



МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ КОМИССИЯ
ТРАСЕКА ПО ВЫПОЛНЕНИЮ ОСНОВНОГО
СОГЛАШЕНИЯ

ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЙ ОТЧЕТ

Март 2000 года

REPORT COVER PAGE

Project Title	TRACECA – Inter-Governmental Joint Committee For Implementation of a Basic Agreement TNREG 9803	
Project Number	99-0201	
Countries	Azerbaijan, Armenia, Bulgaria, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Moldova, Romania, Tadjikistan, Turkey, Ukraine, Uzbekistan	
	Local operator	EC-Consultant
Name	National Secretaries	AXIS & ASSOCIES
Address		24-26 rue du Cotentin 75015 Paris France
Tel.number		(+33-1) 40 64 73 71
Fax number		(+33-1) 40 47 08 69
e-mail number		Axis@wanadoo.fr
Contact person		Marc LANDRIN Jean Louis ROMANINI
Signatures	_____	

Date of Report: March 20th, 2000
Reporting Period: December 16th 1999 – March 20th 2000
Author of Report: Jean Louis ROMANINI

EC Co-ordinating unit	_____	_____	_____
	(Name)	(Signature)	(Date)
EC Delegation	_____	_____	_____
	(Name)	(Signature)	(Date)
Takis Bureau (Task Manager)	_____	_____	_____
	(Name)	(Signature)	(Date)

СОДЕРЖАНИЕ

1. Прогноз проекта	2
2. Анализ Проекта	3
2.1 Первоначальная ситуация	3
2.1.1 Содержание проекта:	3
2.1.2 Основные проблемы	6
2.1.3 Ситуация с местными участниками	7
2.1.4 Целевые группы	10
2.1.5 Партнеры	11
2.2 Отклонения от Технического Задания	12
2.2.1 Изменения к Техническому Заданию:	12
2.2.2 Неясные вопросы	13
2.3 Новые предложения Консультанта	14
2.3.1 Бюджет / Расходы	14
2.3.2 Создание / начало работы секретариатов Национальных Комиссий	14
2.4 Успех Конференции в Тбилиси	14
3. Планирование проекта	15
3.1 Связь /координация с другими проектами	15
3.2 Цели проекта или Конечные задачи	16
3.2.1 Задачи на короткую перспективу	16
3.2.2 Долгосрочные цели:	16
3.3 Подход проекта	17
3.4 Намеченные результаты / итоги	18
3.5 Планирование на весь период проекта	23
3.6 Препятствия, риск, предположения	25
3.7 Планирование на следующий отчетный период	26

1. Прогноз проекта

Название проекта	ТРАСЕКА – Межправительственная Комиссия по выполнению Основного Соглашения TNREG 9803
Номер проекта:	99-0201
Страны:	Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Молдова, Казахстан, Киргизия, Румыния, Таджикистан, Турция, Украина, Узбекистан
Дата начала проекта:	16 декабря 1999
Продолжительность проекта	14 месяцев(модуль должен быть закончен в течение12 месяцев)
Цели	
Создание МПК ТРАСЕКА, создание Постоянного Секретариата и создание Национальных Комиссий	
Ускорение процесса сближения транспортных структур и транспортного законодательства	
Улучшение конкурентоспособности маршрута ТРАСЕКА	
Адаптирование процесса выбора проектов ТРАСЕКА	
Планируемые результаты	
Ратифицирование Основного Соглашения 12-ю государствами - участниками	
Принятие законодательной структуры МПК ТРАСЕКА и Постоянного Секретариата	
Постоянный Секретариат выбирает Генерального Секретаря, заместителя Генерального Секретаря и персонал	
Открытие офиса Постоянного Секретариата в Баку	
Создание Национальных Комиссий и содействие их сотрудничеству с Постоянным Секретариатом	
Рабочие группы, созданные МПК, начинают свою работу	
Организация одной (двух) Конференций	
Начало развития информационной системы, включая «web site ТРАСЕКА»	
Планируемая деятельность	
Разработка Правил процедур МПК ТРАСЕКА и разработка Положения о Постоянном Секретариате	
Заключение контрактов с местными организациями для ремонта офиса Постоянного Секретариата в Баку	
Выбор и поставка оборудования для Постоянного Секретариата в Баку	
Выбор и поставка оборудования для Национальных Комиссий	
Контроль за финансированием МПК ТРАСЕКА (Постоянного Секретариата и Национальных Комиссий)	
Организация Конференции (Конференций): проведение Конференции, предоставление документов, информации,...	
Создание руководства по организации «Вводных встреч» и их проведение	
Создание руководства по Национальным Комиссиям и проведение «учредительных» встреч	
Помощь Генеральному секретарю в проведении заседаний рабочих групп	
Передача « web site ТРАСЕКА» Постоянному Секретариату и обучение специалиста	

2. Анализ Проекта

2.1 Первоначальная ситуация

2.1.1 Содержание проекта:

А - ТРАСЕКА: зона транзита:

Упрощение транспортных и транзитных процедур является задачей чрезвычайной важности для Государств - участников проекта; это достаточно ясно объясняется двумя простыми фактами:

- Многие государства - участники проекта не имеют выхода к морю, в связи с чем они должны оптимизировать и гарантировать поставку товаров для удовлетворения своих основных нужд.
- Будучи расположены в середине транзитной зоны, они заинтересованы в получении прибыли от этого выгодного географического расположения.

После распада Советского Союза стали развиваться новые торговые направления: в Китай, через Иран в Персидский залив, в Турцию и далее через неё, по Черному морю и т.д.

Развитие и контроль движения по Черному морю становится очень важной задачей с точки зрения безопасности, а также торговли.

Б - Экономические достижения и развитие торговли:

Для этого региона характерен большой потенциал развития: доход на душу населения в настоящее время средний, но, в то же время, он обладает большими резервами природных и человеческих ресурсов.

Промышленность и торговля должны быть модернизированы. Общая численность населения на Кавказе и в Центральной Азии - более 70 миллионов человек, что дает основание считать этот регион одним из главных рынков в течение следующих 20 лет.

Неисчерпаемы природные ресурсы региона: нефть, газ, руды, металлы, продукты сельского хозяйства.

В – Независимость и переход к рыночной экономике:

Большинство участников проекта являются вновь созданными независимыми государствами. Это означает, что законодательные структуры, существующие в настоящее время, были также созданы недавно. Отсюда следует, что:

- Эти государства должны были обеспечить управление своими делами в очень короткий срок.

- Эти государства должны были перейти от командно-административной системы к открытой рыночной экономике. Этот переход является достаточно сложным этапом, и ни одно из государств не имело в этом опыта.

Нет необходимости говорить, что законодательная база этих государств еще не сформирована, и даже когда законы принимаются, процесс их выполнения занимает еще длительное время.

После нескольких лет изучений и обсуждений пришло время приложить все усилия для стабилизации ситуации. В связи с чем необходимо откорректировать и окончательно сформировать законодательную структуру в соответствии с международной практикой и местными требованиями, а также настаивать на безусловном соблюдении нового законодательства.

Г – Многокультурная среда:

В зоне ТРАСЕКА проживает население, представляющее различные культуры. Это создавало и создает предпосылки для возникновения разногласий между некоторыми из них. Этот регион более, чем какой-либо другой, нуждается в общей основе для международных связей.

Д – Основное Многостороннее Соглашение (ОМС):

По предложению Президента Азербайджана Гейдара АЛИЕВА в Баку в сентябре 1998 года была проведена международная Конференция, посвященная восстановлению древнего Шелкового Пути.

Результатом Конференции было одобрение Основного Многостороннего Соглашения и его технических приложений, которые включали следующее:

- Международный железнодорожный транспорт
- Международный автомобильный транспорт
- Международное торговое мореплавание
- Таможенные процедуры и передача документации

Задачи Соглашения:

- Развитие экономических взаимоотношений, торговли и транспортных связей в Европе, в регионе Черного и Каспийского морей, на Кавказе и в Центральной Азии
- Гарантирование доступа к мировым рынкам автомобильного, железнодорожного и морского транспорта
- Обеспечение безопасности движения, надежности доставки грузов, а также защиты окружающей среды

- Обеспечение сбалансированности политики и законодательной базы в области транспорта
- Создание равных условий для выполнения транспортных операций

Стороны, подписавшие Основное Соглашение :

Основное Многостороннее Соглашение подписано 12 государствами, которые участвуют в настоящем проекте.

Нужно отметить, что Туркменистан, государство расположенное в самом центре зоны ТРАСЕКА, не был представлен на бакинской Конференции. Однако статья 14 гласит, что Основное Соглашение «открыто для присоединения к нему любого государства».

Это положение ОМС предоставляет Туркменистану возможность присоединиться к проекту, когда это государство оценит те преимущества, которые оно может получить от участия в программе ТРАСЕКА.

Наблюдение за выполнением Основного Соглашения:

Статья 13 гласит, что Основное Соглашение "должно вступить в силу через 30 дней после уведомления четвертой стороной депозитария о завершении соответствующих внутренних государственных процедур, предусмотренных соответствующим национальным законодательством".

Представленная ниже таблица дает представление о существующем положении.

Ратификация Основного Соглашения

Ратифицировали в начале проекта	Ратифицировали перед конференцией в Тбилиси	Ратифицировали в процессе
Азербайджан Болгария Грузия Молдова Таджикистан Узбекистан	Армения Кыргызстан Украина	Казахстан Румыния Турция

Новые Органы или Организации:

В Основном Соглашении указано, что "Стороны должны создать Межправительственную Комиссию (МПК) для урегулирования вопросов,

связанных с реализацией Основного Соглашения и применением его основных положений".

Кроме того, "Межправительственная Комиссия создаст Постоянный Секретариат для реализации положений Основного Соглашения». В статье 8-7 также упоминаются «рабочие группы».

Это означает, что эти органы специально предусмотрены в тексте. Их структура, полномочия, регламент и т.д. зафиксированы в Основном Соглашении.

Однако, Национальные комиссии не упоминаются отдельно в тексте Соглашения.

В любом случае, Основное Соглашение должно считаться юридической основой данного проекта.

Е – Проекты, входящие в ТРАСЕКА:

Европейская Комиссия и государства – участники программы ТРАСЕКА решили, что последующие проекты ТРАСЕКА будут управляться единым органом, таким как МПК ТРАСЕКА. Таким образом, определение, выбор, согласование и координация новых проектов ТРАСЕКА будет осуществляться в тесном сотрудничестве с МПК ТРАСЕКА.

Это должно быть принято во внимание при составлении рабочего плана соответствующих рабочих органов (Генерального Секретаря, Национальных Комиссий, рабочих групп).

2.1.2 Основные проблемы

А – Конкурентоспособность:

Конкурентоспособность маршрута ТРАСЕКА ясно представлена предыдущими проектами; однако демпинговые цены, практикуемые на других маршрутах, особенно на Российских железных дорогах, постоянно меняют ситуацию.

Транспортные операторы в государствах ТРАСЕКА должны постоянно модернизировать оборудование, улучшать организацию и правила работы для того, чтобы «не сойти с дистанции». Преимущества, которые им дает географическое положение, должны поддерживаться своевременной реакцией на предложения конкурентов.

В этой связи, четкое взаимодействие (правил и процедур) является ключевым моментом, и МПК ТРАСЕКА может стать соответствующей структурой для его достижения.

Б – Маркетинг маршрута ТРАСЕКА:

Маршруты ТРАСЕКА используются разными транспортными операторами многих государств создавая таким образом цепочку поставщиков сервисных услуг, но ни один из них не обладает достаточным потенциалом (и не уполномочен) эффективно продавать услуги всей цепочки.

К сожалению, не существует общей маркетинговой политики маршрута ТРАСЕКА, которая бы проводилась основными транспортными операторами. Например, планировавшийся «Общий оператор» для железных дорог стран ТРАСЕКА так и не был создан, хотя его основной задачей являлась как раз продажа железнодорожных услуг на международном рынке.

В результате чего, транспортные операторы маршрута ТРАСЕКА играют ограниченную роль на международном рынке транспортных услуг.

МПК ТРАСЕКА может выдвигать и поддерживать общие инициативы по более эффективной продаже транспортных услуг.

В – Информационные системы

Существующая в настоящее время информационная система связывает участников проекта друг с другом, но не с потенциальными клиентами.

С другой стороны, существует «web site ТРАСЕКА», который был создан и в настоящее время находится в Западной Европе. Контракт с провайдером заканчивается 30 марта.

По-видимому, будет правильно передать «web site ТРАСЕКА» Постоянному Секретариату, который будет пользоваться уже накопленным опытом работы, не говоря о уже собранной информации, которую нужно будет всего лишь несколько обновить.

Постоянный Секретариат будет иметь возможность использовать «web site ТРАСЕКА», как основу для развития эффективной, надежной и доступной информационной системы.

Консультант будет помогать Секретариату в принятии решений, касающихся выбора провайдера, а также соответствующих процедур для адаптации его к собственным нуждам.

2.1.3 Ситуация с местными участниками

А – Обще положение:

В каждом государстве – участнике вопросы транспорта и транзита решаются соответствующими Министерствами, Управлениями, государственными предприятиями и административными органами.

Межгосударственные проекты должны обсуждаться во многих инстанциях; при этом возникают различия во мнениях даже в одной и той же стране,

другими словами, межгосударственное сотрудничество является сложным и длительным процессом.

Вследствие чего эффективность проектов и развитие маршрута ТРАСЕКА будут замедляться до тех пор, пока участники программы не станут говорить в унисон.

Национальные комиссии создаются для выполнения этой задачи, т. е. для помощи государственным органам, а именно:

- проводить обзор проблем со всеми заинтересованными сторонами,
- проводить содержательную политику в отношении развития маршрута ТРАСЕКА,
- регулировать взаимоотношения со своими партнерами по программе ТРАСЕКА.

Б – Стартовые встречи:

Несмотря на административные трудности в начале проекта (запоздалое разрешение посетить государства, не участвующие в ТРАСЕКА), эксперты Консультанта посетили 11 стран - участниц и провели вводные встречи перед Конференцией в Тбилиси (см. Таблицу проведения вводных встреч).

При проведении встреч было необходимо:

- оценить ситуацию, поскольку прошел год после подписания Основного Многостороннего Соглашения
- убедиться, что участники получают точную информацию по проекту (был передан комплект документов, куда вошли Основное Многостороннее Соглашение, Техническое задание, основная часть Технического Предложения), а также предоставить документы о проекте и о его бюджете.
- ответить на любые вопросы (или дать рекомендации), касающиеся назначения Секретарей Национальных Комиссий или создания Национальных Комиссий.

Для того, чтобы сэкономить время, стартовые встречи начали проводиться сразу же после того, как первые приглашения были отправлены руководством Грузии по факсу (29 января 2000 года), т. е. до их официальной доставки дипломатической почтой.

Несмотря на очень жесткое расписание, все встречи были организованы без задержек, и Консультант выражает свою благодарность соответствующим органам государств - участников. Это лишний раз показывает их большую заинтересованность в реализации проекта ТРАСЕКА.

СТАРТОВЫЕ ВСТРЕЧИ

страна	Участники встреч:	должность	место	дата	западные эксперты	представители
АРМЕНИЯ	Г-н НАЗАРЯН Г-н ГРИГОРЯН	Министр Транспорта и Связи Национальный Секретарь	Ереван	Март	Марк Грай	К. Манукян
АЗЕРБАЙДЖАН	Г-н ШАРИФОВ его помощники	Зам. Премьер Министра	Баку	Декабрь Февраль несколько встреч	Жан Луи Романини О. Д'Озон	А. Исмаил
ГРУЗИЯ	Г-н АДЕИШВИЛИ Г-н КВАЧАНТИРАДЗЕ	Министр Транспорта Национальный Секретарь	Тбилиси	Декабрь Февраль несколько встреч	Жан Луи Романини	
КАЗАХСТАН	Г-н КАРИБЖАНОВ Г-жа ИДРИСОВА	Первый Зам. Министра Транспорта Директор Отдела Внешних Связей (МТ)	Астана	5 февраля	Жан Луи Романини	М. Шубина
КИРГИЗСТАН	Г-н ЗАКИРОВ	Зам. Министра Транспорта	Бишкек	5 февраля	Э. Карофф	
МОЛДОВА	Г-н КОСОЛЕАНУ	Директор Отдела Внешних Связей (МТ)	Кишнев	3 марта	Ж. Блюшо	
РУМЫНИЯ	Г-н МАРИНЕСКУ	Зам. Министра Транспорта	Бухарест	3 марта	Д. Биолару (персонал AXIS в Париже)	
ТАДЖИКИСТАН	Г-н ШОДИЕВ Г-н ЮЛДАШЕВ Г-н ИСМАТУЛЛО	Зам. Начальника Таджикской Железной Дороги Государственный Советник Первый Секретарь/Мин-во Иностранных Дел	Душанбе	8 и 10 февраля	Э. Карофф	
ТУРЦИЯ	Г-н КАТИ	Директор Отдела Внешних Связей (МТ)	Анкара	1 марта	Э. Карофф	
УКРАИНА	Г-н КОСТЮЧЕНКО Г-н СЕВРЮКОВ Г-жа БОБОРВНИКОВА Г-н ЛЕГЕНКИ Г-жа МЕДВЕДЕВА Г-н ТЕРТИШНИК	Министр Транспорта Зам Министра Транспорта Начальник Отдела Внешних Связей (МТ) Глава Департамента Транспортной Полиции Помощник Главы Д-та Транспортной Полиции Национальный Секретарь	Киев	29 февраля 1 и 2 Марта	А. Барановская (персонал Axis в Париже)	
УЗБЕКИСТАН	Г-н АХМЕТОВ Г-н АБДУРАХМАНОВ	Заместитель Премьер Министра Представитель Кабинета Министров	Ташкент	1 февраля	Жан Луи Романини	И. Петрунина

2.1.4 Целевые группы

А – Начало проекта / Привлечение к реализации проекта высших государственных органов:

Высшие государственные органы участвующих государств на уровне Премьер - Министров, заместителей Премьер – Министров, министров транспорта, министров иностранных дел с самого начала привлекались к разработке проекта. Все они присутствовали или были представлены на конференции в Тбилиси.

