	1EB
Part II.4: Kazakhstan	20 June 97	1EB
Part II.5: Kyrgyzstan	15 June 97	1EB
Part II.6: Moldova	15 June 97	1EB
Part II.7: Mongolia	15 June 97	1EB
Part II.8: Turkmenistan	15 June 97	1EB
Part II.9: Uzbekistan	15 June 97	1EB
Completion Report		
Part I: Overall Report	Dec 97	1EB
Part II.1: Armenia	Nov 97	1EB
Part II.2: Azerbaijan:	Nov 97	1EB
Part II.3: Georgia	Nov 97	1EB
Part II.4: Kazakhstan	Nov 97	1EB
Part II.5: Kyrgyzstan	Nov 97	1EB
Part II.6: Moldova	Nov 97	1EB
Part II.7: Mongolia	Nov 97	1EB
Part II.8: Turkmenistan	Nov 97	1EB
Part II.9: Uzbekistan	Nov 97	1EB
CONSORTIUM ILB/LUFTHANSA CONSULTING: The air traffic control training & development of air routes in Tadjikistan:		
Inception Report	May 97	2EB
CONSORTIUM ILB/LUFTHANSA CONSULTING: The regional Air Services for the Caucasus Project		
Inception Report	Nov 97	1EB,1RB
Info: P. Mousnier-Lompre, Ambassade de France en Russie, Systra	May 98	1EL
Protocols of the agreement on transit transport	?	1RL
East West Institute		

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

Surveying Subregional relations in and around the CIS space
 Report of a workshop held in Kyiv, Ukraine, 12-13 December 98 Dec 98 1EB

EBRD

RW Sector Survey of Russia, Belarus, Ukraine and Kazakhstan: Summary Report	Jan 93	3EB
Roads and Road Transport Study: Russia, Ukraine, Kazakhstan, Belarus	April 93	4EB
Waterborne Transport Survey: Russia, Ukraine, Kazakhstan	April 93	3EB
Overview, Economic Survey, Investment Climate (on occasion of EBRD Annual Meeting Business Forum)	April 97	1EB/country
<ul style="list-style-type: none"> ■ Armenia ■ Azerbaijan ■ Georgia ■ Kazakhstan ■ Kyrgyzstan ■ Russian Federation ■ Turkmenistan ■ Uzbekistan 		
EQM: Environmental Performance Standards and Good Practices related to RW Modernization - Final Report	May 95	1EB
CIE-CONSULT: Trans-Caucasian Rail Link Project - Azerbaijan - Georgia	Jan 98 Jan 98	1EB 1EB
EBRD: Turkmenbashi Port Development Project; Consultancy services for detailed engineering design and procurement assistance Technical proposal from * Frederic R. Harris BV * Posford Duvivier + appendices * COWI, * INROS CES * BCEOM)	March 98	1EB 1EB 1EB 1EB 1EB

EC

Note : Transport Infrastructure - Council Regulation (EC) Nr 2236/95 of 18/09/95. Draft Commission Decisions for the allocation of the TEN-T 1998 Budget (134 Project/studies)	12/06/98	1EL
---	----------	-----

TEN CORRIDORS

Dorsch Consult Consortium		
Improvement of the Traffic Flows on TEN Corridors II & IX – Phase I (TENREG 9703)		
- TOR	06/99	
- Inception Report	12/06/99	

World Bank

Moldova: Transport Sector Review	Nov 95	1EB/vol
■ Vol. 1:		
■ Vol. 2: Policy Note and Executive Summary		
■ Vol. 3: Statistical Appendix		
Belarus: Transport Sector Review	Dec 95	1EB/vol
■ Vol. 1: Technical Paper		
■ Vol. 2: Policy Note and Executive Summary		
■ Vol. 3: Statistical Appendix		

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

**ОТЧЕТ О МИССИИ В БОЛГАРИЮ/РУМЫНИЮ,
ИЮНЬ 1999 ГОДА**

Миссия в Болгарию/ Румынию

Период : с 13 июня по 22 июня 1999 г.

Место : София-Варна-Бухарест-Констанца

Цель :

- Вторая официальная встреча с Ассоциацией черноморских портов
- Вторая трансевропейская Конференция транспорта и логистики
- Встреча с Министерствами Транспорта по Многостороннему соглашению, подписанному в Баку
- Посещение паромного терминала порта Варна.
- Встреча с Министром Иностранных Дел в Бухаресте
- Встреча с оргкомитетом Транспортной Конференции (ноябрь 1999)
- Встреча с личным советником Президента Константинеску
- Посещение порта Варна.
- Посещение порта Констанца

Участники : Вадим Турдзеладзе (Координатор ТРАСЕКА в Грузии) – Марк Грай (Координатор ТРАСЕКА на Кавказе) - Доминик Фельдаим (Эксперт по внешним связям)

Приложения :

- 1) Список участников Второй трансевропейской Конференции транспорта и логистики
 - 2) Визитные карточки
 - 3) Буклет Международной Конференции и выставки транспорта – Бухарест – ноябрь 99г.
-

Вторая встреча с Ассоциацией черноморских портов

На самом деле “Ассоциацией черноморских портов” была создана во время первой конференции черноморских портов, которая состоялась в Потти в апреле 1999г. Организация объединяет все порты Черного моря (включая Россию и Турцию), а также стремится к включению портов Каспийского моря. Ее главной целью является открытие постоянной связи между портами для того, чтобы отвечать на новые проблемы черноморского транспорта. Следует отметить, что в настоящее время Президентом этой ассоциации был назначен Директор Порты Потти, Г-н Джемал Инаишвили (сроком на один год).

Ассоциация получает открытую поддержку ЧЭС (Черноморское Экономическое Сотрудничество), а действует полностью независимой (ONG) с помощью ее членов.

Два проекта проистекают из докладов членов ассоциации :

- Создать в каждом порту, как можно скорее, общую структуру для того, чтобы следить за охраной окружающей среды в портовых зонах. Были уже проведены исследования (Всемирным Банком и Программой PHARE), но без особых конкретных результатов.

- Создать систему коммуникации между портами Черного моря для непрерывного обмена информацией. Эта система должна предоставить возможность всем приспособляться к новым типам транспорта и новым транспортным коридорам.

Вторая Трансевропейская Конференция Транспорта и Логистики

Г-н Краус, Министр Транспорта

Генеральный Секретарь ЧЭС, Г-н Кононенко

Г-н Могенсен, ГД 7

ТРАСЕКА

Представление портов Бургас, Варна, Потти, Констанца и Новороссийск

Изложение транспортных проблем и логистики

Министр Транспорта Болгарии подчеркнул значение портов Варна и Бургас для соединения ТРАСЕКА с коридором № 4, а также отметил важность Многостороннего соглашения, подписанного в Баку, и ждет с нетерпением осуществления этого соглашения.

Генеральный Секретарь ЧЭС напомнил о создании банка ЧЭС (ЧБТР - Черноморский Банк Торговли и Развития) и еще раз выразил желание ЧЭС сотрудничать с ПЕТРА и ТРАСЕКА.

Г-н Могенсен (Главный Администратор ГД 7) сообщил о состоянии Первой Встречи "Управляющего комитета" ПЕТРА 1 & 2 июля в Тбилиси и о своем желании, чтобы во время этой встречи был подписан "Меморандум о Договоренности" странами-участницами ПЕТРА с тем, чтобы разработать "План Действий" в течение 2000 г.

Представление Порта Варна (смотрите посещение порта)

Представление Порта Бургас, который недавно подписал кредит на 120 млн. долл. США для реабилитации инфраструктуры и строительства контейнерного терминала (с пропускной способностью 100 000 20-футовых контейнеров)

Представление Порта Новороссийск, во время которого было подчеркнуто большое значение развития связей с Турцией !!!

