

Round Table Meeting:
Improvements on Oil Transportation by Rail along the Trans-Caucasian TRACECA Corridor

Joint Statement

Following the presentations and discussions on the occasion of the "Round Table Meeting on Improvements on Oil Transportation by Rail along the Trans-Caucasian TRACECA Corridor" the Representatives of the participating Institutions herewith state the following:

1. We fully support the objectives of the TRACECA Initiative "Railway Transit Oil Logistical Centre".
2. We have reached a common understanding of the main problems of the trans-Caucasian TRACECA rail corridor regarding the transportation of oil and oil products.
3. We are fully aware that failure to improve the reliability and competitiveness of the trans-Caucasian TRACECA rail corridor will inhibit the concrete danger of losing significant oil cargo volumes to other competing routes.
4. Solutions to the main problems of the corridor shall be sought in a cooperative way. They shall however not disturb existing competition in any segment along the transport chain. Solutions aimed at establishing monopolistic entities with commercial interest shall be avoided by any means.
5. If a convincing concept foresees, we are willing to share our basic oil cargo and oil transport related information.
6. We strongly recommend extending the project investigation also to Central Asia.
7. In developing a concept for improving oil transportation by rail along the trans-Caucasian TRACECA corridor the EU consultant shall strongly focus on the following measures:
 - Introduction of an optimal planning horizon between the parties involved in the transport chain.
 - Investigating the feasibility of an independent non-profit institution monitoring operational procedures along the corridor, e.g. as information center accessible to all market participants. This institution may be responsible for standardization of communication and information procedures and formats and development of "Emergency" procedures in case of foreseeable default along the corridor.
 - Investigating the feasibility and expedience of leasing out rail tank cars to the parties involved in the transport chain.
 - Proposals on joint marketing measures to promote the advantages of the trans-Caucasian rail corridor for oil transportation against other competing routes.

Baku, July 8th, 2003



Round Table Meeting:
Improvements on Oil Transportation by Rail along the Trans-Caucasian TRACECA Corridor

Signatures of Joint Statement

Representative of the
Ministry of Transport of Azerbaijan

Representative of the
Ministry of Transport and Communication of Georgia

Representative of
Azerbaijan State Railways

Representative of
Georgian Railways

Representative of the
Caspian Shipping Company

Representative of
Baku International Sea Trade Port

Representative of
Batumi Sea Port

Representative of
Poti Port

Representative of
Azertrans, Baku

Representative of
Middle East Petrol, Baku

Representative of
Silk Road Group, Baku

Representative of
Baghlan Group, Baku

Representative of
Alegratrans, Moscow

Representative of
TeRo Shipping and Forwarding Agency, Batumi

Representative of
Channel Energy, Poti





Round Table Meeting:
Improvements on Oil Transportation by Rail along the Trans-Caucasian TRACECA Corridor

In witness thereof:

Executive Secretary of the Permanent Secretariat
of the TRACECA Intergovernmental Commission

National Secretary of Azerbaijan,
TRACECA Intergovernmental Commission

National Secretary of Georgia
TRACECA Intergovernmental Commission



**Round Table Meeting:
Improvements on Oil Transportation by Rail along the Trans-Caucasian TRACECA Corridor**

Protocol

GENERAL

1. The first Round Table Meeting on Improvements on Oil Transportation by Rail along the Trans-Caucasian TRACECA Corridor was held July 8th, 2003 in the premises of the Permanent Secretariat of TRACECA Intergovernmental Commission. The meeting was held in English and Russian with consecutive translation.
2. The objectives of this first round table meeting were to discuss with all key parties involved in the organisation and operation of the oil transport chain the current problems and chokepoints as well as the development perspectives of the corridor. Moreover expectations and proposals of each party on the improvement of the corridor with respect to organisation, operation, and technical facilities should be identified. The Meeting was not intended to put blame for single deficiencies on any party but to develop a joint understanding of corridor problems and perspectives, and discuss possible ways of cooperative solutions.
3. The list of participants and the Joint Statement, which has been signed by all participants, are given in the Annex.
4. The consultants presented the TRACECA project "Railway Transit Oil Logistical Centre" and the main results and ideas for further progress.
5. In response to the presentation every representative of the project partners was asked to comment. Hereafter the discussion was open to all interested parties to express their views.
6. Finally, at the end of the meeting, a proposed draft Joint Statement was discussed and amended. The participants signed the Joint Statement.

BEGINNING OF ROUND TABLE MEETING: 09.00h

WELCOME ADDRESS

The Chairman of the round table meeting, Mr Zviad Kvatchantiradze, Executive Secretary of the Permanent Secretariat of the TRACECA Intergovernmental Commission, welcomes the participants and stresses the importance of this round table meeting.

INTRODUCTION OF THE PROJECT AND MAIN FINDINGS

1. Presentation by Mr. Marcel Sames, Team Leader, UNICONSULT

- Introduction to the objectives and time schedule of the TRACECA project "Railway Transit Oil Logistical Centre".
- There is a need for deployment of additional capacities in the medium term.
- Enough storage capacity in Baku (about 600,000 tonnes directly linked to marine terminal facilities) available.
- Since the recent opening of the new facilities, Batumi and Poti have enough storage and handling capacity to handle considerably higher volumes.
- It is necessary to reduce and stabilise average roundtrip times for RTCs.
- RTC fleet needs upgrade
- Some sections of the rail infrastructure are in need of improvement, especially the single track to Batumi.
- Responsibilities and lines of communication are not enough clearly organised
- Contractual base between parties sometimes unclear.
- Existing information flow lacks standardisation
- Fees for state-owned and private RTCs needs to be further investigated.
- Fierce competition with other outlets such as Makhachkala and Neka:



Round Table Meeting:
Improvements on Oil Transportation by Rail along the Trans-Caucasian TRACECA Corridor

- BTC will be ready end of 2004. If BTC Consortium agrees, Kazakhstan intends to dedicate significant volumes, most probably Kumkol oil, to the pipeline.
- Kumkol oil may then be replaced by other oils as there are many smaller oil fields in Kazakhstan not linked to any pipe, and waiting for increased activity.
- Refineries capacities are likely to increase, even if foreign companies prefer to refine outside the region.
- It is not overly optimistic to state that the corridor has a potential to handle 16-17 millions t in 2010.

Some improvements along the corridor can be done individually (as e.g. infrastructure investments). However, in order to increase the capacity of the whole transport chain and prepare for higher volumes it is most important to jointly improve coordination and cooperation along the corridor.

COMMENTS FROM THE PROJECT PARTNERS

2. Comments from Mr Aydin Mammadov, Cabinet of Ministers of Azerbaijan (CoM)

- We very much welcome this roundtable meeting bringing together all parties for the first time.
- The situation along the corridor is gradually improving. In the past, there were a lot of meetings in the Cabinet of Ministers concerning the problems of the corridor.
- The EU has contributed to the modernisation of the RTCs fleet.
- Problems of the corridor are much related to the transshipment points.
- We know that we need closer coordination in order to get more volumes on the corridor
- Perhaps we need to reduce tariffs. E.g. Makhachkala offers a relatively low tariff to Novorossisk.
- We just created a new Ministry of Transport, and aim at an improvement of cooperation with Kazakhstan and Georgia.

3. Comments from Mr Igbal Husseyinov, Ministry of Transport of Azerbaijan (MoT)

- We are planning to establish a coordination centre that will coordinate sea port, terminals and railways in Azerbaijan. This initiative is actually not very new; we have just reanimated it in the face of the problems of the corridor.
- We are aware of the problems noted in the presentation; we do our best to tackle with these problems but cannot solve all at the same time.
- We know that the customers are well aware of problems along the corridor, and that it hinders the development.
- We support the consultants' analysis but would like to add some details:
 - The question of lack of information about the position of the cargo: in Azerbaijan, every customer can get from us information on where his cargo currently is. But we have problems to get necessary pre-shipment information from Kazakhstan and Turkmenistan.
 - The question of transport planning: we have a monthly planning and a 48-h planning (even though, a one-way journey from Baku to Batumi takes more than 48 h). However, I would not agree that we in Azerbaijan miss out something in our transport planning. I think it would be better to start planning from the unloading places at the Black sea.
 - The question of the RTCs as storage. We think that this problem mainly relates to a lack of coordination between the Black Sea and the Caspian Sea.



**Round Table Meeting:
Improvements on Oil Transportation by Rail along the Trans-Caucasian TRACECA Corridor**

4. Comments from Mr Vladimir Chkhaidze, Ministry of Transport and Communication of Georgia (MOTC)

- We have received full information, and think the project has all the opportunities to be successfully implemented. We need to find the solutions to the specific problems of our corridor.
- We have a lot of questions and some issues are most important for us:
 - The question of the coordination of the transport chain
 - The establishment of a logistical centre
 - Everybody will have to answer the questions and problems raised in the consultants' report, though some points need to be further explained.
 - We agree that some intermediate planning scheme (e.g. for 10 days) should be introduced.
 - In the report it is mentioned that currently communication between the railways is not functioning well. We disagree! We should think of delegating the responsibility to a joint unit, in order to allocate and at the same time share responsibilities between the railways.
 - Concerning the question of the single track (Samtredia-Batumi), 15 years ago, there were 20 to 25 train pairs per day on this section. In 2010, we plan to have 19 train pairs per day. So actually this section is no chokepoint.
- main issues that need to be investigated:
 - Coordination and planning, specifically for the RTC fleet
 - Some intermediate planning period of 10 days, some new structures need to be established.
 - Extension of storage facilities in Batumi?
 - Are there advantages if RTCs wagons were private ones?

► **Intervention Mr. Sames:** All Project Partners are encouraged to provide written comments on the Progress Report No 1.

5. Comments from Mr Timur Mammadov, Azerbaijan State Railways (ASR)

- We are in close contacts with the consultants and the MoT.
- in ASR, there is no problem to get the information about the position of a wagon and cargoes in Azerbaijan and even outside of Azerbaijan.
- We are currently establishing a new dispatching centre that will be ready end of July and will function automatically. It will have information about the position of the cargo everywhere in Azerbaijan, also on Georgian side, at the terminals and in the ports.
- The new information system will be able to provide any carrier with information on his cargo.
- We cannot agree with the statement in the report saying that trains are halted on the territory of Azerbaijan for no obvious reason. ASR always know the reason, e.g. weather, lack of electricity.

► **Intervention Mr Kvatchantiradze:** Obviously, there is no problem on the line. Shall we thus end the project? However, this would contradict the existing situation.

6. Comments from Mr Zurab Suladze, Georgian Rail (GR)

- We acknowledge the transport problems between the Black Sea and the Caspian Sea.
- The transit traffic from Azerbaijan constitutes 25% of the total activity of GR.
- The transport capacity of the GR is much larger than the handling capacity of Batumi and Poti ports. Problems are exclusively on the terminal side.
- We know that a second track to Batumi needs to be built in order to cope with increasing volumes. Also the marshalling yard in Batumi must be modernised .



Round Table Meeting:
Improvements on Oil Transportation by Rail along the Trans-Caucasian TRACECA Corridor

- We agree that it is necessary to establish better coordination and planning along the Corridor.
- GR needs to pay for RTCs of other railways if travelling on its territory. Due to the large number of these RTCs. This causes financial problems to GR. There is an agreement between ASR and GR not to charge RTC fees for halts of less than 8 days, but with other railways the normal rules apply.
- We have developed a common proposal with ASR to establish a joint unit. We discussed this issue already 5 years ago. This joint unit shall manage transports via the TRACECA corridor and be located in Baku as non-profit organisation. Financing should come from all parties involved in the transport chain. We should also invite Kazakhstan, Turkmenistan, and Uzbekistan to participate in this logistical centre, which shall be independent of all players.
- The problem is to coordinate unloading in Batumi and not loading in Baku.
- As far as information and communication is concerned, we have now the new fibre optical cable. Anybody can speak to anybody.

7. Brief comments from Mr. Paul Brynsrud, Alegratrans Moscow

- Alegratrans constitutes the end of the transport chain through the Caucasus, and thus everybody's problems become our problems.
- We were very surprised to hear the comments of the other parties as according to their opinion everything is going quite well along the corridor.
- The TRACECA team has well understood the situation and the challenges.
- There are three main factors that drive the complexity on our corridor:
 - the physical infrastructure; in fact we do not consider it as a problem.
 - The product complexity: if we consider SKU (Stock Keeping Unit, the smallest unit that cannot be mixed with something else), we handle 45 products in Batumi, usually around 15 products in parallel. This is a very strong limiting factor because it increases the complexity of operations.
 - Behaviour of single players: there is no adequate coordination of the actors.
- Problems are related to factors 2 and 3, and regarding factor 3, we need to do something immediately.
- In April/May, the roundtrip time of RTCs was 11-12 days, which restricts corridor capacity to 8 mn tonnes/year. It is not just Batumi that is the limiting factor.
- If the roundtrip time is 5-6 days and we are currently closed to this, the corridor can handle 13 mn tonnes, which is more than that we need now.
- We believe that with a better coordination we will be able to stabilise and even reduce roundtrip times, thus reaching a corridor capacity of 17-18 mn tonnes.
- If you consider that average roundtrip times are fluctuating between 11-12 days and 5-6 days, it is clear to us that there is some elasticity within the railways.
- We are more ambitious regarding some individual factors, e.g. 6 hours for Customs procedures are not too much when the roundtrip time is 11-12 days, but it is too much if the roundtrip takes 5-6 days. We are sure it will be possible to improve this.
- Concerning future perspectives, we are more optimistic. 16 mn tonnes will be reached even before 2010.

8. Comments from Mr Mukhtar Akhundov, Caspian Shipping Company

- Caspar will acquire four new tankers until the end of 2004.
- We have no problems with any congestion along the Caucasian corridor.
- New port at Sangachal is not part of Baku Port, in order not to create a monopoly.
- We have problems with processing documents in Aktau as well as with the infrastructure facilities in Turkmenistan. Therefore, we strongly recommend also to include representatives of the ports on the Eastern coast of the Caspian Sea (Aktau, Okarem, Alaja, Turkmenbashi) into the project.



**Round Table Meeting:
Improvements on Oil Transportation by Rail along the Trans-Caucasian TRACECA Corridor**

9. Comments from Mr Vakhid Alieyev, Baku International Sea Trade Port

- We are about to improve the unloading facilities at Dubendi terminal as well as rehabilitating the ferry terminal
- As transshipment link in the middle of the transport chain we have no problems.

10. Comments from Mr. Roin Nakashidze, Batumi Sea Port

- I acknowledge that this report is making a distinction between Batumi Oil Terminal and Batumi Sea Port, which is good point. We were always the only ones to be blamed.
- As a seaport, our function is to ensure safe operations of vessels, day and night.
- The report correctly identifies the improvement recently done by Alegratrans and Batumi Sea Port. The port can now receive tankers up to 100,000 tdw. With the help of Alegratrans, two new tugboats were acquired.

11. Comments from Mr Gotcha Archaia, Poti Port .

- Poti Port does not have the same capacity as Batumi Port. Currently handling volumes of oil products are in the range of 1 mn tonnes per year.
- The recently implemented development programme for oil handling facilities is expected to significantly increase capacities.
- The port administration is very interested in this TRACECA project and willing to cooperate

SHORT ANSWER FROM THE PROJECT TEAM ON THE COMMENTS OF THE PROJECT PARTNERS

12. On behalf of the project team Mr Sames reiterates:

- We have acknowledged that you in general accept the main findings of the Progress Report.
- We have acknowledged that you would like to see also Central Asian countries included in the project.
- We have noted that you would be ready to look at prices to be more competitive with the other routes. However, we think that customers currently are looking for more reliability and better service quality rather than better prices. Discussion of tariffs may be an option after implementation of improvements.
- We have noted that GR currently builds a second track to Batumi. We consider it perhaps easier and cheaper in a first step to improve the signalling system (e.g. upgrade to a semi-automatic system). This will already be sufficient to create sufficient capacities for the next 5 years.
- We have noted that ASR is establishing a computerised dispatching centre able to provide detailed information to GR and to all clients. We strongly support this step. However, it should be made sure that the data provided by ASR is actually the data demanded by the clients.

OPEN DISCUSSION

13. Views of Mr George Topchishvili, Azertrans

- Along the corridor, the parties have currently reached a good level of coordination. Links with CASPAR and Batumi Terminal are working smoothly. Capacities have increased everywhere. There will be no problems to handle volumes in the range of 12-13 mn tonnes.
- We support the view of Alegratrans that one major problem is the diversity of products which creates difficulties, especially when it comes to smaller lots.



Round Table Meeting:
Improvements on Oil Transportation by Rail along the Trans-Caucasian TRACECA Corridor

- Significant volumes and lots of crude oil and fuel oil from Turkmenistan and Kazakhstan are carried out with no significant problem. Problems arise with oil products in small lots. The terminal does not only have to handle but also to store these small lots, which usually cannot be mixed, thus reducing the capacity of our terminal. In order to free much needed storage capacity we then ask for wagons as interim storage. In this respect, we consider that an extension of the RTC fleet seems necessary.
- In fact, the biggest problems occur when oil prices go down. Traders then wait with on-selling the products they have bought from the refineries in Azerbaijan and Turkmenistan. It is mainly in these situations that the whole transport system is congested. When the prices go up, we have to move as quickly as possible to help the traders selling their products at the right moment. These transports are the main difficulty for us.
- All parties present at the meeting are interested in a better turnaround of the RTCs.
- We would be ready to be part of a common agreement to find and implement some common measures concerning better organisation of transport, handling, loading and unloading, on an equal base.

14. Views of Mr George Lezhava, Silk Road Group.

- There are a lot of players who try to help each other. Some are private, some are public. The interests of private and public companies in any case are the same: to handle more cargo.
- Private sector pushes for lower tariffs lower but state companies do not easily agree.
- Recently, a lot of things have changed for the better.
- Silk Road has leased the majority of its 2300 RTCs from the railway companies and pays 25,000 USD per day.
- The State Railways companies need to move the trains more quickly than now, in order to improve roundtrip times.
- All private operators think that transferring the ownership of RTCs to privately organised entities is a very good idea. To rent an RTC at 18 USD/day increases transportation cost. However, the more RTCs come into the market the lower will be the leasing rates, thus decreasing transportation cost. If all state-owned RTCs were rented out to private operators on a long-term base transport chain costs would go down. We would welcome a round table to exchange ideas how to do this. With the help of Alegratrans and the railways we can then put pressure on traders who are using RTCs as storage at the moment. We need to forget about the illusion we can influence the traders by ourselves.

15. Views from Mr George Gogiashvili, TRACECA National Secretary of Georgia .

- The main problem is related to the oil handling capacities on the Black Sea. The average handling volumes are currently 25,000 tonnes per day. However, the tasks for the Georgian side should be to handle maximum peak load volumes. Thus, in peak times considerably higher handling capacities are needed. Hopefully, the new gantry will bring some relief, especially when it comes to handling low viscosity products in winter times. If all links in the chain can handle the volumes that the preceding link delivers in peak times then there cannot be any cases of halting RTCs.
- There is a new terminal in Poti, which will strengthen competition and provide relief for congested Batumi.
- Moreover, a port in Kulhevi is currently under construction. After finalisation, it would further relieve the situation along the Black Sea coast. (Additional information from Mr. Chkhaidze, MoTC: works have been halted but are expected to continue in August 2003, finalisation of first stage in 2005. Euro 55 mn have already been invested. Final design capacity will be around 18 mn tonnes of oil and oil products).



Round Table Meeting:
Improvements on Oil Transportation by Rail along the Trans-Caucasian TRACECA Corridor

16. Views of Mr Chkhaidze, MoTC Georgia

- With regard to the privatisation of RTCs, the objective is not to allow the customers to have unpaid storage. But we currently do not have the mechanisms in place to improve the roundtrip times of the RTCs..
- Whether the RTCs belong to the state or at in the private sector, what will change? It will cost the private sector the same. To day the state-owned railway companies are carrying this burden. What will happen when the ownership of the RTCs will be in different hands, will it be better? Why?
- We need to discuss this point during the September meeting, but it should be excluded from discussion now. We need further consideration and are open for a dialog in July/ August on this subject.

► **Intervention Mrs. Marie France Lagraulet, Project Team:** We do not focus on the question of public ownership versus private ownership of the wagons. We rather propose to transfer the state-owned wagons into a separate structure. Thus, RTCs can be leased out to private customers who are then interested in shorter roundtrip times, since they have to pay for the RTCs on a daily base. The question of capital structure is another problem: it can be 100% public, 100% private or something in between. The share of public capital will measure the balance between the railway's willingness to control the use of the assets and the need for private money to invest in the RTC fleet.

17. Views of Mr Husseyinov, MoT Azerbaijan

- I am not concerned by the technical capacities of the corridor. They are sufficient. But I am concerned by the lack of coordination on the corridor. The privatisation of the RTCs does not seem to be a solution to the problem. I think we have to concentrate more on coordination with the other side of the Caspian Sea, and the Black Sea ports. We do not know early enough which cargo is going to which terminal. We should solve this problem first.
- I do not agree that we cannot influence the traders' behaviour. ASR and GR Rail have come to an agreement not to charge penalties to each other if RTCs are halted for less than 8 days. This may solve the problem of excessive costs for the railways, but I am sure it would be better to find a mechanism keeping the RTCs moving.

18. Views of Mr Suladze, GR

- Our coordination mechanisms with ASR are in place and working well. However, we agree with the MoT Azerbaijan that better coordination between all parties is necessary.
- If there are delays en route, the receiver of the cargo is paying. We try to enforce this.

19. Views of Mr Brynsrud, Alegratrans

- We want to stress the point that Batumi Oil Terminal is not the problem. We can now unload 800 RTCs per day, which means 16 mn tonnes per year. Currently we handle about 600 RTCs per day.

20. Views of Mr Lezhava, Silk Road Group

- In most of Central Asia RTCs have already been transferred to a system of long-term leasing. SRG operates considerable quantities of leased RTCs, also from Georgian Rail. Azerbaijan should join this system. We are also regularly handling cargo for Azneftiyag but we cannot lease their RTCs, have to use our own RTCs for transporting their cargo.

► **Intervention Mr Sames, Team Leader:** We like to stress again that our objective is not to take RTCs away from the influence of the railways but rather to install a mechanism that would discourage traders



Round Table Meeting:
Improvements on Oil Transportation by Rail along the Trans-Caucasian TRACECA Corridor

from unduly long storing their cargo in RTCs. If traders had to pay a daily lease for using the RTCs at least the railway companies would profit from storage instead of losing money.

21. Views of Dr. Zurab Surmanidze, TeRo Shipping and Forwarding Agency, Batumi

- Bad weather on the Black Sea had a negative influence on the handling results in the first quarter this year.
- We want to attract large tankers to Georgian ports, but Turkish authorities have imposed the restrictions on large tankers crossing the Bosphorus and the Dardanelles.
- Traders have already tried to remove these restrictions but without success. TRACECA should also try to intervene, since the restrictions pose a potential threat to the initiatives expressed here. In September, there will be a meeting with the Turkish authorities. We think TRACECA should participate.

22. Views of Mr Husseynov, MoT Azerbaijan

- We have the feeling that the joint statements and the report have been more prepared with the forwarders and the traders than with the railways.
- What will be the tariff for RTC lease? If the RTC fleet is upgraded for environmental reasons, more RTCs will probably be in private hands anyway. And ASR and GR Rail will be pushed to offer better services.
- Can we influence traders to sell their cargo ex Baku and not ex Black sea port? This would enable them to store their cargo in the Baku area and to carry it quickly to the Black Sea once the cargo is sold.

22. Views of Mr Gogiasvili, TRACECA National Secretary in Georgia

- According to my information and figures privately owned RTCs run more than state-owned RTCs, have shorter roundtrip times. Thus, there seems to be some substance to the argument of the consultants.