Это еще раз доказывает, что участники программы придают большое значение созданию МПК ТРАСЕКА. Консультант ожидает, что государственные органы каждого государства обеспечат принятие соответствующих решений и произведут необходимые назначения. Консультант также рассчитывает на то, что все заинтересованные организации и ведомства будут работать в тесном сотрудничестве с МПК ТРАСЕКА.

Б – Повседневная деятельность:

В каждом государстве, все структуры, имеющие отношение к международной торговле, будут принимать участие в работе Национальных Комиссий, а именно:

- Государственные органы: управления министерств транспорта, Государственные таможенные комитеты и, возможно, региональные власти,...
- Транспортные и транзитные операторы: железные дороги, судоходные компании, ассоциации операторов автомобильного транспорта, ассоциации экспедиторов,...
- Другие структуры: торговые ассоциации, банки,...

В – Другие международные организации:

Члены МПК ТРАСЕКА подписали международные конвенции. Их национальные операторы являются участниками международных профессиональных ассоциаций.

МПК ТРАСЕКА не может работать эффективно, не принимая во внимание существующую структуру соглашений, начиная с конвенции T.I.R. и кончая членством в OSJD или UIC (Международный Союз железных дорог).

2.1.5 Партнеры

Кроме представителей руководящих государственных органов, партнерами Консультанта по проекту являются Постоянный Секретариат и секретариаты Национальных Комиссий.

Постоянный Секретариат:

Постоянный Секретариат возглавляется выборным Генеральным Секретарем, существует также выборная должность заместителя Генерального Секретаря. Кроме того, Постоянный Секретариат в скором времени будет укомплектован соответствующим персоналом за счет бюджета проекта.

Б – Национальные секретариаты:

В начале марта, во время регистрации участников Тбилисской Конференции, Консультанту представили только трех Секретарей Национальных Комиссий. Государства, представившие своих Национальных секретарей, представлены ниже:

<i>Государство</i>	<i>Назначенный Секретарь Национальной Комиссии</i>	
Армения	Г-н Григорян	
Грузия	Г-н КВАЧАНТИРАДЗЕ	Позднее был выбран Генеральным Секретарем
Молдова	Г-н Герасим	

Другие делегации заявили, что назначение Секретарей Национальных Комиссий произойдет в ближайшем будущем, и копии указов будут направлены Консультанту.

Набор персонала для Национальных Комиссий еще не начат (или только начинается).

Нет оснований для сомнений в готовности членов МПК ТРАСЕКА провести необходимые назначения.

2.2 Отклонения от Технического Задания

2.2.1 Изменения к Техническому Заданию:

А – Вторая конференция:

Как указано в предложении Консультанта, в тексте Технического задания существует противоречие: там говорится о проведении Второй Конференции во втором семестре 2000 года, а бюджетом не предусмотрены необходимые расходы.

При проведении первой Конференции были сэкономлены некоторые средства, другие сэкономленные средства могут появиться по другим бюджетным линиям.

Решение по этому вопросу должно быть принято всеми заинтересованными сторонами.

Б – Координация проектов ТРАСЕКА:

В самом начале проекта Консультант столкнулся с неожиданными просьбами стран - участниц и их государственных органов скоординировать новые проекты ТРАСЕКА. Эта деятельность не включена в Техническое Задание

Позднее, Консультанта проинформировали о создании "Группы ТРАСЕКА", состав которой теперь меньше, чем прежде.

Консультант и эта новая группа начали свою работу в тесном сотрудничестве.

Консультант проинформирует Европейскую Комиссию, если результаты этого проекта будут недостаточны для удовлетворения запросов участников программы.

В - Статус новой организации:

На странице 6 Технического задания указано, что МПК ТРАСЕКА должен учредить "главный авторитетный исполнительный орган". Очевидно, что в настоящее время этого достичь не удалось.

Государственные власти в государствах - участниках, также как и представители Европейского Союза, не приняли идею создания эффективного «исполнительного органа», который бы мог стать еще одной международной организацией.

Некоторое время назад предпочтение было отдано концепции «регионального консультативного органа», который также упоминается в Техническом задании (стр. 5).

Правила процедур, которыми руководствуется МПК ТРАСЕКА, были составлены в соответствии с этой концепцией.

Г - Самообеспечение:

Эта цель едва ли может быть достигнута в течение первого года.

В Положении о Постоянном Секретариате указаны принципы финансовой независимости и ответственности:

"Статья 7 - Финансы

Годовой бюджет устанавливается Генеральным Секретарем, который должен представить его на утверждение МПК ТРАСЕКА.

Зарплаты и расходы Постоянного Секретариата должны покрываться за счет взносов членов МПК ТРАСЕКА в рамках утвержденного бюджета.

Секретариату разрешено получать субсидии от других сторон

На первый финансовый год члены МПК ТРАСЕКА принимают бюджет, который является частью проекта ТРАСЕКА «Межправительственная комиссия». Бюджет этого проекта полностью финансируется Европейской Комиссией".

Консультант сделал предложения по годовым взносам. Эти предложения были отклонены.

Самофинансирование начнется, возможно, в следующем году, когда «юридическая» рабочая группа внесет свои предложения и МПК ТРАСЕКА приобретет опыт первого года работы. А пока Консультант работает в тесном сотрудничестве с Генеральным Секретарем для того, чтобы выработать подобие бизнес-плана.

2.2.2 Неясные вопросы

Подготовка предварительного варианта схемы общих транзитных процедур (Техническое Задание, стр. 13)

Подготовка предварительного варианта для выработки единой импортно-экспортной документации (Техническое задание, стр. 13)

Это должно быть обсуждено с Генеральным Секретарем и соответствовать рабочему плану Постоянного Секретариата и его рабочих групп.

Консультант может в любое время пригласить западноевропейских экспертов, однако необходимо работать в постоянном контакте с секретариатами Национальных Комиссий, которые должны собирать свежую информацию на национальном уровне и обсуждать с ними их предложения.

2.3 Новые предложения Консультанта

2.3.1 Бюджет / Расходы

Консультант предлагает пересмотреть, вместе с Генеральным Секретарем, бюджет, представленный в техническом предложении.

Новый бюджет должен принимать во внимание:

- Решения, принятые в Тбилиси (Выборы заместителя Генерального Секретаря).
- Ситуацию в Баку и определенные нужды Генерального Секретаря (должностные инструкции, зарплаты,...).
- Наличие web site ТРАСЕКА.

Новый бюджет должен быть подготовлен совместно с Генеральным Секретарем и представлен Директору Программы для утверждения. Само собой разумеется, что бюджет остается в тех же пределах.

2.3.2 Создание / начало работы секретариатов Национальных Комиссий

Консультант встречался с участниками проекта при проведении «стартовых встреч» и на Конференции в Тбилиси. Консультант был проинформирован о том, что Секретари Национальных Комиссий были бы признательны за помощь в создании своих Национальных секретариатов.

Консультант предлагает организовать двухдневные «учредительные» встречи в каждом государстве для того, чтобы:

- Рассмотреть все проекты решений, которые должны быть приняты для того, чтобы секретариат приступил к работе.
- Предложить свои собственные варианты организации выборов членов Национальных Комиссий.
- Предложить свои собственные методы проведения встреч Национальных Комиссий.
- Составить и передать участникам проекта «Руководство для Национальных Комиссий».

2.4 Успех Конференции в Тбилиси

Документы по тбилисской Конференции представлены в Приложении к данному Отчету.

Участники считают, что единодушное принятие всех основных решений, касающихся начала работы МПК ТРАСЕКА, является большим успехом Конференции. На тбилисской Конференции были приняты следующие решения:

- Одобрение предложенной юридической структуры (Правила процедур МПК ТРАСЕКА и Положение о Постоянном Секретариате).
- Выборы Генерального Секретаря.
- Выборы заместителя Генерального Секретаря.
- Одобрение кандидатуры Республики Узбекистан для проведения следующей Конференции в 2001 году (в соответствии с терминологией МПК ТРАСЕКА-«Встреча»).
- Одобрение кандидатуры Армении для проведения Конференции («Встречи») в 2002 году, начиная таким образом алфавитный порядок.
- Создание двух рабочих групп: Юридической и Плана действий (проекты ТРАСЕКА)

Активным участием государственных органов Азербайджана (как депозитария Основного Соглашения) и Грузии можно объяснить такой успех в столь короткое время: прошло всего два месяца с момента принятия решения о проведении Конференции до ее организации в Тбилиси.

Европейская Комиссия, сопредседатель Конференции, также содействовала успешному её проведению, как напрямую, так и через своих представителей и консультантов.

3. Планирование проекта

3.1 Связь /координация с другими проектами

А – Координация проектов ТРАСЕКА

Тесное сотрудничество поддерживается с Марком ГРАЙ, Директором проекта новой « Группы ТРАСЕКА».

Б – Другие проекты

- проект 23 / Облегчение транзитных процедур международного автомобильного транспорта (консалтинговая фирма Scott Wilson) – стадия завершения;
- проект 24 / Прогнозирование перевозок и ТЭО (ВСЕОМ);
- проект 27 / Таможенные процедуры при пересечении автомобильных границ стран Центральной Азии.

Консультант находился в контакте с руководителями первых двух проектов.

Что касается проекта Прогнозирования перевозок, то стало очевидным, что будущая база данных должна содержаться и обслуживаться Постоянным Секретариатом. Консультант разделяет точку зрения ВСЕОМ на этот счет.

В – Будущие проекты TRACECA:

(см. Раздел 1.2.1 / пункта: "Координация проектов TRACECA»

3.2 Цели проекта или Конечные задачи

3.2.1 Задачи на короткую перспективу

А – Успешно провести первую Конференцию:

Это была самая главная первоочередная задача на начальной стадии проекта, и сейчас, когда Конференция в Тбилиси успешно проведена, Консультант концентрирует свое внимание на ее результатах: технических отчетах, регистрации Постоянного Секретариата, содействию в создании новых органов.

Б – Ремонт и оборудование офиса в Баку:

Консультант намеревается оборудовать временный офис в здании Секретариата в Баку для контроля и ускорения ремонта.

Часть оборудования будет закуплена и установлена с целью использования этого временного офиса для наиболее неотложных дел.

В – Создание эффективных Национальных Комиссий:

Программа двухдневных визитов будет предложена странам – участницам проекта в течение мая - июня (см. выше Параграф 1.3.2.).

Г – Начало деятельности Рабочих групп:

Консультант, вместе с Генеральным Секретарем, предпримет первые шаги, чтобы обе рабочие группы начали действовать: назначение членов рабочих групп, распространение информации, разработка рабочих планов.

3.2.2 Долгосрочные цели:

А – Создание эффективной информационной системы:

Основной долгосрочной задачей Консультанта будет, по-видимому, создание информационной системы. Не имея в наличии такой системы Секретариат, состоящий из 12 членов, вряд ли сможет работать эффективно.

Электронная почта и « web site» будут являться основой этой системы.

Консультант обеспечит наличие соответствующего оборудования для всех секретариатов Национальных Комиссий.

Б – Создание четких и не вызывающих сомнений процедур:

Предполагается, что в будущем рекомендации, принятые МПК ТРАСЕКА, будут приниматься и выполняться во всех государствах - членах МПК. Для того, чтобы достичь этого результата рабочие процедуры должны строго выполняться всеми. Кроме этого, участники должны иметь полную уверенность в способе организации их работы.

Консультант будет содействовать Генеральному секретарю в создании четкого регламента для рабочих групп и распространении результатов их работы.

В – Оказание содействия МПК ТРАСЕКА в установлении надежного партнерства с международными ассоциациями и организациями.

Как указывалось выше, государства ТРАСЕКА не могут позволить себе быть представленными таким большим количеством различных органов. Переговоры с партнерами будут более плодотворными, если все государства будут выступать с единых позиций.

МПК призвана стать «полномочным представителем» правительств государств – участников ТРАСЕКА в международных инстанциях.

3.3 *Подход проекта*

А – Тесное сотрудничество с Генеральным Секретарем:

Генеральный Секретарь занимает ключевую позицию. Во время проведения Первой Конференции Консультант установил хорошие рабочие взаимоотношения с Господином Звиадом КВАЧАНТИРАДЗЕ и намерен приложить все усилия для их укрепления.

Поездка в Ташкент запланирована на середину апреля для развития таких же хороших взаимоотношений с господином Икрамом НАЗАРОВЫМ, заместителем Генерального Секретаря.

Б – Полная поддержка Секретарей Национальных Комиссий:

Работа МПК ТРАСЕКА будет успешной только в том случае, если Национальные Комиссии будут иметь хорошие результаты и распространять информацию и рекомендации, разработанные Постоянным Секретариатом.

Национальные Комиссии отвечают за предоставление ответов Постоянному Секретариату и рабочим группам.

Консультант окажет содействие Секретарям Национальных Комиссий в создании национальных органов («учредительные» встречи)

Эксперты, проводящие «учредительные» встречи, станут постоянными помощниками Секретарей и будут поддерживать с ними постоянную связь (электронная почта, факс или телефон).

В – Тесные связи с ответственными лицами, управляющими программой ТРАСЕКА в Брюсселе:

Консультант считает, что проект окажет большое влияние на связи с и между государствами ТРАСЕКА, поэтому тесная связь с ответственными лицами в Брюсселе позволит выполнять все действия по проекту в духе Программы ТРАСЕКА Европейской Комиссии.

Г - Приспособляемость:

Консультант собрал команду экспертов, имеющих большой опыт работы в ассоциациях или профессиональных организациях и способных:

- легко адаптироваться к неопределенной ситуации при создании Секретариата в Баку и секретариатов во всех государствах - участниках.
- оказывать содействие в организации и проведении профессиональных встреч по вопросам транспорта и транзита, а также давать специфические консультации по транспортной тематике.

3.4 Намеченные результаты / итоги

Намеченные результаты по проекту представлены в таблице 1.5 «Общий план результатов выполнения проекта».

Консультант хотел бы подчеркнуть, что его основной задачей является содействие МПК ТРАСЕКА. Поэтому вполне понятно, что ожидаемый результат работы МПК ТРАСЕКА и ожидаемый результат деятельности Консультанта – не одно и то же. Итоги, представленные в таблице, являются практическими результатами деятельности Консультанта в соответствии с Техническим Заданием применительно к первоначальной ситуации.

Основным (не измеряемым) итогом станет создание МПК ТРАСЕКА, эффективная деятельность и продуктивные результаты которой будут заключаться в следующем:

- принятие всеми государствами рекомендаций в области новых юридических актов;

- выработка предложений по повышению конкурентоспособности маршрута ТРАСЕКА;
- выработка предложений по проведению более эффективного маркетинга маршрута ТРАСЕКА

В плане сравнения, эти основные результаты зависят больше от последующих реальных действий правительств стран – участниц, чем от деятельности Консультанта, какими бы заинтересованными в успехе не были его эксперты.