Следует отметить выступление компании Union Minière, которая на сегодняшний день инвестировала 400 млн. долл. США (на эксплуатацию месторождения меди), и которая сталкивается с проблемами при перевозке в Болгарии. Компания Union Minière перевозит более 2 млн. тонн руды, в основном в Европу, железнодорожным транспортом и должна отправлять 250 000 тонн кислот через порт Варна.

Union Minière считает возможным создание собственного терминала в Варне для того, чтобы иметь всю инфраструктуру для перевозок кислот.

Представление TRACECA с помощью программы PowerPoint, представляя общее содержание страницы TRACECA в Интернет.

Посещение паромного терминала Варна / Посещение порта Варна

Терминал находится на берегу искусственного озера на расстоянии 25 км от главного порта Варна. Терминал и порт обслуживаются каналом с выходом на два искусственных озера. На первом расположен терминал по обработке угля, который питает близлежащую электростанцию, а на втором с южной стороны расположен паромный терминал. Основной порт Варна расположен в западной и северной части.

Терминал, построенный в 1978 г., работает только на 15% его способности (менее 2 млн. тонн), но произошло небольшое увеличение в 1998 г.

На терминале имеется все оборудование для обработки вагонов с европейской и русской шириной рельсовой колеи. В нем можно произвести и перегрузку, и замену колесной пары. Оборудование работает без технического обслуживания уже с 1991 г., но все еще находится в рабочем состоянии.

На сегодняшний день порт Варна обрабатывает 2 млн. тонн, инфраструктура стареет (была проведена реабилитация в 50-х годах, но с тех пор больше не было никакого восстановления). Порт ведет переговоры с Фондом Зарубежного Экономического Сотрудничества (ОЕСФ) для получения кредита в размере 100 млн. долл. США для реабилитации погрузочных платформ и строительство контейнерного терминала (с пропускной способностью 250 000 20-футовых контейнеров). Область Варна располагает многочисленными портовыми возможностями, независимыми погрузочными платформами и возможностями для освоения территории (см. Union Minière).

Встреча с Министерством Транспорта Болгарии в Софии

(Г-н Петко Табаков, Вице министр Транспорта)

(Г-жа Мая Милойкова и Г-жа Костадинова, эксперты Министерства Транспорта по законодательным вопросам)

Многостороннее соглашение будет представлено на рассмотрение болгарского парламента в последующие месяцы после вынесения правительственного совета. Министр Транспорта гарантирует ратификацию соглашения до конца сентября 1999 г. Вице министр Транспорта подчеркнул значение развития программы ТРАСЕКА и открытия железнодорожного парома в порту Потти. Он выразил пожелание о скорейшем создании «Постоянный Секретариат» и организации первой встречи Межправительственной Совместной Комиссии. Он отметил, что первый контакт в Болгарии с программой ТРАСЕКА является дополнительным этапом в соединении закавказского коридора с Пан-Европейскими коридорами.

Встреча с Министерством Транспорта Румынии в Бухаресте

(1ая Встреча / с Г-ом Маринеску, Вице министр Транспорта)

(2ая Встреча / с Г-ном Басеску, Министр Транспорта)

Министр подтверждает, что Многостороннее соглашение, подписанное в Баку, будет ратифицировано не позднее сентября 1999 г.

Министр Транспорта подтверждает, что Румыния оставляет паромную линию Румыния/Грузия открытой минимум на 1 год, несмотря на теперешнее сокращение

объемов грузоперевозок. Он также подтверждает, что приведение в соответствие двух румынских паромов и реконструкция паромного терминала в порту Констанца для перевозки опасных грузов имеют первоочередное значение.

Он подтвердил политическое и экономическое желание Румынии стать участницей программы ТРАСЕКА и еще раз подчеркнул значение конференции, которая состоялась в Баку. Он выразил желание организовать, одновременно с Транспортной Конференцией в ноябре, встречу европейских министров транспорта (ЕСМТ) для того, чтобы укрепить значение открытого проявления желания. Он подчеркнул значение участия программы ТРАСЕКА в конференции.

Г-н Фотиадис подтвердил возможность финансирования ISPA для усовершенствования и реструктуризации паромного терминала. Он бы хотел, что этот проект был одобрен до конца 1999г.

***Поездка в Бухарест на поезде (Посещение канала Дунай/Констанца)
(Директор MARFA – SNCFR : Г-н Градузану)***

Канал, который соединяет реку Дунай с портом Констанца протяженностью 64 км, шириной 80 м и глубиной 7 м и с шлюзами с обоих концов, дает исключительное положение порту Констанца. Этот канал, построенный в 60-х годах, дает коридору №4 прямой доступ к Черному морю. Он используется в основном для перевозки барж грузоподъемностью до 2000-3000 тонн в группе 3,4 или 5, которые могут быть выдвинуты через реку Дунай и Рейн до порта Роттердам. Инфраструктура находится в хорошем состоянии и не нуждается в срочной реабилитации. Следует отметить, что этот канал на сегодняшний день использует менее 30% его пропускной способности (менее 54 млн тонн/ год). Также следует отметить, что имеется только 6 шлюзов между Веной и Констанцой.

***Посещение порта Констанца
(Директор порта Констанца : Г-н Висояну)***

Порт расположен на восточном конце канала Дунай/Черное море. Он является самым крупным портом Черного моря (нынешний грузооборот 40 млн. тонн - 50 % его способности). Инфраструктура находится в хорошем состоянии. Имеются многочисленные совместные предприятия на территории самого порта (судостроительные верфи – специфические терминалы). В настоящее время ведется восстановление порта Констанца (инвестиции из Японии в размере 110 млн долл. США со стороны ОЕСФ – Строительство контейнерного терминала с пропускной способностью 1 млн. 20-футовых контейнеров в год с участием MAERSK, Sea Land и P&O – Строительство двух зерновых терминалов – строительство перерабатывающего комбината по изготовлению масла из сои ...). Этот порт, без всякого сомнения, сыграет большую роль в реорганизации транспортных коридоров в регионе Черного моря. К сожалению, в последние 10 лет все международные организации недооценивали его (кроме японцев). Для того, чтобы исправить эту картину, портом были уже реализованы крупные проекты по маркетингу, т.е.был открыт офис постоянного представительства в Вене (экономическая столица на

берегу реки Дунай), был подготовлен СД-диск и создана страница в Интернет : <http://www.constantza-port.ro>

Посещение железнодорожного паррома: терминал является неотъемлемой части порта Констанца, но полностью управляется Железнодорожной компанией Румынии (управлением под названием MARFA). Терминал оборудован для приема европейских вагонов. Он находится в хорошем состоянии, но он не приспособлен к приемке большого количества опасных грузов. Реабилитация данного терминала и приведение его в соответствие для приема опасных грузов может стать целью дополнения к проекту по открытию новых морских связей по Черному морю, а именно с Потти и Самсун (Турция). Со стороны паромного терминала пристраивается отдельный терминал Ro-го.

MARFA является хозяином двух паромов, приспособленных к перевозке европейских вагонов. Эти два судна были построены на судостроительных верфях Констанца в 1988г. и в 1989г. и они такого же типа, как болгарские и украинские паромы (Пропускная способность / 108 вагонов или 90 грузовиков с прицепом или 900 легковых автомобилей). Эти два судна могут перевозить опасные грузы только на верхней палубе (15 вагонов), что является важным препятствием, и заслужило проект для приведения в соответствие с целью повышения возможностей перевозки этих грузов. С мая 1999г. MARFA открыла нерегулярную связь с портами Потти и Батуми.

Замечание / Отсутствие нужной инфраструктуры для разгрузки европейских вагонов в одном из двух грузинских портов является крупным препятствием для развития и увековечения данной связи.