23. Views of Mr Husseynov, MoT Azerbaijan

- Turkmen, Kazakh and Uzbek Railways have leased out their railcars, because they were extremely interested in transporting their oil. Again, we should not concentrate on the privatisation matter but on the lack of coordination. If there is better coordination, the carriers will not be interested to lease RTCs but rather just buy all-in services from the railways.

24. Views of Mr Suladze, GR

- Currently, the official price for the lease of a Georgian RTC is 8.71 USD per day. We are quite supportive of the leasing mechanism as we save a lot on maintenance and repair cost for the leased out RTCs, which have to be borne by the lessee.
- However, the leasing system alone will not solve the problem. We therefore propose the following:
 - to harmonise the relation between private and public sector,
 - to develop new rules of operations and a new legal framework for operations of oil transports,
 - to establish a coordination centre to monitor the traffic along the route.
 - Competitors should act more in a cooperative way; consider each other as partners.
 - the first step would be to establish the coordination centre and the second step would be to invite third parties to participate.



Round Table Meeting:
Improvements on Oil Transportation by Rail along the Trans-Caucasian TRACECA Corridor

- The coordination centre should be organised by railways, freight forwarders, terminal operators, carriers, ports, all together. We estimate monthly cost of USD 10,000 or about USD 1,000 per partner and month. First activity should be to establish a data base on loading/unloading times, RTC roundtrip times etc.
- It needs to be investigated whether these information are only open to partners or also to third parties like traders.

► **Intervention Mr. Kvatchantiladze:** There is no lack of information but rather a lack of coordination. Information needs to be provided to the right persons at the right time. Now what would be the mission and function of such a centre?

25. Views of Mr Akif Mustafaev, TRACECA National Secretary of Azerbaijan

- A sound coordination would tackle the current problems, this is the right option.
- We have high level experts to tell us how they see the coordination centre.

26. Views of Mr Husseyinov, MoT Azerbaijan

- We have a clear vision how we see the work of this coordination centre:
 - At the end of a month, all Azeri parties will have good information about their cargo for the following month. They will provide information about volumes, types of products, shipment dates etc. to the coordination centre
 - We then agree with GR and the Black Sea terminals about a time schedule in order to synchronise the loading and sending of RTCs with tanker arrivals at the Black Sea terminals.
 - If we get information about a tanker arriving in Batumi or Poti we will immediately send the respective cargo. We will not let the tanker wait.
 - All parties will be involved in this information chain, from CASPAR to the terminal operators in Georgia. This is the idea.

27. Views from Mr Gogiasvili, TRACECA National Secretary of Georgia

- Monitoring and leasing of RTCs are perhaps two sides of the same medal in terms of better coordinating transports along the corridor.
- But the problem goes deeper. In fact, the only very decisive factor we cannot influence are the fluctuating world market prices. If the market price for oil falls, the problems begin. Tankers are stopped before they reach Batumi, since traders rather pay a penalty for the vessel then sell their cargo at too low a price. And it is cheaper to store the cargo in RTCs than in a large tanker. The problems start to multiply along the corridor and the whole transport system in the Caucasus is then blocked within a few days up to Baku and further on onto the Caspian Sea.
- We need "emergency procedures" to cope with situations like non-arrivals of vessels in Batumi or Poti.
- It would be good if storage facilities in Poti and Batumi would be oriented on peak load to avoid congestion along the route. Alternatively, we could use old RTCs as emergency storage as presumably the storage costs for RTCs are lower than for additional tanks.
- In any case, we need to establish a more flexible model to cope with difficult periods when there is a need to retain the cargo for the traders. The coordination unit will have to deal with that as well.

28. Views of Mr Ali Apaydin, Channel Energy Poti

- We operate the transshipment of oil in Poti Port since 2000. We have proven that there is business for a second port apart from Batumi.
- Financed by EBRD, the first part of a new terminal was opened in October 2002.



Round Table Meeting:
Improvements on Oil Transportation by Rail along the Trans-Caucasian TRACECA Corridor

- At the moment, we handle 100,000 tonnes of oil products per month.
- The tank capacity will increase to 75,000 tonnes by end of 2003.
- Our idea is to specialise Poti on white products, while Batumi will handle all crude and dark products.
- We will provide some of our ideas in written form for inclusion in the next report.

CONCLUSION

Mr. Sames briefly summarises the results of this first round table discussion on improving oil transportation by rail along the trans-Caucasian TRACECA corridor and thanks the plenum for its lively participation in the meeting. The results of the discussion will be incorporated into the Joint Statement. He envisages a second meeting for the end of September in Georgia. The objective of this meeting will be to agree on a rough concept for improvements to be refined thereafter. A preparatory report will be sent out to the partners and target groups of the project 14 days before the meeting.

DISCUSSION OF JOINT STATEMENT

In order to express the dedication of all parties involved in operating and organising the oil transport chain across the Caucasus, the consultants have prepared a draft version of Joint Statement that shall summarise the roundtable meeting and be signed by all participants. The draft that has been provided to the participants at the beginning of the meeting is discussed sentence by sentence. All remarks are taken into account. The final version is annexed to this protocol.

The round table meeting concludes with the signing of the final version of the Joint Statement.

END OF ROUND TABLE MEETING: 19.00h



Заседание круглого стола:
Усовершенствование железнодорожных перевозок нефти
по Транс-Кавказскому коридору ТРАСЕКА

Совместное Заявление

По завершении презентаций и обсуждений в ходе «Заседания круглого стола по усовершенствованию железнодорожных перевозок нефти по Транс-Кавказскому коридору ТРАСЕКА», представители соответствующих организаций заявляют:

1. Мы полностью поддерживаем цели инициативы ТРАСЕКА «Логистический центр железнодорожных транзитных перевозок нефти».
2. Мы достигли взаимопонимания по основным проблемам в Транс-Кавказском железнодорожном коридоре ТРАСЕКА, связанным с перевозками нефти и нефтепродуктов.
3. Мы полностью сознаём, что без повышения надёжности и конкурентоспособности Транс-Кавказского железнодорожного коридора ТРАСЕКА возникнет определённая угроза для потери значительного объёма грузов в пользу других конкурентных маршрутов.
4. Основные проблемы в коридоре будут разрешены совместно, не создавая при этом препятствия для конкуренции на любом из участков транспортной цепи и избегая мер, направленных на создание монополий.
5. При наличии соответствующей концепции, мы согласны делиться основной информацией в сфере перевозок нефти и нефтепродуктов.
6. Мы подтверждаем необходимость продлить анализ также на Центральную Азию.
7. Для разработки концепции по усовершенствованию железнодорожных перевозок нефти по Транс-Кавказскому коридору ТРАСЕКА, консультанты ЕС должны сфокусироваться на следующих вопросах:
 - Внедрение механизма оптимального планирования между участниками транспортной цепи.
 - Изучение возможностей создания независимой некоммерческой организации, занимающейся мониторингом операционных процессов по коридору, т.е. информационного центра, используемого всеми участниками рынка. Данная организация может заниматься стандартизацией коммуникационных и информационных процедур и форматов и разработкой «Чрезвычайных» процедур, на случай возникновения в коридоре возможных проблем.
 - Изучение возможности и определение целесообразности передачи государственных железнодорожных цистерн в лизинг участникам транспортной цепи.



Заседание круглого стола:
Усовершенствование железнодорожных перевозок нефти
по Транс-Кавказскому коридору ТРАСЕКА

- Предложения по совместным маркетинговым мерам для повышения привлекательности Транс-Кавказского железнодорожного коридора для перевозок нефти, по сравнению с другими конкурентными маршрутами.

г. Баку, 8 июля 2003 г.





**Логистический центр
железнодорожных транзитных перевозок нефти**



**Заседание круглого стола:
Усовершенствование железнодорожных перевозок нефти
по Транс-Кавказскому коридору TRASECA**

Подписывающие стороны совместного заявления

Представитель Министерства Транспорта
Республики Азербайджан

Представитель Министерства Транспорта
и связи Республики Грузия

Представитель Азербайджанской Государственной
Железной дороги

Представитель Грузинской Железной дороги

Представитель Каспийского Пароходства

Представитель Бакинского Международного
Морского Торгового Порта

Представитель Морского Порта Батуми

Представитель Порта Поти

Представитель Azertrans, Баку

Представитель
Middle East Petrol, Баку

Представитель
Silk Road Group, Баку

Представитель
Baghlan Group, Баку

Представитель
Alegratrans, Москва

Представитель
TeRo Shipping and Forwarding Agency, Батуми

Представитель
Channel Energy, Поти



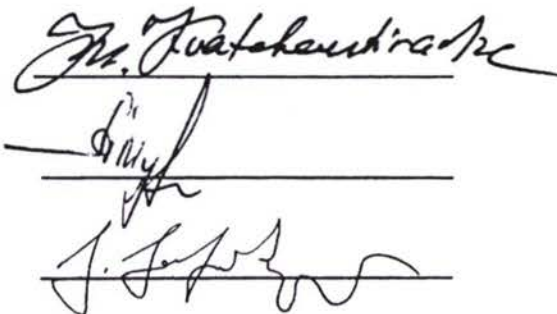
Заседание круглого стола:
Усовершенствование железнодорожных перевозок нефти
по Транс-Кавказскому коридору TRACECA

В присутствии:

Исполнительного Секретаря Постоянного Секретариата
Межправительственной Комиссии TRACECA

Национального Секретаря Азербайджана,
Межправительственной Комиссии TRACECA

Национального Секретаря Грузии,
Межправительственной Комиссии TRACECA



Заседание круглого стола:
Усовершенствование железнодорожных перевозок нефти
по Транс-Кавказскому коридору ТРАСЕКА

Дорогие участники,

Рад приветствовать вас на «Заседании круглого стола по усовершенствованию железнодорожных перевозок нефти по Транс-Кавказскому коридору ТРАСЕКА» в г. Баку.

Заседание организовано в рамках финансируемого ЕС проекта ТРАСЕКА «Логистический центр железнодорожных транзитных перевозок нефти», целью которого является оказание содействия усовершенствованию логистического управления железнодорожных перевозок нефти и нефтепродуктов по Транс-Кавказскому коридору.

Данное Заседание проводится с целью собрать вместе представителей всех основных компаний и организаций, задействованных в организации, функционировании и использовании транспортной цепи перевозок нефти по железной дороге через территорию Кавказа для совместного обсуждения имеющихся проблем и поисков путей их разрешения.

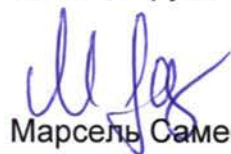
В соответствии с общепринятой практикой, итоги Заседания круглого стола будут подведены в «Совместном Заявлении», которое будет также содержать описание будущей работы.

Группой реализации проекта был разработан проект «Совместного Заявления», который требует вашей полной поддержки, необходимой для дальнейшей реализации проекта. В то же время, посредством данного документа будет продемонстрировано желание и стремление всех участников оказывать содействие в совместном разрешении имеющихся в коридоре проблем. cooperative way. В ходе Заседания планируется обсудить и доработать проект «Совместного Заявления», который затем будет подписан всеми участниками, которые таким образом подтвердят свою поддержку данному документу.

Надеемся на плодотворную работу за круглым столом.

С уважением,

От лица группы реализации проекта,



Марсель Самес
Руководитель проекта

г. Баку, 8 июля 2003 г.

Заседание круглого стола:
Усовершенствование железнодорожных перевозок нефти
по Транс-Кавказскому коридору TRACECA

Совместное Заявление (проект)

По завершении презентаций и обсуждений в ходе «Заседания круглого стола по усовершенствованию железнодорожных перевозок нефти по Транс-Кавказскому коридору TRACECA», представители соответствующих организаций заявляют:

1. Мы полностью поддерживаем цели инициативы TRACECA «Логистический центр железнодорожных транзитных перевозок нефти».
2. Мы достигли взаимопонимания по основным проблемам в Транс-Кавказском железнодорожном коридоре TRACECA, связанным с перевозками нефти и нефтепродуктов.
3. Мы полностью сознаём, что неспособность повысить надёжность и конкурентоспособность Транс-Кавказского железнодорожного коридора TRACECA создаст определённую угрозу потери значительного объёма грузов в пользу других конкурентных маршрутов.
4. Основные проблемы в коридоре будут разрешены совместно, не создавая при этом препятствия для конкуренции на любом из участков транспортной цепи и избегая мер, направленных на создание монополий.
5. При наличии соответствующей концепции, мы согласны делиться основной информацией в сфере перевозок нефти и нефтепродуктов с нейтральными неправительственными организациями, при условии поддержания конфиденциальности всех полученных данных и их нейтрализации в случае предоставления другим сторонам.
6. Для разработке концепции по усовершенствованию железнодорожных перевозок нефти по Транс-Кавказскому коридору TRACECA, консультанты ЕС должны сфокусироваться на следующих вопросах:
 - Внедрение механизма 10-дневного планирования между железными дорогами и клиентами.
 - Изучение возможностей создания нейтральной неправительственной организации, занимающейся мониторингом операционных процессов по коридору, т.е. своего рода информационного центра, используемого всеми участниками рынка. Данная организация может заниматься стандартизацией коммуникационных и информационных процедур и форматов и разработкой «Чрезвычайных» процедур, на случай возникновения в коридоре возможных проблем.
 - Передача в частную собственность государственных железнодорожных цистерн (как в Грузии, так и в Азербайджане), и проведение границы между лизингом железнодорожных цистерн и их перевозками. Это может послужить базой для создания железнодорожных дочерних компаний, занимающихся лизингом ж/д.

Заседание круглого стола:
Усовершенствование железнодорожных перевозок нефти
по Транс-Кавказскому коридору ТРАСЕКА

цистерн, что эквивалентно внедрению ценового механизма для использования ж/д. цистерн в качестве временных хранилищ.

- Предложения по совместным маркетинговым мерам для повышения привлекательности Транс-Кавказского железнодорожного коридора для перевозок нефти, по сравнению с другими конкурентными маршрутами.

г. Баку, 8 июля 2003 г.

Заседание круглого стола:
Усовершенствование железнодорожных перевозок нефти
по Транс-Кавказскому коридору ТРАСЕКА

Подписывающие стороны совместного заявления

Представитель Кабинета Министров
Республики Азербайджан

Представитель Министерства Транспорта
Республики Азербайджан

Представитель Министерства Транспорта
и связи Республики Грузия

Представитель Азербайджанской Государственной
Железной дороги

Представитель Грузинской Железной дороги

Представитель Каспийского Пароходства

Представитель Бакинского Международного
Морского Торгового Порта

Представитель Морского Порта Батуми

Представитель Порта Потти

Представитель Azertrans, Баку

Представитель
Middle East Petrol, Баку

Представитель
Silk Road Group, Баку

Представитель
Baghlan Group, Баку

Представитель
Alegratrans, Москва

Представитель
TeRo Shipping and Forwarding Agency, Батуми

Представитель
Channel Energy, Потти



Логистический центр
железнодорожных транзитных перевозок нефти



Заседание круглого стола:
Усовершенствование железнодорожных перевозок нефти
по Транс-Кавказскому коридору TRACECA

В присутствии:

Национального Секретаря Азербайджана,
Межправительственной Комиссии TRACECA

Национального Секретаря Грузии,
Межправительственной Комиссии TRACECA



Round Table Meeting:
Improvements on Oil Transportation by Rail along the Trans-Caucasian TRACECA Corridor

Dear Participants

Welcome to our "Round Table Meeting on Improvements on Oil Transportation by Rail along the Trans-Caucasian TRACECA Corridor" in Baku.

The meeting has been organized within the frame of the EU financed TRACECA project "Railway Transit Oil Logistical Centre", a project intended to contribute to an improvement of the logistics management of rail transport of oil and oil products on the trans-Caucasian corridor.

The objective of the meeting is to bring together all major companies and institutions involved in organizing, operating and utilizing the oil transport chain by rail across the Caucasus in order to jointly discuss the obvious problems and elaborate approaches how to solve these problems.


It is common practice that the results of a Round Table Meeting are broadly summed up in a final "Joint Statement", which also outlines further steps to undertake.

The project team has therefore prepared a draft for a "Joint Statement", which shall solicit your full support for further progress of the project. At the same time it shall demonstrate the willingness and dedication of all participants to actively contribute to developing solutions for the existing problems along the corridor in a cooperative way. It is intended to discuss and develop this draft "Joint Statement" into a final version towards the end of the meeting, and to kindly ask all participants to confirm the dedication of his or her institution by signing the final document.

We hope for a lively and fruitful round table discussion.

Yours sincerely

On behalf of the project team



Marcel Sames
Team Leader

Baku, July 8th, 2003

Round Table Meeting:
Improvements on Oil Transportation by Rail along the Trans-Caucasian TRACECA Corridor

Joint Statement (Draft)

Following the presentations and discussions on the occasion of the "Round Table Meeting on Improvements on Oil Transportation by Rail along the Trans-Caucasian TRACECA Corridor" the Representatives of the participating Institutions herewith state the following:

1. We fully support the objectives of the TRACECA Initiative "Railway Transit Oil Logistical Centre".
2. We have reached a common understanding of the main problems of the trans-Caucasian TRACECA rail corridor regarding the transportation of oil and oil products.
3. We are fully aware that failure to improve the reliability and competitiveness of the trans-Caucasian TRACECA rail corridor will inhibit the concrete danger of losing significant oil cargo volumes to other competing routes.
4. Solutions to the main problems of the corridor shall be sought in a cooperative way. They shall however not disturb existing competition in any segment along the transport chain. Solutions aimed at establishing monopolistic entities with commercial interest shall be avoided by any means.
5. If a convincing concept foresees, we are willing to share our basic oil cargo and oil transport related information with a neutral non-profit organization, provided that it can be guaranteed that all data will be treated confidential and will be neutralized in case of displaying it to other market participants.
6. In developing a concept for improving oil transportation by rail along the trans-Caucasian TRACECA corridor the EU consultant shall strongly focus on the following measures:
 - Introduction of a 10-day planning horizon between the railways and the customers.
 - Investigating the feasibility of a neutral non-profit institution monitoring operational procedures along the corridor, e.g. as information center accessible to all market participants. This institution may be responsible for standardization of communication and information procedures and formats and development of "Emergency" procedures in case of foreseeable default along the corridor.
 - Turning state-owned rail cars into private ones (both in Georgia and Azerbaijan) and dividing the business into leasing of rail cars and transport of rail cars. This could lead to the establishing of a railway subsidiaries strictly engaged in rail car leasing. (This is equivalent to an introduction of a price-mechanism for using rail tank cars as interim storage).
 - Proposals on joint marketing measures to promote the advantages of the trans-Caucasian rail corridor for oil transportation against other competing routes.

Baku, July 8th, 2003



Round Table Meeting:
Improvements on Oil Transportation by Rail along the Trans-Caucasian TRACECA Corridor

Signatures of Joint Statement

Representative of the
Cabinet of Ministers of Azerbaijan

Representative of the
Ministry of Transport of Azerbaijan

Representative of the
Ministry of Transport and Communication of Georgia

Representative of
Azerbaijan State Railways

Representative of
Georgian Railways

Representative of the
Caspian Shipping Company

Representative of
Baku International Sea Trade Port

Representative of
Batumi Sea Port

Representative of
Poti Port

Representative of
Azertrans, Baku

Representative of
Middle East Petrol, Baku

Representative of
Silk Road Group, Baku

Representative of
Baghlan Group, Baku

Representative of
Alegratrans, Moscow

Representative of
TeRo Shipping and Forwarding Agency, Batumi

Representative of
Channel Energy, Poti





Round Table Meeting:
Improvements on Oil Transportation by Rail along the Trans-Caucasian TRACECA Corridor

In witness thereof:

National Secretary of Azerbaijan,
TRACECA Intergovernmental Commission

National Secretary of Georgia
TRACECA Intergovernmental Commission



Заседание за круглым столом:

Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через
Транс-Кавказский Коридор ТРАСЕКА

Программа

7 Июля, 20.00	Регистрация. Приглашение на фуршет (ресторан «Чанаг - Гала»)
8 Июля, 09.00	Приветственная речь (Постоянный секретариат МПК ТРАСЕКА)
09.15	Презентация об основных выводах (Работники проекта)
10.00	Выступления представителей организаций по основным вопросам (Пленарное заседание)
10.30	Кофе-брейк
10.45	Обсуждение и выступления по основным вопросам
12.15	Обед
13.15	Определение проблем, препятствующих развитию коридора (Пленарное заседание)
14.45	Кофе-брейк
15.00	Определение проблем, препятствующих развитию коридора (Продолжение пленарного заседания)
16.30	Кофе-брейк
16.45h	Презентация первых планов по усовершенствованию концепции (Группа реализации проекта)
17.00	Презентация первых планов по усовершенствованию концепции (Пленарное заседание)
18.00	Поведение итогов заседания и заключительное выступление (Руководитель проекта)
18.15	Обед



Railway Transit Oil Logistical Centre

Round Table Meeting: Improvements on Oil Transportation by Rail along the Trans-Caucasian TRACECA Corridor

Agenda

- July 7th, 20.00h Registration, Welcome Reception (Restaurant Chanag Gala)
- July 8th, 09.00h **Welcome Note** (Representative of the Permanent Secretariat of TRACECA Intergovernmental Commission)
- 09.15h **Presentation of Main Findings** (Project Team)
- 10.00h **Statements of institutions on main findings** (Plenum)
- 10.30h Coffee break
- 10.45h **Discussion of main findings and statements**
- 12.15h Lunchbreak
- 13.15h **What problems need to be tackled in order to improve corridor performance?** (Plenum)
- 14.45h Coffee Break
- 15.00h **What problems need to be tackled in order to improve corridor performance?** (Plenum, discussion continued)
- 16.30h Coffee Break
- 16.45h **Presentation of first ideas towards an improved concept** (Project Team)
- 17.00h **Discussion of first ideas** (Plenum)
- 18.00h **Results of the meeting and conclusion** (Project Team Leader)
- 18.15h Dinner



Заседание за круглым столом:

Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через
Транс-Кавказский Коридор ТРАСЕКА

Список участников

1. **Георги Лежава** (Директор, Silk Road Group)
2. **Придон Абесадзе** (Эксперт, Silk Road Group)
3. **Николос Годержишвили** (Менеджер, Silk Road Group)
4. **Максим Корнеев** (Менеджер по железнодорожному управлению, Alegratrans)
5. **Паул Брайнсруд** (Директор, Alegratrans)
6. **Рая Касимова** (Специалист планово-организационно-аналитического отдела, Бакинский международный морской торговый порт)
7. **Вахид Алиев** (Заместитель Генерального Директора по маркетингу и экономическому развитию, Бакинский международный морской торговый порт)
8. **Мухтар Ахундов** (Заместитель начальника пароходства по внешне экономическим связям и маркетингу, Каспийское пароходство)
9. **Ильхам Мамедов** (Начальник службы внешне экономических связей и коммерческой работы, Каспийское пароходство)
10. **Назим Мамедов** (Координатор программ ТАСИС-ТРАСЕКА по морскому пароходству. Эксперт по морскому транспорту постоянного секретариата МПК Межправительственная Комиссия ТРАСЕКА)
11. **Ардик Дурду** (Директор по логистике, Azertrans)
12. **Георги Топчиашвили** (Менеджер по планированию, Azertrans)
13. **Фархад Гулиев** (Менеджер по планированию, Middle East Petrol)
14. **Зураб Сурманидзе** (Управляющий директор, TeRo Agency)
15. **Айдын Мамедов** (Заместитель директора отдела транспорта и связи, Кабинет Министров Республики Азербайджан)
16. **Акиф Мустафаев** (Национальный секретарь Азербайджана, МПК ТРАСЕКА)
17. **Георги Гогиашвили** (Национальный секретарь Грузии, МПК ТРАСЕКА)
18. **Марк Грай** (Руководитель группы, Координационного бюро ТРАСЕКА)
19. **Игбал Гусейнов** (Заместитель начальника финансово-кредитного отдела, Министерство Транспорта Азербайджана)
20. **Тимур Мамедов** (Заместитель начальника службы движения, Азербайджанское Железнодорожное Управление)
21. **Зураб Суладзе** (Директор международных отношений, Грузинское Железнодорожное Управление)
22. **Роин Накашидзе** (Директор по экономке и планированию, Морской порт Батуми)
23. **Ладос Чхаидзе** (Советник министра, Министерство Транспорта и связи Грузии)
24. **Хилми Темиз** (Вице-президент, Almara International)
25. **Булент Карани** (Вице-президент & CEO, Almara International)
26. **Али Апайдын** (Директор, Channel Energy Poti Ltd)
27. **Гоча Арчая** (Начальник коммерческого отдела, Порт Потти)
28. **Муса Рустамов** (Заместитель Генерального Директора, Petro-Trans)
29. **Фарида Кёчарли** (Заместитель Генерального директора, AzTransRail)