1.5. Общий план результатов выполнения

<p>Название проекта : МПК ТРАСЕКА</p>	<p>Номер проекта: TNREG9803 Номер контракта: 99-0201</p>	<p>Страны: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Украина, Узбекистан</p>	
<p>Планируемый период: 2000год</p>	<p>Выполнено: 20марта, 2000</p>	<p>Консультант ЕС: AXIS & Associés, 24-26, rue du Cotentin, 75015, PARIS, France</p>	
<p style="text-align: center;">Результаты (должны быть описаны и указаны даты)</p>	<p style="text-align: center;">Согласованные цели/Разные указатели</p>	<p style="text-align: center;">Препятствия и допущения</p>	
<p>Ратификация Соглашения всеми государствами - участниками (12)</p> <p>намеченная дата : 30/06/00</p>	<p>Копия документа о подписании Соглашения странами - участниками</p>	<p>8 государств ратифицировали Основное Соглашение: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Кыргызстан, Монголия, Таджикистан, Узбекистан</p> <p>Болгария, Грузия, Киргизия, Монголия, Таджикистан, Узбекистан;</p> <p>Украина заявила, что ратификация только что состоялась; представители трех других государств заявили, что принятие осуществляется в настоящее время; даты окончания - первый семестр 2000 года</p> <p>Нет оснований сомневаться в в этих заявлениях</p>	
<p>Законодательная структура МПК-ТРАСЕКА и Постоянного Секретариата принята</p> <p>намеченная дата : принятие: Первая Конференция Регистрация: Апрель</p>	<p>Принятие предложенных Правил Процедур МПК ТРАСЕКА и Положения о Постоянном Секретариате во время Конференции в Тбилиси.</p> <p>Положение о Постоянном Секретариате, подписанное в Баку</p>	<p>Законодательная структура, принятая в начале проекта, может не полностью удовлетворить МПК ТРАСЕКА; постепенно участники проекта должны будут принимать Правила; законодательная сессия должна будет принять поправки</p> <p>Регистрация в Баку должна быть одобрена Правительством Азербайджана</p>	
<p>Постоянный Секретариат имеет избранного Генерального, Секретаря, заместителя Генерального Секретаря и персонал</p> <p>намеченная дата : Генеральный Секретарь и Заместитель : Первая Конференция</p> <p>Персонал: 30/06/2000</p>	<p>Выборы Генерального Секретаря- на Конференции в Тбилиси</p> <p>Выборы заместителя Ген. Секретаря - на Конференции в Тбилиси</p> <p>Персонал подбирается в Баку</p>	<p>Генеральный Секретарь и зам. Генерального Секретаря : кандидатуры должны быть обоснованы, работники должны работать в МПК ТРАСЕКА полный рабочий день в Баку; кандидаты жолжны быть выбраны консенсусом; сбалансированность между тремя основными регионами: (Восточная Европа-Кавказ-Центральная Азия)</p> <p>Персонал: должностные инструкции, условия работы, отбор должны быть согласованы с Генеральным Секретарем</p>	

1.5. Общий план результатов выполнения

Результаты(должны быть описаны и указаны даты)	Согласованные цели/Разные указатели	Препятствия и допущения
<p>Офис Постоянного Секретариата в Баку работает</p> <p>намеченная дата : 30/06/00</p>	<p>здание: ремонт и создание хороших рабочих условий (отчет Генерального Секретаря)</p> <p>Оборудование: поставка и установка (отчет)</p> <p>Мебель: поставка (отчет)</p> <p>комната для проведения встреч: поставка оборудования и готовность к работе (отчет)</p>	<p>Правительство Азербайджана должно бесплатно предоставить офис</p> <p>Здание должно быть освобождено от предыдущих пользователей в срок, не позднее марта</p> <p>Ремонт должен быть закончен до лета 2000</p> <p>Финансирование осуществляется Европейской Комиссией</p>
<p>Национальные Комиссии создаются и работают в сотрудничестве с Постоянным Секретариатом</p> <p>намеченная дата 30/06/00</p>	<p>Национальные Комиссии (НК) созданы (указ)</p> <p>Национальные Секретари назначены (указ)</p> <p>"Учредительные" встречи проводятся вместе с Консультантом</p> <p>"Руководства для НК" отправлены</p>	<p>Национальные Секретари должны иметь комбинированный опыт :</p> <p>1) в вопросах транспорта и транзита</p> <p>2) в создании хороших рабочих взаимоотношений с национальными и международными участниками или организациями</p> <p>Министерства Транспорта должны поддерживать Национальные Комиссии</p>
<p>Рабочие группы, созданные по решению МПК, готовы к работе</p> <p>намеченная дата : 30/09/00</p>	<p>Резолюции МПК ТРАСЕКА, создающие рабочие группы</p> <p>Порядок работы рабочих групп</p> <p>Протоколы заседаний и рекомендации рабочих групп</p>	<p>Хорошие рабочие взаимоотношения должны быть установлены Постоянным Секретариатом и Национальными Секретарями</p> <p>Национальные Секретари должны быть назначены</p> <p>Рекомендации рабочих групп должны учитываться странами - участницами МПК ТРАСЕКА</p>

1.5. Общий план результатов выполнения

Результаты(должны быть описаны и указаны даты)	Согласованные цели/Разные указатели	Препятствия и допущения
<p>Одна (или две) конференция организована (-ы)</p> <p>намеченные даты : 1)Февраль-март 2)Октябрь</p>	<p>Проведение конференции (-й)</p> <p>Порядок проведения соответствует Плану</p> <p>Рекомендации приняты консенсусом</p> <p>Выборы проведены консенсусом</p>	<p>Консенсус :это правило включено в Основное соглашение, Консультант Консультант полагает, что цели МПК ТРАСЕКА полностью поддерживаются поддерживаются всеми членами, и что консенсус может быть достигнут</p> <p>Бюджет: предлагаемый бюджет не рассчитан на 2 конференции</p> <p>Возможна экономия средств за счет других бюджетных линий</p>
<p>Начало функционирования информационной системы (включая Трасека web site)</p> <p>намеченная дата : 30/06/00</p>	<p>Обрудование отправлено как Постоянному Секретариату, так и Национальным секретариатам(с системами связи и программами)</p> <p>web site ТРАСЕКА продолжает работать и передается под Постоянного Секретариата</p> <p>Прием на работу и обучение Специалиста по информационным</p>	<p>специалист нанимается в Баку</p> <p>Бюджет: не предусмотрено выделение специальных средств на web site; расходы должны включаться в офисные расходы Постоянного Секретариата</p> <p>Обновление данных : должна производиться из Баку; оборудование и средства телекоммуникации должны обеспечивать хорошее качество связи</p>

3.5 Планирование на весь период проекта

Планирование проекта представлено в таблице 1.4 "Общий план работ"

30 июня считается поворотной точкой проекта, поскольку:

- Ремонт офиса Постоянного Секретариата должен быть закончен.
- Ратификация, законодательные структуры и назначения должны быть закончены в каждом государстве.
- Все новые органы должны быть готовы начать свою работу.

Все подробности плана работы, начиная с этой даты до 30 июня, представлены в главе 2.7 и в таблице 1.6 D «План работы на следующий период»

На период до конца этого года Консультант хотел бы сделать следующие комментарии:

A – Рабочие группы :

Две Рабочие Группы были созданы недавно. Порядок их работы будет определен вместе с Генеральным Секретарем и с координационной «Группой ТРАСЕКА».

Подготовительная работа будет проводиться до летних каникул, затем встречи будут проводиться в новом офисе Постоянного Секретариата

Новые Рабочие Группы по некоторым главным проблемам, таким, как снижение железнодорожных тарифов, транзитные процедуры и т.д., могут быть созданы, а также принят план их работы.

B – Вторая встреча :

Если вторая встреча будет проводиться, то она состоится в Октябре 2000 года. Решение будет зависеть от наличия средств на ее проведение и прогресса в работе МПК ТРАСЕКА.

1.4. Общий план работы

Название проекта : МПК TRASECA		Номер проекта: TNREG9803		Страны: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Украина, Узбекистан																
Планируемый период: от начала до декабря 2000		Номер контракта: 99-0201		Выполнено : 20марта 2000																
				Консультант ЕС : AXIS& Associes, 24-26, rue du Cotentin - 75015 - PARIS, France																
Цели проекта: Создание МПК TRASECA																				
N°	Основная деятельность													Вклады						
														персонал (дней)		Оборудование & Материалы	Разное			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	ЕС Консультант	Местные представители		полеты	суточные		
1	1.1	Общее управление/Поддержка Ген. Секретаря														95	1320		5	20
2	1.2	Финансовое управление(Постоянный Секретариат Баку)														18				
3	1.3	Финансовое управление(поддержка Нац. Комиссий)														18				
4	2.1	Разработка Правил и Положений														30				15
5	2.2	Регистрация Постоянного Секретариата														10			1	6
6	3.1	Ремонт офиса в Баку														60		см. Отчет и приложения		
7	3.2	Поставка оборудование(офис в Баку)														40		см. Отчет и приложения		
8	3.3	Поставка оборудования(Национальные комиссии)														41		см. Отчет и приложения		24
9	4.1	Проведение конференции в Тбилиси														60			4	30
10	4.2	Вторая конференция														40			2	20
11	5.1	Проведение первых встреч														40			3	36
12	5.2	Создание Национальных комиссий														48			3	44
13	6.1	Юридические														30			2	15
14	6.2	Проекты														30			2	15
15	6.3	Железнодорожные тарифы(будет решено)														20				10
16	6.4	Автотранспорт /Транзитные процедуры(будет решено)														20				10
17	7.1	Передача" web site"														20			1	20
18	7.2	Обучение специалиста и порядок обновления базы данных														15			1	15
												Всего	635	1320		24	280			

3.6 Препятствия, риск, предположения

А – Поддержка высших Государственных органов:

Успех Конференции в Тбилиси показал, что существует общее желание начать и успешно провести проект и что это результат поддержки высших политических органов власти.

Однако ситуация с государствами, не являющимися членами ТРАСЕКА и Туркменистаном, должна рассматриваться с большим вниманием.

Б – Государства, не члены ТРАСЕКА:

Болгария, Румыния и Турция, хотя и подписали Основное Соглашение, однако они не являются членами ТРАСЕКА. В Тбилиси эти государства выразили желание участвовать в проектах ТРАСЕКА и обратились к ЕС с просьбой рассмотреть их предложение.

Доступ трех государств к членству в программе несомненно позволит им участвовать в проектах ТРАСЕКА. Проекты станут еще в большей степени соответствовать требованиям перевозок Восток - Запад.

В – Туркменистан:

Туркменистан является членом ТРАСЕКА. Он расположен в центре маршрута. Отсутствие Туркменистана вызывает затруднения, и Председатель МПК ТРАСЕКА вместе со своими коллегами будет находиться в постоянном контакте с Туркменистаном для того, чтобы убедить его подписать Многостороннее соглашение и присоединиться.

Однако, развитие северной части маршрута ТРАСЕКА через Актау, поможет справиться с этим затруднением..

Г - Финансы:

Финансовая поддержка ЕС состоит в:

- Прямой поддержке – финансировании создания и начала работы МПК ТРАСЕКА
- Основной «непрямой» поддержке- ЕС инвестирует более, чем 15.000.000 Евро в год на инвестиционные проекты и проекты технического содействия государствам ТРАСЕКА.

До тех пор, пока эта поддержка дает эффект и одобряется государствами ТРАСЕКА, МПК ТРАСЕКА сможет работать без каких либо непредвиденных проблем.

Если это финансирование будет снижено, тогда МПК ТРАСЕКА будет вынуждена принимать трудные решения. Этого, возможно, не произойдет во время действия проекта.

Е – Национальные партнеры:

Национальные Секретариаты и Национальные комиссии являются основой МПК ТРАСЕКА. То тех пор, пока государственные власти намерены произвести правильные назначения, выбрать необходимые организации, учитывать результаты работы Рабочих Групп, никаких трудностей не предвидится.

Решение государственных властей обойти вниманием или игнорировать Национальные Комиссии создаст угрозу проекту, однако эта маловероятная ситуация не может произойти в настоящем году.

3.7 Планирование на следующий отчетный период

Планирование представлено в таблице 1.6 "План работы на следующий период".

А – Регистрация постоянного Секретариата:

Регистрация начнется сразу же после Конференции в Тбилиси. Эксперты Консультанта помогут новому Генеральному Секретарю в этом вопросе. Формальности должны быть завершены к концу апреля.

Б – Офис Постоянного Секретариата в Баку:

Основная неопределенность остается с ремонтом офиса. На момент предоставления этого отчета, здание еще не освобождено от прежних клиентов. Время ограничено, а ремонт займет около 4 месяцев по предварительным оценкам, сделанным в начале проекта. Ремонт планировалось закончить до начала летних каникул.

Консультант намерен:

- Оказать давление на власти Азербайджана освободить здание, чтобы не терять больше времени
- Использовать один офис для того, чтобы постоянно присутствовать и управлять ремонтом

Что касается оборудования, Консультант готов закончить его выбор вместе с Генеральным Секретарем и начать процесс закупки в соответствии с правилами и инструкциями ЕС.

С – Создание Национальных комиссий / Назначение Национальных Секретарей:

Консультант посвятит два месяца (конец апреля- июнь) для проведения экспертами « организационных» встреч.

D – Информация и « web site»:

Существующий «web site» ТРАСЕКА открыт в Европе. Контракт заканчивается в конце марта. Консультант активно ищет возможность как не прерывая контракта передать его Постоянному Секретариату.

Выбор и обучение специалиста в Баку начнутся, как можно раньше, и тогда Постоянный Секретариат будет нести ответственность за обновление данных по второму кварталу 2000 года.

1.6. План работы на следующий период
(Рабочая программа)

Название проекта : ТРАСЕКА - Межправительственная Комиссия по выполнению Основного Соглашения		Номер проекта: TNREG9803 Номер контракта: 99 - 0201		Страны: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Украина, Узбекистан					
Планируемый период : с1апрелядо 30 июня, 2000		Выполнено: 20 марта , 2000		Консультант ЕС: AXIS & Associés, 24-26, rue du Cotentin, 75015, PARIS, France					
Цели проекта: Создание МПК ТРАСЕКА									
N°	основная деятельность	Время выполнения			Вклады :		Оборудование	Разное	
		Год 2000			ЕС	Представители		Полеты	Суточные
		4	5	6					
1	1.1	Общее управление/Поддержка Ген. Секретаря			25	330		1	10
2	1.2	Финансовое управление(Постоянный Секретариат Баку)			5				10
3	1.3	Финансовое управление(поддержка Нац. Комиссий)			12				24
6	3.1	Ремонт офиса в Баку			40		см. Приложения		
7	3.2	Поставка оборудование (офис в Баку)			20		см Приложения		
8	3.3	Поставка оборудования(Национальные комиссии)			24		см Приложения		
12	5.2	Создание Национальных комиссий			48			4	48
17	7.1	Передача" web site"			15			1	15
18	7.2	Обучение специалиста и порядок обновления базы данных			20				10
		Всего			209	330		6	117

4. ПРИЛОЖЕНИЯ: ТБИЛИССКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

10 – 11 марта 2000 года



FIRST CONFERENCE

**OF THE TRACECA INTERGOVERNMENTAL
COMMISSION**

TBILISI 10th - 11th MARCH 2000

ПЕРВАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

**МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА
ТБИЛИСИ 10 -11 МАРТА 2000**

**FINAL COMMUNIQUE
FINAL RESOLUTIONS**

**ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОЕ КОММЮНИКЕ
РЕЗОЛЮЦИИ**

**Межправительственная Комиссия Транспортного коридора Европа-
Кавказ-Азия « ТРАСЕКА»
Тбилиси, 10-11 марта 2000 года**

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ РЕШЕНИЯ

На сессии под председательством Министра Транспорта Грузии господина Мераба АДЕИШВИЛИ по консенсусу были приняты следующие решения.

РЕШЕНИЯ

1 - Правила Процедур и Положения:

Межправительственная Комиссия согласна с рекомендациями Законодательной Рабочей Группы. В результате чего:

1.1. Приняты Правила Процедуры Межправительственной Комиссии и Положение о Постоянном Секретариате

1.2. Создана Законодательная Рабочая Группа, созыв которой назначен на ближайшее время

1.3. Межправительственная Комиссия будет называться как: **МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ КОМИССИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ "ТРАСЕКА"**.

2 - План Действия:

Межправительственная Комиссия принимает рекомендации Рабочей Группы " Плана Действия "

3 - Место следующих Встреч:

Межправительственная Комиссия принимает предложение Республики Узбекистан провести следующую встречу; в результате чего, ежегодная Встреча 2001 года будет проходить в Ташкенте. Действуя по правилу алфавитного порядка, ежегодная Встреча 2002 года будет проходить в Армении.

4 - Выбор Генерального Секретаря:

Межправительственная Комиссия выбирает господина Звиада КВАТЧАНТИРАДЗЕ на пост Генерального Секретаря.

5 - Выбор Заместителя Генерального Секретаря:

Межправительственная Комиссия решает откорректировать Правила Процедуры Межправительственной Комиссии для назначения новой должности Заместителя Генерального Секретаря. Комиссия выбирает на эту должность господина Икрама НАЗАРОВА.

6 - Со председательство:

Межправительственная Комиссия останавливается на решении, что будущие встречи будут проходить - под со председательством Представителей Европейской Комиссии. Представитель Турции соглашается с этим предложением при условии, что это не будет включено в Правила Процедур Межправительственной Комиссии.

7 - Заключительное Коммюнике:

Межправительственная Комиссия принимает текст заключительного Коммюнике, представленный Председателем.

Первая Конференция Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА

Тбилиси, 10 – 11 марта 2000 года

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОЕ КОММЮНИКЕ

Мы, главы делегаций стран-участниц, собравшихся в Тбилиси, выражаем наше глубокое удовлетворение прогрессом, достигнутым на Первой Конференции Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА, организованной правительством Грузии при поддержке Европейского Союза.