Встреча с Министерством Иностранных Дел Румынии (Директор управления транспортом : Г-н Таначеску)

Г-н Таначеску вновь подтверждает, что Многостороннее соглашение, подписанное в Баку, будет ратифицировано осенью.

Он вполне осведомлен о программе ТРАСЕКА и от имени министра вновь подтвердил желание Румынии как можно быстрее присоединиться к этой программе.

Встреча по Транспортной Конференции в Бухаресте, ноябрь 1999г.

Г-н Т. Верона – Директор Interexpo

Г-н М. Попеску – Главный координатор проекта « Romania at the Crossroads Forum »

Первые контакты состоялись с Г-ном Верона (Interexpo sa) и Г-ном Попеску (Romania at the Crossroads Forum), которые оба отвечают за Выставку и Конференцию в ноябре.

На конференции будут представлены 3 доклада о ТРАСЕКА:

Г-ном Фокион Фодиатис – Глава Делегации ЕС в Румынии

Г-ном Даниель Страбоантс – Руководитель по программированию проектов ТРАСЕКА ГД 1А – С4

Г-ном Марк Грай – Координатор ТРАСЕКА на Кавказе

Для лучшей презентации докладов докладчикам будет предоставлен проекционный аппарат. Все элементы для просмотра будут подготовлены Координационной Группой ТРАСЕКА в Брюсселе.

Во время этой миссии также удалось встретиться с представителями Делегации, и в основном с Г-жей Анджелой Кристеа, отвечающая за связи с прессой, для того, чтобы уже начать совместную подготовку конференции/выставки, которая состоится в ноябре 1999г. в Бухаресте (в приложении официальное представление конференции/выставки).

На выставке для Делегации будет также организован стенд, который полностью будет посвящен ТРАСЕКА. Координационная Группа ТРАСЕКА в Брюсселе занимается подготовкой его содержания.

Встреча с личным советником Президента Константинуеску : Г-н Дан Капатина.

Он вимательно следит за осуществлением программы ТРАСЕКА и подтверждает, что коридор №4 является логичным расширением закавказского коридора. Он сообщил, что Президент Константинуеску лично вовлечен и отанетса вовлеченным во всем развитии, а также подчеркивает значение Турции в региональных экономических связях. Он лично занимается вопросом конференции по вопросам Нефти и Газа, которая состоится в сентябре, и Транспортной конференции, которая состоится в ноябре, обе организованы в Бухаресте.

Он подтверждает, что во время конференции по вопросам нефти и газа будет предоставлен проект трубопровода Бухарест/Триест (Исследование выполнено американской компанией ...).

***Встречи с Делегацией Европейской Комиссии в Румынии
(Глава Делегации : Г-н Фокион Фодиатис)***

Г-н Ф. Фодиатис, Глава Делегации Европейской Комиссии в Румынии, присутствовал на встречах с Министром Транспорта и с Министерством Иностранных Дел. Глава Делегации лично подчеркнул значение коридора ТРАСЕКА и его связей с портом Констанца и коридором №4 . Кроме того, он проинформировал Министра Транспорта о возможности использования бюджета ISPA для осуществления необходимых работ по восстановлению двух румынских паромов и паромного терминала в порту Констанца для повышения пропускной способности для перевозки опасных грузов и для обеспечения оптимальных условий перевозки.

(Стоимость проекта оценивается в размере от 4 до 5 млн. ЕВРО)

ПРИЛОЖЕНИЕ 8А

МЕМОРАНДУМ О ВЗАИМОПОНИМАНИИ ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПАРОМНОГО ТЕРМИНАЛА АКТАУ

МЕМОРАНДУМ
МЕЖДУ ПРОГРАММОЙ ТРАСЕКА, МИНИСТЕРСТВОМ ТРАНСПОРТА, КОММУНИКАЦИИ И
ТУРИЗМА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ
РЕСПУБЛИКИ .

ОТНОСИТЕЛЬНО РЕАБИЛИТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ РАМПЫ ДЛЯ ПАРОМОВ, В ПОРТУ АКТАУ.

1) Программа ТРАСЕКА:

- ◆ финансирует технико-экономическое обоснование и подготовку детального проекта по реабилитации паромного терминала для обслуживания железнодорожного и автомобильного трафика на паромках, использующихся Каспийским морским судоходством;
- ◆ финансирует реконструкцию рампы для паромов и другие подобные реабилитационные работы, которые могут потребоваться, на сумму максимум 2 миллиона ЕВРО;

2) Порт Актау, действующий от лица Министерства транспорта, связи и туризма:

- осуществляет реабилитацию железнодорожных путей и всей другой наземной инфраструктуры и приобретает или выделяет территорию, которая может потребоваться для эксплуатации паромного терминала;
- предоставляет подсобные помещения, например, помещения для таможи, билетной кассы, залов ожидания, и т.д. для паромного трафика;
- консультирует проектировщиков и конструкторов паромного терминала по всем требованиям, которые необходимо выполнить для получения разрешений, например, экологическим, безопасности, к строительству и т.д., по получению таких разрешений и вообще помогает в более быстром завершении проекта от начала до конца.

3) На основании переговоров, одна из сторон – ТРАСЕКА или Порт Актау – вносит вклад с целью компенсации затрат по строительству наземной инфраструктуры или рампы для паромов, зависящий от установленного максимального бюджета (который в случае программы ТРАСЕКА составляет 2 миллиона ЕВРО).

4) Все закупки на средства ЕС осуществляются в соответствии с правилами по закупкам ТАСИС.

5) Поддержка программы ТРАСЕКА по вышеуказанному проекту зависит от Азербайджанской Республики и Республики Казахстан, которые в свою очередь согласуют вопрос предоставления и распоряжение Портом Актау буксирного судна на срок минимум на один год на приемлемых условиях для Республики Казахстан и Азербайджанской Республики.

Этому Меморандуму придается сила официального соглашения после того, как будут подготовлены заявочные документы и детальная инструкция.

От Министерства транспорта, коммуникации и туризма Республики Казахстан:

От Азербайджанской Республики

От Программы ТРАСЕКА:

Актау, 1 июня 1999 г.



ПРИЛОЖЕНИЕ 8Б

**МЕМОРАНДУМ МЕЖДУ АЗЕРБАЙДЖАНОМ, ГРУЗИЕЙ И
КАЗАХСТАНОМ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ
В ТРАНСПОРТНОМ СЕКТОРЕ**

М Е М О Р А Н Д У М
азербайджанско-грузинско-казахстанской
встречи по вопросам сотрудничества в
области транспорта

Делегации Азербайджанской Республики, Грузии и Республики Казахстан (список делегаций в приложении 1), именуемые в дальнейшем Сторонами,

в целях реализации договоренностей, достигнутых ранее в ходе официальных визитов Премьер - Министра Республики Казахстан Н. Балгимбаева в Грузию 21-23 октября и Азербайджанскую Республику 23-24 октября 1998 года,

руководствуясь стремлением наладить конструктивное сотрудничество в вопросах транспортировки грузов с использованием транспортного потенциала сторон,

согласились о следующем:

Статья 1

Предоставить благоприятные условия транзитных перевозок грузов Сторон по территориям своих государств в соответствии с вступившим в силу Основным многосторонним соглашением о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия, подписанном 8 сентября 1998г. в г.Баку.

Статья 2

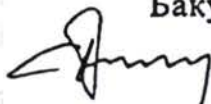
Рекомендовать ЗАО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот» (Республика Казахстан) и Азербайджанскому Государственному Каспийскому морскому пароходству подписать Коммерческое соглашение на транспортировку казахстанской нефти по маршруту Актау (Казахстан) – Любенлы (Азербайджан).