Логистический центр железнодорожных транзитных перевозок нефти

Заседание за круглым столом:

Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через Транс-Кавказский Коридор ТРАСЕКА

30. **Марсель Замес** (Руководитель проекта, UNICONSULT)
31. **Петер Литфин** (Эксперт по перевозке нефти, Transpetrol)
32. **Мари Франс Лаграулет** (Эксперт по менеджменту железных дорог, FIALEIX Associés)



Railway Transit Oil Logistical Centre

Round Table Meeting:

Improvements on Oil Transportation by Rail along the Trans-Caucasian TRACECA Corridor

List of Participants

1. **Mr. George Lezhava** (Director, Silk Road Group)
2. **Mr. Pridon Abesadze** (Expert, Silk Road Group)
3. **Mr. Nikolos Goderdzishvili** (Manager, Silk Road Group)
4. **Mr. Maxim Korneyev** (Manager Railway Operations, Alegratrans)
5. **Mr. Paul Brynsrud** (Director, Alegratrans)
6. **Mrs. Raya Gasimova** (Specialist for Planning, Organisation and Analysis, Baku International Sea Trade Port)
7. **Mr. Vakhid Aliev** (Deputy General Director for Economics and Marketing, Baku International Sea Trade Port)
8. **Mr. Mukhtar Akhundov** (Deputy director of shipping on foreign economic relations and marketing, Caspian Shipping Company)
9. **Mr. Ilham Mammadov** (Head of service on foreign economic relations and commercial work, Caspian Shipping Company)
10. **Mr. Nazim Mammadov** (Project coordinator on shipping for TACIS-TRACECA, Expert on Sea Transport, TRACECA IGC)
11. **Mr. Ardic Durdu** (Logistics Director, Azertrans)
12. **Mr. George Topchishvili** (Planning Manager, Azertrans)
13. **Mr. Farhad Guliyev** (Planning Manager, Middle East Petrol)
14. **Mr. Zurab Surmanidze** (Managing Director, TeRo Agency)
15. **Mr. Aydin Mammadov** (Deputy Director for Transport and Communications, Azerbaijan Cabinet of Ministers)
16. **Mr. Akif Mustafaev** (National Secretary of Azerbaijan, TRACECA IGC)
17. **Mr. George Gogiashvili** (National Secretary of Georgia, TRACECA IGC)
18. **Mr. Marc Graille** (Team Leader, TRACECA Coordination Team)
19. **Mr. Igbal Husseynov** (Deputy Director of the Financial Credit Department, Azerbaijan Ministry of Transport)
20. **Mr. Teymur Mammadov** (Deputy Head of Transport Operations, Azerbaijan State Railways)
21. **Mr. Zurab Suladze** (Director of International Relations, Georgian Railways)
22. **Mr. Roin Nakashidze** (Director Economics and Planning, Batumi Sea Port)
23. **Mr. Lado Chkhaidze** (Ministry of Transport and Communication of Georgia)
24. **Mr. Hilmi Temiz** (Vice President, Almara International)
25. **Mr. Bülent Karani** (Vice President & CEO, Almara International)
26. **Mr. Musa Rustamov** (Deputy General Director, Petro-Trans, Baghlan Group)
27. **Mrs. Farida Kocharli** (Deputy General Director, AzTransRail, Baghlan Group)
28. **Mr. Ali Apaydin** (Director, Channel Energy Poti Ltd)
29. **Mr. Gocha Archaia** (Head of Commercial Department, Port of Poti)
30. **Mr. Marcel Sames** (Project Team Leader, UNICONSULT)
31. **Mr. Peter Litfin** (Project Oil Transportation Expert, Transpetrol)
32. **Mrs. Marie France Lagraulet** (Railway Management Expert, FIALEIX Associés)



Логистический Центр Железнодорожных Транзитных Перевозок Нефти
Круглый Стол:
Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через Транскавказский Коридор TRACECA

Круглый Стол
Баку, 8 июля, 2003 г.

Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через Транскавказский Коридор TRACECA

Round Table Meeting
Baku, July 8th, 2003
Improvements on Oil Transportation by Rail along the Trans-Caucasian TRACECA Corridor

The European Union's Tacis - TRACECA Programme for Azerbaijan and Georgia
Baku, July 8th, 2003

 This project is funded by The European Union

 This project is implemented by UNICONSULT-HPTI-Transpetrol

1

Логистический Центр Железнодорожных Транзитных Перевозок Нефти
Круглый Стол:
Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через Транскавказский Коридор TRACECA

Цели проекта

Целью проекта является усовершенствование логистического управления железнодорожной транспортировки нефти и нефтяных продуктов по Транскавказскому коридору

Objectives of the Project

The project shall contribute to an improvement of the logistics management of rail transport of oil and oil products on the trans-Caucasian corridor

The European Union's Tacis - TRACECA Programme for Azerbaijan and Georgia
Baku, July 8th, 2003

 This project is funded by The European Union

 This project is implemented by UNICONSULT-HPTI-Transpetrol

2

Логистический Центр Железнодорожных Транзитных Перевозок Нефти
Круглый Стол:
Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через Транскавказский Коридор TRACECA


Задачи


1. Анализ существующего положения в области транспортировки нефти по железной дороге на Кавказе
2. Рыночное исследование транспортировки нефти по железной дороге на Кавказе
3. Ключевые технические, эксплуатационные и организационные вопросы

Tasks

1. Status quo analysis of oil transport by rail across the Caucasus
2. Market survey for oil transports by rail across the Caucasus
3. Technical, operational and organisational chokepoints

The European Union's Tacis - TRACECA Programme for Azerbaijan and Georgia
Baku, July 8th, 2003

 This project is funded by The European Union

 This project is implemented by UNICONSULT-HPTI-Transpetrol

3

Логистический Центр Железнодорожных Транзитных Перевозок Нефти
Круглый Стол:
Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через Транскавказский Коридор
ТРАСЕКА

Логистический Центр Железнодорожных
Транзитных Перевозок Нефти
Круглый Стол
Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через Транскавказский Коридор ТРАСЕКА



Задачи (2)

4. Концепция материально-технического обеспечения для транспортировки нефти о железной дороге.
5. Содействие в осуществлении концепции материально-технического обеспечения.

Tasks (2)

4. Tailor-made oil-transport-by-rail logistics concept
5. Basic support in implementing the oil logistics concept

The European Union's Tacis - TRACECA Programme for Azerbaijan and Georgia
Baku, July 8th, 2003

 This project is funded by The European Union
  This project is implemented by UNICONSULT-HPTI-Transpetrol

4

Логистический Центр Железнодорожных
Транзитных Перевозок Нефти
Круглый Стол
Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через Транскавказский Коридор ТРАСЕКА


Отчеты

1. Начало проекта, декабрь 2002
2. Начальный Отчет, февраль 2003
3. Промежуточный Отчет № 1, июнь 2003
→ Ключевые вопросы

Reports

1. Project Start Dezember 2002
2. Inception Report February 2003
3. Progress Report no 1, June 2003
→ Status Quo, Chokepoints

The European Union's Tacis - TRACECA Programme for Azerbaijan and Georgia
Baku, July 8th, 2003

 This project is funded by The European Union
  This project is implemented by UNICONSULT-HPTI-Transpetrol

5

Логистический Центр Железнодорожных
Транзитных Перевозок Нефти
Круглый Стол
Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через Транскавказский Коридор ТРАСЕКА



Отчеты (2)

4. Промежуточный Отчет № 2, август 2003
→ Концептуальное Предложение
5. Проект итогового отчета, ноябрь 2003
→ Согласованная Концепция
6. Итоговый отчет, декабрь 2003
→ Начало Осуществления

Reports (2)

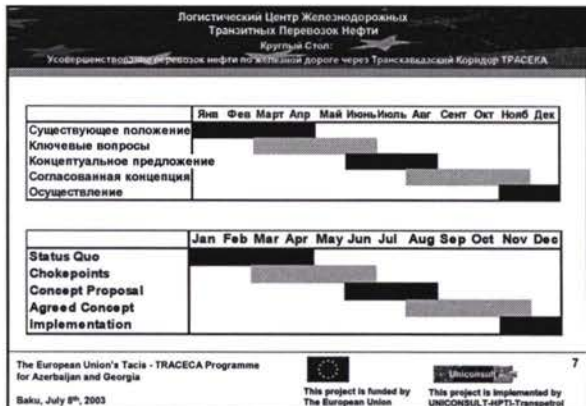
4. Progress Report no 2, August 2003
→ Concept Proposal
5. Draft Final Report, November 2003
→ Agreed Concept
6. Final Report, Dezember 2003
→ First Implementations

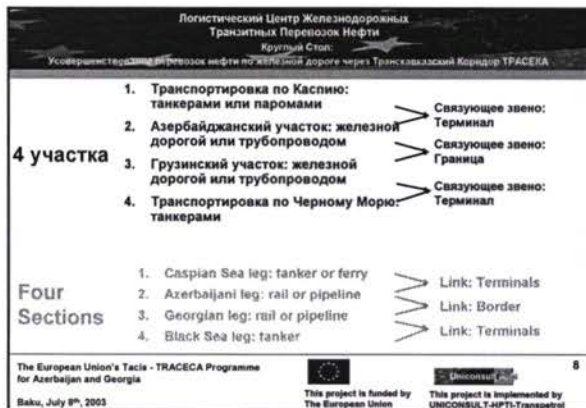
The European Union's Tacis - TRACECA Programme for Azerbaijan and Georgia
Baku, July 8th, 2003

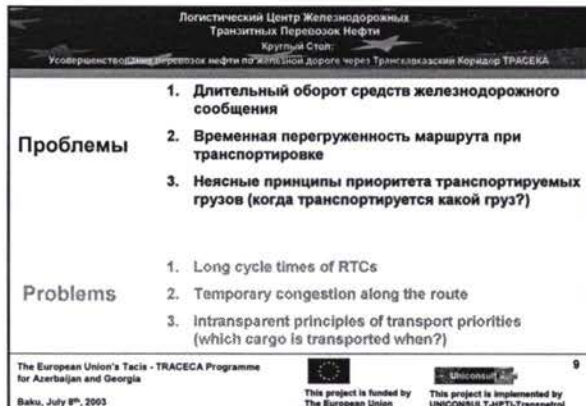
 This project is funded by The European Union
  This project is implemented by UNICONSULT-HPTI-Transpetrol

6

Логистический Центр Железнодорожных Транзитных Перевозок Нефти
Круглый Стол:
Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через Транскавказский Коридор
ТРАСЕКА







**Логистический Центр Железнодорожных Транзитных Перевозок Нефти
Круглый Стол:**

**Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через Транскавказский Коридор
ТРАСЕКА**



Логистический Центр Железнодорожных
Транзитных Перевозок Нефти
Круглый Стол:
Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через Транскавказский Коридор ТРАСЕКА

Проблемы (2)

4. Наличие необходимых средств железнодорожной транспортировки в нужное время
5. Большое количество различных продуктов, которые нельзя смешивать при транспортировке

Problems (2)

4. Availability of the right quality of RTCs at the right time
5. Large variety of different products which cannot be mixed

The European Union's Tacis - TRACECA Programme for Azerbaijan and Georgia   10
 Baku, July 8th, 2003 This project is funded by The European Union This project is implemented by UNICONSULT-HPTI-Transpetrol

Логистический Центр Железнодорожных
Транзитных Перевозок Нефти
Круглый Стол:
Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через Транскавказский Коридор ТРАСЕКА

Цели Проведения Круглых Столов

1. Обсуждение существующих проблем и ключевых вопросов, а также перспектив дальнейшего развития коридора с основными сторонами, вовлеченными в организацию и эксплуатацию маршрута транспортировки нефти по железной дороге.
2. Обсуждение ожиданий и предложений каждой из сторон по развитию коридора с учетом вопросов организации, эксплуатации и технических объектов.

Objectives of the Round Table Meeting

1. Discuss with all key parties involved in the organisation and operation of the oil transport chain the current problems and chokepoints as well as the development perspectives of the corridor.
2. Discuss expectations and proposals of each party on the improvement of the corridor with respect to organisation, operation, and technical facilities

The European Union's Tacis - TRACECA Programme for Azerbaijan and Georgia   11
 Baku, July 8th, 2003 This project is funded by The European Union This project is implemented by UNICONSULT-HPTI-Transpetrol



Логистический Центр Железнодорожных
Транзитных Перевозок Нефти
Круглый Стол:
Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через Транскавказский Коридор ТРАСЕКА

Самое важное!!

Эта встреча не имеет целью обвинять кукую-либо из сторон в наличие недостатков. Наша цель – достижение взаимопонимания по проблемам и перспективам транспортного коридора, а также обсуждение возможных способов разрешения проблем.

Most important!!

The Meeting is not intended to put blame for single deficiencies on any party but to develop a joint understanding of corridor problems and perspectives, and discuss possible ways of solutions.

The European Union's Tacis - TRACECA Programme for Azerbaijan and Georgia   12
 Baku, July 8th, 2003 This project is funded by The European Union This project is implemented by UNICONSULT-HPTI-Transpetrol

**Логистический Центр Железнодорожных Транзитных Перевозок Нефти
Круглый Стол:**

**Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через Транскавказский Коридор
ТРАСЕКА**

Логистический Центр Железнодорожных
Транзитных Перевозок Нефти
Круглый Стол:
Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через Транскавказский Коридор ТРАСЕКА



Полученные сведения

1. Основные стороны
2. Возможности и состояние инфраструктуры и суперструктуры
3. Эксплуатационные процедуры
4. Организационное устройство
5. Составляющие будущего развития

Findings

1. Main players
2. Capacity and condition of infra- and superstructure
3. Operational procedures
4. Organisational setup
5. Determinants of future development

The European Union's Tacis - TRACECA Programme
for Azerbaijan and Georgia
Baku, July 8th, 2003

13

Логистический Центр Железнодорожных
Транзитных Перевозок Нефти
Круглый Стол:
Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через Транскавказский Коридор ТРАСЕКА

Основные стороны

1. Железнодорожные компании
2. Морские операторы
3. Операторы нефтяных терминалов
4. Операторы транспортных маршрутов, например экспедиторы грузов
5. Трейдеры и владельцы нефти

Main Players

1. Railway Companies
2. Maritime Operators
3. Oil Terminal Operators
4. Transport Chain Operators, e.g. Freight Forwarders
5. Traders and Owners of the Oil

The European Union's Tacis - TRACECA Programme
for Azerbaijan and Georgia
Baku, July 8th, 2003




14

Логистический Центр Железнодорожных
Транзитных Перевозок Нефти
Круглый Стол:
Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через Транскавказский Коридор ТРАСЕКА

Инфраструктура и Суперструктура

1. Расширение танкерного флота
2. Достаточные емкости морских терминалов
3. Достаточные емкости для хранения

Infra- and Superstructure

1. Extension of tanker fleet
2. Marine terminal capacities are sufficient
3. Storage capacities are sufficient

The European Union's Tacis - TRACECA Programme
for Azerbaijan and Georgia
Baku, July 8th, 2003




15

Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через Транскавказский Коридор
ТРАСЕКА

Логистический Центр Железнодорожных Транзитных Перевозок Нефти
Круглый Стол:
Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через Транскавказский Коридор ТРАСЕКА

Инфраструктура и Суперструктура (2)

- Почти достаточные емкости для загрузки/разгрузки средств железнодорожного сообщения
- Железнодорожный парк нуждается в качественном развитии/усовершенствовании
- Местное развитие железнодорожной инфраструктуры

Infra- and Superstructure (2)

- RTC loading/unloading facilities are about sufficient
- RTC fleet needs quality improvement/upgrading
- Sectional improvement of railway infrastructure

The European Union's Tacis - TRACECA Programme for Azerbaijan and Georgia
Baku, July 8th, 2003

This project is funded by The European Union

This project is implemented by UNICONSULT-HPTI-Transpetrol

16

Логистический Центр Железнодорожных Транзитных Перевозок Нефти
Круглый Стол:
Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через Транскавказский Коридор ТРАСЕКА

Операции

- Различные стороны действуют по различным правилам (например трейдеры, перерабатывающие заводы, экспедиторы, производители)
- Использование средств железнодорожного сообщения в качестве средств для временного хранения
- Процедуры на случай невыполнения обязательств?

Operations

- Different players, playing according to different rules (e.g. traders, refineries, forwarders, producers)
- RTCs are used as temporary storage
- "Emergency" procedures in case of default?

The European Union's Tacis - TRACECA Programme for Azerbaijan and Georgia
Baku, July 8th, 2003

This project is funded by The European Union

This project is implemented by UNICONSULT-HPTI-Transpetrol

17

Логистический Центр Железнодорожных Транзитных Перевозок Нефти
Круглый Стол:
Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через Транскавказский Коридор ТРАСЕКА

Операции (2)

- Груз часто останавливается без каких-либо видимых причин.
- Смена средств транспортировки – соответствующая информация не стандартизована

Operations (2)

- Cargo is often halted for no obvious reason
- Transfer of transport-related information not standardised

The European Union's Tacis - TRACECA Programme for Azerbaijan and Georgia
Baku, July 8th, 2003

This project is funded by The European Union

This project is implemented by UNICONSULT-HPTI-Transpetrol

18

Логистический Центр Железнодорожных Транзитных Перевозок Нефти
Круглый Стол:
Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через Транскавказский Коридор ТРАСЕКА

Организации

1. Не четкая организация путей сообщения
2. Не четкое распределение обязанностей
3. Прозрачность планирования транспортировок

Organisation

1. Lines of communication not clearly organized
2. Responsibilities not clearly attributed
3. Transparency of transport planning

The European Union's Tacis - TRACECA Programme for Azerbaijan and Georgia
Baku, July 8th, 2003

 This project is funded by The European Union

 This project is implemented by UNICONSULT-HPPI-Transpetrol

19

Логистический Центр Железнодорожных Транзитных Перевозок Нефти
Круглый Стол:
Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через Транскавказский Коридор ТРАСЕКА


Организации (2)


4. Усиление ценового механизма?
5. Таможенные процедуры, тарифы и отслеживание не считаются проблематичными

Organisation (2)

4. Enforcement of price mechanism?
5. Customs procedures, tariffs, and tracking and tracing not considered as problematic

The European Union's Tacis - TRACECA Programme for Azerbaijan and Georgia
Baku, July 8th, 2003

 This project is funded by The European Union

 This project is implemented by UNICONSULT-HPPI-Transpetrol

20

Логистический Центр Железнодорожных Транзитных Перевозок Нефти
Круглый Стол:
Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через Транскавказский Коридор ТРАСЕКА


Будущее


1. Конкуренция между Закавказским маршрутом и прочими маршрутами (например трубопровод, Махачкала, Нека)
2. Казахская нефть для БТД будет заменена нефтью с других (менее крупных) нефтяных месторождений
3. Обрабатывающие возможности в регионе могут увеличиться
4. До 2010 года, потенциальный транзит нефти по Закавказскому коридору ожидается на уровне 16 миллионов тонн

Future

1. Competition of trans-Caucasian route with other outlets (e.g. pipeline, Makhachkala, Neka)
2. Kazakh oil for the BTC will be substituted by oil from a number of other (smaller) oil fields
3. Refinery capacities in the region likely to increase
4. Until 2010, potential of transit volumes in the range of 16 mn tonnes expected for the trans-Caucasian rail corridor

The European Union's Tacis - TRACECA Programme for Azerbaijan and Georgia
Baku, July 8th, 2003

 This project is funded by The European Union

 This project is implemented by UNICONSULT-HPPI-Transpetrol

21

Логистический Центр Железнодорожных Транзитных Перевозок Нефти
Круглый Стол:

Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через Транскавказский Коридор
ТРАСЕКА

Логистический Центр Железнодорожных Транзитных Перевозок Нефти
Круглый Стол:
Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через Транскавказский Коридор ТРАСЕКА

Необходимость разрешения будущих проблем!?

1. Что можно сделать самостоятельно?
2. Что требует согласованности и сотрудничества?

Necessity to respond to future challenges!?

1. What can be done individually?
2. What needs coordination and cooperation?

The European Union's Tacis - TRACECA Programme for Azerbaijan and Georgia
Baku, July 8th, 2003

This project is funded by The European Union

This project is implemented by UNICONSULT-HPTI-Transpetrol

22

Логистический Центр Железнодорожных Транзитных Перевозок Нефти
Круглый Стол:
Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через Транскавказский Коридор ТРАСЕКА

Инфра- и Суперструктура → Отдельные мероприятия, Ограниченное Сотрудничество

Эксплуатационные Процедуры → Отдельные мероприятия, Ограниченное Сотрудничество

Организационное устройство → ?

Совместный подход

Infra- and Superstructure → Individual Measures, Limited Coordination

Operational Procedures → Individual Measures, Cooperation

Organisational Setup → ?

Joint Approach

The European Union's Tacis - TRACECA Programme for Azerbaijan and Georgia
Baku, July 8th, 2003

This project is funded by The European Union

This project is implemented by UNICONSULT-HPTI-Transpetrol

23

Логистический Центр Железнодорожных Транзитных Перевозок Нефти
Круглый Стол:
Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через Транскавказский Коридор ТРАСЕКА

Первые идеи

1. Определение и согласование стандартных транспортных маршрутов и процедур
2. Обсуждение стандартного формата транспортировок
3. Определение и согласование процедур в случае непредвиденных обстоятельств
4. Нормы поведения участников рынка
5. Заключение контрактов по долгосрочному взаимодействию между операторами

First Ideas

1. Define and agree standard communication chain and procedures
2. Discuss standard communication format
3. Define and agree on procedures in case of "emergency"
4. Code of Conduct for market participants
5. Base arrangements between operators on binding contracts

The European Union's Tacis - TRACECA Programme for Azerbaijan and Georgia
Baku, July 8th, 2003

This project is funded by The European Union

This project is implemented by UNICONSULT-HPTI-Transpetrol

24

Логистический Центр Железнодорожных
Транзитных Перевозок Нефти
Круглый Стол:
Усовершенствование перевозок нефти по железной дороге через Транскавказский Коридор ТРАСЕКА


Первые идеи (2)

6. Усиление ценового механизма в случае невыполнения обязательств
7. Совместный маркетинговый подход (например на выставках)
8. Облегчение процедуры осуществления покупок в одном месте (Разве она еще не работает?)
9. На более поздней стадии: применение концепции и стандартов к партнерам в Центральной Азии?


First Ideas (2)

6. Enforce price mechanism in case of default
7. Joint marketing approach (e.g. on exhibitions)
8. Facilitate one-stop shopping (Doesn't it work already?)
9. Later: extent concept also to Central Asian partners?