1. Межправительственная Комиссия выражает свою благодарность правительству Республики Азербайджан, которое является депозитарием Многостороннего Соглашения, за большой вклад в обеспечение начала эффективной работы Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА.
2. Конференция поручает Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА принять соответствующие Правила Процедуры.
3. Конференция приняла решение о создании Постоянного секретариата Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА и одобрила Положение о Постоянном Секретариате и Правила Процедуры. Конференция одобрила создание Рабочей группы, которая продолжит работу по завершению разработки Правил Процедуры и Положения о Постоянном Секретариате с тем, чтобы утвердить их на следующей Конференции Межправительственной Комиссии.
4. Конференция подчёркивает, что в соответствии со статьёй 14 Основного Многостороннего Соглашения, принятые Правила Процедуры предусматривают возможность присоединения к Основному Соглашению новых членов.
5. Мы поздравляем г-на Звиада КВАЧАНТИРАДЗЕ с избранием его Генеральным секретарём, а г-на Икрама НАЗАРОВА – заместителем Генерального секретаря и ожидаем от них успешного руководства деятельностью Постоянного Секретариата.
6. Страны-участницы Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА решили, что проекты технической помощи будут обсуждаться в будущем в рамках работы Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА.

7. Рабочие группы, созданные в рамках работы Конференции, определили и утвердили приоритетные направления в решении проблем транспорта и транзита, которые будут решаться с помощью Европейского Союза по следующим секторам: см. Приложения, План действий.
8. Делегации подтвердили свою готовность обеспечить конкурентоспособность *ТРАСЕКА* и содействовать избранному Генеральному секретарю в изучении всех путей и способов реализации данной цели.
9. Конференция поддерживает просьбу Таджикистана вновь стать полноправным членом программы *ТРАСЕКА*.
9. В ходе работы Конференции Болгария официально выразила просьбу о приёме её в число полноправных членов программы *ТРАСЕКА*. Эта просьба будет положительно рассмотрена Европейской Комиссией.
10. В ходе работы Конференции Румыния официально выразила просьбу о приёме её в число полноправных членов программы *ТРАСЕКА*. Эта просьба будет положительно рассмотрена Европейской Комиссией.
11. В ходе работы Конференции Турция официально выразила просьбу о приёме её в число полноправных членов программы *ТРАСЕКА*. Эта просьба будет положительно рассмотрена Европейской Комиссией.
12. Конференция приняла предложение узбекской делегации о проведении следующей Конференции Межправительственной Комиссии *ТРАСЕКА* в Узбекистане.
13. Конференция приняла резолюцию о том, что Европейская Комиссия будет со-председательствовать на будущих Конференциях.
14. Мы выражаем нашу благодарность Президенту Грузии за то, что Первая Конференция Межправительственной Комиссии *ТРАСЕКА* смогла провести свою работу в Тбилиси, а также за прекрасную организацию её работы и за сердечное гостеприимство правительства и народа Грузии.

AGENDA

LIST OF PARTICIPANTS

PRESS RELEASE

ПОВЕСТКА ДНЯ

СПИСОК УЧАСТНИКОВ

ПРЕСС-РЕЛИЗ

**ПЕРВАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА**

Повестка дня

Председатель : Глава делегации Грузии

Со- председатель : Представитель Европейского сообщества

Со- председатель : Глава делегации Азербайджанской Республики

Зам. Председателя : Национальный Секретарь Грузии

День1

Пленарное Заседание

13:00 - 14:10 **Открытие Первой Межправительственной Конференции ТРАСЕКА**

короткое вступление для предоставления слова Господину Президенту

Приветственное слово Е.П. Президента Грузии Господина Э. Шеварднадзе

короткое представление делегации Европейского Сообщества

Приветственное слово со- председателя конференции (ЕС)

речь европейского делегата Господина Патена

Принятие Повестки дня

Спросить присутствующих, есть ли какие либо изменения и дополнения к повестке дня . Если нет изменений , то Повестка дня принимается . Если есть изменения, то принятие решается голосованием.

Выступление делегаций (начало)

Представить для глав делегаций по 10 минут на выступление

-первым -Азербайджан , как государство депозитарий

**-вторым-Армения, поскольку представитель имеет ранг Премьер
Министра**

• **Представление Национальных делегаций и Национальных Секретарей**

• **Представление основных предложений / вопросов для обсуждения**

объяснить, что автобусы ждут делегатов возле гостиницы .

14:15 - 15:30 **обед**

Пленарное Заседание

16:00 - 17:20 Представление кандидатов на должность Генерального Секретаря
Выдвижение государств - кандидатов на место проведения Конференции в 2001 году.
Выступление Глав делегаций (продолжение)

Представлять делегатов в алфавитном порядке

Объявить перерыв

Объявить о начале работы рабочих групп: "Законодательной" (Для глав делегаций и их ассистентов) в той же комнате, "План действий" (Для Национальных Секретарей) - в соседней комнате

Объявить об ужине, который состоится после окончания работы рабочих групп

17:20 - 17:30 перерыв

Рабочие группы

17:30 - 18:45 Рабочие группы :

- Юридическая: принятие Внутреннего Регламента МПК, а также Устава и Регламента Постоянного Секретариата / Финансы и взносы для Постоянного Секретариата (Под председательством Национального Секретаря Грузии)
- План Действий: Предложения по проектам и определение приоритетов / предложений для повышения конкурентоспособности коридора ТРАСЕКА (Под председательством Министра Транспорта Грузии)

19:00 Отправление в Правительственную резиденцию КРЦАНИСИ и Прием от имени Правительства Грузии

День2

Пленарное Заседание

Рекомендации рабочей группы

- Объявить, что Председатели рабочих групп зачитают Рекомендации**
Объявить голосование по принятию рекомендаций
- 10:00 - 10:20 рабочая группа по вопросам Законодательства :
- Представление рекомендаций Рабочей группы
 - Принятие Устава и Регламентов
- 10:20 - 10:40 рабочая группа по Плану Действий :
- Представление Рекомендаций рабочей группы
 - Принятие рекомендаций
- Объявить перерыв**
Объявить, что отдельная встреча Глав делегаций состоится в 11 часов
Объявить, что пленарное заседание начнется в 12.30
- 10:40 перерыв
- 11: - 12:00 Встреча Глав Делегаций
- 1) Принятие места проведения конференции в 2001 году
 - 2) Выборы Генерального Секретаря
- Принятие заключительного Коммюнике**

12:00 перерыв

Пленарное Заседание:

Объявить , что каждая делегация должна подписать документы

Спросить, хотят ли делегаты сохранить оригиналы подписанных документов(в этом случае они должны подписать 20 комплектов) или иметь копии(в этом случае им нужно подписать только пять комплектов)

12:30 - 13:00 Подписание документов

13:00 - 14:00 Приветственное слово Председателя Конференции 2001 года

Приветственное слово вновь выбранного Генерального Секретаря

Заключительная Декларация

Прочитать заключительное Коммюнике

Закрытие Первой Межправительственной Конференции

Объявить о Пресс Конференции, которая начнется в 2 часа для Глав Делегаций

Объявить Программу до конца дня

14:00 - 14:15 Пресс-конференция

14:30 обед

16:00 Посещение достопримечательностей города

19:00 Прием от имени Европейской Комиссии

**INTERGOVERNMENTAL COMMISSION OF THE TRANSPORT CORRIDOR EUROPE -
THE CAUCASUS - ASIA " TRACECA "**

LIST OF PARTICIPANTS

ARMENIE

Mr	NAZARYAN	Minister of Transport and Communications
Mr	GRIGORIAN	National Secretary
Mr	BEGLARYAN	Head of Railways Department (MOT)
Mr	MARTIROSYAN	Deputy Minister of Foreign Affairs

AZERBAIDJAN

Mr	SHARIFOV	Vice Prime Minister
Mr	ZEYNALOV	National Secretary
Mr	SAADYKHOV	National Coordinator of TRACECA
Mr	DJAFAROV	Chief of Department of Transport and Communications

BULGARIE

Mr	SLAVINSKY	Minister of Transport and Communications
Mr	ATANASSOV	Head of External Relation of MOT
Mrs	ATANASSOVA	Director of Financial Department
Mrs	TRIFONOVA	Director of Legal Department

GEORGIA

Mr	ADEISHVILI	Minister of Transport
Mr	KVACHANTIRADZE	National Secretary
Mr	APTSHAURI	Director of Department of the Economical Relations of MFA
Mr	GEGESHIDZE	Head of Foreign Policy Analysis Division of State Chancellery

KAZAKHSTAN

Mr	AKHMETOV	First Vice Minister of Ministry of Foreign Affairs
Mr	ANDRUSCHENKO	Vice Minister of Economy
Mrs	IDRISOVA	Head of Foreign Relations (MOT)
Mrs	BALKUNOVA	Head of Investment Department (MOT)

KYRGYZSTAN

Mr	SATYBALDYEV	Minister of Transport and Communications
Mrs	BORUBAIEVA	Representative of MOT
Mr	SYRDYBAEV	Representative of MFA
Mr	CHUKIN	Representative of State Customs

MOLDOVA

Mr	GHERASIM	Deputy Minister of Transport
Mr	PETUSCAN	Deputy Head of E.U. Integration of MFA
Mr	BOLBOCEAN	Third Secretary of MFA

MONGOLIA

Mr	PUREVSUREN	Councillor of Mongolian Embassy in Russia
----	------------	---

ROMANIA

Mr	CIUMARA	Deputy Prime Minister
Mr	TANASESCU S.	Director, Ministry of Foreign Affairs
Mr	TANASESCU I	Counsellor, Ministry of Foreign Affairs
Mrs	TOMA	Representative of MOT

INTERGOVERNMENTAL COMMISSION OF THE TRANSPORT CORRIDOR EUROEP -
THE CAUCASUS - ASIA " TRACECA "

TAJIKISTAN

Mr VASIROV	Vice Prime Minister
Mr ASHUROV Am.	Deputy Minister of MVES
Mr ASHUROV Ab.	Deputy Minister of Transport (Roads)
Mr DODOJONOV	Deputy Head of Tajik Railways

TURKEY

Mr OXUSI	Minister of Transport
Mr DENGHISI	First Deputy Minister of Transport
Mr BALGI	Deputy Minister of Transport
Mr TURKVURALI	Representative of MFA

UKRAINE

Mr KOSTUCHENKO	Minister of Transport
Mr TERTISHNYK	National Secretary
Mr KOMASHEMKO	Representative of MOT
Mr LEGHENKY	Chief of Department in MOT

UZBEKISTAN

Mr UNUSOV	Deputy Prime Minister
Mr ABDURAKHMANOV S.	Cabinet of Ministers Representative
Mr NAZAROV	Representative of MFA
Mr ABDURAKHMANOV A.	Ambassador in Georgia

ПРЕСС-РЕЛИЗ

Заседание первой Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА

Тбилиси – 10 – 11 марта

10 марта 2000 года Господин Эдуард Шеварднадзе открыл первую конференцию Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА, которая была создана на базе Основного Соглашения, подписанного 8 сентября 1998 года в г. Баку.

На конференции присутствовали Главы Правительств, Министры Транспорта и заместители Министров Азербайджана, Армении, Болгарии, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Молдовы, Румынии, Таджикистана, Турции, Узбекистана, Украины, а также представители Европейской Комиссии.

Представители Монголии и Туркменистана были приглашены на конференцию как члены программы ТРАСЕКА, подписавшие Основное Соглашение.

Конференция приняла Правила и процедуры МПК, а также устав Постоянного Секретариата.

На конференции был избран Генеральный Секретарь.

Был утвержден План Действий с перечнем проектов, финансируемых программой ТРАСЕКА.

Участники подчеркнули важность Великого Шелкового пути для развития региона и подтвердили желание повышать его конкурентоспособность. Было отмечено, что Европейская Комиссия, начиная с 1994 года, вложила 90 млн. евро в развитие Великого Шелкового пути .

Программа ТРАСЕКА обеспечивает техническую помощь и поддерживает инвестиции и доступ к Европейскому и мировым рынкам посредством конкурентоспособных дополнительных маршрутов, развивая, таким образом, будущее региональное сотрудничество между странами – участницами.

Начинается производство фильма, который дает яркое представление об истории развития ТРАСЕКА.

Называя свою книгу «Великий Шелковый Путь», Президент Грузии Господин Шеварнадзе представил это как ключевой шаг в обеспечении эффективной работы коридора, который является линией жизни для развития региона в целом.

LEGALWORKING GROUP**RECOMMENDATIONS****RULES OF PROCEDURE OF THE IGC****STATUTES OF THE PERMANENT SECRETARIAT****«ЮРИДИЧЕСКАЯ» РАБОЧАЯ ГРУППА****РЕКОМЕНДАЦИИ****ПРАВИЛА ПРОЦЕДУРЫ МПК****ПОЛОЖЕНИЕ О ПОСТОЯННОМ СЕКРЕТАРИАТЕ**

**МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ КОМИССИЯ
ТБИЛИССКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ
10-11 марта 2000 года**

Рекомендации "Юридической" рабочей группы

Председатель: Г-н Звиад КВАЧАНТИРАДЗЕ, национальный секретарь, Грузинская национальная комиссия

Представленные страны:

Армения/Азербайджан/Болгария/Грузия/Казахстан/Кыргызстан/Молдова/Румыния/Таджикистан/Турция/Украина/Узбекистан

РЕКОМЕНДАЦИИ

На основании консенсуса были приняты следующие рекомендации.

1. Правила процедур и Положение: Рабочая группа тщательно изучила Правила процедур Межправительственной комиссии и Положение о Постоянном секретариате. Она предложила внести изменения, которые были учтены и вошли в вариант, согласованный в конце ее заседания. Она рекомендует принятие обоих текстов Межправительственной Комиссией.

2. Будущая "Юридическая" рабочая группа: Настоящая рабочая группа рассмотрела тексты, которая она в настоящее время рекомендует для дальнейшей разработки в соответствии с требованиями Межправительственной комиссии. Для этого она рекомендует создать "ЮРИДИЧЕСКУЮ" рабочую группу.

3. Название Межправительственной комиссии: Рабочая группа согласовала и рекомендует следующее название Межправительственной комиссии: **МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ КОМИССИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ "TRACESA"**. Турецкая делегация напомнила государствам-участникам, что во время Бакинского Саммита в 1998 году главы государств выразили политическую волю восстановить древний "Шелковый Путь", чтобы соединить эту политическую волю с задачами "TRACESA". Турция соглашается на использование названия "TRACESA" при условии, что она станет участницей программы. В этом контексте Турция во время конференции официально обратилась с просьбой о принятии ее в полноправные члены "TRACESA". Турция сохраняет за собой право на пересмотр использования названия "TRACESA".

M. Adershvili

Перевод: *Алборова* Ф. Алборова



ПРАВИЛА ПРОЦЕДУРЫ
Межправительственной Комиссии
по международному транспортному коридору
Европа-Кавказ-Азия « ТРАСЕКА»

Согласно статьям 8 и 9 «Основного Многостороннего Соглашения по Международному Транспорту для Развития Коридора Европа - Кавказ- Азия », подписанного в Баку 8 сентября 1998 г. между сторонами, которые вновь собрались в г.Тбилиси 10-11-го марта 2000 г, чтобы создать постоянную комиссию, называющуюся “Межправительственная Комиссия Трасека”.

Со всеобщего согласия Правительств, представленные нижеподписавшимися сторонами, было принято решение создать, определить и обеспечить функционирование “Межправительственной Комиссия Трасека” согласно положениям ,которые даются ниже :

1. Определение

1. В “Основном Соглашении” было предусмотрено создание комиссии, призванной претворять в жизнь положения этого международного соглашения и регулировать его осуществление. Эта комиссия будет называться “Межправительственная Комиссия Трасека”(далее по тексту МПК - ТРАСЕКА).

2. МПК ТРАСЕКА состоит из представителей Правительств, подписавших Основное Соглашение, которые будут называться «Члены МПК ТРАСЕКА».

3. МПК ТРАСЕКА не будет иметь статус юридического лица. Для своей деятельности она располагает Постоянным Секретариатом, руководимым Генеральным Секретарем.

2.Цель

МПК ТРАСЕКА имеет целью облегчить реализацию положений «Основного Соглашения» и наблюдать за его исполнением.

С этой целью МПК ТРАСЕКА осуществляет следующие задачи ;

- Определяет проблемы, возникающие в ходе реализации «Основного Соглашения» , изучает их и готовит соответствующее решение, а также предлагает членам Правительств меры , необходимые для эффективной реализации «Основного Соглашения»,
- По просьбе Правительств будет оказывать содействие и консультации по всем законодательным и нормативным проектам, относящимся к сфере внедрения «Основного Соглашения».