Статья 3

Стороны будут стремиться поддерживать всесторонние связи между транспортными предприятиями и компаниями Азербайджанской Республики, Грузии и Республики Казахстан в целях создания благоприятных условий развития сотрудничества в области транспорта.

Статья 4

Казахстанская сторона рассмотрит вопрос о целесообразности оговорки к Основному многостороннему соглашению о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия, подписанном 8 сентября 1998г. в Баку.



Статья 5

Одобрить подписание меморандума между программой ТРАСЕКА, Министерством транспорта, коммуникаций и туризма Республики Казахстан и Правительством Азербайджанской Республики по реабилитации железнодорожной ramпы для паромов в порту Актау.

Статья 6

В рамках Соглашения о сотрудничестве в области морского торгового судоходства от 10 июня 1997 года (ст. 17) в месячный срок создать смешанную комиссию для решения вопросов по:

1) организации паритетной перевозки нефти ЗАО «НМСК «Казмортрансфлот» и Каспийским морским пароходством и предоставление скидок к портовым сборам и услугам по порту Актау;

2) согласованию тарифной политики на транспортировку нефти по маршруту Кульсары-Актау-Баку-Батуми;

3) подготовке предложений о строительстве и совместной эксплуатации зернового терминала в порту города Актау и терминалов для зерновых грузов, цветных и черных металлов в порту города Поти;

4) проведению необходимых дноуглубительных работ в порту Актау;

5) дальнейшей перспективе увеличения транспортировки Тенгизской нефти по маршруту Кульсары-Актау-Баку-Поти/Батуми;

6) организации совместных транспортно-экспедиционных предприятий, на основе взаимной заинтересованности Сторон и создания благоприятных условий для транспортировки грузов третьих стран по территориям Азербайджанской Республики, Грузии и Республики Казахстан.

Настоящим Меморандум подписан 1 июня 1999 года в городе Актау на русском языке в трех подлинных экземплярах.

Заместитель
Премьер-
Министра
Азербайджанской
Республики

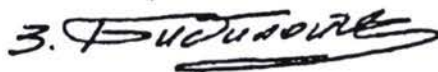
Заместитель
Министра
транспорта
Грузии

Министр
транспорта,
коммуникаций и
туризма
Республики
Казахстан

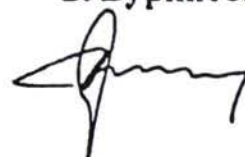
А. Шарифов



З. Бибиленишвили



С. Буркитбаев



ПРИЛОЖЕНИЕ 9

КОММЕНТАРИИ ПО ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫМ В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ПРОЕКТАМ ТРАСЕКА

КОММЕНТАРИИ ПО ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫМ В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ПРОЕКТАМ

ПРОЕКТЫ ТЕХНИЧЕСКОГО СОДЕЙСТВИЯ

1. Внедрение Системы Контроля за Состоянием Дорожного Покрытия (PMS)

Контрактор: Kocks Consult GmbH / TecnEcon, Phoenix

Бюджет: 2 000 000 ЕВРО

Дата начала: март 1996

Нынешний статус:

Контракт закончился в июне 1997 года, кроме установки системы контроля за состоянием дорожного покрытия PMS в Управлениях Автомобильных Дорог получателей, задача, за которую был ответственный суб-контрактор компания Phoenix. В июле 1998 года, координационный центр организовал встречу с компаниями Kocks Consult, Phoenix и Группой Мониторинга ТАСИС для решения проблемы с русской версией программного обеспечения PMS, интерфейсом пользователя и руководящего указания для пользователя. На этой встрече компания Phoenix обязалась установить и продемонстрировать исправленную версию к октябрю 1998 года. Однако, им понадобилось время для предоставления исправленной русской версии, после проверки армянскими и узбекскими представителями получателей в апреле, за которой последовала демонстрация в Тбилиси и Ташкенте в июне 1999 года. Таким образом, проект был закрыт в июне 1999 года к удовлетворению получателей.

2. Содержание автомобильных дорог

Контрактор: Finnroad / Parkmann, Roughton

Бюджет: 2 500 000 ЕВРО

Дата начала: август 1997

Нынешний статус:

Модули А, В, С и Е проекта "Содержание автомобильных дорог" были завершены в конце 1998 года. *Модуль А "Материалы, Оборудование и Стандарты"* и *Модуль В "Зимнее Содержание"* были высоко оценены Получателями. *Модуль С "Азербайджан - Реструктуризация Сектора Автомобильных Дорог"* внес свой вклад в определение проекта Технического Содействия, в сотрудничестве с Мировым Банком и другими Международными Финансовыми Учреждениями, по восстановлению автомобильных дорог, связывающих Баку, Тбилиси и Ереван. *Модуль Е "Предварительные технико-экономические обоснования"* исследовал три проекта по автомобильным коридорам и три проекта по железнодорожным коридорам. Один из трех коридоров, из Андижана в Узбекистане, через Ош, Сары-Таш и Иркештам в

Кыргызстане, в Кашгар в Китае, является в настоящее время предметом проекта Национальной Программы ТАСИС в Кыргызстане, при официальных обязательствах трех вовлеченных государств по развитию этого автомобильного коридора.

Административные проблемы, вызвавшие задержку Модуля D “Тестирование Автомобильных Дорог, Дорожных Покрытий и Мостов”, были решены в феврале 1999 года. Были закуплены три Дефлектометра Падающей Нагрузки (в мае 1999 года для Армении и Кыргызстана, в июле для Казахстана, из-за трудности таможенной очистки) и они были использованы для механического тестирования (в мае - сентябре 1999 года) в Армении, Кыргызстане и Казахстане соответственно. Этот модуль будет завершен осенью. В Модуле D использовались система контроля за состояние дорожного покрытия PMS и системы контроля за состоянием мостов BMS, разработанные компанией Phoenix в рамках контракта PMS.

3. Реструктуризация Железный Дорог Грузии и Азербайджана

Контрактор: GIBB Ltd. / CIE Consult

Бюджет: 1 000 000 ЕВРО

Дата начала: июнь 1998

Нынешний статус:

Данный проект успешно завершился в феврале 1999 года. Для обеих государственных железных дорог были разработаны бизнес план по реструктуризации, 5-летний бизнес-план, план по управлению окружающей средой, отчет по законодательству, план по автоматизированным системам управления, финансовый корпоративный план и план по людским ресурсам. Более того, была подготовлены технические спецификации для станции по промывке вагонов Балажари около Баку, для вагонных станций в Баку, для обновления путевых конструкций и для железнодорожного моста на реке Риони в Грузии (около Кутаиси, на линии восток-Запад Тбилиси-Поти), с тем, чтобы подготовить займы ЕБРР. Суб-контрактором CIE Consult были также подготовлены технические спецификации для проекта “Котлы для промывки и пропарки железнодорожных цистерн, Баку”. Компания НРТИ завершила технические спецификации компании GIBB по обновлению путевых строений в Грузии в рамках проекта “Интермодальные Услуги и Обучение”

4. Интермодальные Услуги и Обучение

Контрактор: POLZUG / AXIS, НРТИ

Бюджет: 2 000 000 ЕВРО

Дата начала: июнь 1998

Нынешний статус:

Проект состоит из Модуля А “Внедрение интермодальных услуг” и Модуля В “Обучение по вопросам интермодального/грузового развития”. Основной

контрактор, компания POLZUG, несет ответственность за Модуль А из Европейского Союза в Каспийское море, суб-контрактором по Модулю А в Центральной Азии является компания AXIS, а суб-контрактором по Модулю В является компания НРТИ. Их подход заключается в создании пилотной услуги между Гамбургом и Потти, через Польшу, Черное Море и Кавказ, которая затем будет продлена - если представится возможным - через Каспийское Море в Центральную Азию. Поэтому не было достигнуто каких-либо ощутимых результатов в Центральной, что понудило Координационный центр организовать 12 апреля встречу с участием руководителя программы, г-жи Донаты-Марии Мачелли, основного контрактора, суб-контрактора и Группы Мониторинга ТАСИС. На этой встрече, контрактор обязался довести пилотную услугу по всем направлениям в Центральную Азию к концу контракта в ноябре 1999 года.