The European Union's Tacis - TRACECA Programme
for Azerbaijan and Georgia
Baku, July 8th, 2003

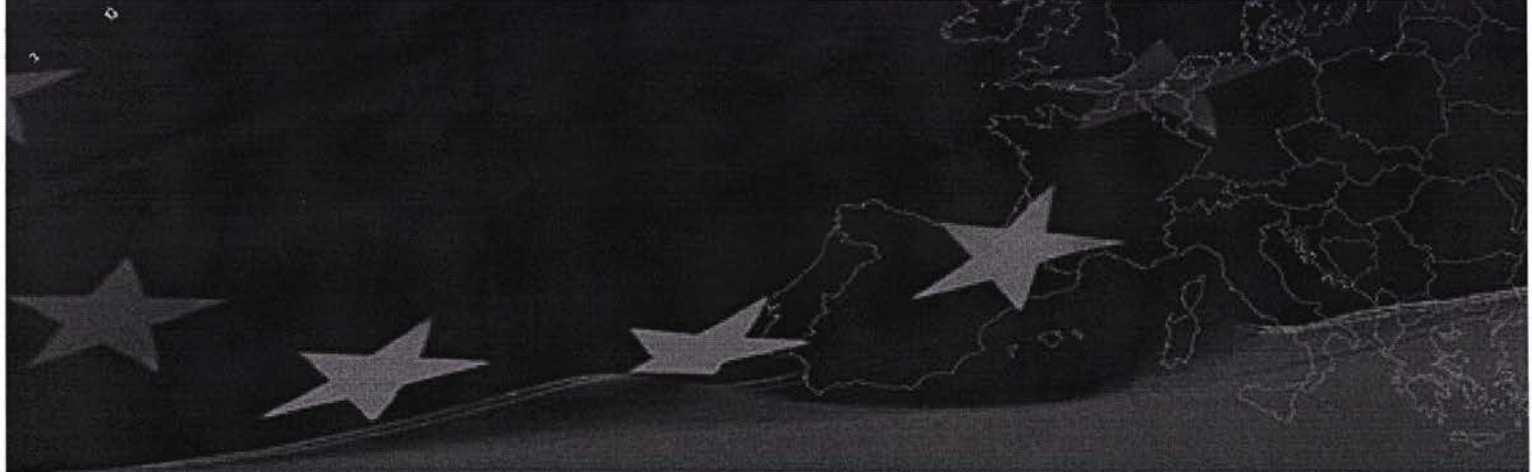


This project is funded by
The European Union



This project is implemented by
UNICONSULT-HPTI-Transpetrol

25



Программа Европейского Союза Тасис-ТРАСЕКА
для Азербайджана и Грузии

**Логистический центр ТРАСЕКА
железнодорожных транзитных
перевозок нефти**

для Азербайджана и Грузии

*Промежуточный отчёт № 1
Май 2003 г.*

Общая информация



Проект финансируется
Европейским Союзом



Проект осуществляется:
UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH
HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH
Transpetrol Internationale Eisenbahnspedition GmbH

1 Введение

Железнодорожный маршрут между Баку/Дубенди на Каспийском море и Батуми на побережье Черного моря является одним из важнейших пунктов вывоза каспийской и центрально-азиатской части нефти и нефтепродуктов на западные рынки. За последние 3-4 года наблюдался значительный темп роста железнодорожных перевозок, в результате чего в настоящее время транспортировка нефти составляет значительную часть общего объёма перевозок и доходов кавказских железных дорог. Более того, различные проекты по строительству трубопроводов в будущем предоставят альтернативные маршруты транспортировки этих грузов, и соответственно, более конкурентоспособную систему тарифов. Открытие КТК (Консорциум каспийского трубопровода, оператор трубопровода Тенгиз-Новороссийск) между нефтяными месторождениями и Новороссийском наглядно продемонстрировало возможность влияния трубопровода на железнодорожные перевозки по территории Кавказа. Например, за 2000 г. по железной дороге из Дубенди в Батуми было перевезено около 2 миллионов тонн тенгизской сырой нефти, в 2001 г. показатели снизились до 1.3 миллиона, а в 2002 г. перевозки данного вида грузов по железной дороге полностью прекратились из-за введения в эксплуатацию трубопровода. Тем не менее, эти потери были быстро компенсированы за счёт увеличения объёмов перевозок нефти из других месторождений в Казахстане и Туркменистане, а также роста числа нефтеочистительных систем в регионе. Это включает в себя существование запроса для транс Кавказской железной дороги ТРАСЕКА (Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия, транспортная программа, которая финансируется Европейским Союзом).

Участок железной дороги между Баку/Дубенди и Батуми вынужден изо дня в день доказывать свою конкурентоспособность путём разработки многочисленных схем альтернативных маршрутов. Маршрут должен отвечать современным требованиям ко времени и длительности транспортировки грузов, уровню цен и обслуживания. Ситуация, подобная той, что имела место зимой 2001/2002 г., когда сообщение между Баку и Батуми было полностью прекращено из-за проблем с разгрузкой в Батумском порту, вызванных погодными условиями в Кавказском регионе, является совершенно неприемлемой для клиентов.

Именно поэтому правительства Азербайджана и Грузии обратились в Европейскую Комиссию с просьбой о финансировании изучения возможности усовершенствования системы перевозок нефти по железной дороге Баку – Батуми и развития будущей концепции транспортировки нефти. В результате, 6 декабря 2003 г. был подписан контракт с консорциумом Uniconsult/HPTI/Transpetrol на реализацию проекта «Логистический Центр Железнодорожных Перевозок Нефти».

Проект тесно связан с предыдущими проектами ТАСИС, ТРАСЕКА и ЕБРР (Европейский Банк Реконструкции и Развития), такими как: усовершенствование ж/д. паромных рамп в портах Актау, Туркменбаши и Баку, изучение возможности реконструкции терминалов в Актау и Дубенди, закупка ж/д. вагонов-цистерн для Грузинской и Азербайджанской железных дорог для реабилитации цистерн, промочных станций в Биладжари, прокладка оптико-волоконного кабеля между Баку и Супса.

2 Прогрессирование Проекта

Консультанты просмотрели приводящие материалы из региональных и международных публикаций, проинтервьюировали представителей множества различных компаний, как государственных так и частных, которые включены в работу транспортной цепи Транс Кавказа, и уже посетили все ключевые инфраструктуры связанные с нефтяным транспортом проходящим через Кавказ.

Вся деятельность нацелена на определение и анализа основных технических, операционных и организационных вопросов застоя и дефицита который временно затрудняет транспортировку нефти по железной дороге.

За этот период был проведён ряд двусторонних встреч с партнёрами проекта и представителями целевых групп, проведённые дискуссии можно в целом оценить как плодотворные. По разному восприятие проблемы в то же время затрудняет найти выход. Определение существующих проблем также оказалось затруднительным, поскольку все представители организаций и партнёры, к которым обращались консультанты, давали противоречивую информацию. В результате, сложилось впечатление, что соответствующие структуры вообще не имеют представления о проблемах в коридоре, зачастую вызванных их непрофессионализмом.

Компании, вложившие крупные инвестиции в реконструкцию технических средств обслуживания, акцентировали внимание на операционных и организационных проблемах в коридоре, в то время как организации, использующие устаревшее оборудование, подчеркнули необходимость привлечения средств для реконструкции собственной технической базы. Очевидно, что при упоминании о возможных способах повышения конкурентоспособности коридора, опрашиваемые стороны чаще всего говорили о необходимости оказания содействия «со стороны». Под этим подразумеваются международные финансовые институты, которые должны предоставить финансовые средства для усовершенствования инфраструктуры в сфере нефтеперевозок.

Стоит отметить, что некоторые эксперты и высокопоставленные представители стран-партнёров уже представили предложения по усовершенствованию железнодорожных перевозок нефти по Транскавказскому коридору, которые до сих пор обсуждались только лишь внутри страны. Поступило предложение о совместной инициативе с участие 2 железных дорог. Очевидна необходимость в осуществлении дальнейшей работы по укреплению связей между частными операторами и государственными структурами.

В ходе дискуссии стало ясно, что все партнёры проекта и представители целевых групп приветствуют идею проведения заседаний с участием всех основных партнёров, задействованных в транспортной цепи. Организация заседаний будет возложена на независимые лица, такие как консультанты, при поддержке международных или региональных организаций, таких как МПК ТРАСЕКА.. На таких первых встречах будут возникать общие понятия больших и важных проблемсвязанные с нефтяным транспортом вдоль коридора. Целью круглых столов является не ругать друг друга, из-за трудностей возникающих в технических характеристиках в процессах работы и организации, а всем вместе профессионально обсудить идеи связанные с устройствами и как сотрудничать в установление одинаковых стандартов, например, для передачи точных цифр и информации. Большим успехом явиться то, если стороны смогут принять решение как в дальнейшем институционализировать такие встречи. Подобные встречи будут способствовать лучшему пониманию проблем в сфере нефтеперевозок по коридору.

3 Существующая ситуация вдоль Корридора

В результате их работы консультанты представили ясную картину на постоянной, технической, операционной и организационной застоев на железнодорожной цепи через Кавказ.

Технические трудности связанные, но не сцвсем ограниченные

- Возможности и техническое состояние танкеров и ж/д. паромов, курсирующих по Каспийскому морю: часть флотилии называется в Баку и Дубенди превосходят обычную жизнь. В рамках планируемой программы реабилитации планируется улучшение технического состояния судов. Учитывая намерение Казахской Стороны осуществлять доставку сырой нефти по новому трубопроводу БТД (Баку-Тбилиси-Джейхан), имеющиеся средства обслуживания могут оказаться недостаточными для обслуживания прибывающих грузов.
- Использование единственного маршрута Самтредиа-Батуми осложняется неудовлетворительным состоянием пути и постоянными сбоями в подаче энергии, особенно в зимнее время. Возможности грузовой дороги в летнее время уже закрыто до максимальных возможностей единственного пути. Зимой во время отсутствия энергии сокращается эффективность операционные возможности грузовой пути нефтяного терминала Батуми как в первой четверти 2003 года. Тем не менее с установкой крана (см. ниже) использование возможностей (запрос) в Батуми значительно уменьшилось.
- Возможности и качество обслуживания на разгрузочных, складских и сортировочных станциях в Батуми. Разгрузочные мощности порта Батуми были увеличены за счёт введения в эксплуатацию новой эстакады с 84 современными разгрузочными станциями, с возможностью разгрузки низковязких продуктов в зимнее время. Для обработки большего количества грузов, необходимо построить дополнительные хранилища в порту. Но даже в этом случае, имеющиеся в Батуми сортировочные средства обслуживания могут оказаться недостаточными, если не будет вовремя завершено строительство новой станции.
- Ограниченное количество железнодорожных цистерн с паровыми рубашками: создаёт проблемы не только в зимнее время, но и при перевозке низковязких продуктов. Использование новой эстакады в Батуми может частично разрешить данную проблему. Эксплуатация эстакады в зимнее время должна осуществляться под постоянным контролем.
- Ограниченное количество средств для очистки, ремонта и технического обслуживания железнодорожных цистерн на Кавказе: учитывая большое количество различных видов сырой нефти и нефтепродуктов, перевозимых по территории Кавказа, недостаток в очистительных сооружениях может стать причиной временного отсутствия ж/д. цистерн. Строительство дополнительных станций для ремонта и технического обслуживания цистерн поможет предотвратить преждевременный износ подвижного состава.
- Чувствительность железнодорожных перевозок к различным инцидентам и небольшим природным катаклизмам. Состояние железнодорожных путей затрудняет процесс перевозки грузов при неблагоприятных погодных условиях.

Кроме того, существует ряд естественных трудностей:

- погодные условия на Каспийском море, затрудняющие осуществление погрузки в Актау и разгрузочных работ в Баку, особенно в Дубенди (порт Дубенди, в отличие от Бакинского порта, не защищён от сильных ветров),
- погодные условия на Кавказе, которые могут негативно сказаться на железнодорожных перевозках (например, обвал железнодорожного моста в апреле 2003 г. в Азербайджане),
- погодные условия на Чёрном море, приводящие к закрытию пролива Босфор, что, в свою очередь, становится причиной опоздания судов, направляющихся в Батуми.

Все эти причины могут препятствовать нормальному функционированию транспортной цепи, или даже послужить причиной для полной остановки процесса перевозок. Неблагоприятные погодные условия по-разному влияют на процесс грузоперевозок: к примеру, на Каспийском море и на Кавказе это приводит к полной остановке работы Батумского Нефтяного Терминала, в то время как временное остановка судоходства по проливу Босфор становится причиной для скопления цистерн не только в Батуми, но и вдоль всего ж/д. пути, поскольку погрузка и отправка цистерн для перевозки по Каспийскому морю осуществляется без учёта прибытия или опоздания судна.

Консультантам удалось выявить следующие важнейшие организационные и операционные трудности:

- Информационный процесс: коммуникационные проблемы. Различные опрашиваемые партнёры упомянули о своей непричастности к процессу решения различных проблем, даже в пределах одной организации. Кроме того, лица, принимающие непосредственное участие в принятии решений, не могут чётко объяснить, каким образом поддерживается связь вдоль всей транспортной цепи. Отсутствует четкое распределение обязанностей в процессе поддержания связи между различными сторонами. В настоящее время, хорошо налажена связь между частными операторами в Баку/Дубенди и Батуми, чего нельзя сказать о коммуникации с/между администрациями железных дорог. Отсутствует стандартная или чётко определенная система связи, что затрудняет процесс планирования работы.

Кроме того, у консультантов сложилось впечатление, что партнёры предоставляют противоречивую информацию или по-разному интерпретируют и реагируют на события. Ни один из транспортных операторов не имеет чёткого представления о транспортных потоках в течение последующих 3-4 дней. Для одного транспортного оператора, при наличии весьма скудной информации, представляется затруднительным планирование работы на последующие 48 часа. Операторы транспортной цепи пытались разрешить данную проблему путём создания собственной системы связи, что стало причиной возникновения дополнительных трудностей.

- Время затрачиваемое на маршрут в оба конца: главной причиной является простаивание поездов в течение нескольких часов (иногда до 12 часов) до отправки на приграничную станцию, где зачастую тратится дополнительное время на погрузку. Иногда по непонятным причинам приходится пропускать нефтяные составы. Таким образом, время, затрачиваемое с момента отправки поезда с терминала до приграничной станции, составляет около 36 часов, а иногда и больше. Отправка поезда в оба конца по маршруту Баку-Батуми-Баку занимает 6-8 дней (по словам одного из операторов, даже 10-11 дней). Операторы транспортной цепи утверждают, что отправка 25-30% ж/д. цистерн занимает до 9 дней, а иногда и несколько недель.
- Ценовой механизм: введение механизма взимания пеней за задержку вдоль транспортной цепи, произошедшую по вине одной из сторон, помогло бы усовершенствовать систему перевозок в целом. На данный момент складывается впечатление, что кроме операторов в обоих концах транспортной цепи (оператор танкера на Каспийском море и оператор терминала в Батуми), ни одна из сторон не вправе применить этот механизм по отношению к

виновникам задержки¹. Отсутствие такого механизма, наряду с плохо налаженной системой связи, создаёт благоприятные условия для трейдеров при использовании резервуаров и цистерн в качестве временных и недорогих средств для хранения груза.

- Выбор судна: в соответствии с существующим правилом, загрузка ж/д. цистерн в Баку и Дубенди не разрешена без предъявления клиентом документа о наличии танкера. Это правило в настоящее время легко обходится трейдерами, что объясняется крупными партиями грузов, отправляемых в обход маршруту fob Актау/Туркменбаши – fob Батуми. Другая проблема состоит в непредсказуемом и хаотичном режиме работы нефтеочистительного завода в Туркменбаши. Зачастую клиентов уведомляют о том, что часть заказанной партии груза будет готова на следующий же день, а также о необходимости подготовить судно для отправки груза. Время подготовки оставшейся части груза остаётся неизвестным. Грузовладельцу приходится договариваться с операторами терминалов в Баку и Дубенди о разгрузке и хранении груза до момента подготовки оставшейся партии. По этой причине, грузовладелец не может представить документ о выборе судна, поскольку сам не знает о планах нефтеочистительного завода. В случае если терминал не заинтересован в долгосрочном хранении груза, владельцу придётся искать другой выход из сложившейся ситуации.
- Определение груза: доставка грузов из азербайджанских нефтеочистительных заводов также осуществляется без предварительной договорённости с компанией «Alegtratrans»/Батумским Нефтяным Терминалом. Основная цель состоит в необходимости освободить хранилища от груза, не принимая во внимание ограниченные возможности складов в Батуми. После доставке такого груза в Батуми, возникает конфликт между ГЖД и «Alegtratrans» по поводу разгрузки цистерн. В то время, как ГЖД заинтересована в скорейшей отправке этих цистерн обратно в Азербайджан из-за необходимости платить арендную пошлину, «Alegtratrans» не желает заниматься незапланированной разгрузкой¹.

Система контроля поездов не составляет особых проблем. Как правило, администрации железных дорог приблизительно знают о местонахождении поездов или ж/д. цистерн. В исключительных случаях, например, при выводе одной цистерны из общего состава для проведения ремонтных работ, диспетчер временно теряет над ней контроль. Несмотря на это, почти каждый оператор транспортной цепи обладает собственной системой контроля и специальным персоналом вдоль всего маршрута, с помощью которого быстро определяется место нахождения этой единственной цистерны и передаётся соответствующая информация.

Система тарифов не является проблемой из-за быстро растущих объёмов нефтеперевозок, хотя остаётся неизвестным, будут ли достаточно гибкими тарифы в случае падения цен на нефть и расширения пропускной способности трубопровода. Возможность компенсировать сокращение объёмов перевозок сырой нефти будет зависеть от способности нефтедобывающих государств в регионе Каспийского моря создать дополнительные нефтеочистительные сооружения для экспорта нефтепродуктов.

Таможенные процедуры также не были упомянуты участниками транспортной цепи в списке имеющихся проблем. Большая часть операторов заключает договор со специальными таможенными брокерами, занимающимися таможенной очисткой грузов. В редких случаях прохождение


¹ К примеру, спор между Грузинской Железной Дорогой и Батумским Нефтяным Терминалом по вопросу обмена ж/д. цистерн, доставляющих невостребованный груз в Батуми и вызывающих скопление цистерн на батумской станции в течение нескольких дней или даже недель.

таможенных процедур становится причиной для задержки поезда на границе. Как правило, оператор транспортной цепи направляет на границу одного из своих сотрудников, который на месте занимается решением всех возникающих проблем.

4 Рыночный потенциал на будущее

В сфере будущего увеличения грузопотока по Кавказскому коридору, можно сделать следующие предположения:

- Грузопоток из TengizChevron был заменён нефтью из Бузачи, Актюбинска и Кумкола, после переориентации грузопотока из тенгизского месторождения на КТ, можно предположить, что перевозки кумкольской нефти будут осуществляться по трубопроводу БТД. Тенденция к увеличению грузопотока через Каспийское море будет на время приостановлена. Перевозки сырой нефти будут преобладать на нефтепродуктами. Усовершенствование погрузочных и разгрузочных средств обслуживания, складов и повышение грузоподъёмности танкеров на Каспийском море позволит повысить привлекательность Каспийского маршрута и Кавказского коридора в целом. При условии сохранения динамики разработки и развития нефтяных месторождений в Казахстане, к 2010 г. планируется увеличение вдвое объёма перевозок через Каспийское море для последующей транспортировки по железной дороге. Для Азербайджана это значит потенциальное увеличение транзита грузов через терминалы в Баку/Дубенди до 13 млн. тонн (сырая нефть из Центральной Азии - 10 млн. тонн, и нефтепродукты - 3 млн. тонн. Дополнительный грузопоток в объёме 10 млн. тонн сырой нефти в год будет перевозиться через Каспийское море для транспортировки по трубопроводу БТД.
- На азербайджанском участке Кавказского ж/д. коридора будет обработано дополнительно 3.5 млн. тонн нефтепродуктов (транзит через грузинские порты и экспорт в Грузию), причём объём грузоперевозок через границу к 2010 г. составит 16.5 млн. тонн, из которых 16 млн. тонн будут доставлены транзитом по территории Грузии на мировые рынки через порт Поты (2 млн. тонн) и Батуми (14 млн. тонн). Нефтепродукты составят 40 % из общего объёма перевозимых грузов. В 2010 г. транзит нефтепродуктов в западном направлении по территории Грузии составит 6 млн. тонн. 16.5 млн. тонн нефти и нефтепродуктов (дополнительно к сухим грузам), объём которых незначительно увеличится, технически могут быть обработаны с помощью имеющихся в коридоре средств обслуживания. На участке между Самтредиа и Батуми необходимо провести реконструкционные работы для обслуживания 18 груженых нефтяных поездов, направляющихся в Батуми, и 13 порожних поездов из Батуми в день (650 ж/д. цистерн). В период резкого увеличения грузопотока, 25 груженых и 18 порожних поездов в день (900 ж/д. цистерн) будут переправляться по данному участку.
- Реализация имеющегося потенциала будет возможна с внедрением эффективной организационной структуры, с участием всех основных партнёров транспортной цепи (особенно железных дорог и операторов терминалов), которые также помогут создать конкурентную среду, необходимую для эффективного осуществления операционных процедур, конкуренции в области цен и обслуживания. Это предполагает функционирование информационного сообщения между всеми сторонами для планирования транспортировок и внедрения системы контроля за движением поездов и грузов (информационная процедура, сопровождающая физические перевозки). Обязательным условием для создания такого рода сотрудничества является взаимное доверие, предоставление достоверной информации, согласованная и прозрачная процедура, открытая не только для транспортных операторов, но и потенциальных клиентов.



The European Union's Tacis - TRACECA Programme
for Azerbaijan and Georgia

Railway Transit Oil Logistical Centre
for Azerbaijan and Georgia

Progress Report no. 1
May 2003

Executive Summary



This project is funded by
The European Union



This project is implemented by
UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH
HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH
Transpetrol Internationale Eisenbahnspedition GmbH

1 Introduction

The rail transport route between Baku/Dubendi on the Caspian Sea and Batumi on the Georgian Black Sea Coast is for the time being one of the important outlets for Caspian and Central Asian oil and oil products to the western markets. Growth rates in oil transportation by rail have been significant over the last three to four years, so that oil transportation today constitutes major parts of Caucasian railways' traffic and revenues. However, competition with other routes, e.g. with routes through Russia for the transport of Kazakhstani oil is fierce. Moreover, several pipeline projects (promise to) offer alternative transport ways and competitive tariffs. The opening of the CPC (Caspian Pipeline Consortium, operator of the Tengiz-Novorossiysk pipeline) has already demonstrated a possible influence of pipelines on rail transportation across the Caucasus. Shipment of Tengiz crude was completely stopped in 2002 with volumes being transferred to the pipeline. However, the gap was quickly filled by increased oil production from other wells in Kazakhstan and Turkmenistan, and an increase in refinery capacities in the region, thus indicating the existing demand for the trans-Caucasus rail route along TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia, a transport programme funded by the European Union under the Tacis Programme).

But the rail connection between Baku/Dubendi and Batumi has to prove its competitiveness every day given the many plans for alternative routes. The route has to be reliable with respect to timing and duration of transport, price and service. The experienced temporary congestion or interruption of physical communication between Baku and Batumi due to whatever reason is not acceptable to customers.

The Georgian and Azerbaijan Government have therefore jointly asked the European Commission to fund a study analysing how to improve the oil logistic chain by rail between Baku and Batumi and developing a forward looking concept for oil transportation. The European Commission agreed and awarded the contract for the project "Railway Transit Oil Logistical Centre" to the Consortium Uniconsult/HPTI/Transpetrol.

The project links to previous and current Tacis, TRACECA and EBRD (European Bank for Reconstruction and Development) projects related to the improvement of rail ferry ramps in Aktau, Turkmenbashi and Baku as well as studies on the rehabilitation of terminal structures in Aktau and Dubendi, the purchase of RTCs (rail tank cars) for Georgian and Azerbaijan Railways, the rehabilitation of the RTC washing station in Bilajari, and the installation of fibre optical cable along the track between Baku and Supsa.