- По просьбе Правительств будет оказывать содействие и консультации в действиях по отношению к Транспортным Международным Организациям
- Предлагает, рассматривает и одобряет проекты в рамках «Основного Соглашения».
- Ежегодно публикует итоговый отчет о работе, проведенной в рамках реализации «Основного Соглашения» и по мерам, которые необходимо предпринять

3.Заседания

Стороны-члены МПК ТРАСЕКА собираются на Заседание ежегодно.

Председательство в МПК-ТРАСЕКА подлежит ротации каждый год согласно порядку Английского алфавита. В случае, если Государство-участник не в состоянии принять Председательство, то оно переходит следующему Государству-участнику согласно тому же порядку.

Это Заседание проходит по проекту повестки дня, утвержденной Генеральным Секретарем и согласованной Председателем.

Проект повестки дня и проекты документов вместе с уведомлением о созыве, направляемый Генеральным Секретарем, должны рассылаться членам МПК ТРАСЕКА за 40 дней до даты Заседания. При открытии Заседания в повестку дня могут быть включены дополнительные вопросы по консенсусу.

4. Акты МПК-ТРАСЕКА

МПК-ТРАСЕКА принимает решения и рекомендации во время сессии

5. Консенсус и кворум.

Все решения МПК ТРАСЕКА принимаются на основании консенсуса.

Кворум достигается 2/3 членов МПК ТРАСЕКА.

6. Рабочие группы

По предложению Генерального Секретаря МПК ТРАСЕКА может организовать Рабочие группы .

Рабочие группы функционируют при содействии Генерального Секретаря Постоянного Секретариата согласно правилам работы, которые вырабатываются ими же. Во время каждого Заседания.они отчитываются о проделанной работе.

7.Постоянный Секретариат и Генеральный Секретарь

Постоянный Секретариат, учрежденный в соответствии со Ст.9 «Основного Соглашения» МПК Трасека, работает под руководством Генерального Секретаря.

Постоянный Секретариат является юридическим лицом, функционирует согласно Положению, принятому МПК ТРАСЕКА по консенсусу.

8. Рабочие языки:

Рабочими языками МПК ТРАСЕКА, Заседании, Рабочих групп, а также Постоянного Секретариата, являются английский и русский.

†

Положение о Постоянном Секретариате Межправительственной Комиссии по Международному транспортному коридору Европа- Кавказ-Азия " ТРАСЕКА "

Статья 1 Определение

«Основное Многостороннее Соглашение по Международному Транспорту для развития Коридора Европа-Кавказ-Азия, в дальнейшем именуемое как Основное Соглашение предусматривает создание секретариата для претворения в действие задач, определяемых Межправительственной Комиссией ТРАСЕКА. Этот секретариат в дальнейшем именуется как Постоянный Секретариат.

11 марта 2000 года на первой встрече МПК ТРАСЕКА были приняты Правила Процедуры, Глава 7 которых определяет создание Постоянного Секретариата. Под контролем МПК ТРАСЕКА Постоянный Секретариат будет осуществлять все практические административные задачи, необходимые соответствующим миссиям, предусмотренным Основным Соглашением. Постоянный Секретариат представляет собой государственное юридическое лицо, зарегистрированное в Баку в соответствии с наиболее подходящей юридической формой.

Статья 2 Цель Постоянного Секретариата

Целью Постоянного Секретариата является внедрение всех практических и административных действий, поставленных ему МПК ТРАСЕКА. Для этого Постоянный Секретариат должен претворять все решения, принятые МПК ТРАСЕКА для реализации положений " Основного Соглашения "

в частности :

- Изучает задачи и предлагает проекты решений по проблемам, которые МПК ТРАСЕКА поручила ему рассмотреть .
- Реализует решения , касающиеся Постоянного Секретариата,
- Управляет информацией и распространяет её как среди стран - участниц, так и среди признанных международных организаций,
- Обеспечивает внутреннее функционирование, включающее
 - подготовку заседаний МПК ТРАСЕКА

- выработку годового плана действий,
- координацию с рабочими группами / национальными комиссиями / национальными секретариатами.
- Управляет бюджетом МПК ТРАСЕКА, включающим
 - подготовку годового отчета
 - реализацию утвержденного бюджета,
 - инкассацию членские взносов, субсидий, грантов,
 - оплату расходов МПК ТРАСЕКА,

Статья 3

Генеральный Секретарь

Работой Постоянного секретариата управляет Генеральный Секретарь.

Генеральный Секретарь избирается консенсусом членами на заседании МПК ТРАСЕКА сроком на 1 год. Выборы проводятся на ежегодной встрече.. Его мандат может быть продлен не более чем на один срок. Заместитель Генерального Секретаря избирается в соответствии по такой ж самой процедуре

Генеральный Секретарь обеспечивает управление и администрирование Постоянного Секретариата и имеет право представлять его среди третьих лиц.

Генеральный Секретарь организует работу Постоянного Секретариата.

В рамках своих миссий Генеральный Секретарь может потребовать помощь Экспертов. Он имеет право назначить Экспертов при условии согласия Председателя МПК ТРАСЕКА.

Данный Устав утверждает несовместимость исполнения функций Генерального Секретаря или Эксперта Постоянного Секретариата с ведением коммерческой деятельности в транспортной сфере.

Статья 4

Контроль за деятельностью Постоянного Секретариата

Председатель МПК ТРАСЕКА наделен правом постоянного контроля за деятельностью Постоянного Секретариата и его Генерального Секретаря.

Статья 5

Штат

Кроме Экспертов, упомянутых в ст.3 «Положения о Постоянном Секретариате», Генеральный Секретарь может нанимать на работу сотрудников для Постоянного Секретариата. Эти сотрудники должны наниматься на работу согласно контрактам, установленным Генеральным Секретарем.

Статья 6

Штаб - квартира Постоянного Секретариата

Административная штаб - квартира Постоянного Секретариата МПК - ТРАСЕКА , в соответствии с "Основным Соглашением" , расположена в г. Баку.

Статья 7

Финансы

Генеральный секретарь ежегодно представляет подготовленный проект бюджета на заседании МПК ТРАСЕКА для одобрения.

Зарплаты служащих и расходы Постоянного Секретариата, будут покрываться членами МПК ТРАСЕКА в рамках одобренного бюджета. Секретариат имеет право на получение грантов от других сторон.

В течении первого года финансового года члены МПК ТРАСЕКА принимают бюджет , который определен Проектом ТРАСЕКА " Межправительственная Комиссия". Этот бюджет полностью финансируется Европейской Комиссией.

Статья 8

Финансовый год

Финансовый год Постоянного Секретариата устанавливается на календарный год, начинающийся каждый год 1 января и заканчивающийся 31 декабря.

В качестве исключения первый отчетный год начинается в день голосования Первой Конференции МПК ТРАСЕКА, которая состоялась 10-11 марта 2000 г. в г. Тбилиси и заканчивается 31 декабря того же года.

Статья 9

Поправки

Поправки к настоящему Положению принимаются МПК Трасека консенсусом

Статья 9

Окончательны Резолюции

Рабочие языки Постоянного Секретариата – английский и русский.

Все документы подготовленные Постоянным Секретариатом должны быть доступны на обоих языках.

ACTION PLAN**RECOMMENDATIONS****PROJECT NAMES & DESCRIPTION****ПЛАН ДЕЙСТВИЙ****РЕКОМЕНДАЦИИ****НАИМЕНОВАНИЕ И ОПИСАНИЕ ПРОЕКТОВ**

Межправительственная Комиссия Транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА)

Тбилиси, 10 – 11 марта 2000 года

Рекомендации рабочей группы «План действий»

Председествовал: г-н Давид АПЦИАУРИ, начальник отдела
Внешнеэкономических связей Министерства Иностранных Дел Грузии

Сопредседествовал: г-н Майк СИМС, представитель ТРАСЕКА

Страны- участницы: Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан,
Румыния, Молдова, Таджикистан, Турция, Узбекистан, Украина

РЕКОМЕНДАЦИИ

План действий (см. Приложение 1), представленный на рассмотрение делегатов, был принят за хорошую основу для развития будущих проектов МПК ТРАСЕКА. Было решено, что основные направления проектов в настоящее время должны способствовать укреплению Основного Соглашения МПК. Комментарии, сделанные делегатами, касаются, главным образом, расширения существующих проектов Плана действий, новых проектов технического содействия и инвестиционных проектов, перечисленных ниже:

1. Расширить проект № 4: включить в него системы безопасности для автомобильного, железнодорожного и морского транспорта (ИМО) на чёрном и Каспийском морях.
2. Расширить проект № 6: предусмотреть реконструкцию автодороги Баку-Нахичевань.
3. Включить инвестиционный проект «Реконструкция участка железной дороги Аурум - Садахло (13 км).
4. Провести изучение вопроса транспортного коридора и его инфраструктуры на основе Основного Соглашения.
5. Изменить название проекта № 8 на: «Техническое обоснование строительства нового железнодорожного пути по Ферганской долине до Китайской железнодорожной системы». Включить проведение изучения проекта строительства дороги Бейнау - Кулсары - Опорная. Включить обзор предыдущих исследований, сделанных в рамках проекта ТРАСЕКА, касающегося железнодорожной ветки Бейнау- Актау с включением ветки до Кунграда.

6. Разделить проект № 8 на отдельные проекты и увеличить бюджет в целом.
7. Рассмотреть проект решения проблемы разницы размеров железнодорожной колеи в Западной Европе и станах СНГ.
8. Отметить взаимосвязь между проектами ТРАСЕКА, касающимися пересечения границ, и другими проектами Европейского Союза в Юго-Восточной Европе.
9. Включить следующие проекты:
 - Черноморский железнодорожный мост с колеей европейского стандарта (от Потти или Батуми до Румынии);
 - Железнодорожный тоннель через Босфорский пролив ;
 - Железнодорожная ветка Карс - Тбилиси;
 - Железнодорожная ветка Гюмри - Карс.

Азербайджан представил перечень дополнительных проектов (см. Приложение 2).

Другие страны-участницы оставляют за собой право предложить дополнительные проекты позднее.

Делегаты поддерживают просьбу Таджикистана вновь стать полноправным членом программы *ТРАСЕКА*.

Три государства, не являющиеся членами программы ТРАСЕКА, но которые подписали основное соглашение МПК ТРАСЕКА (Болгария, Румыния, Турция), выразили желание участвовать в будущих проектах ТРАСЕКА через другие программы Европейского Союза, такие как PHARE и MEDA.

ПЛАН ДЕЙСТВИЙ, ПРЕДЛОЖЕННЫЙ НА МПК В ТБИЛИСИ 10-11 МАРТА 2000 ГОДА.

Название и предназначение проекта	Продолжительность в месяцах	Бюджет в ЭКЮ
<p>1 Гармонизация Приграничных Процедур - Предыдущий проект ТРАСЕКА «Содействие Торговле» выявил ряд несоответствий приграничных процедур, применяемых в государствах ТРАСЕКА. Это относится, например, к: используемой документации, процессам проведения контроля, правовой базе ряда применяемой документации и общей эффективности проводимых проверок. Проект сосредоточит свою деятельность на реализации гармоничных приграничных процедур в соответствии с рекомендациями МПСК.</p>	24	3.000.000
<p>2 Единая Политика Обложения Транзитными Пошлинами и Тарифы - Ряд транзитных пошлин взимается в странах ТРАСЕКА и существует определенное обоснование взимания сборов по транзитному движению с пользователя. Тем не менее, вопрос транзитных сборов является очень спорным. Железнодорожные транзитные тарифы ТРАСЕКА все еще установлены в пределах, так называемой, методики МТТ, являющейся вполне гибкой, но в ней самой немного соответствует либо тарификации на основе затрат либо извлечению прибыли из коридора ТРАСЕКА. Портовые сборы являются одними из самых высоких в мире, и ставки за морские перевозки соответственно высоки. Проект предложит рациональные объемы пошлин и тарифов для увеличения конкурентоспособности ТРАСЕКА от начала до конца.</p>	12	2.500.000
<p>3 Единая Правовая База по Транзитным Перевозкам - Транспортная правовая структура бывшего Советского Союза немного соответствовала системам, получившим своё развитие в ЕС и, на международном уровне. Целью настоящего проекта будет обеспечение методического руководства в организации единой правовой базы по транзитному движению в каждом из государств ТРАСЕКА. Страны ТРАСЕКА должны согласовать общие стандарты (включая вес, габариты, безопасность, природоохранные вопросы, регуляции по оперированию) для дорожного транспорта. Другой целью является ознакомление с современными техническими стандартами для характеристик и оперирования дорожного транспорта.</p>	24	2.500.00
<p>4 Безопасность дорожного транспорта. - Концепция проекта имеет целью создание конкурентоспособной системы коммуникации, предоставляющей содействие по одним техническим стандартам. Для демонстрация функционирования системы- после разработки и внедрения всех технических, коммуникационных и операционных стандартов- проект предусматривает установку пилотных диспетчерских центров вдоль маршрута ТРАСЕКА.</p>	18	2 000 000
<p>5 Информационный и Подготовительный Центр ТРАСЕКА - Деятельность проекта будет сконцентрирована на двух темах: по передаче ноу-хау и обмену информацией. Целями проекта будет обеспечение подготовки и обучения по специальным темам, учреждение центра для проведения другими проектами ТРАСЕКА своих семинаров, содержание учебной библиотеки, координация распространения информации ТРАСЕКА, включая издание журнала, web сайта и банка данных движения.</p>	24	2.500.000

ПЛАН ДЕЙСТВИЙ, ПРЕДЛОЖЕННЫЙ НА МПК В ТБИЛИСИ 10-11 МАРТА 2000 ГОДА.

6	<p>Технико-экономические обоснования для возобновления: Железнодорожного соединения Ереван-Нахичеван-Баку, Железнодорожного соединения Самтредия-Сухуми-Сочи, <i>Технико-экономическое обоснование ж-д соединения для безотлагательного восстановления и преинвестиционного изучения, необходимого для разработки детального плана, гарантирующего ж-д операции.</i></p>	10	2.000.000
7	<p>ТЭО улучшения автодорожных и железнодорожных пограничных переходов между Молдовой и Украиной и усовершенствования железнодорожного контейнерного терминала в Кишиневе (Молдова). <i>В проекте будет произведен детальный анализ ситуации на автодорожных и железнодорожных пограничных переходах между Молдовой и Украиной и ТЭО на усовершенствование этих пограничных переходов.</i></p>	10	2.000.000
8	<p>Техническое исследование нового железнодорожного сообщения между Ферганской долиной, Бишкеком и Кашгаром в Китае <i>ТЭО для развития железнодорожных соединений между Бишкеком, Ош/Джалала-бад и Кашгар, сфокусированный на технических, экономических и социальных аспектах проекта. Для удовлетворения специального запроса Казахстана, ТЭО для дороги Бейны-Кулсары добавлен к проекту.</i></p>	10	1.500.000
9	<p>Железнодорожные Коммуникации Центральной Азии - <i>В данной сфере существует потребность оказания поддержки извне в целях модернизации железнодорожных коммуникаций на региональной основе. ТРАСЕКА предоставила железным дорогам Кавказа активную поддержку в вопросе модернизации ж-д коммуникационных систем. Целью проекта будет разработка подобного ТЭО для модернизации железных дорог Центральной Азии.</i></p>	10	2.000.000
Сумма			20 000 000

1. ГАРМОНИЗАЦИЯ ПРИГРАНИЧНЫХ ПРОЦЕДУР

Конечные Получатели:

Национальные Комитеты ТРАСЕКА

Обоснование и Цели:

Предыдущий проект ТРАСЕКА «Содействие Торговле» выявил ряд несоответствий в приграничных процедурах, применяемых во всех странах-участницах программы ТРАСЕКА. Вышесказанное относится, например, к следующему: применяемой документации, процессам проведения контроля, правовой базе ряда используемой в работе документации и общей эффективности проводимых проверок. На практике, на приграничных пунктах, продолжают существовать разногласия между политикой и практикой. С одной стороны, Правительства стран-участниц программы ТРАСЕКА очень заинтересованы в том, чтобы экономика их стран была взаимосвязана с мировыми рынками, в то время как с другой стороны, недееспособные приграничные процедуры приводят к бесполезным издержкам, которые несут международные транспортные компании и сдерживанию развития международной торговли.

Целью настоящего проекта будет гармонизация процедур, на уровне региона, и присоединение их к практике ЕС.

Проектом будет осуществляться акцент на реализацию новых процедур.