Путем прямой маркетинговой кампании были установлены и опрошены потенциальные клиенты, как в странах Европейского Союза, Так и регионе ТРАСЕКА. POLZUG представила концепцию 'Шелковый Путь - Экспресс' на выставке "Каспийская нефть и газ", проходившей в Баку 1-4 июня. Были заключены Соглашения с вовлеченными Железными Дорогами, Портами, Судходными Компаниями (УкрФерри, Каспийское Морское Пароходство) и Таможнями, а также согласованы процедуры и тарифы. Однако, Каспийское Морское Пароходство взимает высокие сборы, а Туркменская Железная Дорога отказывается применять Серахское Соглашение (50% снижение тарифов для международного транзитного железнодорожного сообщения). Такая же ситуация сохраняется при отгрузках из Азербайджана в Узбекистан и Казахстан из-за просроченных задолженностей Азербайджанской республики железной дороге Узбекистана. ТАСИС пытается исправить последнюю тарифную проблему на высоком иерархическом уровне, однако до сегодняшнего времени без каких-либо значительных результатов. Коммерческие контракты в Туркменистане и Казахстане еще не были до сих пор заключены, однако должны быть подписаны во время следующего визита представителей компании POLZUG в Центральную Азию.

Обучение в регионе началось на Кавказе в мае 1999 года, и осенью должно начаться в Центральной Азии. Однако, аудитория для обучения может быть выбрана только после того, как будут подписаны коммерческие контракты в Туркменистане и Казахстане. Была проведена первая учебная поездка в Европейский Союз, к полному удовлетворению участников, а вторая учебная поездка в Европейский Союз предусмотрена на октябрь.

Следующая встреча с руководителем программы, г-жой Донатой-Марией Мачелли, основным контрактором, суб-контрактором, группой мониторинга ТАСИС и координационной группой ТРАСЕКА намечена на 23 августа.

5. Безопасность работы в портах Поти и Батуми

Контрактор: TECHNITAL / различные суб-контракторы

Бюджет: 1 000 000 ЕВРО

Дата начала: февраль 1999

Нынешний статус:

Данный проект Национальной программы ТАСИС в Грузии был разработан координационной группой по просьбе Координационного Бюро ТАСИС в Грузии, и в продолжение проекта *Технико-экономические обоснования новых Терминальных Сооружений в Грузинских портах Поти и Батуми*, реализованного компанией НРТИ в 1998 году. Он состоит из следующих Модулей:

- Модуль А* *Технико-экономическое обоснование восстановительных мер для волнореза порта Поти;*
- Модуль В* *Морские Исследования и Подводные Инспекции Областей Внутренней Гавани портов Поти и Батуми;*
- Модуль С* *Обучение Административного Персонала по Мерам Морской Безопасности.*

Модуль А привел к представлению отчета в апреле 1999 года по вопросу “Основной Волнорез Порта Поти - Отчет о Предварительном Проекте”. В этом проектном отчете предложены два решения стоимостью приблизительно 18 млн. ЕВРО каждый. Мировой Банк отклонил идею займа в размере 5 млн. долларов США Правительству Грузии на восстановление волнореза, поэтому сейчас ведется поиск других Международных Финансовых Агентств или частных инвесторов. Компания Technital обратилась к ряду потенциальных инвесторов, но к настоящему времени без особых результатов. Первое решение использует новейшие технические приемы (наружный слой состоит из аккроподов), требуя строителей из Европейского Союза для выполнения. Второе решение требует значительного количества валунов хорошего качества и различных размеров.

С другой стороны, три задачи Модулей А и В потеряли свою важность:

1. Камеральное исследование образования осадочных пород;
2. План спасения грузов и судна на случай кораблекрушения;
3. План восстановления морских сооружений.

Первая задача охвачена двумя осуществляемыми в настоящее время проектами, финансируемыми Японией и Нидерландами соответственно. Порты Поти и Батуми работают со второй задачей за счет собственных ресурсов. Основные причалы в обоих портах охвачены вышеупомянутыми Технико-экономическими обоснованиями компании НРТИ.

Путем сокращения усилий по этим трем задачам, компания Technital высвободила средства, необходимые для закупки коммуникационной системы GMDSS (дополнение к контракту по этому вопросу еще не было подписано). Расклад бюджета в данном техническом задании по большей части недооценил

бюджета, необходимого для этой закупки. Система GMDSS будет выставлена на тендер путем процедуры неофициальных консультаций, с тем, чтобы сэкономить ценное время, поскольку проект заканчивается в декабре 1999 года.

Основные задачи выполняются по графику, и Группа Мониторинга ТАСИС благоприятно оценила Первоначальный Отчет и Первый Отчет о Ходе Выполнения Проекта.

6. Техническое Содействие в вопросах приватизации порта Потти

Контрактор: НРС

Бюджет : 150 000 ЕВРО

Дата начала: август 1999

Нынешний статус:

Контракт был присужден по прямому соглашению компании НРС в конце июля. Консультант окажет содействие порту Потти, Министерству Транспорта и Министерству Государственного Имущества в вопросах приватизации контейнерных и железнодорожных паромных терминалов. В соответствии с Концепцией Приватизации, представленной компанией НРТИ в рамках проекта *Технико-экономические обоснования новых терминальных сооружений в грузинских портах Потти и Батуми*, Грузия получит основную долю во владении терминалами. Президент Эдуард Шеварднадзе официально одобрил эту концепцию. Были определены потенциальные акционеры со стороны Грузии и Европейского Союза, и ведутся многосторонние переговоры. Однако, еще очень рано предсказывать результаты этих переговоров.

7. Средства по перевалке Замын Ууд

Контрактор: ETC / Halcrow Transmark, Profabril Centro de Projectos SA

Бюджет : 1 600 000 ЕВРО

Дата начала : апрель 1999

Нынешний статус:

По просьбе Координационного Бюро ТАСИС в Улан-Баторе Координационная Группа разработала данный проект в рамках Национальной Программы ТАСИС для Монголии, с целью разнообразить нефтяные ресурсы Монголии, добавив Китай к нынешнему поставщику, России. Проект обновил отчет Мирового Банка 1993 года, который в настоящее время считается слишком оптимистичным, поскольку цены на нефть на мировом рынке снизились, и цены на китайскую нефть не могут конкурировать с российскими. По этой причине очень трудно привлечь инвесторов. Поэтому Консультант предложил более современный проект, который позволит этим сооружениям быть самокупаемыми на основе компонента закупок ТАСИС в размере 1 100 000 ЕВРО. Было проведено сравнение пяти технических решений, результаты которого были отражены в Первоначальном Отчете в мае 1999 года. Координационная Группа организовала встречу с ответственным руководителем

программы, г-жой Донатой-Марией Мачелли, Контрактором и Группой Мониторинга ТАСИС. На этой встрече было одобрено предложенное оптимальное решение, а также обсуждены технические проекты и технические спецификации, которые должны быть подготовлены в качестве следующей стадии, а также тендерные процедуры, которые будут начаты после этого. Поскольку проект начался на три месяца позже, и поскольку наступление зимы в ноябре сделает монтаж сооружения и оборудования невозможным, Консультанта уговаривали быстро продолжить все тендерные процедуры. Хотя все получатели, по стратегическим причинам, практически связаны обязательствами по данному проекту, Железная Дорога Монголии не сдержала обещание уложить 1.8 км ширококолейных соединительных путей до этого сооружения к декабрю 1998 года. Поэтому г-н Бен Беддегенотс посетит Монголию во второй половине августа, по случаю второй встречи Координационного Комитета, для того, чтобы обеспечить выполнение работ Железной Дорогой без задержек.