2 Project Progress

The consultants have reviewed previous studies and regional and international publications, have conducted interviews with representatives of a variety and multitude of institutions and companies, both public and private, involved in operation and organisation of the trans-Caucasian transport chain, and have visited key infrastructure facilities relevant for oil-related transports across the Caucasus.

All activities so far aimed at identifying and analysing the main technical, operational and organisational chokepoints and deficiencies temporarily hindering oil flows on rail.

Numerous bilateral meetings with project partners and target groups have been held, and discussions have generally been fruitful. However, differing perceptions of problems at times made it difficult to identify relevant chokepoints. Verification of information and integration of rendered problems into a larger picture at times has proven to be difficult as not only questioned entities but especially also interview partners have been characterised by considerable heterogeneity (in rank and detailed knowledge). The consultants have got the impression that sometimes entities perceived and rendered problems as related to corridor operation and organisation, which in fact were primarily caused by in-house inefficiencies.

Generally, institutions and companies, which in the recent past have invested large funds into the renovation and establishing of technical facilities related to the transportation and handling of oil cargoes have been more focusing on highlighting operational and organisation deficiencies of the corridor. While institutions with rather old or obsolete infra- and superstructure have stressed the need for external support to improve their own technical facilities. When asked about possible measures to improve corridor performance, tendencies to primarily identify what others can do rather than to focus on own efforts were evident. "Others" here also refers to international financial institutions that were expected to provide more funds to improve oil transport related infra- and superstructure endowment in the region.

It is worthwhile to note that some experts and high ranking officials of the project partners have already drawn their own good ideas about how to better organise oil transports by rail along the trans-Caucasian corridor. However, these ideas seemingly are only communicated in-house. To initiate a joint approach (e.g. of the two railways) has been mentioned as a good idea but not been tackled yet. It is rather obvious that while communication between the private partners of the transport chain and between the state-owned (or institutional) partners has been stated as good and adequate respectively, communication links between the private sector and the state-owned sector leave some room for improvement.

During discussions it became quite clear that both the project partners as well as the target groups welcomed the idea of a round table of all major parties involved in the operation of the transport chain. Organiser should be an independent entity, like the consultants, and the meeting should be hosted by a respectable international or regional organisation like TRACECA IGC. In a first step, such a meeting should create a common understanding of the major and important problems related to oil transports along the corridor. Objective of the round table should not be to blame each other for any deficiencies perceived in technical characteristics, operational procedures and organisation setup, but to jointly and professionally discuss ideas how to relieve single chokepoints, and how to cooperate in setting certain standards, e.g. for data and information transfer. A major success and breakthrough can be expected if the parties find a common approach how to further institutionalise similar meetings.

3 Existing Situation along the Corridor

As a result of their work so far the consultants have rendered a clear picture on the current technical, operational and organisational chokepoints of the rail transport chain across the Caucasus.

Technical Obstacles are related but not entirely limited to

- Capacity and condition of tankers and rail ferries crossing the Caspian Sea: Part of the fleet currently calling at Baku and Dubendi has surpassed usual life span. The projected rehabilitation programme may improve the condition of the fleet if properly conducted. However, available tonnage will be temporarily reduced by shipyard times. Ordered new buildings will provide some short term relieve but given that Kazakhstan intends to provide crude oil for the new BTC (Baku-Tbilisi-Ceyhan) pipeline, existing capacities may not meet medium term demand.
- Capacity of the single track line Samtredia-Batumi, aggravated by the condition of the track and power cuts, especially in winter times: Current track load in summer time is already close to maximum capacity of the single track line. In winter times, power cuts at times reduce effective track load to the operational handling capacities of Batumi Oil Terminal as of first quarter 2003. However, with the installation of a new gantry (see below) handling capacity (and demand) in Batumi will considerably increase.

- Dimensioning and quality of unloading, storage and marshalling capacities in Batumi: Handling limitations in Batumi have very recently been relieved by putting into operation a new gantry with 84 modern unloading trestles, able to unload also low viscosity products in winter times. However, in order to handle much larger volumes either the average storage factor (indicating how often a storage tank is filled per month) needs to be increased, or additional storage capacities have to be constructed. But even then, the existing marshalling capacities at Batumi may prove insufficient if the new facilities north of the existing yard are not finished in time.
- Insufficient availability of RTCs with steam-jackets: Only problematic in winter times for low viscosity cargoes. The new gantry in Batumi may solve part of this problem. However, the gantry has yet to be tested under day-to-day operations in winter times.
- Insufficient availability of RTC cleaning and maintenance and repair (M&R) facilities in the Caucasus: Especially in the light of the many different crude oils and products transported across the Caucasus insufficient cleaning facilities inhibit the danger of temporary non-availability of adequate RTCs. Sufficient M&R facilities are necessary to prevent a faster-than-necessary deterioration of rolling stock.
- Sensitivity of the railway networks to accidents and (smaller) natural catastrophes such as heavy rainfalls: The condition of part of the railway network makes railway transports vulnerable to accidents (e.g. derailing), flooding and wash outs etc.

In addition, there are Natural Obstacles such as

- weather conditions on the Caspian Sea, hindering loading activities in Aktau and unloading in Baku and especially Dubendi (Dubendi port is not as naturally sheltered as Baku port from strong Caspian winds),
- weather conditions in the Caucasus, which may affect operations along the rail track, e.g. flooding of a rail bridge as experienced in April 2003 in Azerbaijan,
- weather conditions in the Black Sea, leading to closure of the Bosphorus, and thus considerable delays in vessel arrivals in Batumi,

which may hinder or even bring the transport chain to a halt. All these natural obstacles differently affect the situation along the rail transport chain. Clearly, while unfriendly weather conditions on the Caspian and in the Caucasus usually lead to dripping dry Batumi Oil Terminal, the temporary closure of the Bosphorus leads to massive congestion not only in Batumi but also along the rail track as obviously RTCs are loaded and sent on the Caspian side irrespective of the non-arrival or delay of vessels in Batumi.

As very important the consultants have identified the following major Operational and Organisational Obstacles:

- Information process: Lines of communication seem rather confusing, and different interview partners claimed to have the final word or at least be significantly included in decision making, even within the same institution (i.e. even parties involved cannot clearly describe the way communication works along the oil transport chain). Responsibilities within the line of communication do not seem clearly attributed. Reportedly, communication between the private operators in Baku/Dubendi and Batumi functions well, while communication with and between the railways gives room for improvement.

There does not seem to exist much standardised or contractually determined communication, which makes a reliable and flexible planning rather difficult.

Moreover, the consultants have got the impression that partners do get differing information, interpret information in a different way or react on information in a different way, so that none of the transport operators have a complete picture of the traffic for the coming three to four days. Planning on a very short-term basis, i.e. maximum for the next 48 hours is extremely difficult for the single transport operator if only very scarce information is available. The private transport chain operators have tried to bypass this situation by establishing their own communication network which, however, has created even more communication channels.

- **Turnaround times:** A direct consequence of these gaps in the information chain seems to be that trains wait at the dispatching station for several hours (sometimes 12 hours) until they can leave for the border station. But even then, they frequently have to wait in stations for on-carriage. Often they even have to let bypass other oil trains for not always obvious reason. Thus, the journey time from leaving the terminal gate to the border station takes about 36 hours, sometimes even more. The average roundtrip cycle Baku-Batumi-Baku is quoted with 6-8 days (one operator even quoted 10-11 days as of May 2003), however with considerable upward variance. According to information obtained from the transport chain operators about 25-30% of the RTCs travel 9 days or more (up to several weeks).
- **Price-mechanism:** The usual system-immanent price mechanism (e.g. demurrage) for delays inflicted by one of the partners along the transport chain only serves the efficiency of the system if it can be enforced. So far, the consultants were given the impression that except for the operators at both ends of the transport chain, i.e. the monopolistic tanker operator in the Caspian and the monopolistic terminal operator in Batumi, no other party actually can enforce demurrage against the inflicting parties.¹ The absence of an enforced price mechanism together with the perceived gaps in the information chain encourage traders to unduly use tanks and especially RTCs as cheap intermediate storage for their cargo.
- **Vessel nomination:** The "code of conduct" (if it ever was one) for not unloading cargoes respectively not loading cargoes into RTCs of customers at Baku and Dubendi who cannot present a tanker nomination in Batumi does not seem to be strictly enforced or can easily be bypassed by traders. This may be facilitated by a high percentage of transport operations other than fob Aktau/Turkmenbashi – fob Batumi. By buying transport services cpt Batumi or even daf Georgia, artificial break points are incorporated into the transport chain thus slowing down the own cargo flow, increasing round trip times and blocking scarce resources, such as RTCs. Another problem concerning a strict enforcement of the code of conduct relates to some of the major origins of cargo transhipped in Baku and Dubendi. The refinery Turkmenbashi seems to produce according to an erratic, unforeseeable production plan. Customers are sometimes notified that part of their ordered lot will be produced the coming day and they are requested to provide a vessel to receive the cargo the day after. The timing of production of the remainder of the lot is not always foreseeable. Thus, the cargo owner needs to agree with the terminal operator in Baku and Dubendi on unloading and storing the cargo until the remainder of the lot has been produced. A vessel nomination the cargo owner cannot provide as he himself will not know whether the refinery will comply with the formerly agreed production plan. Or he will have to find another solution as the terminal is not interested in long-term stor-

¹ See e.g. the legal dispute between Georgian Rail and Batumi Oil Terminal, the latter represented by their mother company Nafrans, concerning demurrage for RTCs carrying unclaimed cargoes to Batumi, which then are not unloaded and thus block Batumi station for several days or even weeks.

age but in quickly turning the cargo in storage (if a terminal succeeds in reducing the average storage time of cargoes, it increases the throughput capacity of the whole terminal and v.v.).

- **Cargo nomination:** Also, cargo coming from the Azeri refineries is sometimes sent without proper agreement with Alegratrans/Batumi Oil Terminal. Seemingly, the key criterion is to free limited storage at the refineries for further production, however without taking into account possible storage limitations in Batumi. This cargo sometimes "vagabonds" on the line between Baku and Bjeyuk-Kjasik, and only incidentally finds its way across the border station. Once this cargo arrives in Batumi, conflicts arise between Georgian Rail and Alegratrans about unloading the RTCs, as Georgian Rail is interested to quickly return these RTCs in order to avoid paying lease fee for them, and Alegratrans does not want to unload the cargo since it has not been scheduled for unloading (and thus not been demanded to be pulled to the terminal, see also Footnote 1).

Tracking and Tracing is not considered a problem. The railways usually roughly know where their trains and RTCs are. Only in exceptional cases, e.g. if an RTC is decoupled from a train for instant repair there exist temporary time lags during which the dispatcher loses control of this single RTC. However, almost every transport chain operator has his own tracking and tracing system, supported by staff along the track. Missing RTCs are relatively fast detected and reported to the respective company's main server.

Tariffs do not seem a problem as actual oil transport volumes are growing fast. However, it remains to be seen if tariffs will be flexible enough if oil prices drop and additional pipeline capacities have been deployed. Whether a possible drop in the transport of crude oil volumes can be compensated by (higher-valued) oil products depends on the ability of the oil producing states around the Caspian to create additional refining capacities for exports.

Customs procedures have not been the focus of complaints of the parties involved in the transport chain, either. Most operators contract special Customs brokers who deal with Customs clearance. Only in very rare cases a train is halted longer than necessary at the border due to Customs problems. Usually, the transport chain operators send one of their staff to the border whenever one of their trains is scheduled to cross. He then takes care of any problem that may arise.

4 Future Market Potential

The following assumptions concerning the future development of oil volumes on the Caucasian corridor can be made:

- Similar to the TengizChevron volumes which were almost instantly more than replaced by Buzachi, Aktybinsk and Kumkol volumes after Tengiz oil was re-routed to the CPC pipeline, it is expected that the gap a possible re-routing of e.g. Kumkol oil to the BTC pipeline may open, will be filled by volumes from other oil fields, especially from Kazakhstan. The current growth trend of oil shipments across the Caspian Sea will if at all only temporarily be broken. Driving force will be the development in shipment of crude oil rather than products. Improved loading/unloading facilities, storage and tanker capacities in and around the Caspian Sea are expected to not only develop at least in line with increasing traffic demand but also increase the general attractiveness of oil transports across the Caspian Sea and thus promote the Caucasian corridor. Given the current dynamic of exploration and development of oil wells in Kazakhstan, about a doubling of shipment volumes across the Caspian Sea relevant for on-carriage by rail until 2010 seems likely. For Azerbaijan this will mean a potential increase of transit volumes via Baku Bay/Dubendi terminals to around 13 mn tonnes of Central Asian crude oil (10 mn tonnes) and oil products (3 mn tonnes). Additional volumes in the range of up to 10 mn tonnes p.a. of crude oil will likely be shipped across the Caspian Sea to be fed into the BTC pipeline.

- On the Azeri part of the Caucasian rail corridor an additional 3.5 mn tonnes of Azeri oil products (transit via Georgian ports and export to Georgia) will potentially be handled, thus the cross-border transport of oil volumes will likely amount to 16.5 mn tonnes by 2010, around 16 mn tonnes of which will be transiting Georgia and shipped to world markets via Poti (2 mn tonnes) and Batumi (14 mn tonnes). It is expected that oil products will only barely keep their share of around 40 percent in total transit volumes. Thus, in 2010 the west-going transit transport of oil products through Georgia will likely amount to 6 mn tonnes. Generally, 16.5 mn tonnes of oil and oil products (in addition to dry cargoes, which are expected to only moderately increase) can technically be handled by the existing infrastructure and facilities along the corridor. Only the section between Samtredia and Batumi needs some major improvement to guarantee an average of 18 loaded oil trains to Batumi and 13 empty trains from Batumi per day (tantamount to 650 RTCs). In peak times even up to 25 loaded trains and 18 empty trains per day (tantamount to 900 RTCs) may be expected to travel on this section.
- Needless to say that the tapping of a.m. potential will require a cooperative organisational setup involving all major parties engaged in the transport chain (but especially of the terminal operators and the railways) which at the same time will give enough room for competitive behaviour necessary to introduce and promote efficient operational procedures and establish price and service competition. This necessitates a functioning flow of information between all parties in order to efficiently conduct pre-planning of capacities and transports as well as establishing tracking and tracing systems for trains and cargo (information procedures accompanying (physical) transports). A pre-requisite for such cooperation is mutual trust, reliable information and agreed and transparent procedures open not only to existing traffic operators but also to potential new-comers.

- 1. HOME
 - News
 - Projects
- TRACECA FROM A-Z
 - What is TRACECA
 - TRACECA clickable Map
 - Encyclopedia
 - Programmes
 - Intergovernmental Commission (link)

- PROJECTS
 - Technical Assistance Projects
 - Road
 - Rail
 - Maritime
 - Horizontal (Legal & Trade)
 - Investment Projects
 - Contractors
 - Transport Sectors
 - Road
 - Rail
 - Maritime
 - Horizontal (Legal & Trade)

- COUNTRIES
 - Overview
 - Marco Polo articles
 - Country list
 - Azerbaijan
 - Country information
 - TA (Technical Assistance Projects)
 - IP (Investment Projects)
 - Miscellaneous information
 - Transport information
 - Freight Forwarders
 - Country links
 - Azerbaijan
 - Country information
 - TA (Technical Assistance Projects)
 - IP (Investment Projects)
 - Miscellaneous information
 - Transport information

- NEWS / EVENTS
 - The Baku Conference
 - Participants
 - Multilateral Agreement & Baku Declaration
 - Forthcoming Events

- Photo Collection
 - Baku Conference, 09/1998
 - Tbilisi, IGC Extraordinary Meeting, 12/2001
 - Ashgabat, IGC Working Group Meeting, 02/2002
 - Frankfurt, EU Forwarding Companies Meeting, 04/2002
 - Tashkent, 2nd Annual Meeting IGC TRACECA, 04/2002
- LINKS
 - Europe
 - International Organizations-Governments-Institutions
 - Press
 - Information and Services
 - TRACECA countries
- SUPPORT
 - Reports downloading description
 - Software
- SUBSCRIPTION
- CONTACT US
- SEARCH ENGINE
 - Searching in PDF's

Redesigned. New TRACECA Web Site 2002



All comments are welcome: info@traceca.org

Ждем Ваших замечаний по адресам: info@traceca.org

TRACECA coordination team offices: Ukraine manfred.schlaack@ps.traceca.org Azerbaijan marc.graille@traceca.net Uzbekistan bodo.rossig@traceca.net

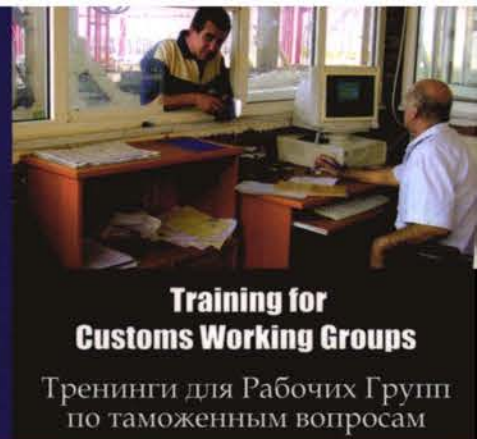
Офисы координационных групп TRACECA: Украина manfred.schlaack@ps.traceca.org Азербайджан marc.graille@traceca.net Узбекистан bodo.rossig@traceca.net

TRANSPORT CORRIDOR | EUROPE | CAUCASUS | ASIA | 03

Traceca

Life

February, 2003



Training for Customs Working Groups

Тренинги для Рабочих Групп по таможенным вопросам

Financed within TACIS budget

TRACECA

TRACECA MEETING

Working Group of National Secretaries and Legal Experts



ТРАСЕКА ЗАСЕДАНИЕ

Рабочая Группа Национальных секретарей и экспертов по юридическим вопросам

Project started: Common Legal Basis for Transit Transportation

Началась реализация проекта: "Общая юридическая база для транзитных перевозок"



Fiber optical cable for Caucasian railways

Опτικο-волоконный кабель для железных дорог Кавказа



Road transportation along TRACECA

Автомобильные перевозки по ТРАСЕКА



New Poti oil product terminal

Новый нефтепродуктовый терминал в Потти

Abdurashid Tagirov –
Secretary General of
the IGC TRACECA

Editorial / Введение

Абдурашид Тагиров —
Генеральный Секретарь
МПК ТРАСЕКА



The beginning of the third millennium is closely related to the development of trade and economic relations between Europe and Asia.

Natural geographic location, together with industrial and technical potential, as well as developed transport infrastructure of the TRACECA member-states, serve as a strong basis for the improvement of international transport.

The most important task of the TRACECA member-states, located in the center of Eurasia, consists in taking advantage in full measure of their geographic location, as a natural transit link between Europe and Asia, following principles of friendship and mutually beneficial cooperation.

It is evident, that the world future progress will be closely connected with globalization of economic relations, which is impossible without efficient transport and communication networks operation.

In this connection the Permanent Secretariat of the IGC TRACECA and the European Commission attach great importance to every opportunity to discuss free transport of goods and services on the international level. To a great extent we are happy to witness achievements and results in this sphere.

Geopolitical location of the TRACECA member-states with their transport and communication systems, as well as the efforts of their governments, aiming at harmonization of national, transport, customs and tax legislation, provide the transit route along the TRACECA corridor which is convenient enough for the nearest neighboring countries and for the whole world community.

At present, the MLA member states have some differences in transit and tariff policy, border-crossing and customs procedures.

The PS IGC TRACECA attaches great importance to the improvement of the aforementioned issues. Particularly, there was adopted the package plan designed for the development of the member-states' transit potential. It means that in 2003-2005 the TRACECA member-states, with financial support of the European Commission, intend to implement a number of projects, according to the Action Plan, approved at the Extraordinary Meeting in Tbilisi and the Annual Meeting of the IGC TRACECA in Tashkent (investment and technical assistance projects, aiming at transport infrastructure improvement). These activities clearly show the significance and dimensions of the programme's tasks and ideas, promoting effective integration processes in the region.

In our opinion this is an important basis for the achievement of economic growth and political stability.

Implementation of the three projects: "Unified Policy on Transit Fees and Tariffs", "Harmonization of Border-Crossing Procedures" and "Common Legal Basis for Transit Transportation" in the nearest future, will facilitate the establishment of harmonized transport policy and unified legal basis for the member-states, providing for reduced delivery time and transport costs along the TRACECA corridor.

Nevertheless, in some cases the member-states' efforts alone are unable to ensure success in this sphere. All the MLA member states have to coordinate their activity, aiming at TRACECA transport system integration.

I appeal for cooperation in this area, believing that developed international trade, based on free transport of people and goods, is the best way to bring different nations together and promote their prosperity.

Начало третьего тысячелетия неизбежно связано с активизацией торгово-экономических отношений между Европой и Азией.

Сочетание естественного географического месторасположения, промышленного и технического потенциала, а также наличие мощной транспортной инфраструктуры стран-участниц ТРАСЕКА формируют исключительные возможности для развития международного транспортного сообщения.

Важнейшей задачей стран-участниц ТРАСЕКА, расположенных в центре Евразийского материка, является полная реализация их выгодного географического положения, как естественного транзитного моста между Европой и Азией на принципах дружбы и взаимовыгодного сотрудничества.

А реалии современности таковы, что дальнейший прогресс человечества будет все более тесно связан с глобализацией экономических отношений, развитие которых, в свою очередь, немислимо без эффективного функционирования транспортно-коммуникационных систем.

В связи с этим, Постоянным Секретариатом МПК ТРАСЕКА и Европейской Комиссией придается большое значение любой возможности для обсуждения проблем беспрепятственного движения товаров и услуг на международном уровне. В еще большей степени мы радуемся практическим достижениям в этой области.

Геополитическое положение стран-участниц ТРАСЕКА, состояние их транспортных и коммуникационных систем, усилия, предпринимаемые их правительствами по гармонизации национального, транспортного, таможенного и налогового законодательства, предоставляют ближайшим соседям, а также всему мировому сообществу достаточно удобный путь транзитного следования по коридору ТРАСЕКА.

На сегодняшний день среди стран-участниц ОМС еще существует ряд различий, например, в транзитной тарифной политике, пограничных и таможенных подходах.

Вопросам их дальнейшего совершенствования в ПС МПК ТРАСЕКА уделяется много внимания. В частности, на развитие транзитного потенциала стран-участниц направлен целый комплекс мер, то есть на 2003-2005 гг. странами ТРАСЕКА при финансовой поддержке Европейской Комиссии намерено осуществление проектов в соответствии с Планом Действий, утвержденным на Внеочередном Заседании в г. Тбилиси и Ежегодном Заседании МПК ТРАСЕКА в г. Ташкент (проекты инвестиционного плана, а также оказания технической помощи, направленной на дальнейшее улучшение и развитие транспортной инфраструктуры), что наглядно демонстрирует, какую значимость и масштабность поставленных целей и идей несет данная программа в деле более эффективной реализации интеграционных процессов на региональном уровне.

А это, по нашему мнению, является немаловажным фактором для достижения как экономического роста, так и политической стабильности.

Осуществление в ближайшей перспективе трёх проектов: "Единая политика по транзитным расценкам и тарифам", "Гармонизация процедур пересечения границ" и "Общая юридическая база для транзитных перевозок" за счёт гармонизации транспортной политики и унификации законодательной базы стран-участниц позволит существенно сократить как время доставки, так и транспортные издержки при перевозке по коридору ТРАСЕКА.