Основные задачи:

- Учредить рабочую группу, которая будет прикреплена к МПСК и состоять из членов Национальных координационных комитетов. Заседания группы можно будет проводить с месячным интервалом, а состав группы должен быть активно задействован во всей деятельности проекта. Проект должен управляться региональным центром. В руководство проекта должен быть включён представитель страны-участницы программы ТРАСЕКА, являющийся гражданином этой страны.
- Изучить и обновить результаты предыдущего проекта «Содействие Торговле»
- Изучить, для основных приграничных пунктов ТРАСЕКА, какой именно контроль проводится, какая документация применяется на данный момент, и кем вышеперечисленное осуществляется?
 - Таможенные процедуры (основная тема проекта заключена в этом).
 - Иммиграция
 - Досмотр транспортных средств на соответствие габаритов, веса и выбросов
 - Пограничные службы, службы безопасности, полиция
 - Контроль квот, груза и разрешений на транзит
 - Дорожная полиция
 - Областные или городские власти
 - Санитария, ветеринария
 - Любое ведомство, проводящее сборы пошлин с транспорта при пересечении границы или в других местах
 - Другие вопросы
- Определить правовую основу, в каждом государстве, по действующим проверкам

ПЛАН ДЕЙСТВИЙ, ПРЕДЛОЖЕННЫЙ НА МПК В ТБИЛИСИ 10-11 МАРТА 2000 ГОДА.

(Приказы, указы и т.д.)

- Сравнить действующие проверки и документацию с документацией, рекомендованной ЕС, Организацией Международной Торговли и ООН.
- Подготовить список, проанализировать и подтвердить или изменить цели существующих проверок (н-р, сбор доходов, предотвращение пропуска запретных товаров, защита национальной промышленности, охрана окружающей среды, безопасность дорог, национальная безопасность ...)

Определить воздействия, как положительного характера, так и отрицательные от проведения подобного контроля. Определить издержки/преимущества каждой проверки.

- Проводить необъявленные выборочные проверки процедур на каждом приграничном пункте ТРАСЕКА таможенниками в штатской одежде и консультантами ЕС.
- Определить прозрачность существующих правил для пользователя.
- Предложить согласованный список проверок и документов, которые соответствуют международным нормам, отвечают национальным и региональным целям.
- Подготовить модель документов на языках, по выбору каждой из стран-получателей, принимая за основу пакет документов, выработанный проектом «Содействие Торговле»
- Подготовить план в целях определения продуктивности предполагаемых проверок (ведение протокола на каждый документ)
- -Составить программу реализации по каждой стране, одобренную национальными органами власти (правовая база, модель поправок в законы, документы подлежащие ликвидации, издательские процедуры для информирования таможенников и пользователей о новых правилах).
- Выпуск Руководств для таможенных сотрудников и сборников для транспортных компаний.
- Проведение подготовки и помощь в реорганизации в целях введения новых методов.

График осуществления: 24 МЕСЯЦЕВ

Бюджет проекта: 3 000 000 ЕВРО

2. ЕДИНАЯ ПОЛИТИКА ОБЛОЖЕНИЯ ТРАНЗИТНЫМИ ПОШЛИНАМИ И ТАРИФЫ

Конечные получатели:

Национальные Координационные Комитеты ТРАСЕКА

Обоснование и Цели:

Различные автотранспортные транзитные пошлины применяются во всех странах-участницах программы ТРАСЕКА. Имеется обоснование для применения таких сборов с пользователя, в частности, на тяжеловесный грузовой транспорт, который приводит к значительному износу дорожного покрытия. Тем не менее, вопрос транзитных пошлин является очень спорным, и большинство сухопутных стран испытывают недовольство от применения таких сборов. Также имеют место претензии, обоснованные или нет, на взыскания в арбитражном порядке и изменения шкалы пошлин, вносимых, например, областными органами власти. Существует общее отсутствие прозрачности в экономической и правовой базах для транзитных сборов.

Если применяются дополнительные или арбитражные пошлины, не имеющие никакого отношения к услуге, предоставляемой страной транзита, то страдает региональная экономика и возникает общее сдерживание активности региональной экономики. Первой целью настоящего проекта является выработка единой политики и равноценных уровней по обложению дорожными транзитными сборами.

Железнодорожные транзитные тарифы установлены в соответствии с, так называемой, шкалой МТТ, которая перерабатывается дважды в год в период форумов ОСЖД. ОСЖД является организацией равноценной УИС, но перегруппированными из бывшего восточного блока железнодорожными системами. Величины тарифов появляются на основе дискредитируемых методик калькуляции себестоимости, датированных главной эрой планирования. Размеры МТТ предоставляют большие скидки, которые компенсируют какую-то часть от недостатка рациональной калькуляции себестоимости и дают возможность для коммерческой гибкости. В целом, высокие транзитные тарифы позволяют дважды субсидировать внутреннее движение. Предыдущий проект ТРАСЕКА пытался установить новую тарифную методику, но в действительности, шкала МТТ очень вжилась. Второй целью этого проекта является предоставление дальнейшей внешней поддержки на региональной основе и, если необходимо, содействие созданию методики калькуляции стоимости, коммерческого анализа широко в регионе и региональное сотрудничество.

Некоторые портовые тарифы ТРАСЕКА являются одними из самых высоких в мире. Вследствие тарифы на морские перевозки тоже высоки. Эти факторы задерживают грузооборот и приводят к уменьшению привлекательности сети для операторов. Третьей целью проекта является проверка морских сборов, включая детальную проверку попортовых сборов предложить коммерчески рациональные объемы сборов.

Конечной целью проекта является увеличение конкурентноспособности маршрута ТРАСЕКА с китайской границы до европейских портов на Черном море.

Основные Задачи

ПЛАН ДЕЙСТВИЙ, ПРЕДЛОЖЕННЫЙ НА МПК В ТБИЛИСИ 10-11 МАРТА 2000 ГОДА.

- Учредить две рабочие группы, одна для автомобильного, другая для железнодорожного плюс морского транспорта, которые будут прикреплены к МПК и составлены из членов Национальных Координационных комитетов. Заседания группы должны проводиться с месячным интервалом, а члены группы должны принимать самое активное участие во всей деятельности проекта. Проект должен управляться из регионального центра. В руководство проектом должен быть включен гражданин страны-участницы программы ТРАСЕКА.
- Проводить учет всех сборов и пошлин, национальных или областных или любых других сборов или разрешений.
- Изучение правовой основы таких сборов, прозрачность издательских процедур.
- Провести глубокий анализ экономических выгод и потерь от транзитного движения для каждой из стран.
- Провести сравнение и рекомендовать беспристрастный стандарт для дорожных транзитных пошлин.
- Выполнить детальный анализ совместно с железными дорогами стран-получателей по:
 - Действительной стоимости предоставляемых железнодорожных услуг;
 - Сравнительным издержкам транзитных тарифов в пределах коридора ТРАСЕКА и граничащих с ним;
 - Возможно новой шкале тарифов, методикам их регулирования и вероятному влиянию на объемы
- Произвести детальный анализ тарифов с руководителями портов и морскими перевозчиками. Что касается ж-д тарифов, сравнить их с реальной стоимостью продукции и предложить рациональные расценки.
- Обсудить в регионе преимущества и недостатки изменения тарифных шкал и механизмов, возвращая эти обсуждения для работы на МПК, пока не возникнет полный консенсус регионального интереса.

График осуществления:

12 месяцев

Бюджет проекта:

2 500 000 ЕВРО

3. ЕДИНАЯ ПРАВОВАЯ БАЗА ПО ТРАНЗИТНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ

Конечные Получатели:

Национальные Координационные Комитеты ТРАСЕКА

Обоснование и Цели:

Транспортная правовая структура бывшего Советского Союза немного соответствовала системам, которые получили своё развитие в ЕС и на международном уровне. Большая часть объёма торговли из региона ТРАСЕКА распределялась и проходила через Москву и поэтому транспортные специалисты в государствах ТРАСЕКА не были знакомы с международными нормами и процедурами.

Два проекта в рамках программы ТРАСЕКА, в частности, ссылались на данный вопрос (Транспортная Правовая Структура и Содействие Торговле). Ряд других проектов ТРАСЕКА, с акцентом на институциональные вопросы, также ссылались на отдельные аспекты этого очень объёмного вопроса. Фактически, руководители транспортного сектора в государствах ТРАСЕКА, в данное время, в значительной мере знают о важных международных конвенциях по транспорту и находятся в процессе присоединения к ним.

Тем не менее, реализация конвенций и регулирование транзитного движения, в целом, остается проблематичным по причине неясной общей правовой структуры по перевозкам.

В частности, Казахстан признал эти проблемы и будет получать содействие в подготовке проекта Закона по Транзитным Перевозкам через национальный проект ТАСИС. Вышесказанное может служить в качестве экспериментального шага для других государств-участниц программы ТРАСЕКА.

Целью настоящего проекта будет обеспечение руководства в организации единой правовой базы по транзитному движению в каждом из государств ТРАСЕКА.

Структура законодательства в государствах ТРАСЕКА является иерархической. На самом высоком уровне законы делают немного больше, чем политика государства, тогда как ярусная система субсидированных норм имеет дело с реализацией (напр. с железнодорожной коммерческой практикой и безопасностью). Все эти вопросы представляют интерес для стран-получателей технической помощи.

Было достаточно сложно достичь единых технических стандартов по автомобильным грузовым транспортным средствам во всех странах ЕС. В данное время, существует определённый риск в том, что государства ТРАСЕКА не примут единых стандартов, и это ситуация, которая может нанести ущерб ведению торговли между ними и с ЕС.

Безопасность, экологические стандарты и эксплуатационные ограничения, в целом, отсутствуют в странах ТРАСЕКА. В любом случае, в связи с отсутствием оборудования контроля и соответствующей подготовки, применение любых таких инструкций является сложным.

Существуют комитеты, на уровне СНГ, которым предписаны согласованность и введение новых стандартов (напр. Межгосударственный Технический Комитет СНГ по Безопасному

ПЛАН ДЕЙСТВИЙ, ПРЕДЛОЖЕННЫЙ НА МПК В ТБИЛИСИ 10-11 МАРТА 2000 ГОДА.

Движению). Когда комитеты приступают к номинальному функционированию, их эффективность сдерживает отсутствие ресурсов на переводы и изучение соответствующих текстов ЕС, как технических, так и нормативных.

Целью настоящего проекта будет введение современных технических стандартов, соответствующих таковым, принятым в ЕС для характеристик и операций автомобильных грузовых транспортных средств.

Основные Задачи

- Учредить рабочую группу, которая будет прикреплена к МПСК и будет состоять из членов Национальных координационных комитетов. Заседания группы должны проводиться с месячным интервалом, а члены группы должны принимать самое активное участие во всей деятельности проекта. Проект должен управляться из регионального центра. В состав руководства проектом должен входить гражданин государства ТРАСЕКА.
- Подготовить список приоритетных конвенций в целях присоединения к ним государств-участниц программы ТРАСЕКА.
- Оказать содействие в доступе к приоритетным международным конвенциям.
- Составить список всех многосторонних и двусторонних соглашений, в которые уже вступили страны-участницы ТРАСЕКА.
- Изучить правовую базу каждой из стран по каждому соглашению и конвенции.
- Оказать содействие в полной ратификации и правовой реализации Многостороннего Соглашения в рамках ТРАСЕКА и приоритетных международных конвенций.
- Обеспечить правовые модели для законов по транзиту, основанных на национальном проекте ТАСИС в Казахстане.
- Обеспечить руководствами правового характера, соответствующих правовым моделям и практике ЕС.
- Обеспечить процесс подготовки по вопросам международного транспортного права.

Предоставить помощь в осуществлении национальных законов в области транспорта, соответствующих вышесказанному.

- Изучить Многостороннее Соглашение, Соглашение АБР по пограничным постам и эквивалентные Инструкции ЕС. Выбрать выдержки из Соглашения АБР по пограничным постам именно те разделы, которые совместимы с Инструкциями ЕС.
- Изучить стандарты ЕС по габаритам транспортного средства, безопасности, выпускам, часовому режиму вождения, операторской лицензии, рабочей практике и по любым другим пунктам, которые соотносятся с техническими требованиями.
- Подготовить проект и предложить на рассмотрение полный пакет технических стандартов в качестве Приложения к Многостороннему Соглашению.
- Изучить соответствующее национальное законодательство каждой из стран, подписавшей Многостороннее Соглашение.
- Предложить на рассмотрение проект текстов как поправки к законодательству каждого из государств, включая требования по сертификации транспортного средства.
- Предложить на рассмотрение фазную программу по введению современных технических стандартов и необходимых контрольных режимов.
- Организовать проведение семинаров с целью введения законодательства в процесс

ПЛАН ДЕЙСТВИЙ, ПРЕДЛОЖЕННЫЙ НА МПК В ТБИЛИСИ 10-11 МАРТА 2000 ГОДА.

парламентских обсуждений или в Указы, на уровне министерств соответственно.

График осуществления:

24 МЕСЯЦЕВ

Бюджет проекта:

2 500 000 ЕВРО

4. БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Обоснование и Цели:

Дорожное движение между Европой и странами СНГ сталкивается со специфическими природными и социальными условиями. Одним из таких условий является криминальный риск. Сателлитные коммуникационные системы являются тем инструментом, который способен решить проблемы безопасности дорожного транспорта, в особенности в тех случаях, когда водитель проезжает ненаселенные и нестабильные районы.

Адекватные системы используются в Западной Европе. Их предлагают различные провайдеры коммуникационных систем, такие, как INMARSAT, Eutelsat/COMBELGA, ALTEA Europe N.A. и т.д. У перевозчиков имеется возможность выбора провайдера. Разные системы несовместимы друг с другом. Географическая зона действия ограничена и зависит от зоны досягаемости спутника. Эту ситуацию можно сравнить с принципом зоны действия мобильных телефонов. Перевозчик, желающий обеспечить свой парк автомашин универсальной системой доступа, должен установить разное оборудование.

В то время, как в Западной Европе эти системы используются для постоянного автоматического контроля за местонахождением автомашин, в регионе ТРАСЕКА они могут выполнять дополнительную функцию-реагирование на опасные ситуации. Целью проекта является создание системы защиты для водителя, груза и машин от криминальных природных опасностей. Для достижения этого результата должны быть проведены три основные подготовительные работы:

- определить и разработать систему, позволяющую доступ к сети коммуникационного провайдера (коммуникационная инфраструктура) на дальних дистанциях между Европой и ТРАСЕКА.
 - разработать оборудование, необходимое установить на транспортное средство, которое позволит иметь связь между транспортным средством и сервисом через спутник.
- А?создать сеть двух типов "провайдеров сервиса" -а) обрабатывающие информацию, поступающую с автомашин и б) предоставляющие службу спасения и техническую помощь в случае срочной необходимости.

Предлагается следующий план внедрения проекта:

- система, которая должна быть создана и внедрена должна быть основана на тех технических решениях, которые могут быть применены одновременно в ЕС и ТРАСЕКА. Это требует внедрения в ТРАСЕКА системы, совместимой с европейской.
- Внедрение системы в ТРАСЕКА не должна создать монополию. Все потенциальные провайдеры коммуникационных средств должны и оборудования, включая провайдеров из ТРАСЕКА, должны иметь доступ к рынку.
- Рынок провайдеров сервиса должен быть открыт для полных поставок;
- Перевозчик платит за участие в системе;

Предложенное техническое решение основано на российских (GLONASS) и американских (GPS) военных навигационных системах, в настоящее время доступных для гражданских

ПЛАН ДЕЙСТВИЙ, ПРЕДЛОЖЕННЫЙ НА МПК В ТБИЛИСИ 10-11 МАРТА 2000 ГОДА.

целей.

Техническая конфигурация состоит из трех элементов:

- a? цепь контактных станций (провайдеры коммуникационных средств) вдоль основной магистрали, действующей по мере необходимости, в сотрудничестве с техническим сервисом службой спасения;
- b? оборудование транспортных средств мобильными передатчиками, позволяющее определить местонахождение транспортного средства и передать стандартизированную информацию контактной станции;
- c? спутники, предоставляющие связь между обоими системами- GLONASS/GPS;

Основные компоненты

Проект состоит из следующих четырех компонентов: технического, юридического, экономического и учебного.

Учебный компонент включает в себя следующие задачи:

- определение возможных технических, операционных и экономических решений, способных обеспечить достижение целей проекта, основанных на навигационных системах GLONASS/GPS, предоставляющих ЕС и ТРАСЕКА широкую географию и всенаправленную автоматизированную систему передачи и стандартную информацию;
- модулярная концепция, позволяющая добавление технических, операционных и коммерческих опций, включая расширение возможностей использования;
- создание стандартов и рекомендованных практических занятий, таких, как составление информации для передачи, интерфейсы человек\машина и машина\машина, основать идентификационную систему для предотвращения злоупотреблений;

Юридический компонент должен подготовить для обсуждения международную конвенцию, нацеленную на улучшение безопасности транспортного движения по дорогам. Конвенция будет обсуждена всеми вовлеченными сторонами ЕС и ТРАСЕКА. Она должна определить правила и нормы международного сотрудничества ЕС-ТРАСЕКА и внутри ТРАСЕКА. Должны быть отрегулированы вопросы доступа на рынок и предотвращения монополизации.

правовой основой может стать договор о Дружбе и Сотрудничестве, "План действий предотвращения организованной преступности" Европейского Сообщества, опубликованный Европейской конференцией Министров транспорта 24.04.97.