ПРЯМЫЕ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ

1. Оборудование для обработки контейнеров и грузов для центра распределения экспорта хлопка в Бухаре, и для морских портов Баку, Туркменбаши, Потти и Ильичевск

Контрактор: различные контракторы (координируемые компанией НРС)

Бюджет : 7 000 000 ЕВРО

Дата начала : февраль 1998

Нынешний статус :

Данный контракт на поставку, состоящий из 17 пунктов, присужденный различным контракторам, координируется компанией НРС. По всем, кроме одного, пунктам, была проведена предварительная приемка, а окончательная приемка уже состоялась, или состоится по истечении гарантийного срока. Однако, пункт 17, сортировочный локомотив, предназначенный для порта Потти, все еще подлежит поставке. Этот локомотив был произведен зимой 1998/1999 года, но по прибытию кораблем в порт Потти в марте, он соскользнул с двух кранов, которые поднимали его с судна, и разбился о причал. Локомотив и причал серьезно пострадали. Координатор НРС позаботился об этом вопросе, но локомотив пришлось отправить на завод для капитального ремонта. В настоящее время ожидается, что он будет передан порту Потти осенью.

Поскольку сумма в размере 830 000 ЕВРО была сэкономлена из предусматриваемого бюджета в размере 15 000 000 ЕВРО для железнодорожной паромной переправы на Черном море, включая поставку оборудования для обработки контейнеров и грузов, в апреле 1999 года контракторам PlanMarine/KALMAR было присуждено дополнение к контракту на поставку дополнительного оборудования в порт Потти:

- пункт 1 'стрелочный погрузчик 41-Т (reach stacker)' (1 штука);
- пункт 3 'спредер' (2 комплекта);
- пункт 9 'терминальный трактор' (3 штуки);
- пункт 10 'терминальные шасси 38-Т/40" ' (10 штук).

Это дополнение было обосновано тем, что объемы обрабатываемых в Потти контейнеров и грузов в последние годы значительно превосходят прогнозы. Было также продлено задание НРС по координации для того, чтобы позволить дальнейшую координацию до окончательной приемки последнего пункта дополнения к контракту.

2. Контейнерные услуги между портами Каспийского моря Баку и Туркменбаши

Контактор : GABEG / различные суб-контракторы

Бюджет : 2 500 000 ЕВРО

Дата начала : февраль 1998

Нынешний статус:

Поскольку техническое задание для работ в рамках данного контракта, написанное в 1997 году, не совсем соответствует нынешнему положению и потребностям портов, были внесены некоторые изменения в масштаб работы, с согласия получателей, Координатора компании Athens Law, контрактора компании GABEG и ТАСИС.

В порту Туркменбаши все компоненты завершены. В порту Баку, Раздел 4 'Восстановление оборудования для обработки контейнеров в Баку' все еще в стадии осуществления. Контрактор GABEG выполнит этот пункт только тогда, когда Азербайджанское Правительство согласится освободить их от подоходного налога и налога на прибыль, как определено в «Соглашениях о Налогах и Таможнях», заключенных между ТАСИС и Азербайджанским Правительством (подобная проблема с НДС была решена ранее). Азербайджанское Правительство еще не ратифицировало эту конвенцию, но в апреле 1999 года, г-н Де Ангелис, директор SCR/A3, направил письмо Премьер-министру Азербайджана с официальной просьбой об освобождении от налогов. Ответ все еще не был получен.

Марк Грай и представители компании GABEG встречались недавно с Вице Премьер-министром г-ном Шарифовым для прослеживания проблемы об освобождении от налогов. Вице Премьер-министр Шарифов взял на себя обязательство решить эту проблему без дальнейших задержек. Только по 1998 году на карту поставлена сумма в размере 130,000 ЕВРО. GABEG хочет завершить раздел 4 как только будет получено разрешение на освобождение от налогов, насколько позволят оставшийся бюджет и время (контракт между GABEG и Европейским Союзом заканчивается в середине сентября).

3. Проектирование и Строительство Железнодорожных Паромных Сооружений в порту Потти

Контрактор : Athena Hellenic Engineering / различные суб-контракторы

Бюджет : 3 400 000 ЕВРО

Дата начала : февраль 1998

Нынешний статус :

Этот контракт на работы завершился в середине апреля 1999 года, как раз вовремя для успешной инаугурации 18 апреля в присутствии Президентов Грузии, Азербайджанской Республики и Украины, и представителей ТАСИС. В то же время, украинская судоходная компания, УкрФерри, начала еженедельную железнодорожную паромную услугу в Потти.

4. Усовершенствование существующего железнодорожного паромного терминала и строительство сооружений в порту Ильичевск

Контрактор : COSMAR-VCEOM / различные суб-контракторы

Бюджет: 6 400 000 ЕВРО

Дата начала: июль 1998

Нынешний статус:

В данном контракте на работы произошла задержка продолжительностью 6 месяцев (новая дата завершения контракта : 30 декабря 1999 года), из-за задержки в начале проекта (наружные работы можно было начать только по окончании зимы), неправильно выполненных подготовительных работ портовыми властями (удаление бетонных плит, подвергающих напряжению почву) и непредвиденных трудностей в получении разрешений на строительство (высота потолка, системы противопожарной защиты и т.д.), а также из-за сменой Технического Директора в компании УкрФерри (внезапное неодобрение плана по усовершенствованию парома, институтом по сертификации 'Bureau Veritas' и итальянским судостроительным заводом). Как следствие этой задержки, взаимосвязанный контракт на поставку «Создание компьютерной системы для контроля движения грузов, и Поставка компьютеров и компьютерного оборудования в порты Поти и Ильичевск» был также задержан еще на три месяца (новая дата окончания проекта: 6 сентября 1999).

Координация и техническое наблюдение НРТИ/ССА было продлено до конца года, с тем, чтобы позволить продолжать проект до конца проектов в Ильичевске. Координационная Группа ТРАСЕКА внимательно прослеживала эти два задержанных контракта, совместно с НРТИ и ССА.

Проектирование дополнительных сооружений в Ильичевске было завершено в марте 1999 года, и работы хорошо продвигаются. Ведется ремонт офисного помещения, таким образом, в августе компания Computer Solutions сможет начать установку и тестирование на местах компьютеров и коммуникационного оборудования, а также последующее обучение персонала Поти, УкрФерри, Железной Дороги и Таможни.

НРТИ, Руководитель Программы Раймо Ниemi, и г-н Бен Беддегеноотс встречались в первую неделю августа для обсуждения продвижения проектов железнодорожных паромных связей на Черном море. Капитан В.Х.Арлт и г-н Бен Беддегеноотс планируют посетить Одессу, Ильичевск и Киев сразу после этой встречи для встречи с компанией COSMAR, получателями и Делегацией Европейского Союза. Вопросами, требующими решения, являются: (i) освобождение от НДС на работы, выполняемые местными суб-контракторами, (ii) финансирование дополнительных работ, не предусмотренных в Техническом Задании, (iii) мероприятия по усовершенствованию железнодорожного парома М/В Герой Шипки и (iv) передача железнодорожного паромного терминала в конце проекта.