Тем не менее, в некоторых случаях одних лишь усилий со стороны стран-участниц в этом направлении явно недостаточно. Необходимо всем странам-участницам ОМС скоординировать действия по интеграции транспортной системы ТРАСЕКА. Призывая к сотрудничеству в данной области, я исхожу из того, что ничто так не сближает народы и не способствует развитию их благосостояния, как свободная международная торговля, основанная на беспрепятственном движении людских и товарных потоков.



Азербайджан / Столица: Баку
Местонахождение: Южный Кавказ
Общая площадь: 86600 км²
Население: 8,1 млн.
Протяженность железных дорог: 2117 км
Автодорог: 24981 км
Основной морской порт: Баку

Армения / Столица: Ереван
Местонахождение: Южный Кавказ
Общая площадь: 29800 км²
Население: 3,8 млн.
Протяженность железных дорог: 845 км
Автодорог: 7800 км

Болгария / Столица: София
Местонахождение: Юго-восточная часть Балканского полуострова
Общая площадь: 110900 км²
Население: 8,2 млн.
Протяженность железных дорог: 4300 км
Автодорог: 37288 км
Основные морские порты: Варна и Бургас

Грузия / Столица: Тбилиси
Местонахождение: Южный Кавказ
Общая площадь: 69700 км²
Население: 5,5 млн.
Протяженность железных дорог: 1575 км
Автодорог: 20215 км
Основные морские порты: Поты, Батуми, Супса

Казахстан / Столица: Астана
Местонахождение: Центральная Азия
Общая площадь: 2700000 км²
Население: 14,9 млн.
Протяженность железных дорог: 13600 км
Автодорог: 189000 км
Основной морской порт: Актау

Кыргызстан / Столица: Бишкек
Местонахождение: Центральная Азия
Общая площадь: 198500 км²
Население: 4,9 млн.
Протяженность железных дорог: 424,6 км
Автодорог: 34000 км

Молдова / Столица: Кишинев
Местонахождение: Восточная Европа
Общая площадь: 33700 км²
Население: 4,3 млн.
Протяженность железных дорог: 1139,3 км
Автодорог: 9281 км

Румыния / Столица: Бухарест
Местонахождение: Юго-Восточная часть Европейского Континента, на берегу Черного моря
Общая площадь: 238400 км²
Население: 22,4 млн.
Протяженность железных дорог: 10981 км
Автодорог: 73435 км
Основные морские порты: Констанца, Сулина

Таджикистан / Столица: Душанбе
Местонахождение: Центральная Азия
Общая площадь: 143100 км²
Население: 6,3 млн.
Протяженность железных дорог: 597,9 км
Автодорог: 30000 км

Турция / Столица: Анкара
Местонахождение: Юго-Западная Азия (большая часть территории) и Юго-Восточная Европа
Общая площадь: 774800 км²
Население: 65,3 млн.
Протяженность железных дорог: 10922 км
Автодорог: 509771 км
Основные морские порты: Измир, Искендерум, Мерсин, Стамбул, Самсун, Трабзон, Анталья

Туркменистан / Столица: Ашгабат
Местонахождение: Центральная Азия
Общая площадь: 488100 км²
Население: 4,8 млн.
Протяженность железных дорог: 2446 км
Автодорог: 13000 км
Основной морской порт: Туркменбашы

Узбекистан / Столица: Ташкент
Местонахождение: Центральная Азия
Общая площадь: 447400 км²
Население: 24,7 млн.
Протяженность железных дорог: 3986 км
Автодорог: 147000 км

Украина / Столица: Киев
Местонахождение: Восточная Европа
Общая площадь: 603700 км²
Население: 49,6 млн.
Протяженность железных дорог: 22300 км
Автодорог: 169600 км
Основные морские порты: Одесса, Ильичевск

Azerbaijan / Capital: Baku
Location: Southern Caucasus
Surface area: 86600 km²
Population: 8,1 million
Railways' length: 2117 km
Roads' length: 24981 km
Major sea port: Baku

Armenia / Capital: Erevan
Location: Southern Caucasus
Surface area: 29800 km²
Population: 3,8 million
Railways' length: 845 km
Roads' length: 7800 km

Bulgaria / Capital: Sofia
Location: South-Eastern part of the Balkan Peninsula
Surface area: 110900 km²
Population: 8,2 million
Railways' length: 4300 km
Roads' length: 37288 km
Major sea ports: Varna, Burgas

Georgia / Capital: Tbilisi
Location: Southern Caucasus
Surface area: 69700 km²
Population: 5,5 million
Railways' length: 1575 km
Roads' length: 20215 km
Major ports: Poti, Batumi, Supsa

Kazakhstan / Capital: Astana
Location: Central Asia
Surface area: 2700000 km²
Population: 14,9 million
Railways' length: 13600 km
Roads' length: 189000 km
Major sea port: Turkmenbashi

Kyrgyzstan / Capital: Bishkek
Location: Central Asia
Surface area: 198500 km²
Population: 4,9 million
Railways' length: 424,6 km
Roads' length: 34000 km

Moldova / Capital: Kishinev
Location: Eastern Europe
Surface area: 33700 km²
Population: 4,3 million
Railways' length: 1139,3 km
Roads' length: 9281 km

Romania / Capital: Bucharest
Location: South-Eastern Europe, on the Black sea coast
Surface area: 238400 km²
Population: 22,4 million
Railways' length: 10981 km
Roads' length: 73435 km
Major sea ports: Constantza, Sulina

Tajikistan / Capital: Dushanbe
Location: Central Asia
Surface area: 143100 km²
Population: 6,3 million
Railways' length: 597,9 km
Roads' length: 30000 km

Turkey / Capital: Ankara
Location: South-Western Asia (major part of the territory) and South-Eastern Europe
Surface area: 774800 km²
Population: 65,3 million
Railways' length: 10922 km
Roads' length: 509771 km
Major sea ports: Istanbul, Antalya, Trabzon, Iskenderum, Samsun, Mersin, Izmir

Turkmenistan / Capital: Ashgabat
Location: Central Asia
Surface area: 488100 km²
Population: 4,8 million
Railways' length: 2446 km
Roads' length: 13000 km
Major sea port: Turkmenbashi

Uzbekistan / Capital: Tashkent
Location: Central Asia
Surface area: 447400 km²
Population: 24,7 million
Railways' length: 3986 km
Roads' length: 147000 km

Ukraine / Capital: Kiev
Location: Eastern Europe
Surface area: 603700 km²
Population: 49,6 million
Railways' length: 22300 km
Roads' length: 169600 km
Major sea ports: Odessa, Ilyichevsk



TRACECA Projects / Проекты ТРАСЕКА

"Harmonization of Border Crossing Procedures" and "Common Legal Basis for Transit Transportation" that are aimed at the development of freight and passengers traffic along the TRACECA Corridor and increase of the flow of traffic by both road and other transport modes. Toward the same ends the Turkish and Azerbaijan National Secretaries have proposed the draft of the Memorandum of Understanding on the Facilitation and Harmonization of International Road Transport of Goods in the TRACECA region.

It is also proposed to introduce the TRACECA Permits System exempting on a quota basis transit road transport from dues and fees.

Автомобильные перевозки - важная составляющая ТРАСЕКА

Значение автомобильного транспорта для развития торговли
Современная тенденция к глобализации и развитию рынка, ориентированная на клиента-заказчика, в значительной мере преобразовывает системы доставки и распределения товаров, придавая новое измерение отрасли автомобильных перевозок.

Сегодня современный автомобильный транспортный оператор - это не тот, кто только перевозит грузы, но, прежде всего, тот, кто оказывает своим клиентам широкий спектр дополнительных услуг по логистике, таких, как планирование и исследование рынка, обработка финансовой документации, упаковка, наклеивание ярлычков, хранение, распределение и доставка грузов.

По территории Европейского Союза автомобильным транспортом перевозятся 72% грузов, а из стран Центральной и Восточной Европы в ЕС - 54% грузов.

Автомобильным транспортом перевозятся 99% молока во Франции, 93% овощей в Германии, 100% рыбы в Португалии и 100% цветов в Нидерландах.

Перевозки автомобильным транспор-

том имеют большие преимущества, являясь:

- наилучшим способом для сквозной доставки грузов - по принципу "от двери до двери";
- необходимым элементом на начальных и заключительных этапах при перевозках другими видами транспорта, обеспечивая необходимую связь при мультимодальных перевозках.



Официальная статистика перевозок грузов по центральному сегменту транспортного коридора ТРАСЕКА
Согласно данным органов статистики за январь-октябрь 2002 года по центральному сегменту (регион Грузия - Азербайджан) транспортного коридора Европа - Кавказ - Азия (ТРАСЕКА) всеми транспортными средствами перевезено 30,1 млн. тонн различных грузов. Это больше, чем было перевезено за тот же период в 2001 году, на 10,4%. Из общего объема перевозок: 29,6% грузов перевезено автомобильным транспортом, 46,0% - железной дорогой, 24,6% - морским транспортом. Грузооборот по отношению к январю-октябрю 2001 года увеличился на 24,7% и составил 8,9 млрд. тонн/км.

Причины относительно невысокой доли автотранспорта в общем объеме перевозок по коридору ТРАСЕКА

Относительно невысокая доля автомобильного транспорта в общем объеме транспортных перевозок по коридору

ТРАСЕКА объясняется в основном нижеследующими причинами:

- высокий размер пошлин (за разрешения) и налогов (дорожный налог);
- различные барьеры при пересечении границ (сложные процедуры с большим количеством проверок);
- различие национальных законодательств в части транзитных перевозок и отсутствие единой (общей) юридической базы для транзитных перевозок по коридору ТРАСЕКА.

Проводимая работа и предложения по устранению проблем и развитию транспортных (в т.ч. автомобильных) перевозок по коридору ТРАСЕКА

Именно для разрешения этих причин и устранения имеющихся проблем в настоящее время проводится интенсивная работа над такими проектами как "Единая политика по транзитным расценкам и тарифам", "Гармонизация процедур пересечения границ" и "Общая юридическая база для транзитных перевозок", которые направлены на развитие перевозок грузов и пассажиров по коридору ТРАСЕКА и увеличение объема перевозок как автомобильным, так и другими видами транспорта.

В этих же целях Турецким и Азербайджанским Национальными Секретарями предложен проект МЕМОРАНДУМА О ВЗАИМОПОНИМАНИИ по упрощению и гармонизации международных автомобильных грузовых перевозок в регионе ТРАСЕКА.

Предлагается также введение Разрешительной Системы ТРАСЕКА, освобождающей на квотной основе транзитные перевозки грузов автомобильным транспортом от налогов и сборов.



Presentation for the TRACECA countries railways representatives
Презентация для представителей железных дорог стран ТРАСЕКА

Second Rail and Maritime Tariff Workshop in Baku

The Second Workshop on Rail and Maritime tariff policy for the transport corridor TRACECA was held on October 15-17, 2002 in the office of the Permanent Secretariat, IGC TRACECA in Baku. The experts from railways, sea ports and shipping companies of TRACECA member states took part in the Workshop, which was organised by the Contractor Scott Wilson Kirkpatrick & Co Ltd. The following issues were discussed during the Workshop sessions:

- Implementation of the Basic Multilateral Agreement (1998);
 - Recommendations of the Working Meeting of experts for tariff policy in railway, sea ports and shipping companies of TRACECA member-states and the First Workshop on Tariffs (February 15 and June 19-20, 2002, correspondingly, Baku) involving a new normative based rail tariff structure and proposing discounts for TRACECA transit cargoes by rail, ports and shipping companies;
 - Coordination of tariff policy in the TRACECA corridor and application of reducing coefficients for the existing tariffs ("TRACECA Coefficient") and other issues.
- The workshop was concluded on October 17, 2002 by signing a protocol.



Discussion about the new tariff calculation methodology

Обсуждение новой методологии расчета тарифов



New Oil Product Terminal Inaugurated in Poti
Channel Energy Co., registered in Gibraltar and founded by Turkish Delta Petroleum Co. together with the Poti Port Authority inaugurated its new oil product terminal in Poti on October 9, 2002.

President of Georgia Eduard Shevardnadze attended the opening ceremony. A new terminal in Poti is equipped with the double oil loading rack; the oil loading front equaling 24 tanks. The capacity of the terminal storage plant makes 36 thousand tons of light oil products. The pier allows to serve two tankers at a time with the dead-weight of up to 25 thousand tons.

At the beginning of October, 2002 the terminal capacity build-up started. The second phase of the terminal construction provides for the increase of the terminal

Oil-loading rack in the port of Poti
Нефтеналивная эстакада в порту Потти



ment capacity up to 4 mln. tons a year. The second phase of the terminal construction will be completed in autumn 2003.

First Road Transit Fee and Tariff Working Group in Baku

The First Road Transit Fee and Tariff Working Group meeting took place on November 27-28, 2002 in the office of the



Presentation for the representatives of ports and shipping companies

Презентация для представителей портов и судоходных компаний

News

President of Georgia, Mr. Eduard Shevardnadze opens the oil product terminal in Poti
Президент Грузии Эдуард Шеварнадзе открывает нефтепродуктовый терминал в Потти

Discussion of problem issues on international road transportation
Обсуждение проблемных вопросов в области международных автомобильных перевозок



Opening of the First Working Group on international road transportation
Открытие первой Рабочей Группы по международным автомобильным перевозкам

News

Presentation on fees and tariffs of the TRACECA countries
Презентация по расценкам и тарифам стран TRACECA



Permanent Secretariat of IGC TRACECA in Baku, Azerbaijan.

To this meeting were invited, experts of the PS IGC TRACECA and two delegates from each TRACECA country: one road transit fee expert from the Ministry of Transport and one representative from the international road freight transport hauliers.

All TRACECA countries were represented with the exception of Armenia and Turkmenistan who were unable to attend for reasons beyond their control.

The delegates discussed matters concerning road transit fee policy with the contractor, Scott Wilson Kirkpatrick & Co Ltd, who had prepared road transit fee inventories for all TRACECA countries; together with estimations of reasonable fee levels, current losses and some details of unjustifiable fees.

Presentation of TRACECA Project: Supply of an optical cable system for communication and signaling improvement on the Railways of Armenia, Azerbaijan and Georgia
The TRACECA project "Supply of an optical cable system for communication and signaling improvement on the railways of Armenia, Azerbaijan and Georgia" presentation was held at the 8-th International Azerbaijan exhibition on telecommunications and computer technologies.

The presentation was organized by the contractor Siemens AG/ Siemens ATEA. The objective of the project consists in supply, installation and tests of the equipment as well as in railway staff training and technical management of the work.



At the border crossing point
На пограничном переходе

Railway connection between Kyrgyzstan and China

TRACECA delegation is studying feasibility of construction of the railway line Balykchi - Jalal-Abad - Torugart - Kashgar. On 30th January 2003 President of Kyrgyz Republic A. Akayev had a meeting with Mr. E. Dalamangas, the TRACECA Task Manager, Mr. B. Toll, Head of the Technical Assistance Department and Mr. P. Eklund, Head of the Geography Department, Europe and Central Asia Division. During the meeting important issues related to the implementation of the project "New Rail Link Bishkek - Fergana Valley - Kashgar (China)" were discussed. President A. Akayev informed the parties about adoption of the Law of the Kyrgyz Republic "On priority of the project "Construction of the new railway link Balykchi - Jalal-Abad - Torugart with an exit to China" and noted the significance of the Chinese-Kyrgyz-Uzbek railway line for the states-participants and countries, attracted by the new railway corridor.



TRACECA - 10 Years later - Presentation of TRACECA Programme by Mr. Marc Graille, TRACECA Coordination Team, Paris, December 5, 2002

This colloquy underlined the significance of the TRACECA programme for Azerbaijan. The Minister of Economic Development of Azerbaijan, Mr. Farhad Aliyev, Representatives of IFIs and Representatives of French Companies, underlined the positive development of the TRACECA corridor and its importance for the economic growth of the region.

Training for Customs Working Groups

Training for Customs Working Groups are being conducted in each TRACECA country. In order to support the Customs Working Groups and the National Secretaries in their work the project of "Harmonisation of Border Crossing Procedures" has prepared a series of training materials. These include relevant Case Studies and Discussion Papers that will introduce aspects of Modern Border Crossing Procedures aligned to the EU and World "best practice".



Adoption of the draft Decision of the IGC TRACECA

Принятие проекта Решения МПК TRACECA

TRACECA Projects / Проекты ТРАСЕКА

г-жа Яни Бошер, Координатор Дома Европы.

Рабочая группа проходила в рамках проекта "Общая юридическая база для транзитных перевозок". Тендер на реализацию данного проекта выиграла компания "Lamnidis and Associates", Греция. Общей целью проекта является содействие развитию экономических связей и торговых отношений в регионе ТРАСЕКА путем: разработки общей юридической базы для мультимодальных перевозок и страхования грузов; гармонизации национального законодательства в соответствии с международными принципами и требованиями в области транзитных перевозок; содействия присоединению, ратификации и эффективной реализации приоритетных международных конвенций.

В повестку дня заседания вошли презентации проекта "Общая юридическая база для транзитных перевозок", а также концепции развития торговли в рамках программы ТРАСЕКА, подготовленных совместно с проектами "Гармонизация процедур пересечения границ" и "Единой политики по транзитным сборам и тарифам".

Г-н Марк Грай, руководитель проекта Координационная Группа ТРАСЕКА/ Супервайзер Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА проинформировал представителей Сторон о заключенных контрактах на реализацию проектов ТРАСЕКА на текущий и предстоящий годы, а также сроках их реализации.

На рассмотрение экспертов Министерств иностранных дел стран - участниц ТРАСЕКА были вынесены проекты Правил процедур Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА и Положение о Постоянном Секретариате МПК ТРАСЕКА.

Заседание Рабочей группы завершилось принятием проекта Решения МПК ТРАСЕКА на предстоящей ежегодной Конференции МПК ТРАСЕКА. В проект вошли согласованные редакции Правил процедур МПК ТРАСЕКА и Положения о Постоянном Секретариате МПК ТРАСЕКА.



ROAD TRANSPORT – AN IMPORTANT TRACECA COMPONENT

Role of road transport in trade development

Modern tendency towards globalization and developed market focusing on clients/customers allows to a great extent to transform the systems of delivery and commodities distribution attaching a new dimension to road transport industry.

Nowadays a modern road transport operator does not only carry cargo but primarily it provides its customers with a broad spectrum of additional services on logistics as planning and studying the market, processing of financial documentation, packing, sticking on labels, goods storing, distributing and delivering.

Within the territory of the European Union 72% of goods are carried by road transport, from the Central and East European countries to the European Union countries - 54% of goods.

Road transport carries 99% of milk in France, 93% of vegetables - in Germany, 100% of fish - in Portugal and 100% of flowers - in the Netherlands.

Road traffic has great advantages being:

- the best mode for door-to-door goods deliveries;
- the necessary element at initial and final stages in other kinds of traffic, ensuring the required communication in multimodal traffic.

Official statistics of freight traffic along the central segment of TRACECA transport corridor

In accordance with statistics data for the period of January-October, 2002 all the

carriers transported 30,1 million tons of various goods along the central sector (Georgia - Azerbaijan region) of the transport corridor Europe-Caucasus-Asia (TRACECA). This is more than it was carried for the same period in 2001 by 10,4%. Out of the total volume of traffic 29,6% of goods were transported by road, 46,0% - by rail and 24,6% - by sea.

Goods turnover in comparison with the period of January-October 2001 increased by 24,7% and made 8,9 billion tons/km.

Reasons of relatively small share of road transport in the total flow of traffic along the TRACECA corridor

Relatively small share of road transport in the total volume of traffic along the TRACECA corridor is accounted for mainly by the following reasons:

- Large fees (applied to permits) and taxes (highway user tax);
- Various barriers while crossing borders (complicated procedures with many check-ups);
- Differences in National Legislations as regards transit traffic along the TRACECA corridor.

Specific activities and proposals to remove problems and to develop traffic (including road transportation) along the TRACECA corridor

In order to solve these problems and to eliminate the existing weaknesses intensive work is now being done on the implementation of the following projects: "Unified Policy on Transit Fees and Tariffs",



Welcoming speech of
of the Hellenic
Republic Ambassador
H.E. Dr. Mercouiros
B. KARAFOTIAS

Приветственная речь
Посла Греческой
Республики
Док. Меркуриоса
КАРАФОТИАСА

TRACECA Projects / Проекты ТРАСЕКА

WORKING GROUP MEETING OF NATIONAL SECRETARIES AND LEGAL EXPERTS

Baku, Azerbaijan
January 23rd to 24th, 2003

In pursuance of the Final Resolutions of the Second Annual IGC TRACECA Conference, held in Tashkent on April 24-25 2002, the Legal Working Group was established within the IGC TRACECA. The first Working Group Meeting was held in Baku in the premises of the Permanent Secretariat of the IGC TRACECA in Baku, on January 23-24, 2003. The meeting was attended by the National Secretaries and experts (lawyers) of the Ministries of Foreign Affairs from the Parties to the Basic Multilateral Agreement, and also by the experts of the projects "Common Legal Basis for Transit Transportation", "Harmonization of Border Crossing Procedures", and "Unified Policy on Transit Fees and Tariffs" and the officers of the PS.

The meeting was opened by the H.E. Dr. Mercouiros B. Karafotias, the Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the Hellenic Republic to the Republic of Azerbaijan, who made a speech on behalf of the Presiding Country of the European Union. Mr. Karafotias has acknowledged the importance of the transport corridor, linking nations and cultures of the west and east and congratulated the Parties with the 10th anniversary of TRACECA. The opening of the meeting was also joined by Ms. Janny Bosscher, the Coordinator of Europa House of Azerbaijan.

This Working Group was held within the framework of the Common Legal Basis for Transit Transportation Project. The contract for the implementation of the project was awarded to the company "Lamnidis and Associates", Greece. The overall objectives of the project include facilitation of economic relations and trade communication development in the TRACECA region by means of devising of a common legal framework for multimodal carriage of goods and cargo insurance; harmoniza-

tion of national legislation in accordance with international principles and requirements relevant to transit traffic; facilitation of accession to, ratification and efficient implementation of the priority international conventions.

The Working Group Meeting Agenda included presentations of the projects "Common Legal Basis for Transit Transportation", as well as of the conceptions of trade facilitation under TRACECA prepared in coordination with the projects "Harmonization of Border Crossing Procedures" and "Unified Policy on Transit Fees and Tariffs". Mr. Mark Graille, the Team Leader of the TRACECA Coordination Team Project/ Supervisor of the PS IGC TRACECA, has



informed the Parties representatives on the TRACECA projects to be implemented during the current and forthcoming years and the projects implementation terms.

Drafts of the Rules of Procedures of the IGC TRACECA and the Statutes of the Permanent Secretariat of the IGC TRACECA were submitted for consideration of the experts from the Ministries of Foreign Affairs of the TRACECA Parties.

The Working Group Meeting has been concluded with the adoption of the Draft Decision of the forthcoming Annual IGC TRACECA Meeting. The Draft Decision incorporated the agreed proposals on the Rules of Procedures of the IGC TRACECA and the Statute of the PS IGC TRACECA.

New legal documents
under discussion

Обсуждение новых юридических документов

ЗАСЕДАНИЕ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ СЕКРЕТАРЕЙ И ЭКСПЕРТОВ ПО ЮРИДИЧЕСКИМ ВОПРОСАМ

Баку, Азербайджан
23-24 января 2003 г.

Во исполнение Заключительных резолюций Второй ежегодной Конференции МПК ТРАСЕКА, проходившей 24-25 апреля 2002 года в Ташкенте, была создана Рабочая группа по юридическим вопросам в рамках МПК ТРАСЕКА. Первое заседание Рабочей группы проходило в городе Баку, 23-24 января 2003 года в здании офиса Постоянно-

го Секретариата МПК ТРАСЕКА. В заседании принимали участие Национальные Секретари и эксперты (юристы) из Министерств иностранных дел стран-участниц Основного Многостороннего Соглашения, представители проектов "Общая юридическая база для транзитных

перевозок", "Гармонизация процедур пересечения границ", "Единая политика по транзитным расценкам и тарифам" и сотрудники Постоянного Секретариата.