Опрерирование системы безопасности на основах рыночной экономики требует мер по созданию рынка. Экономический компонент должен быть сфокусирован на на развитии на релевантных рыночных отношениях, таких, как связь между вовлеченными сторонами в отношении технических конфигураций, доступ к телекоммуникационной инфраструктуре, возможности поставок, конкуренция и др.

Отношения между поставщиками сервиса и перевозчиками, как их клиентами, должна быть определена. Компонент должен дать ЕС и ТРАСЕКА широко применимые инструкции по бизнес планированию, финансированию, маркетингу и и ценообразованию.

Обучение преподавателей обязательно для подготовки сервис провайдеров к техническим, правовым и управленческим работам. Языковая подготовка службы спасения и технического сервиса необходима.

Второй аспект относится к индустрии, предоставляющей оборудование. Должен быть

ПЛАН ДЕЙСТВИЙ, ПРЕДЛОЖЕННЫЙ НА МПК В ТБИЛИСИ 10-11 МАРТА 2000 ГОДА.

проведен ознакомительный семинар для основания и развития рынка.

График осуществления:

18 месяцев

Бюджет проекта:

2 000 000 ЕВРО

5. ИНФОРМАЦИОННЫЙ И ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫЙ ЦЕНТР ТРАСЕКА

Конечные Получатели:

Национальные Координационные Комитеты ТРАСЕКА

Обоснование и Цели:

За период 1995-2000 г.г. проекты в рамках программы ТРАСЕКА ссылались на ряд особых технических и организационных, узких мест и проблем, встречающихся по маршруту ТРАСЕКА. В целом, данные проекты мобилизовали штат экспертов ЕС, внесли методологию ЕС и сотрудничали с местными партнерами и суб-подрядчиками. Тогда как в ТЗ по этим проектам акцент делался на суб-цели передачи ноу-хау местным партнёрам и суб-подрядчикам, то степень передачи ноу-хау, фактически достигалась каждым проектом в большей мере, в зависимости от личных качеств экспертов ЕС. Отдельные мероприятия по проведению подготовки и обучения имели ограниченный эффект, потому что лица, проводившие подготовку, не владели предварительной полной информацией и знанием местных условий в достаточной мере. А также, для проектов, в которых отчет являлся основным результатом, эксперты ЕС сосредотачивали свое внимание на производстве отчета и уделяли меньше внимания на свои обязанности по передаче ноу-хау.

Более широкая передача информации относительно программы ТРАСЕКА, вплоть до данного момента, оставалась довольно специфичной и относительно ограниченной. Координационный Центр за время своего существования выполнил задачи по распространению определенной информации. Центр разработал довольно всеохватывающий web сайт, организовал презентации на региональных конференциях, а также издал брошюры и карты. Тем не менее, отдельно от web сайта, распределение информации о программе ТРАСЕКА имело место по довольно специфическим каналам для достижения специфических целей. Программа ТРАСЕКА достигла высокой степени своего присутствия в странах-получателях технической помощи, но потенциальные коммерческие пользователи и большое количество стран мира остаётся не информированным о существовании коридора ТРАСЕКА. Грузинская Железная Дорога выступила с предложением перед другими странами ТРАСЕКА о совместном издании ежеквартального журнала.

Настоящий предлагаемый проект будет заниматься двумя темами передачи ноу-хау и контактами. Целями проекта будут обеспечение подготовки по специализированным темам, которые приводятся ниже, учреждение центра для других проектов ТРАСЕКА для проведения ими своих семинаров и общая координация распространения информации ТРАСЕКА.

Также, существует возможность принять на себя содержание web сайта ТРАСЕКА в регионе, банка данных и модели прогнозирования ТРАСЕКА, разработанные действующим проектом «Прогнозирование Движения».

Основные Задачи

Проект Межправительственной Комиссии учреждает постоянный действующий Секретариат в Закавказье, в Баку. Он объединит министерства и руководителей старшего звена для осуществления Многостороннего Соглашения ТРАСЕКА. Настоящий проект организует технический центр в Центральной Азии, предназначение которого приводится ниже.

ПЛАН ДЕЙСТВИЙ, ПРЕДЛОЖЕННЫЙ НА МПК В ТБИЛИСИ 10-11 МАРТА 2000 ГОДА.

Подготовительный и Информационный Центр ТРАСЕКА (ЦПИ) будет располагаться в существующем и хорошо известном научном транспортном и учебном заведении, которое может обеспечить необходимых технических экспертов, всё необходимое для проведения семинаров и соответствующее размещение для приезжих слушателей. В Центральной Азии существует более, чем одно такое заведение-кандидат.

В задачу ЦПИ будет входить:

Координация подготовки.

Все будущие проекты ТРАСЕКА должны будут проводить свои учебные семинары в ЦПИ. Подготовка, требующая выездов, и национальные семинары будут проводиться в заинтересованных странах, как это уже практиковалось.

В целом, ЦПИ будет действовать в качестве хранилища материалов по подготовке в рамках ТРАСЕКА. Центр создаст библиотечный каталог или банк данных, содержащий все учебные материалы, методические руководства, комплекты слайдов, видео фильмы и т.д., подготовленные предыдущими и будущими проектами ТРАСЕКА.

Центр будет предоставлять рекомендации экспертам будущих проектов ТРАСЕКА по вопросам проведения обучения и подготовки и предоставлять в их распоряжение материалы библиотеки.

Центр позволит обеспечить предоставление хорошо оборудованных помещений для учебных целей (аудитории, компьютеры общей сети, слайдовые проекторы и т.д.). Данный центр также окажет содействие в организации размещения слушателей и обеспечении их транспортом.

Центр будет проводить регистрацию всех слушателей, а также их организаций и предприятий и, в целом, будет способствовать межпрофессиональным связям между слушателями семинаров.

Мероприятия по проведению подготовки

ЦПИ будет организовывать самостоятельно регулярный цикл технических курсов, как правило, составленных для оказания поддержки региональным интеграционным действиям, предпринимаемым Межправительственной Совместной Комиссией, а также для оказания помощи региональным организациям в более широком ознакомлении и полном участии в сфере оказания технической помощи.

Настоящие курсы будут основываться на следующих темах:

- Национальное и международное транспортное право. Программа обучения будет основываться на транспортной политике ЕС и международных транспортных конвенциях.
- Подготовка технико-экономических обоснований для транспортных проектов с особым уклоном на экономику транспорта. Конечной целью должно стать взятие местными консалтинговыми организациями на себя более полной роли в подготовке ТЭО как для проектов ТРАСЕКА, так и для других проектов-доноров.
- Организационные звенья транспорта, с особой ссылкой на модели, подходящие для их принятия программой ТРАСЕКА.

Обмен информацией

ЦПИ будет издавать ежеквартальный журнал под названием «ТРАСЕКА - Великий Шёлковый Путь». Журнал будет отражать вклад в мировую цивилизацию стран-участниц в области науки, техники, экономики и содействия торговле как внутри самой страны, так и за её пределами. Журнал будет оказывать помощь странам в совместной работе по определению и реализации совместных проектов, в упрощении таможенных процедур и гармонизации правовой базы, а также в вопросах транзитных операций, тарифов и

ПЛАН ДЕЙСТВИЙ, ПРЕДЛОЖЕННЫЙ НА МПК В ТБИЛИСИ 10-11 МАРТА 2000 ГОДА.

платежей, привлечении грузов и развитии логической системы управления транспортными перевозками. Журнал также выполнит роль коммерческого характера в усилении интенсивности движения по маршруту ТРАСЕКА.

Журнал будет издаваться ежеквартально, на английском и русском языках и распространяться по всему свету.

Подготовительный и информационный центр будет обслуживать web сайт ТРАСЕКА и отвечать на запросы пользователей.

ЦПИ будет содержать и предоставлять сведения из банка данных проекта ТРАСЕКА «Прогнозирование Движения».

График осуществления: 24 МЕСЯЦА
Бюджет проекта: 2 500 000 ЕВРО

**6. ТЭХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ ПРОЕКТА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ РЕСПУБЛИКАМИ
АЗЕРБАЙДЖАН И АРМЕНИЯ ЧЕРЕЗ НАХИЧЕВАНЬ**

Конечные получатели: Министерства Трнспорта и Департаменты железных дорог республик Азербайджан и Армения

Обоснование и цели:

7-8 сентября 1998 года делегации 32 стран и 13 международных организаций встретились в Баку на международной конференции ТРАСЕКА. Девять президентов, несколько премьер-министров, министры и послы, а так же главы делегаций обсудили значимость программы ТРАСЕКА, как кратчайшего пути интегрирования в международные экономический структуры, как гарантии политической и экономической стабильности, а так же как возможности развития регионального сотрудничества.

На этой конференции 12 стран

Республика Азербайджан	Республика Молдов
Республика Армения	Румыния
Республика Болгария	Республика Таджикистан
Грузия	Турецкая Республика
Республика Казахстан	Республика Узбекистан
Республика Кыргызстан	Украина

подписали многостороннее соглашение по международному транспорту в транспортном коридоре Европа-Кавказ-Центральная Азия и дополнительные технические документы для таможи, для автомобильного, железнодорожного и морского транспорта.

Премьер министр республики Армения в своей официальной речи выразил пожелание возобновления ж-д сообщения между Республикой Армения и Республикой Азербайджан, подчеркнув важность регионального сотрудничества в рамках программы ТРАСЕКА.

После конференции в Баку

- в соответствии с Многосторонним соглашением о международном транспорте, подписанном в Баку 8 сентября 1998 года, и
- принимая во внимание важность инициативы Еврокомиссии в рамках программы ТРАСЕКА, нацеленной на развитие региональное сотрудничество в транспортном секторе,

обе страны:

- приветствовали намерение Еврокомиссии по поддержке инициативы возобновления железнодорожного сообщения между Ереваном-Джульфа-Баку, и,
- затребовало ТЭО на ж-д сообщение между республикой Армения и республикой Азербайджан через Нахичевань.

Это ТЭО будет первой ступенью возобновления ж-д сообщения Ереван-Арагат-Джульфа-Агараг-Горадиз-Баку.

ПЛАН ДЕЙСТВИЙ, ПРЕДЛОЖЕННЫЙ НА МПК В ТБИЛИСИ 10-11 МАРТА 2000 ГОДА.

Проект будет:

- способствовать сотрудничеству и стабильности в Транс-Кавказском регионе;
- поддерживать добрую волю и развивать существующие отношения между Сторонами;
- предоставлять возможность Армении иметь дополнительные ж-д линии сообщения с другими странами, для того, чтобы Армения стала транзитной страной;
- предоставлять возможность Азербайджану использовать ж-д линию на Нахичевань через Армению с тем, чтобы иметь дополнительное ж-д сообщение с другими странами;

Основные компоненты:

Ж-д сообщение между Ереваном и Баку через Нахичевань было прервано (580км) в 1990 году. Состояние ж-д инфраструктуры было ухудшено во время военных действий между республикой Армения и республикой Азербайджан.

Этот проект покрывает следующие основные аспекты:

- ТЭО на безотлагательную реабилитацию, позволяющую возобновление ж-д сообщения;
- прединвестиционное изучение для создания детального плана инвестиций, гарантирующих начало ж-д операций;

Должны быть выполнены следующие работы:

- разработать детальное исследование существующей в инфраструктуре ситуации (ж-д полотно, мосты, энергообеспечение, сигнальные системы, станции и т.д.);
- определить безотлагательные ремонтные работы и рассчитать смету;
- произвести прогноз ж-д грузооборота по разным сценариям;
- определить необходимый технический ремонт, усовершенствование и реконструкцию для разных объемов грузооборота;
- произвести сметные расчеты на будущие инвестиционные и ремонтные надобности;

Бюджет проекта

2 000 000 ЕВРО

График осуществления

10 месяцев

**7. ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ ПО УЛУЧШЕНИЮ
ДОРОЖНЫХ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПОГРАНИЧНЫХ ПЕРЕХОДОВ МЕЖДУ
МОЛДОВОЙ И УКРАИНОЙ И ДЛЯ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО КОНТЕЙНЕРНОГО ТЕРМИНАЛА В КИШИНЕВЕ
(МОЛДОВА)**

Конечные получатели: Министерство транспорта и коммуникации и Таможенный департамент республики Молдова.

Министерство транспорта и коммуникации и Таможенный департамент республики Украина

Обоснование и цели:

На пятой конференции рабочей группы ТРАСЕКА в Тбилиси, 5-6 мая 1998 года республика Молдова присоединилась к программе ТРАСЕКА. Украина присоединилась к программе еще в 1996 году, на четвертой конференции рабочей группы ТРАСЕКА в Афинах. Более того, на Саммите президентов в Баку, 7-8 сентября 1998 года, Молдова и Украина, вместе с Румынией и Болгарией, явились двумя странами из 12 стран, подписавших Основное многостороннее соглашение по международному транспорту. После подписания соглашения ГУАМ между Грузией, Украиной, Азербайджаном и Молдовой, к которому позднее присоединился Узбекистан, ожидается увеличение торгового обмена между этими странами. Генеральный директорат VII в настоящее время развивает направление север-юг, мультимодальный транспортный коридор ТЕС IX из Санкт-Петербурга по направлению к Киеву и Одессе с ответвлением на Кишинев. К тому же, проект ТРАСЕКА "Содействие Международному дорожному транзиту", разработанный совместно с Международным Союзом дорожного транспорта (IRU), оснастит таможенные пункты на основных автомобильных магистралях в Молдавии и на Украине системой SAFETIR и системой TIR. Паромная переправа через Черное море между Ильичевском на Украине (около Одессы) и Поти в Грузии усовершенствует связи Украины и Молдавии с Кавказом.

С другой стороны, после распада Советского Союза в 1991 году, возник межнациональный конфликт в Приднестровьи, потребовавший независимости от Молдовы. Так как этот регион располагается в восточной части страны, то конфликт осложнил дорожное и железнодорожное сообщение с Украиной, в следствие чего товарооборот между Молдовой и Украиной значительно уменьшился. Экономика Молдовы серьезно пострадала от этого, так как ее экономика сильно зависит от импорта сырья и энергоресурсов и экспорта сельхозпродуктов и мануфактурных изделий. Так как в настоящее время ситуация в Молдове нормализовалась, коридоры страны для импорта, экспорта и транзита (из Румынии и Болгарии к юго-востоку Украины) реорганизуются.

Основной целью этого проекта является проведение глубокого анализа ситуации на автодорожных и железнодорожных пограничных переходах между Молдовой и Украиной, и составление ТЭО по упрощению процедуры пересечения границ. В дополнение, будет составлено ТЭО по усовершенствованию железнодорожного контейнерного терминала в Кишиневе. Терминал находится в рабочем состоянии, но он требует усовершенствования для того, чтобы стать коммерчески привлекательным для клиентов.

Основные компоненты:

Этот проект состоит из следующих компонентов:

- сбор данных и анализ;

ПЛАН ДЕЙСТВИЙ, ПРЕДЛОЖЕННЫЙ НА МПК В ТБИЛИСИ 10-11 МАРТА 2000 ГОДА.

- Прогнозирование импорта, экспорта и транзитного движения по автодорогам и железным дорогам до пункта назначения, включая прогноз движения через ж.д. контейнерный терминал в Кишиневе;
- разработка мультимодальной транспортной модели для перечисленного транспортного потока;
- техническая оценка инфраструктуры и работы на основных дорожных и железнодорожных пограничных переходах (подъездные дороги, мосты, таможенные здания и паркинг) и на ж-д контейнерном терминале в Кишиневе;
- инженерный дизайн усовершенствования основных компонентов пограничных переходов (улучшение подъездных дорог, укрепление мостов, улучшение и реорганизация таможенных зданий);
- подготовка технических, экономических и природоохранных ТЭО для основных пограничных пунктов, включая полную тендерную документацию и технические спецификации.
- разработка проектов по улучшению проектов с дальнейшим участием международных финансовых институтов;
- проектирование проекта по улучшению ж.д. контейнерного терминала в Кишиневе (место обработки грузов и контейнеров, склады, таможенные постройки, многоцелевые строения, оснащение для гаражей и подъездные дороги);
- подготовка инвентаря и технических спецификаций на определенные виды грузов и оснащения для обработки контейнеров для ж.д. контейнерного терминала в Кишиневе.

Бюджет проекта: 2 000 000 Евро

График осуществления: 10 месяцев;

8. ТЕХНИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ НОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СООБЩЕНИЙ МЕЖДУ ФЕРГАНСКОЙ ДОЛИНОЙ, БИШКЕКОМ И КАШГАРОМ В КИТАЕ

Основание и цели:

Ферганская Долина является самой густонаселенной областью в Центральной Азии. Она растянулась до границ трёх стран: Узбекистана, Кыргызстана и Таджикистана. Для всех трёх этих государств она является зоной принципиальной экономической значимости.

Дно долины широкое, плодородное и хорошо орошаемое рекой Сырдарьей и её притоками. В связи с этим она интенсивно обрабатывается. Наиболее важная культура – хлопок, который, практически, полностью продается на мировые рынки. К тому же имеет место и значительное индустриальное развитие. Город Андижан производит и импортирует детали для сборки автомобилей и товары народного потребления. Несколько других городов таких как, Ходжанд, Коканд, Ош, Джалала-бад, и Фергана являются относительно хорошо развитыми центрами торговли.