5. Внедрение компьютерных систем контроля за движением грузов, и поставка компьютеров и коммуникационного оборудования для портов Поти и Ильичевск

Контрактор : Computer Solutions / -

Бюджет : 1 500 000 ЕВРО

Дата начала : январь 1998

Нынешний статус :

В данном контракте на поставку произошла задержка из-за его зависимости от хода работ в портах Поти и Ильичевск. Разработка системы и мероприятия по обучению боролись с плохо подготовленными (отсутствие базовых знаний английского языка или информатики) и часто меняющимися обучаемыми, предлагаемыми Портами, Таможнями, Железной Дорогой и УкрФерри. Как в Поти, так и в Ильичевске подготовительные работы (траншеи для кабеля, ремонт офисных помещений) отставали от графика. В Поти проект достиг своего успешного завершения в апреле 1999 года, но в Ильичевске компьютерные и коммуникационные системы еще не были установлены и протестированы, потому что офисное помещение до сих пор не отремонтировано, и поэтому окончательное обучение персонала использованию системы было отложено до августа.

Проект включает два компонента технического содействия:

1. Предложение касательно подразделения независимой эксплуатации паромного терминала (IFTOU - Ильичевск);
2. Содействие в управлении в порту Поти.

Предложение IFTOU поддерживается УкрФерри и Железной Дорогой, но не портовыми властями, которые предпочитают сохранять контроль за железнодорожным паромным терминалом. Министерство Транспорта имеет два возражения законодательного характера:

- В соответствии с конституцией, Порт не должен быть приватизирован;
- В соответствии с конституцией, Государственное предприятие не должно вовлекаться в коммерческую деятельность.

Формула уступки для эксплуатации железнодорожного паромного терминала (IFTOU) был бы приемлемым компромиссом, поскольку Порт остается собственником имущества и не вовлекается напрямую в коммерческую деятельность. Однако, Министерство думает, что Украина еще не готова к таким уступкам.

Г-н Питер Холин, консультант, который предоставляет содействие в управлении в порту Поти, создал отличные рабочие отношения с директором Порта, г-ном Инаишвилли. Их работа была сконцентрирована на подготовке приватизации контейнерных и паромных терминалов, следуя концепции приватизации, разработанной компанией НРТИ в своем проекте «*Технико-экономические обоснования Новых Терминальных Сооружений в Грузинских Портах Поти и Батуми*». Г-н Холин в настоящее время продолжает эту работу в рамках одногодичного задания «*Техническое Содействие в Приватизации Порта Поти*» (он отправляется в Грузию 2 августа).

ПРИЛОЖЕНИЕ 10

ПЛАНИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЧЛЕНОВ ГРУППЫ НА ОСТАВШИЕСЯ ШЕСТЬ МЕСЯЦЕВ КОНТРАКТА

Основной Член Группы		Задача			ВСЕГО
		Прослеживание проектов	Составление программ проектов/ Сотрудничество с МФУ	Мероприятия/ Внешние связи	
Бен БЕДДЕГЕНООТС (Координатор в Брюсселе)	Описание деятельности	Железнодорожный паромный терминал, Ильичевск (COSMAR, Computer Solutions); Сооружения для перегрузки в Замин Ууд, Монголия (ETC); Прочее (см. Грай / Симс).	Межправительственная Совместная Комиссия по Реализации Многостороннего Соглашения (продолжение); Восстановление Железнодорожного Паромного Терминала, Актау, Казахстан	Брошюра 2000; Заключительный Отчет Координационной Группы ТРАСЕКА.	
	Человеко-месяцев	3,00	1,00	1,25	5,25
Доминик ФЕЛЬДХЕЙМ (Эксперт по внешним связям)	Описание деятельности	/	Фильм в продвижении ГД Х.	Конференции в Бухаресте; Презентация (Powerpoint); Брошюра 2000; Страница Интернет; Техническая Библиотека.	
	Человеко-месяцев	0,00	0,25	3,75	4,00
Марк ГРАЙ (Координатор на Кавказе)	Описание деятельности	Интермодальные услуги (POLZUG); Безопасность в портах Потти / Батуми (Technital); Тех.Содействие в приватизации порта Потти (HPC); Реорганизация управления сектором транспорта, Азербайджан (Dornier); Содействие международным транзитным автомобильным перевозкам (MCAT / SWK); Прогнозирование движения (VCEOM); Межправительственная Совместная Комиссия по Реализации Многостороннего Соглашения; Оптический кабель для Кавказских Железных Дорог.	Техническое содействие по восстановлению/реконструкции автомобильных дорог, Кавказ (с МБ и ЕБРР); Сооружения для железнодорожных перегрузок, Потти.	Конференции в Бухаресте; Брошюра 2000.	
	Человеко-месяцев	3,50	1,00	0,75	5,25

Майк СИМС (Координатор, Центральная Азия)	Описание деятельности	Интермодальные Услуги (POLZUG); Содействие международным транзитным автомобильным перевозкам (MCAT / SWK); Прогнозирование движения (VCEOM); Техническое Содействие по восстановлению автомобильных дорог, Кыргызстан; Транзитные коридоры, Казахстан.	Центрально-Азиатские автомобильные пограничные переходы (с АБР); Восстановление железнодорожного паромного терминала, Актау, Казахстан	Брошюра 2000.	
	Человеко-месяцев	1,50	0,75	0,75	3,00
ВСЕГО	Человеко- месяцев	8,50	4,00	6,25	17,50

ПРИЛОЖЕНИЕ 11

ТАБЛИЦЫ О ХОДЕ ВЫПОЛНЕНИЯ И ПЛАНИРОВАНИИ ПРОЕКТА

ОТЧЕТ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ РЕСУРСОВ

Название проекта: Проект ТРАСЕКА - Координационная ТРАСЕКА		Группа	Номер Проекта : 99-0003.00		Страна: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Кыргызстан, Таджикистан, Монголия, Украина, Молдова		Форма 2.3, Страница : 1
Период планирования : 02/1999 - 07/1999			Подготовлено: 07/1999		Консультант ЕС :TRACTEBEL Development Engineering, Брюссель, Бельгия		
Цели проекта: Обеспечение профессиональной и эксплуатационной поддержки Программе ТРАСЕКА							
РЕСУРСЫ/ВКЛАДЫ	ВСЕГО ЗАПЛАНИРОВАНО	ЗАПЛАНИРОВАННЫЙ ПЕРИОД	РЕАЛИЗОВАННЫЙ ПЕРИОД	ВСЕГО РЕАЛИЗОВАНО	В НАЛИЧИИ ДЛЯ ОСТАВШЕЙСЯ ЧАСТИ		
ПЕРСОНАЛ							
Кат. I в ЕС	16,0 человеко-месяцев	8,0 человеко-месяцев	10,2 человеко-месяцев	10,2 человеко-месяцев	5,8 человеко-месяцев		
Кат. I в СНГ	20,0 человеко-месяцев	10,0 человеко-месяцев	9,1 человеко-месяцев	9,1 человеко-месяцев	10,9 человеко-месяцев		
Кат. II в ЕС	0,0 человеко-месяцев	0,0 человеко-месяцев	0,0 человеко-месяцев	0,0 человеко-месяцев	0,0 человеко-месяцев		
Местный эксперт	85,0 человеко-месяцев	42,5 человеко-месяцев	40,6 человеко-месяцев	40,6 человеко-месяцев	44,4 человеко-месяцев		
Переводчики	21,0 человеко-месяцев	10,5 человеко-месяцев	10,2 человеко-месяцев	10,2 человеко-месяцев	10,8 человеко-месяцев		
Всего	142,0 человеко-месяцев	71,0 человеко-месяцев	70,1 человеко-месяцев	70,1 человеко-месяцев	71,9 человеко-месяцев		
ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ							
Набор офисного оборудования (компьютеры, факсы, копировальные машины)	1	0,5	0,5	0,5	0,5		
ПРОЧИЕ ВКЛАДЫ							
ИТОГО							