Заседание открыл постоянный и полномочный посол Греческой Республики в Азербайджанской Республике господин Меркуриос Карафотиас, который выступил от имени страны, председательствующей в Европейском Союзе. Г-н Карафотиас отметил важность транспортного коридора Европа - Кавказ - Азия, соединяющего народы и культуры стран запада и востока, и поздравил страны-участницы с 10-летним юбилеем существования ТРАСЕКА. На открытии заседания также присутствовала



Новости

Customs Working
Group meeting
Заседание Рабочей
Группы по таможенным
вопросам

Второй Семинар по Тарифам на железнодорожном и морском транспорте, г. Баку 15-17 октября 2002 года в г. Баку в Постоянном Секретариате Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА состоялся Второй Семинар по вопросам железнодорожной и морской тарифной политики в транспортном коридоре ТРАСЕКА. В Семинаре, организованном подрядчиком Scott Wilson Kirkpatrick & Co.Ltd, приняли участие эксперты железных дорог, морских портов и судоходных компаний стран-участниц ТРАСЕКА.

В ходе заседаний Семинара были рассмотрены следующие вопросы:

- выполнение условий Основного Многостороннего Соглашения (1998 год);
- рекомендации Рабочей встречи экспертов по тарифной политике железных дорог, портов и судоходных компаний стран ТРАСЕКА и Первого Семинара по тарифам (Баку 15 февраля и 19-20 июня 2002 года), включающие новую нормативную структуру тарифных ставок на железнодорожные перевозки и предлагающие скидки на транзитные грузовые перевозки и перевалку по транспортному коридору ТРАСЕКА, осуществляемые железнодорожным, морским транспортом и портами;
- координация вопросов тарифной политики по коридору ТРАСЕКА, применение понижающих коэффициентов к действующим тарифам ("Коэффициент ТРАСЕКА") и другие.

Семинар завершил свою работу 17 октября 2002 г. подписанием протокола.

Открытие нового нефтепродуктового терминала в Поти

9 октября, 2002 года компания Channel Energy, зарегистрированная в Гибралтаре и созданная турецкой компанией Delta Petroleum и администрацией Потийского порта, провела церемонию открытия своего нефтепродуктового терминала в Поти. В церемонии принял участие Президент Грузии Э. Шеварднадзе. Новый терминал в Поти оборудован двусторонней нефтеналивной эстакадой с фронтом налива в 24 цистерны.

Резервуарный парк терминала рассчитан на хранение 36 тыс. тонн светлых нефтепродуктов. Причал способен принимать одновременно 2 танкера грузоподъемностью до 25 тыс. тонн каждый. В начале октября 2002г. были начаты работы по расширению мощностей терминала. Вторая фаза строительства терминала предусматривает увеличение резервуарного парка до 80 тыс. тонн, строительство 2 новых причалов для обслуживания танкеров грузоподъемностью в 60 тыс. тонн и увеличение общей перевалочной мощности до 4 млн. тонн в год. Вторая фаза строительства терминала будет завершена осенью 2003 года.

Первая Рабочая группа по транзитным расценкам и тарифам на международные автомобильные перевозки

27-28 ноября 2002г. в офисе Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА в Баку состоялось Заседание Первой Рабочей группы по транзитным расценкам и тарифам по международным автомобильным перевозкам.

На это заседание были приглашены эксперты ПС МПК ТРАСЕКА и по два представителя от каждой страны-участницы ТРАСЕКА: по одному эксперту по транзитным расценкам на автомобильные перевозки от Министерства Транспорта и по одному представителю от международных грузовых перевозчиков. Участвовали также все страны-участницы ТРАСЕКА, за исключением Армении и Туркменистана, которые не смогли принять участие в заседаниях по не зависящим от них причинам.

Делегаты обсудили вопросы относительно политики в области транзитных расценок на автомобильные перевозки с подрядчиком, компанией Scott Wilson Kirkpatrick & Co Ltd., которая подготовила документы по транзитным расценкам на автомобильные перевозки для всех стран-участниц ТРАСЕКА вместе с оценками приемлемых уровней тарифов, текущими убытками и некоторыми конкретными примерами взимания неоправданных пошлин.



Презентация проекта ТРАСЕКА "Закупка системы оптико-волоконного кабеля для совершенствования систем коммуникации и сигнализации на железных дорогах Азербайджана, Армении и Грузии"

На 8-ой Международной азербайджанской выставке по телекоммуникациям и компьютерным технологиям состоялась презентация проекта ТРАСЕКА "Закупка системы оптико-волоконного кабеля для совершенствования систем коммуникации и сигнализации на железных дорогах Азербайджана, Армении и Грузии".

Презентация проекта была организована подрядчиком Siemens AG/Siemens ATEA. Целью данного проекта является закупка, установка и испытание оборудования, а также обучение персонала железных дорог и техническое руководство работой.

Железнодорожное сообщение между Кыргызстаном и Китаем



Делегация ТРАСЕКА изучает возможность строительства железной дороги Балыкчи - Жалал-Абад - Торугарт - Кашгар. 30 января 2003 года Президент Республики Кыргызстан А. Акаев встретился в Доме правительства с таск менеджером программы ТРАСЕКА Э. Даламангасом, главой отдела технического содействия Б. Толлом и главой географического отдела по странам Европы и Центральной Азии П. Еклюдом. На встрече были обсуждены актуальные вопросы, связанные с реализацией проекта "Новые железнодорожные сообщения между Биш-

кеком, Ферганской долиной и Кашгаром (Китай)". Президент А. Акаев информировал собеседников о принятии Закона Республики Кыргызстан "О приоритете проекта "Строительство железнодорожной линии Балыкчи - Жалал-Абад - Торугарт с выходом в Китай" и отметил значение китайско-кыргызско-узбекской железнодорожной магистрали для стран-участниц и стран, тяготеющих к новому железнодорожному коридору.



ТРАСЕКА - 10 лет спустя - презентация программы ТРАСЕКА, докладчик - г-н Марк Грай, проект "Координационная группа ТРАСЕКА", Париж, 5 декабря 2002г

В ходе беседы была подчеркнута важность Программы ТРАСЕКА для Азербайджана. Министр Экономического Развития Азербайджана, г-н Фархад Алиев, представители МФУ и представители Французских компаний отметили факт положительного развития коридора ТРАСЕКА и его значение для экономического роста региона.

Тренинги Рабочих Групп по таможенным вопросам

Тренинги Рабочих Групп по таможенным вопросам проводятся во всех государствах-участниках ТРАСЕКА. С целью поддержки Рабочих Групп по таможенным вопросам и Национальных Секретарей в их работе, проектом "Гармонизация процедур пересечения границ" была разработана серия учебных материалов, содержащих соответствующие исследования по конкретным процедурам и документы, представляемые на обсуждение. В этих документах показаны аспекты современных процедур пересечения границ, которые соответствуют "богатому практическому опыту" стран ЕС и других стран мира.

EUROPEAN UNION
Tacis

TRANSPORT CORRIDOR | EUROPE | CAUCASUS | ASIA

www.traceca.org



TRACECA main index			TRACECA legend
TRACECA ports	TRACECA routes	TRACECA routes	EXISTING maritime links
1 Port of ILYICHEVSK	13 YAGODINI-ILYICHEVSK (Rail and Road)	25 TASHKENT-OSH-IRKESHKENT/TORUGART (Road)	RAIL-FERRY
2 Port of ODESSA	14 UNGENY-KLIMENTOV/UCHKUDUK (Rail)	26 SAMARKAND-OSH/JALAL-ABAD (Rail and Road)	RD - RD
3 Port of POTI	15 ISTANBUL-BATUMI/VALE/GUMRI (Road)	27 SAMARKAND-UCHKUDUK-BEYNEU (Road)	INLAND ROUTES
4 Port of BATUMI	16 ISTANBUL-SIVAS-KARS-GUMRI (Rail)	28 SAMARKAND-BUKHARA-BEYNEU (Road)	RAILWAYS
5 Port of SAMSUN	17 BATUMI/POTI-TBILISI (Rail and Road)	29 NAVOI-UCHKUDUK-BEYNEU (Rail)	ROADS
6 Port of ISTANBUL	18 TBILISI-EREVAN (Rail and Road)	30 TURKMENABAD-DASHKHAVUZ-BEYNEU (Rail)	CITIES
7 Port of BURGAS	19 TBILISI-BAKU (Rail and Road)	31 BEYNEU-AKTAU (Rail and Road)	MAJOR CITIES
8 Port of VARNNA	20 EREVAN-BAKU (Rail and Road)	32 AKTAU-BEYNEU-ALMATY-DRUZHBA (Rail and Road)	OTHER CITIES
9 Port of CONSTANTA	21 TURKMENBASHI-BUKHARA (Rail and Road)	33 LUGOVAYA-BISHKEK-BALYKCHI (Rail and Road)	
10 Port of AKTAU	22 TURKMENABAD-TASHKENT (Rail and Road)	34 DUSHANBE-KULAB-RANGKUL (Road)	
11 Port of TURKMENBASHI	23 SAMARKAND-DUSHANBE/KULAB (Rail and Road)		
12 Port of BAKU	24 DUSHANBE-OSH-BISHKEK (Road)		

TRANSPORT CORRIDOR | EUROPE | CAUCASUS | ASIA | 04

TRACECECA

Life

April, 2003



TRACECECA SITE (www.tracececa.org)

- 1. HOME
 - News
 - Projects
- TRACECECA FROM A-Z
 - What is TRACECECA
 - TRACECECA clickable Map
 - Encyclopedia
 - Programmes
 - Intergovernmental Commission (link)

- PROJECTS
 - Technical Assistance Projects
 - Road
 - Rail
 - Maritime
 - Horizontal (Legal & Trade)
 IP Projects descriptions
 - Investment Projects
 - Contractors
 - Transport Sectors
 - Road
 - Rail
 - Maritime
 - Horizontal (Legal & Trade)
 IP Projects descriptions
 TA & IP Projects descriptions

- COUNTRIES
 - Overview
 - Marco Polo articles
 - Country list
 - Azerbaijan
 - Country information
 - TA (Technical Assistance Projects)
 - IP (Investment Projects)
 - Miscellaneous information
 - Transport information

- Freight Forwarders
- Country links
 - Azerbaijan
 - Country information
 - TA (Technical Assistance Projects)
 - IP (Investment Projects)
 - Miscellaneous information
 - Transport information

- NEWS / EVENTS
 - The Baku Conference
 - Participants
 - Multilateral Agreement & Baku Declaration
 - Forthcoming Events

- Photo Collection
 - Baku Conference, 09/1998
 - Tbilisi, IGC Extraordinary Meeting, 12/2001
 - Ashgabat, IGC Working Group Meeting, 02/2002
 - Frankfurt, EU Forwarding Companies Meeting, 04/2002
 - Tashkent, 2nd Annual Meeting IGC TRACECECA, 04/2002
- LINKS
 - Europe
 - International Organizations-Governments-Institutions
 - Press
 - Information and Services
 - TRACECECA countries
- SUPPORT
 - Reports downloading description
 - Software
- SUBSCRIPTION
- CONTACT US
- SEARCH ENGINE
 - Searching in PDF's

Redesigned. New TRACECECA Web Site 2002

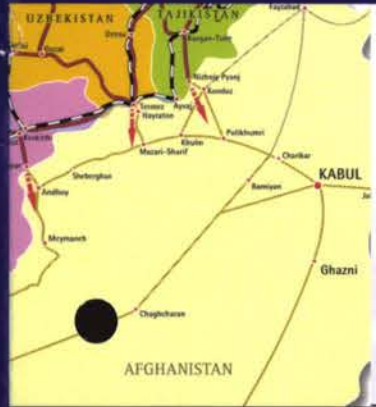


All comments are welcome:
info@tracececa.org

Ждем Ваших замечаний по адресам:
info@tracececa.org

TRACECECA coordination team offices: Ukraine manfred.schlaack@ps.tracececa.org
Azerbaijan marc.graille@tracececa.net Uzbekistan bodo.rossig@tracececa.net

Офисы координационных групп TRACECECA: Украина manfred.schlaack@ps.tracececa.org
Азербайджан marc.graille@tracececa.net Узбекистан bodo.rossig@tracececa.net



Afghanistan intends to join TRACECECA
Афганистан намеревается присоединиться к TRACECECA



TRACECECA mission to Afghanistan
Миссия TRACECECA в Афганистане



Meeting of the Black Sea PETra
Заседание Черноморской PETra



TRACECECA chairs the First Caspian and Black Sea Transport Conference
TRACECECA председательствует на Первой Транспортной Конференции стран Каспийского и Черного морей





Editorial / Введение

Абдурашид Тагиров —
Генеральный Секретарь
МПК ТРАСЕКА



The TRACECA Programme (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) initiated by the European Union having strategic importance for the member countries contributes to the development of economy and strengthening of trade relations in the region. The Programme promotes the establishment of close relations between the member countries resulting in signing of new agreements on transport, joining new international conventions and agreements and extending cooperation with international organizations. In this issue of the magazine we would like to cover the events

TRACECA extends its borders

that are of great significance for strengthening regional cooperation in the development of international transport within the framework of the TRACECA Programme.

One of such events was participation of the delegation of the Permanent Secretariat IGC TRACECA in the First International Transport Conference and the Exhibition on Intermodal and Sea Transport in the Caspian and the Black Sea countries which was held in Istanbul on February 26-28, 2003. The conference agenda included presentation on the following subject: "Prospects of the Interregional Programme of the European Commission TRACECA and its role in integration processes" as well as presentation of the Action Plan for the Development of Regional Transport Infrastructure, particularly in Central Asia and along the routes connecting Europe with Asia through the Black Sea and the Caspian Sea.

The presentation emphasized once again the necessity for further development and harmonization of the legislation in the field of international transit transport within the framework of the Basic Multilateral Agreement open for joining of other states.

The mission of the representatives of the Permanent Secretariat IGC TRACECA to Afghanistan, which took place on March 6-9, 2003, could be estimated as another significant event. The mission was supported by the Embassy of Georgia in Afghanistan. During the mission meetings in the Ministry of Trade and Ministry of Transport of Afghanistan were held. The members of the delegation informed the Afghan party of the activities performed within the framework of the TRACECA Programme and stressed the expediency of joining the Basic Multilateral Agreement for the Islamic State of Afghanistan. This initiative will allow to improve in the future transport infrastructure on the border crossing between Afghanistan, Uzbekistan and Turkmenistan as well as to harmonize transport legislation in the field of international transit transport in the region.

After completion of the meetings the Afghan party representatives expressed their gratitude for the presentation of the TRACECA Programme and pointed out the significance of the activities performed within the Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia for the development of trade and international transport. The Afghan party expressed their hope for Afghanistan's quick joining the Basic Multilateral Agreement.

Программа ТРАСЕКА (транспортный коридор Европа - Кавказ - Азия), инициированная Европейским Союзом, имеет стратегическое значение для стран-участниц, способствует экономическому развитию и укреплению торговых связей в регионе. Программа способствует установлению более тесных связей между странами, результатом чего является подписание новых соглашений в области транспорта, присоединение к основным международным конвенциям и соглашениям и расширение сотрудничества с международными организациями.

В этом номере журнала нам хотелось бы осветить события, имеющие большое значение для укрепления регионального сотрудничества по развитию международного транспорта в рамках программы ТРАСЕКА.

ТРАСЕКА расширяет свои границы

Одним из таких событий стало участие делегации Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА в Первой международной транспортной конференции и выставке по интермодальным и морским перевозкам в странах Каспийского и Черного морей, проходившей 26-28 февраля 2003 г. в Стамбуле. В ходе конференции была проведена презентация на тему "Перспективы межрегиональной программы Европейской Комиссии ТРАСЕКА и её значение для интеграционных процессов", а также представлен план действий по развитию региональной транспортной инфраструктуры, в частности, в Центральной Азии и по артериям, связывающим Европу с Азией, проходящим по Черному и Каспийскому морям.

В ходе презентации еще раз была подчеркнута необходимость дальнейшего развития и гармонизации законодательства в области международных транзитных перевозок в рамках Основного Многостороннего Соглашения, открытого для присоединения других государств.

Другим знаменательным событием стала миссия представителей Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА в Афганистан, проходившая с 6 по 9 марта 2003 года. Данный визит состоялся при содействии Посольства Грузии в Афганистане. В ходе данной миссии были проведены заседания в Министерствах торговли и транспорта Афганистана. Члены делегации информировали представителей афганской стороны о деятельности, осуществляемой в рамках программы ТРАСЕКА, и подчеркнули целесообразность присоединения Исламского государства Афганистан к Основному Многостороннему Соглашению. Данная инициатива позволит в будущем усовершенствовать транспортную инфраструктуру на пересечении границ между Афганистаном, Узбекистаном и Туркменистаном, а также гармонизировать транспортное законодательство в области международных транзитных перевозок в регионе.

По завершении заседаний представители афганской стороны выразили признательность за проведенную презентацию программы ТРАСЕКА и подчеркнули значимость осуществляемой деятельности в рамках транспортного коридора Европа - Кавказ - Азия в развитии торговли и международного транспорта. Афганская сторона выразила надежду на ускорение процесса присоединения Афганистана к Основному Многостороннему Соглашению.



Countries

Азербайджан / Столица: Баку
Местонахождение: Южный Кавказ
Общая площадь: 86600 км²
Население: 8,1 млн.
Протяженность железных дорог: 2117 км
Автодорог: 24981 км
Основной морской порт: Баку

Армения / Столица: Ереван
Местонахождение: Южный Кавказ
Общая площадь: 29800 км²
Население: 3,8 млн.
Протяженность железных дорог: 845 км
Автодорог: 7800 км

Болгария / Столица: София
Местонахождение: Юго-восточная часть Балканского полуострова
Общая площадь: 110900 км²
Население: 8,2 млн.
Протяженность железных дорог: 4300 км
Автодорог: 37288 км
Основные морские порты: Варна и Бургас

Грузия / Столица: Тбилиси
Местонахождение: Южный Кавказ
Общая площадь: 69700 км²
Население: 5,5 млн.
Протяженность железных дорог: 1575 км
Автодорог: 20215 км
Основные морские порты: Поти, Батуми, Супса

Казахстан / Столица: Астана
Местонахождение: Центральная Азия
Общая площадь: 2700000 км²
Население: 14,9 млн.
Протяженность железных дорог: 13600 км
Автодорог: 189000 км
Основной морской порт: Актау

Кыргызстан / Столица: Бишкек
Местонахождение: Центральная Азия
Общая площадь: 198500 км²
Население: 4,9 млн.
Протяженность железных дорог: 424,6 км
Автодорог: 34000 км

Молдова / Столица: Кишинев
Местонахождение: Восточная Европа
Общая площадь: 33700 км²
Население: 4,3 млн.
Протяженность железных дорог: 1139,3 км
Автодорог: 9281 км

Румыния / Столица: Бухарест
Местонахождение: Юго-Восточная часть Европейского континента, на берегу Черного моря
Общая площадь: 238400 км²
Население: 22,4 млн.
Протяженность железных дорог: 10981 км
Автодорог: 73435 км
Основные морские порты: Констанца, Сулина

Таджикистан / Столица: Душанбе
Местонахождение: Центральная Азия
Общая площадь: 143100 км²
Население: 6,3 млн.
Протяженность железных дорог: 597,9 км
Автодорог: 30000 км

Турция / Столица: Анкара
Местонахождение: Юго-Западная Азия (большая часть территории) и Юго-Восточная Европа
Общая площадь: 774800 км²
Население: 65,3 млн.
Протяженность железных дорог: 10922 км
Автодорог: 509771 км
Основные морские порты: Измир, Искендерум, Мерсин, Стамбул, Самсун, Трабзон, Анталья

Туркменистан / Столица: Ашгабат
Местонахождение: Центральная Азия
Общая площадь: 488100 км²
Население: 4,8 млн.
Протяженность железных дорог: 2446 км
Автодорог: 13000 км
Основной морской порт: Туркменбаша

Узбекистан / Столица: Ташкент
Местонахождение: Центральная Азия
Общая площадь: 447400 км²
Население: 24,7 млн.
Протяженность железных дорог: 3986 км
Автодорог: 147000 км

Украина / Столица: Киев
Местонахождение: Восточная Европа
Общая площадь: 603700 км²
Население: 49,6 млн.
Протяженность железных дорог: 22300 км
Автодорог: 169600 км
Основные морские порты: Одесса, Ильичевск

Azerbaijan / Capital: Baku
Location: Southern Caucasus
Surface area: 86600 km²
Population: 8,1 million
Railways' length: 2117 km
Roads' length: 24981 km
Major sea port: Baku

Armenia / Capital: Erevan
Location: Southern Caucasus
Surface area: 29800 km²
Population: 3,8 million
Railways' length: 845 km
Roads' length: 7800 km

Bulgaria / Capital: Sofia
Location: South-Eastern part of the Balkan Peninsula
Surface area: 110900 km²
Population: 8,2 million
Railways' length: 4300 km
Roads' length: 37288 km
Major sea ports: Varna, Burgas

Georgia / Capital: Tbilisi
Location: Southern Caucasus
Surface area: 69700 km²
Population: 5,5 million
Railways' length: 1575 km
Roads' length: 20215 km
Major ports: Poti, Batumi, Supsa

Kazakhstan / Capital: Astana
Location: Central Asia
Surface area: 2700000 km²
Population: 14,9 million
Railways' length: 13600 km
Roads' length: 189000 km
Major sea port: Turkmenbashi

Kyrgyzstan / Capital: Bishkek
Location: Central Asia
Surface area: 198500 km²
Population: 4,9 million
Railways' length: 424,6 km
Roads' length: 34000 km

Moldova / Capital: Kishinev
Location: Eastern Europe
Surface area: 33700 km²
Population: 4,3 million
Railways' length: 1139,3 km
Roads' length: 9281 km

Romania / Capital: Bucharest
Location: South-Eastern Europe, on the Black sea coast
Surface area: 238400 km²
Population: 22,4 million
Railways' length: 10981 km
Roads' length: 73435 km
Major sea ports: Constantza, Sulina

Tajikistan / Capital: Dushanbe
Location: Central Asia
Surface area: 143100 km²
Population: 6,3 million
Railways' length: 597,9 km
Roads' length: 30000 km

Turkey / Capital: Ankara
Location: South-Western Asia (major part of the territory) and South-Eastern Europe
Surface area: 774800 km²
Population: 65,3 million
Railways' length: 10922 km
Roads' length: 509771 km
Major sea ports: Istanbul, Antalya, Trabzon, Iskenderum, Samsun, Mersin, Izmir

Turkmenistan / Capital: Ashgabat
Location: Central Asia
Surface area: 488100 km²
Population: 4,8 million
Railways' length: 2446 km
Roads' length: 13000 km
Major sea port: Turkmenbashi

Uzbekistan / Capital: Tashkent
Location: Central Asia
Surface area: 447400 km²
Population: 24,7 million
Railways' length: 3986 km
Roads' length: 147000 km

Ukraine / Capital: Kiev
Location: Eastern Europe
Surface area: 603700 km²
Population: 49,6 million
Railways' length: 22300 km
Roads' length: 169600 km
Major sea ports: Odessa, Ilyichevsk



Speech of the IGC
TRACECA Secretary
General

Выступление Генерального
Секретаря МПК
ТРАСЕКА

Календарь 2003 — Знаменательные события

Специальная Комиссия по изучению возможности присоединения Афганистана к ОМС, в которую вошли представители Министерства иностранных дел, Министерства транспорта и Министерства внешней торговли. По мнению г-на Зиауддина Зия, Специальная Комиссия достигнет позитивных результатов в деле присоединения Афганистана к ОМС в ближайшем будущем.