Известно, что имеются минеральные и углеводородные месторождения в этой области. Наиболее важной разработкой месторождения в настоящее время является минеральное масло на участке Узбекской территории долины.

На Китайской стороне границы Кашгар остается Китайским городом наиболее западного развития. Недавно он был соединен новым железнодорожным сообщением с Урумчи. Кашгар отделен от Ферганской Долины цепью Памирских гор. К югу Кашгар соединяется магистралью Каракотам с портом Даккар, что находится на Индийском океане.

Бишкек, являясь другим важным полюсом этого предлагаемого исследования, отделен от Ферганской Долины горами Тянь Шань. Известно, что горы имеют в своем составе уголь и месторождения полезных ископаемых. В настоящее время Кыргызстан расширяет уже существующую железнодорожную линию от Бишкека, к югу, до Иссык-Куля, чтобы достигнуть угольных месторождений.

Регион богат историей его торговых и культурных обменов. Традиционный шелковый путь, фактически, был сетью разветвленных звеньев, между древними центрами популяции, и перевалов, один из которых, маршрут Ош-Кашгар, и составляет часть этого исследования.

Современное движение между Ферганской Долиной и Востоком, например от Оша или Андижана, до Бишкека или Дружбы, идет отчасти по окружной дороге через Бекабад и Ташкент. Существующие железнодорожные соединения ТРАСЕКА в Ферганской Долине и Бишкеке являются очень хорошими. Предложенные для исследования железнодорожные соединения расширили бы эти соединения до Китайской железнодорожной системы в Кашгаре. Это могло бы уменьшить проезжие дистанции и открыть возможности для нового транзитного движения по наземному мосту Европа – Азия.

Кыргызстан обладает огромными месторождениями угля в районе Каракеча, находящемся в 190 км от существующего железнодорожного терминала в Балыкчи. При содействии японских специалистов разрабатывается проект специфической дорожной ветки, которая позволит транспортировать уголь в Бишкек для использования его в районном теплоснабжении. Эта ветка составит часть общего плана, который должен будет рассматриваться в рамках проекта ТРАСЕКА.

Все страны, непосредственно заинтересованные в этом исследовании, почти полностью окружены сушей и крайне зависимы от ограниченного числа транспортных коридоров для осуществления их торговой деятельности с остальным миром. Предлагаемое новое железнодорожное соединение обеспечит их ещё одним дополнительным выходом, таким

ПЛАН ДЕЙСТВИЙ, ПРЕДЛОЖЕННЫЙ НА МПК В ТБИЛИСИ 10-11 МАРТА 2000 ГОДА.

образом, увеличится конкуренция, укрепятся их позиции по ведению переговоров о купле-продаже, будет обеспечено более значительное страхование от воздействия любых возможных преград на существующих маршрутах по каким-либо причинам.

ТРАСЕКА уже осуществляет сбор и анализ исходных данных некоторых соединений, представляющих региональный интерес в этой области. Полная разработка технико-экономического обоснования улучшения дорожного соединения из Ферганской Долины вплоть до Кашгара проектируется Кыргызской национальной программой ТАСИС. Кроме того, Узбекистан согласовал с Кыргызстаном финансирование и выполнение определенных немедленных ремонтных работ и реконструкции для дороги. Реабилитационные работы дорожного соединения от Бишкека до Оша финансируются АБР. Сбор и анализ исходных данных железнодорожных соединений, которые являются предметом этого исследования, указывали на то, что они были чрезвычайно дорогостоящи, главным образом из-за горного характера пересеченной местности. Однако, в регионе, все еще имеется мнение, что эти соединения имеют такое решающее значение, что будущие исследования следует сделать, даже если только как долгосрочный проект, для анализа их жизнестойкости и для их продвижения.

Целями этого проекта будут являться выполнение технического исследования для изучения развития железнодорожных соединений между Бишкеком, Ош/Джалала-бад и Кашгар. Проект уделяет первостепенное внимание постепенному развитию таких линий в новые связанные маршруты.

Ввиду того, что проекты, по характеру, длительны: спрос на перевозки для железнодорожных соединений является чем-то спекулятивным. Тем не менее, ожидается, что технические условия останутся постоянными, и значит, баланс деятельности в пределах проекта будет посвящен техническому и экологическому анализам.

Следуя результатам исследования, ожидается, что следующим главным техническим шагом в развитии этого проекта будет осуществление рабочего плана проекта, включающего подземное геотехническое исследование, для туннелей, главные сооружения, земляные и горно-каменные работы. Переговоры по финансированию проекта будут бесспорно требовать длительного обсуждения условий, и нескольких независимых исследований по финансовой устойчивости к условиям использования.

Отдельный модуль этого проекта разработает ТЭО отрезка пути Бейны-Кулсары, протяженностью 204 км (127 км - 331 км), крайне нуждающемся в реабилитации. Менее чем половина дорожного сектора имеет покрытие. Движение по этому маршруту растет, так как нефтепромысел Тенгиз быстро развивается. В ответ на это было возобновлено паромное сообщение, для дорожно-транспортных перевозок, между портами Актау и Баку в Азербайджане, в июне 1999 года. Порт Актау извлек пользу от инвестирования, размером в 50 млн. долларов США, предоставленного ЕБРР на реабилитацию сухогрузного причала. Следовательно, здесь обнаруживается понятный региональный интерес к этому дорожному сектору, обслуживающему, как он и делает, движение с Кавказа и из любого другого места через Актау.

Главные компоненты

Проект будет включать в себя следующие виды деятельности, не обязательно в данной последовательности:

- Посещать и активно участвовать во всех встречах трехсторонней комиссии (Китай, Кыргызстан и Узбекистан), которая учреждена, чтобы содействовать проекту и координировать его деятельность.
- Пересмотреть предыдущие исследования, выполненные местными проектными институтами, и проанализированные исходные данные ТРАСЕКА.

ПЛАН ДЕЙСТВИЙ, ПРЕДЛОЖЕННЫЙ НА МПК В ТБИЛИСИ 10-11 МАРТА 2000 ГОДА.

- Создать более подробные топографические карты пересеченной области, путем авиа/спутниковой/фототехники, а также полевую съемку важных пунктов.
- Выполнить геотехнические и гидрологические исследования маршрутов.
- Пересмотреть существующие геотехнические планы, осуществить детальную полевую съемку поверхности, собрать, тестировать и категоризировать образцы средней линии. Подготовить геологический план пересеченной местности.
- Изучить сейсмологические характеристики пересеченных зон и последствий для проекта, на основе стоимости, для поддержания приемлемой безопасности линий.
- Исследовать поверхность площадок всех туннельных участков.
- Исследовать поверхность всех потенциально опасных участков камнепада.
- Исследовать поверхность всех потенциально опасных участков схода снежных лавин и паводков.
- Исследовать поверхность участков солидных мостов любого местонахождения (н-р, перегоны более, чем 25 м.)
- Разработать и детально изложить план подземных исследований (н-р, рытье траншей, бурение, испытания и т.д.) для всех гражданских и строительных работ. Разработать и изложить подробности гидрологического изыскания. Оценить затраты на такое изыскание.
- Получение предложенного визирования наилучшего качества при минимальной стоимости строительства.
- Предоставить типичные детали элементов проектирования, включая типичное поперечное сечение для разнообразных местностей и условий, работы по обеспечению безопасности, русловыправительные работы, защита от снегозаноса, типовой мост и водопропускная труба, и т.д.
- Предоставление продольного разреза в масштабе 1/5000.
- Предоставление эскизов деталей предложенных работ на каждый труднопроходимый участок, н-р, нестабильный склон, туннели, мосты протяженностью менее чем 25 м.

Предоставить укрупненный план материально-технического обеспечения строительства, включающего создание временного и постоянного дорожного подъезда, временный поселок и услуги для строителей и по техническому обслуживанию оборудования, н-р, и возможный годовой план по выполненным строительным работам. Выдвигать на первый план все логические факторы, сдерживающие строительство объекта.

- Разработать предложения рабочих параметров железнодорожных соединений. Получить проектные характеристики наилучшего качества для таких аспектов как, одно- или двухколейные пути, и следует ли линию электрифицировать.
- Разработать подробную оценочную стоимость оптимальных работ и три их варианта. Ожидается, что это будут оптимальные минимальные подразумеваемые затраты на строительство одной, не электрифицированной линии, с довольно низкоскоростными/малоемкими оперативными характеристиками, но следует изучить другие варианты, чтобы иметь гарантию в том, что предложен наиболее финансово-жизнеспособный проект.
- Осуществить исследование грузопотока, пользуясь разнообразными методиками и макро-сценариями.
- Обновить и подробно изложить существующее требуемое исследование, которое использует довольно стандартную ступенчатую экономическую модель, зависящую от макроэкономических экстраполяций.

ПЛАН ДЕЙСТВИЙ, ПРЕДЛОЖЕННЫЙ НА МПК В ТБИЛИСИ 10-11 МАРТА 2000 ГОДА.

- Внести, по крайней мере, один новый метод к анализу спроса (н-р, аналогичное развитие в другой точке мира)
- Сопоставить различные методы
- Предложить тарифы
- Высказать своё мнение, используя данные, из имеющихся в распоряжении отчетов, в частности, по конкурентоспособности трансзиатского наземного моста по такому, представленному этим проектом, новому маршруту, связанному с морскими направлениями.
- Исследовать перестановки возможного развития этого маршрута и предложить оптимальный план подготовительных работ. Принять во внимание, как привлекательность возможной частичной реализации проекта вместе с линиями вдоль маршрута к участкам (н-р, к угольным или другим шахтам), так и полное его осуществление, чтобы допустить региональное и трансконтинентальное воздействие.
- Выполнить социальный анализ влияния и анализ влияния на окружающую среду, используя общепринятое руководство банка развития.
- Выполнить экономический и анализ финансового состояния, используя нормы банка развития и бизнес критерии. Представить детальную таблицу распространения потока наличности по вариантам проекта на период 30 лет эксплуатации (н-р, на продолжительность предположительного этапа строительства и далее на 30 лет).
- Прокомментировать финансовые последствия для Кыргызской экономики. Это может включить в себя возможность национальной экономики оплатить такой проект, влияние на баланс внешней торговли и последствия от такого проекта, имеющего место в Кыргызстане (н-р, рынок труда, строительные материалы и оборудование, вторичные экономические эффекты).
- Прокомментировать привлечение проектом альтернативных источников финансирования таких, как частные предприятия и финансовая поддержка соседних государств.
- Предложить последующие ступени развития проекта.

Предшествующие компоненты касаются нового строительства в пределах Кыргызстана, допуская при этом Китайской стороне финансировать и строить соединение от Кашгара до границы. Консультант проекта должен посетить Бейжинг и Кашгар, и сообщить о позиции Китайских властей к строительству железнодорожного соединения от Кыргызской границы до Кашгара, и сделать предварительную оценку его стоимости. ТЭО дорожного отрезка Бейны-кулсары будет разработано по банковским стандартам, включая технический, экономический, и социальный анализы, Около 10% от общей суммы проекта будет выделено на этот модуль.

Бюджет проекта: 1 500 000 евро
График осуществления: 10 месяцев

9. ТЕЛЕКОММУНИКАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Конечные получатели:

Министерства Транспорта Казахстана, Киргизстана.

Кабинеты Министров Таджикистана, Туркменистана, Узбекистана.

Обоснование и Цели:

Существуют крупный масштаб деятельности и потребности в поддержке извне в целях модернизации железнодорожных коммуникаций на региональной основе. С технической точки зрения, подобная поддержка должна сократить затраты на содержание железной дороги, улучшить состояние безопасности и надежности на железной дороге, способствовать введению Информационной Системы Управления и в конечном результате, обеспечить дополнительные мощности для сектора не железнодорожных коммуникаций.

Проект в рамках программы ТРАСЕКА «Реструктуризация Железных Дорог Центральной Азии», который был завершен в 1998 г., выявил данные возможности и определил модернизацию железнодорожных коммуникаций как самую первоочередную задачу. В частности, Модуль Е данного отчёта, подготовленного UIC (Union Internationale des Chemins de Fer), провел анализ существующего положения и возможностей. Согласно произведенным расчётам, возврат на их рекомендуемые инвестиции в данной сфере, в целом, превышал 20%.

Программа ТРАСЕКА предоставила техническую помощь в форме гранта на сумму в 14 М ЕВРО для установки волоконно-оптического кабеля для трёх железных дорог СНГ на Кавказе. Проектные затраты в Центральной Азии будут намного выше (потенциально, свыше 50 М ЕВРО), по причине более разветвленной сети железных дорог. В связи с этим, необходимо достичь соглашения по со-финансированию в целях обеспечения действий со стороны Европейского Союза в Центральной Азии. Азиатский Банк Развития начал переговоры, подтверждающие его заинтересованность в качестве партнёра по проекту. Со временем, другие банки развития, такие как ЕБРР, могли бы быть задействованы в данном проекте. Оба финансовые институты изучили отчеты UIC и выразили интерес стать потенциальными инвесторами проекта по железнодорожным телекоммуникациям.

Целью настоящего проекта будет являться подготовка детального технико-экономического обоснования железнодорожных информационных коммуникационных систем, магистральную сеть оптико-волоконного кабеля и вспомогательного оборудования для Железных Дорог Центральной Азии.

В данное время, и АБР и ЕБРР концентрируют своё внимание на инвестирование железных дорог Казахстана и Узбекистана. Вышеупомянутые железные дороги представляют собой основные Центрально-азиатские сети и их взаимоотношения с Международными Финансовыми Организациями развиты наилучшим образом. Данный проект будет иметь аналогичный географический фокус, но также предусмотрит и

ПЛАН ДЕЙСТВИЙ, ПРЕДЛОЖЕННЫЙ НА МПК В ТБИЛИСИ 10-11 МАРТА 2000 ГОДА.

обеспечит связи с другими тремя государствами Центральной Азии, несмотря на позицию других партнёров по со-финансированию.

Основные Задачи

Проект определит сбалансированные инвестиции и соответствующие программы институционального развития и учебного курса, включая следующие вопросы:

- телекоммуникация железнодорожных операций;
- автоматический мониторинг движения и менеджмент;
- поддержка внедрения MIS;
- лизинг незаторбованных мощностей другим (не железнодорожным операторам);
- совместимость с существующим программным обеспечением для прогрессивной модернизации и использования функциональных связей между сообщаемися железными дорогами;

Проект представит:

- детальное исследование существующей сети и систем;
- технические предложения по модернизации;
- план осуществления;
- экономическое и финансовое подтверждение;
- финансовый план, разработанный совместно с заинтересованными банками развития и принимающими сторонами;
- рекомендации для институциональных реформ, необходимых для полного использования инвестиций;

График осуществления:

10 месяцев

Бюджет проекта:

1 500 000 ЕВРО

Париж, 30 марта 2000 г.

Кас.: МПК – ТРАСЕКА
Назначение секретаря
Национальной Комиссии

Уважаемый господин

Высылаем Вам курьерской почтой (DHL) наш предварительный отчёт от 20-го марта с.г. с приложениями по Тбилисской Конференции.

Мы поддерживаем тесный контакт с Генеральным секретарём МПК, а также с представителями азербайджанской стороны с тем, чтобы Постоянный Секретариат как можно скорее приступил к работе.

Однако, МПК – ТРАСЕКА не может начать эффективно работать без назначения секретарей Национальных Комиссий.

В Тбилиси мы ещё раз напомнили Вашей делегации, что нам необходимо получить от Вас следующие документы:

- Документ о ратификации Основного Соглашения.
- Копию документа о назначении Секретаря Национальной Комиссии.

До тех пор пока мы не получим копию этого постановления, мы не сможем выплатить жалованье Секретарю Национальной Комиссии (800 €), а также перечислить средства на офисные расходы за месяц (500 €).

В ожидании Вашего скорейшего решения и/или документов,

Искренне Ваш,

Жан-Луи РОМАНИНИ
Директор Проекта

Date : March 30, 2000

Re : IGC-TRACECA / appointment of a National Secretary

Dear Sir,

We are sending by DHL our Inception Report dated March 20 along with an Annex on the Tbilisi Conference.

We keep in touch with the Secretary General and authorities of Azerbaijan so that the Permanent Secretariat is operational as soon as possible.

However, the IGC-TRACECA cannot start working effectively as long as all National Secretaries have not been appointed.

In Tbilisi, we confirmed to your Delegation that we need :

- the document stating that the Basic Agreement has been ratified,
- a copy of the decree appointing your National Secretary.

As long as we do not receive a copy of this decree, we are not in a position to proceed with the payment of indemnities to the National Secretary (800 EUROS) or the payment of monthly office charges (500 EUROS).

We are expecting your decision and/or documents very soon.

Sincerely yours,

Jean-Louis ROMANINI
Project Director