ОТЧЕТ О РЕЗУЛЬТАТАХ

Название проекта: Проект ТРАСЕКА - Координационная Группа ТРАСЕКА		Номер Проекта : 99-0003.00	Страна: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Кыргызстан, Таджикистан, Монголия, Украина, Молдова	Форма 2.4, Страница : 1
Подготовлено: 07/1999			Консультант ЕС :TRACTEBEL Development Engineering, Брюссель, Бельгия	
Результаты	Отклонение от первоначального плана + или - %	Причина для отклонения	Комментарии по ограничениям и допущениям	
Восстановлены местные офисы на Кавказе и в Центральной Азии				
Организована Конференция Рабочей Группы	- 73,3 %	Не будет организовываться Конференция Рабочих Групп; однако 26,7 % из предусмотренных 75 000 ЕВРО необходимы для распечатки документов, брошюр, карт для прочих различных конференций	экономленные 73,3 будут использованы на дополнительный вклад экспертов ЕС в странах ЕС (Дополнение к контракту, представленное 31 мая)	
Назначены местные эксперты в каждой стране ТРАСЕКА				
Старшие эксперты ЕС	+ 7 %	Значительные усилия были предприняты в офисе в Брюсселе для распространения информации о ТРАСЕКА (обновление и усовершенствование страницы в Интернет, техническая библиотека, брошюры, карты)	Если дополнение к контракту, представленное 31 мая, будет одобрено, для этой задачи будет выделено 4 дополнительных человеко-месяцев в Брюсселе.	
Младшие эксперты ЕС				
Техническое Задание				

ОТЧЕТ О ПЛАНИРОВАНИИ ПРОЕКТА

Название проекта: Проект ТРАСЕКА - Координационная Группа ТРАСЕКА		Номер Проекта : 99-0003.00		Страна: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Кыргызстан, Таджикистан, Монголия, Украина, Молдова		Форма 2.2, Страница: 1			
Период планирования : 08/1999 – 01/2000		Подготовлено: 07/1999		Консультант ЕС :TRACTEBEL Development Engineering, Брюссель, Бельгия					
Цели проекта: Обеспечение профессиональной и эксплуатационной поддержки Программе ТРАСЕКА									
No	ВЫПОЛНЕННЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ	ПЕРИОД ВРЕМЕНИ 1999-2000 (для периода проекта с августа 1999 по январь 2000)				ВКЛАДЫ			
		КВАРТАЛ				ПЕРСОНАЛ Консультант ЕС	ПЕРСОНАЛ Партнер	ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ПРОЧЕЕ
		4	1	2	3				
	Подготовка предварительных технико-экономических обоснований и Технических Заданий для новых проектов	XXXXXX			XXXXXX				
	Подготовка конференций	XXX	XX		XXXXXX				Бюджет конференции
	Встречи с Контракторами, Организациями-Партнерами, Координационными Бюро, Делегациями; библиотеки в Брюсселе, Ташкенте и Тбилиси; содействие обмену информацией между Контракторами; обзор отчетов, выпущенных Контракторами.	XXXXXX	XX		XXXXXXX				
	Начало проектов	XXXXXX	XX		XXXXXX				
	Документация и Управление страницей в Интернет	XXXXXX	XX		XXXXXX				
		ВСЕГО				16,7 ч/м	55,2 ч/м	0,5 бюджета	

ПРИЛОЖЕНИЕ 12

**ЗАРПОС НА ПРОДЛЕНИЕ КОНТРАКТА (31 МАЯ 1999)
(НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ)**

Transportation Division

avenue Ariane 7
B-1200 Brussels (Belgium)
Tel + 32 2 773 75 11
Fax + 32 2 773 79 90

Sender: B. Beddegenoots

Direct tel.: + 32 2 773 74 18
Direct fax: + 32 2 773 88 50

Your ref.
Our ref. 94092/clt/macelli/ldm31599/BDD

European Commission
SCR - A3
To Ms D.M. Maccelli
Rue de la Science 14
1040 Bruxelles

- 1.06.99 S05206

Date: May 31, 1999

Dear Ms Maccelli,

Subject: request for contract addendum (Contract No. 99-0003.00)

Three months after the extension of our 'TRACECA Co-ordination Team' assignment, our main office in Brussels and local offices in the Caucasus and Central Asia are fully operational again, our working relationships with all counterparts involved were re-established, the TRACECA 1998/1999 projects have been or are being tendered and new projects for the TRACECA 1999/2000 budget are under preparation.

Meanwhile, it has become clear that, for various reasons, no Working Group Conference (WGC) will be organised under the present contract :

- the projects endorsed at the 5th WGC in Tbilisi will only start in summer;
- the budget for TRACECA has been reduced;
- Statements of Endorsement for any new project proposals will be signed during bi-lateral meetings with the Beneficiaries;
- the Consultant assisting the Signatories of the MLA in creating an Inter-Governmental Joint Commission to implement the MLA shall be in charge of future conferences.

On the other hand, a heavy burden is put on the Brussels main office :

- frequent attendance to TACIS and SCR (due to a re-organisation of the European Commission, we now work intensively with one Programme Manager and two Task Managers – the latter two being new to TRACECA);
- dissemination of information on the TRACECA Programme from the Brussels technical library and electronic database (completion of technical library – both on computer and on hard copy, need for updated brochures and maps, expanding of the website to add to the permanent publicly accessible TRACECA output);
- technical expert commentaries, clarifications and addenda to reports completed by others in the past (e.g. justification of an EU grant for the Caucasus Optical Cable, of a contract addendum to PlanMarine/KALMAR, of the privatisation of Poti Port);
- support of Tacis National Programme projects directly linked to TRACECA (e.g. Restructuring of the Azeri Transport Sector Administration, TA for the Privatisation of Poti Port, Port Safety in Poti and Batumi, Feasibility Study of Road Rehabilitation in Kyrgyzstan, Zamyn Uud Transshipment Facility, Development of a Transport Corridor in Kazakstan).

As no WGC will be organised and as considerable demands are made on the Brussels main office, we propose to transform the budget line 'D.2 Conferences' to extra fees in EU, as shown in the attached 'Breakdown of Prices'.

Trusting in your favourable consideration, we assure you of our continued commitment to TRACECA.

Yours faithfully,



B. Beddegenoots
Brussels Co-ordinator



I. de Saint Moulin
Transportation Division Manager

BREAKDOWN OF PRICES

	before addendum 1				Addendum 1			
	Unit	Unit Rate	No. of Units	Amount	Change in Units	Amount	New Total Units	Amount
A. FEES								
A.1. Cat. I in EU	man.days	609	354	215.586	90	55.000	444	270.586
A.2. Cat. I in NIS	man.days	452	590	266.680			590	266.680
A.3. Cat. II in EU	man.days	422	0	0			0	0
A.4. Local experts	man.days	50	1.875	93.750			1.875	93.750
A.5. Interpreters	man.days	50	470	23.500			470	23.500
TOTAL A.				599.516				654.516
B. PER DIEM								
B.1 Per diem NIS	man.days	140	429	60.060			429	60.060
TOTAL B.				60.060				60.060
C. DIRECT EXPENSES								
C.1. Accomodation	man.month	1.100	24	26.400			24	26.400
C.2. Courier; Office	months	3.500	12	42.000			12	42.000
C.3. Local Transport	months	2.000	12	24.000			12	24.000
C.4. Printing; Translating; Disseminatio	months	1.000	12	12.000			12	12.000
C.5. World Wide Web Site	months	750	12	9.000			12	9.000
TOTAL C.				113.400				113.400
TOTAL A. + B. + C.				772.976				827.976
D. REIMBURSABLES								
D.1. Air Tickets	flights	1.000	50	50.000			50	50.000
D.2. Conferences; Documents	budget	75.000	1	75.000	1	-55.000	1	20.000
D.3. Equipment	budget	2.000	1	2.000			1	2.000
TOTAL D.				127.000				72.000
TOTAL A. + B. + C. + D.				899.976				899.976