Заключение

В итоге все участники пришли к соглашению о том, что присоединение Афганистана к ОМС окажет положительное влияние на развитие международного транспорта и транспортной инфраструктуры в регионе Центральной Азии.

Участие делегации ТРАСЕКА в первой международной транспортной конференции и выставке по интермодальным и морским перевозкам в странах Каспийского и Черного морей

Стамбул, Турция
26-28 февраля 2003 г.

26-28 февраля в Стамбуле, Турция, состоялась конференция и выставка по интермодальным и морским перевозкам в странах Каспийского и Черного морей. На торжественном открытии конференции с приветственным словом выступил Министр Транспорта и Коммуникаций Турции, Бинали Йылдырым. На заседаниях конференции председательствовали док. Костас Масмандис, Генеральный Секретарь Организации Черноморского Экономического Сотрудничества, и г-н Лес Чизман, Руководитель проекта "Единая политика по транзитным расценкам и тарифам". На Конференции обсуждались следующие вопросы:

- перспектива развития транспортных коридоров
- будущее систем интермодальных перевозок в регионе
- роль государственных таможенных

служб в деле содействия процессу торговли и интермодальных перевозок

- перспектива развития портов Черного и Каспийского морей
- интеграция Черного моря и Каспийского региона в трансевропейскую сеть (TENs)

Презентация Генерального Секретаря ПС МПК ТРАСЕКА г-на А. Тагирова

Стамбул, Турция
27 февраля 2003 г.

Генеральный Секретарь ПС МПК ТРАСЕКА подчеркнул, что наряду с комплексным развитием морских, железнодорожных и автомобильных перевозок в регионе уделяется приоритетное внимание единой транспортной политике, гармонизации и унификации законодательной базы стран-участниц ТРАСЕКА, что способствует развитию экономических связей и торговых отношений в регионе путем:

- гармонизации процедур пересечения границ, включая гармонизацию таможенных процедур, создание рабочих групп по содействию торговле, а также упрощения процедур на каждом пограничном пункте ТРАСЕКА;

- унификации транзитных расценок и тарифов - обеспечения конкурентоспособности всех видов транспорта в коридоре ТРАСЕКА посредством проведения маркетинга и установления привлекательных тарифов, содействия внедрению упрощенной системы тарифов на железнодорожном и морском транспорте, более приемлемой системы выдачи разрешений для осуществления международных автомобильных перевозок в соответствии с международной практикой;
- создания общей юридической базы - единой транспортной политики, внесения изменений и дополнений в законодательства стран-участниц, а также в "Основное Многостороннее Соглашение по Международному Транспорту для развития коридора Европа - Кавказ - Азия" (ОМС) и его технические приложения. Многие страны ТРАСЕКА стремятся унифицировать свое законодательство с европейским законодательством, что в немалой степени будет способствовать созданию общей юридической базы транзитных перевозок.

The Istanbul
Conference is chaired
by Mr. Les Cheesman

Г-н Лес Чизман
председательствует на
Конференции в Стамбуле



News



Musa Panakhov
during the television
interview
Муса Панахов во
время телевизионного
интервью

TRACECA tank wagons
arrived in Azerbaijan

Прибытие цистерн
ТРАСЕКА в Азербайджан

Azerbaijan Railway supplemented its tank fleet with new capacities
102 oil tanks purchased on the grant provided by the European Union TACIS-TRACECA in the amount of 2,8 mln. Euro were handed over to the Azerbaijan State Railway (ASR) at Kishli railway station on March 7, 2003. The tanks were supplied by CONEC company (Germany) that had won the tender of the European Union. Each tank is designed for the transport of 65 tons of liquid consignment and equipped with modern heating system.

Azerbaijan increases the capacity of its transport fleet
The Agreement has been made between the Azerbaijan State Caspian Shipping Company and the Shipyard "Krasnoye Sormovo" (Russia) for the construction on own account of the Caspian Shipping Company of 4 tankers designed for sea shipping of oil products along TRACECA corridor and other routes. The supply of the first tanker has been agreed for the month of October 2003.



Signing of the contract
for tankers construction

Подписание контракта на
строительство танкеров



Excursion in the Port of Ilyichevsk
Экскурсия по порту Ильичевск

6th Steering Committee meeting on the development of the Black Sea PETrA

The 6th Steering Committee (SC) meeting on the development of the Black Sea Pan-European Transport Area (BS PETrA) took place in Odessa on March 18 - 19, 2003.

This meeting has been prepared and conducted by the Ministry of Transport of Ukraine together with the technical support provided by the TRACECA Co-ordination Team office in Odessa. In total, 52 delegates and experts took part in the meeting. The meeting was also attended by Mr. Efsthathios Dalamangas, TRACECA Task Manager, who presented briefly the TRACECA Programme.

The Ministry of Transport of Ukraine has been approved as the chair for the new period,

taking over this function from Ministry of Public Works, Transport and Housing of Romania. Co-chairman was represented by the EC Delegation Kiev. The main outcomes of the meeting are as follows:

- The Working Programme of the Black Sea PETrA for 2003-2004 was approved;
- The long-term Action plan is being shaped for approval by the 7th SC meeting, to be held in the middle of September 2003 in Odessa;
- The Black Sea PETrA is, and will be supported by TRACECA Co-ordination Team Project. The participants had also the possibility to visit the Port of Ilyichevsk, gate to the Black Sea where the TRACECA route starts its sea turn to Poti, connecting by ferry the Pan-European Corridors with the Caucasus.

Welcoming speech of Sergey Simonenko, the First Deputy State Secretary of the Ministry of Transport of Ukraine

Приветственная речь Сергея Симоненко, первого заместителя Государственного Секретаря Министерства транспорта Украины



6th Steering Committee Meeting of the Black Sea PETrA

6-ое Заседание Руководящего Комитета Черноморской PETrA

Presentation of Secretary General of the PS IGC TRACECA, Mr. A. Tagirov

Istanbul, Turkey
February 27, 2003

The Secretary General of the PS IGC TRACECA pointed out that priority is given to the integrated development of sea, railway and road transport in the region, unified transport policy and harmonization and unification of the legal basis of the TRACECA member countries which contributes to the development of economic relations in the region by way of:

- Border-crossing procedures harmonization including customs procedures harmonization, establishment of Trade Facilitation Working Groups as well as simplified procedures on each TRACECA border point;
- Unified transit fees and tariffs - by facilitating competitiveness for all modes of transport in the TRACECA corridor through marketing and establishing attractive tariffs, promoting simplified tariffs on railway and sea transport, more acceptable system of issuing permits for international road transport in accordance with international practice;
- Establishment of common legal basis - unified transport policy, presentation of additions and amendments in the legislations of the member countries as well as in the "Basic Multilateral Agreement on International Transport for the Development of the Corridor Europe - Caucasus - Asia" (MLA) and its technical annexes. Many TRACECA countries are intending to unify their legislation in accordance with the European legislation which will to a great extent contribute to the establishment of the common legal basis of transit transport.



Presentation of TRACECA at the Istanbul Conference

Презентация TRACECA на Стамбульской конференции

Календарь 2003 — Знаменательные события



Border Crossings between TRACECA countries and Afghanistan
Пограничные переходы между странами TRACECA и Афганистаном

Афганистан намеревается присоединиться к Основному Многостороннему Соглашению

Кабул, Афганистан
6-9 марта, 2003г.

Учитывая стремление Афганистана присоединиться к "Основному Многостороннему Соглашению о международном транспорте по развитию коридора Европа - Кавказ - Азия" (ОМС), была достигнута договоренность о проведении нескольких заседаний в Кабуле. В ходе проведенных заседаний высокопоставленные должностные лица были проинформированы о важности присоединения Афганистана к ОМС для тесного регионального сотрудничества, направленного на развитие международного транспорта в рамках программы ТРАСЕКА.

Представители ТРАСЕКА, высокопоставленные должностные лица

Участниками заседаний стали высокопоставленные должностные лица Афганистана и представители ТРАСЕКА: г-н Али Джавед Саидмохаммад, Министр транспорта Исламского государства Афганистан; г-н Зиауддин Зия, заместитель Министра внешней торговли Исламского государства Афганистан; г-н Фарид Зикрия, начальник протокольного отдела Министерства иностранных дел Исламского государства Афганистан; г-н Питер Чхеидзе, посол Грузии в Туркменистане и Афганистане; г-н Карл Харбо, начальник представительского отдела Делегации Европейской Комиссии в

Кабуле; г-н Жиль Бертран, руководитель политического сектора Делегации Европейской Комиссии в Кабуле; г-н Звиад Квачантирадзе, Исполнительный секретарь МПК ТРАСЕКА, посол; г-н Марк Грай, Координатор программы ТРАСЕКА и г-н Вадим Турдзеладзе, Координатор проекта "Общая юридическая база для транзитных перевозок".

Намерение Афганистана присоединиться к ОМС

В ходе первого заседания г-н П. Чхеидзе подчеркнул важное значение регионального развития в рамках ОМС, что отражено в письме Президента Грузии, г-на Э. Шеварднадзе, направленного Президенту Исламского государства Афганистан, г-ну Х. Карзаю. Г-н П. Чхеидзе также проинформировал собравшихся о заседании, состоявшемся в Ашхабаде совместно с г-ном Х. Карзаем, Президентом Исламского государства Афганистан и г-ном Абдулло Абдулло, Министром иностранных дел Исламского государства Афганистан. В ходе указанного заседания обсуждались некоторые вопросы, подчеркивающие значение тесного регионального сотрудничества в рамках программы ТРАСЕКА в том случае, если Афганистан присоединится к ОМС. Министр иностранных дел и Президент Исламского государства Афганистан приветствовали идею присоединения Афганистана к ОМС. Г-н Зиауддин Зия, Заместитель Министра внешней торговли Исламского государства Афганистан, подчеркнул значение реализации программы ТРАСЕКА в области содействия торговле и развития транспорта. Он также отметил, что была создана



Diary 2003 – Significant Events

TRACECA meetings
with high-ranking
officials of Afghanistan

Встречи представителей
ТРАСЕКА с высокопоставлен-
ными лицами Афганистана

Afghanistan Intends to Join the Basic Multilateral Agreement

Kabul, Afghanistan
March 6-9, 2003

Considering Afghanistan's aspiration to join the Basic Multilateral Agreement on International Transport for the Development of the Corridor Europe - the Caucasus - Asia (MLA), it was agreed to arrange several meetings in Kabul for the purpose of informing Afghan officials about the importance of accession to the MLA for Afghanistan in the field of closer regional cooperation aimed at the development of international transport in the framework of the TRACECA Programme.

TRACECA Representatives, High Ranking Officials

The action involved high ranking Officials and TRACECA representatives: Mr. Ali Javed Syed-mohammad, the Minister of Transport of the Islamic State of Afghanistan; Mr. Ziauddin Zia, the Deputy Minister of Commerce and External Trade of the Islamic State of Afghanistan; Mr. Farid Zikria, the Chief of Protocol Department of the Ministry of Foreign Affairs of the Islamic State of Afghanistan; Mr. Peter Chkheidze, the Ambassador of Georgia in Turkmenistan and Afghanistan; Mr. Karl Harbo, the Head of Representation Office of the Delegation of the European Commission in Kabul; Mr. Gilles Bertrand, the Head of Political Sector of the Delegation of the European Commission in Kabul; Mr. Zviad Kvachantiradze, the Executive Secretary of the IGC TRACECA, Ambassador; Mr. Marc Graille, the Coordinator of TRACECA Programme and Mr. Vadim Turdzeladze, the Project Coordinator "Common Legal Basis for Transit Transportation".

Intention of Afghanistan to Join the MLA

During the first meeting, Mr. P. Chkheidze stressed the importance of the regional development in the framework of the MLA reflected in the letter from President of Georgia, Mr. E. Shevardnadze to President of the Islamic State of Afghanistan, Mr. H. Karzay. Mr. P. Chkheidze also informed the participants about the meeting held in Ashgabat together with Mr. H. Karzay, the President of the Islamic State of Afghanistan and Mr. Abdullo Abdullo, the Minister of

Foreign Affairs of the Islamic State of Afghanistan. During that meeting, there were discussed several issues concerning the importance of closer regional cooperation in the framework of the TRACECA Programme in the event that Afghanistan would join the MLA. Minister of Foreign Affairs and President of the Islamic State of Afghanistan favored the idea of Afghanistan joining the MLA. Mr. Ziauddin Zia, the Deputy Minister of External Trade of the Islamic State of Afghanistan, stressed the importance of the implementation of the TRACECA Programme in the field of trade facilitation and transport development. He also mentioned that a Special Commission, consisting of the representatives of Ministry of Foreign Affairs, Ministry of Transport and Ministry of External Trade, had been established to consider the possibility of Afghanistan joining the MLA. In his opinion, the Special Commission will reach a positive outcome concerning the accession of Afghanistan to the MLA in the nearest future.

Conclusion

Finally all the participants agreed that Afghanistan's accession to the MLA would positively influence the development of international transport and transport infrastructure in the Central Asian region.



Participation of the TRACECA Delegation in the 1st International Transport Conference and Exhibition on I&S Transport in the Caspian and the Black Sea Countries

Istanbul, Turkey
February 26-28, 2003

The Conference and Exhibition on Intermodal and Sea Transport in the Caspian and the Black Sea countries was held on February 26-28, 2003, in Istanbul. The Minister of Transport and Communication of Turkey, Mr. Binali Yildirim made a welcoming speech at the Conference inauguration. The Conference was chaired by Dr. Costas Masmanidis, the General Secretary of the Black Sea Economic Cooperation (BSEC) and Mr. Les Cheesman, the Manager of the project "Unified Policy on Transit Fees and Tariffs". The following issues were included in the Conference agenda:

- Development prospects for transport corridors
- Future intermodal transport systems in the region
- Role of state customs services in trade facilitation and intermodal transport
- Development prospects for the Caspian and the Black Sea ports
- Integration of the Black Sea and the Caspian Sea into the Trans-European Network (TENS)

Железная дорога Азербайджана пополнила парк цистерн новыми емкостями
7 марта, 2003 г. на Кишлинской железнодорожной станции 102 нефтеналивные цистерны, приобретенные за счет гранта программы Европейского Союза TACIS TRACECA на общую сумму 2,8 млн. евро, были переданы Азербайджанской Государственной Железнодорожной (АГЖД). Цистерны были поставлены компанией CONEC (Германия), выигравшей тендер Европейского Союза. Каждая цистерна рассчитана на перевозку 65 тонн жидких грузов и оснащена современной системой подогрева.

Азербайджан наращивает мощности транспортного флота
Достигнуто соглашение между Азербайджанским Государственным Каспийским Морским Пароходством и Судостроительным заводом "Красное Сормово" (Россия) на строительство за счет собственных средств 4-х танкеров, предназначенных для перевозки нефтепродук-

тов на морских участках коридора ТРАСЕКА и других маршрутах. Поставка первого танкера намечена на октябрь месяц текущего года.

6-е заседание Руководящего Комитета по развитию Черноморской РЕТРА

6-е заседание Руководящего Комитета по развитию Черноморской Пан-Европейской Транспортной Зоны (РЕТРА) состоялось 18 - 19 марта 2003г. в Одессе.

Заседание было подготовлено и проведено Министерством Транспорта Украины при технической поддержке, предоставленной Офисом Координационной Группы ТРАСЕКА в Одессе. В работе заседания приняли участие 52 делегата и эксперта. На заседании также присутствовал г-н Эфстасиос Даламангас, руководитель программы ТРАСЕКА, который провел краткую презентацию программы ТРАСЕКА.

Министерство общественных работ, транспорта и жилищного хозяйства Румынии сложило с себя полномочия

председателя. Председателем на новый период было утверждено Министерство Транспорта Украины. Сопредседателя представляла делегация ЕК в Киеве.

К основным итогам заседания можно отнести следующие:

- утверждение Рабочей Программы Черноморской РЕТРА на 2003 - 2004 гг.;
- разработка долгосрочного Плана Действий для последующего утверждения на седьмом заседании Руководящего Комитета, которое будет проводиться в середине сентября 2003г. в Одессе;
- подтверждение поддержки в настоящем и будущем Черноморской РЕТРА, оказываемой проектом Координационной Группы ТРАСЕКА.

Участникам заседания также была предоставлена возможность посетить порт Ильичевск, Черноморские ворота, откуда маршрут ТРАСЕКА поворачивает по морю к Поти, связывая паромной переправой Пан-Европейские коридоры с Кавказом.



Новости

Meeting in Odessa:
Manfred Schlaack,
Marina Andreianova and
Efsthathios Dalamangas
Заседание в Одессе:
Манфред Шлак,
Марина Андреянова и
Эфстасиос Даламангас

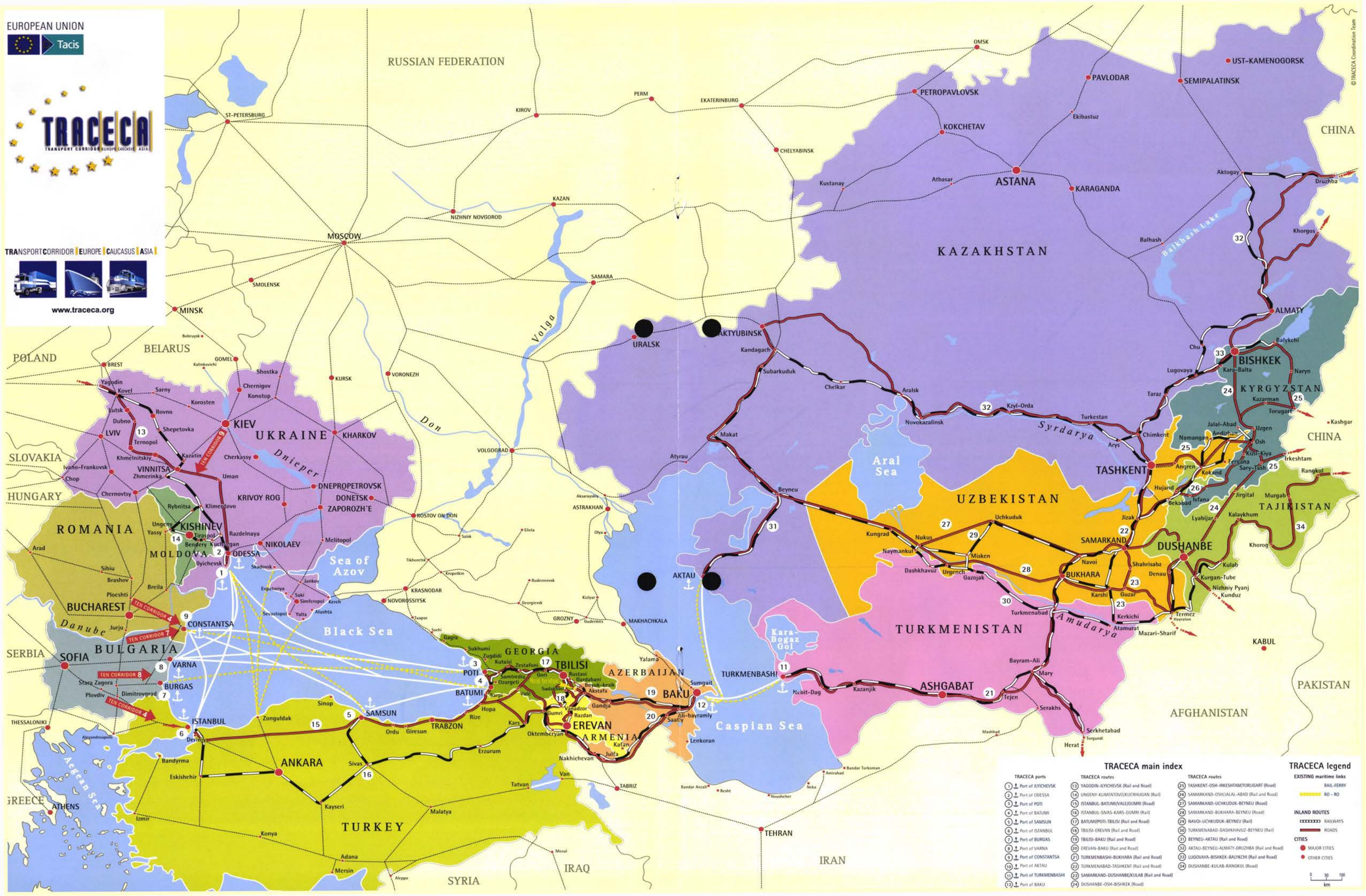
Official ceremony of
oil tanks handing over
to ASR
Официальная церемония
передачи нефтеналивных
цистерн АГЖД



EUROPEAN UNION
Tacis

TRANSPORT CORRIDOR EUROPE CAUCASUS ASIA

www.traceca.org



TRACECA main index

<p>TRACECA ports</p> <ul style="list-style-type: none"> ① Port of ILYICHEVSK ② Port of ODESSA ③ Port of POTI ④ Port of BATUMI ⑤ Port of SAMSUN ⑥ Port of ISTANBUL ⑦ Port of BURGAS ⑧ Port of VARNNA ⑨ Port of CONSTANTA ⑩ Port of AKTAU ⑪ Port of TURKMENBASHI ⑫ Port of BAKU 	<p>TRACECA routes</p> <ul style="list-style-type: none"> 13 YAGODIN-ILYICHEVSK (Rail and Road) 14 UNGENY-KLIMENTOVO(UKURHUGAN (Rail)) 15 ISTANBUL-BATUMI/VALE/DUMRI (Road) 16 ISTANBUL-SIVAS-KARS-GUMRI (Rail) 17 BATUMI/POTI-TBILISI (Rail and Road) 18 TBILISI-EREVAN (Rail and Road) 19 TBILISI-BAKU (Rail and Road) 20 EREVAN-BAKU (Rail and Road) 21 TURKMENBASHI-BUKHARA (Rail and Road) 22 TURKMENABAD-TASHKENT (Rail and Road) 23 SAMARKAND-DUSHANBE/KULAB (Rail and Road) 24 DUSHANBE-OSH-BISHKEK (Road) 25 YAGODIN-ILYICHEVSK (Rail and Road) 26 SAMARKAND-OSH/JALAL-ABAD (Rail and Road) 27 SAMARKAND-UCHKUDUK-BEYNEU (Road) 28 SAMARKAND-BUKHARA-BEYNEU (Road) 29 TURKMENABAD-DASHKHAVUZ-BEYNEU (Rail) 30 BEYNEU-AKTAU (Rail and Road) 31 TBILISI-BAKU (Rail and Road) 32 EREVAN-BAKU (Rail and Road) 33 TURKMENBASHI-BUKHARA (Rail and Road) 34 SAMARKAND-DUSHANBE/KULAB (Rail and Road) 	<p>TRACECA routes</p> <ul style="list-style-type: none"> 25 TASHKENT-OSH-IRKESHKAM/TORUGART (Road) 26 SAMARKAND-OSH/JALAL-ABAD (Rail and Road) 27 SAMARKAND-UCHKUDUK-BEYNEU (Road) 28 SAMARKAND-BUKHARA-BEYNEU (Road) 29 TURKMENABAD-DASHKHAVUZ-BEYNEU (Rail) 30 BEYNEU-AKTAU (Rail and Road) 31 TBILISI-BAKU (Rail and Road) 32 EREVAN-BAKU (Rail and Road) 33 TURKMENBASHI-BUKHARA (Rail and Road) 34 SAMARKAND-DUSHANBE/KULAB (Rail and Road)
--	--	---

TRACECA legend

EXISTING maritime links

- RAIL-FERRY
- RO - RO

INLAND ROUTES

- RAILWAYS
- ROADS

CITIES

- MAJOR CITIES
- OTHER CITIES

0 50 100 km