

Программа ТАСИС ТРАСЕКА Европейского Союза

для Азербайджана, Армении, Болгарии, Грузии, Казахстана, Кыргызской Республики, Молдовы, Румынии, Таджикистана, Туркменистана, Турции, Узбекистана, Украины

**Проект
«Содействие торговле и институциональная поддержка»**

**для Азербайджанской Республики, Армении, Болгарии,
Грузии, Казахстана, Кыргызской Республики, Молдовы,
Румынии, Таджикистана, Туркменистана, Турции,
Узбекистана, Украины**

Отчет о ходе выполнения проекта III

Февраль 2006 г.



Проект финансирует
Европейский Союз



Проект выполняет консорциум
Dornier Consulting / KLC

ТИТУЛЬНЫЙ ЛИСТ ОТЧЕТА

Название проекта	Содействие торговле и институциональная поддержка	
Номер контракта	81324	
Страны	Азербайджан Армения, , Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан.	
Наименование	Местный адресат ПС МПК ТРАСЕКА	Консультант ЕС Консорциум of Dornier Consulting / KLC
Адрес:	ул. Генерала Алиярбекова 8/2 Баку, Азербайджан AZ 1005	Zeppelin-Werftgelaende 31 Postfach 1307 D-88003 Friedrichshafen Germany
Телефон:	+99412 4982 718	+49 7545 85306
Факс:	+99412 4986 426	+49 7545 85447
E-mail	l.trenkova@ps.traceca.org; office@ps.traceca.org	martin.both@dornier-consulting.com
Контактные лица:	г-жа Людмила ТРЕНКОВА	г-н Мартин БОТТ
Подписи:	 -----	 -----

Дата отчета: февраль 2006 г.
 Отчетный период: сентябрь 2005 г. – февраль 2006 г.
 Автор отчета: Dornier Consulting GmbH /KLC

ТРАСЕКА [Таск-менеджер]	_____ [имя]	_____ [подпись]	_____ [дата]
ЕС М & E team	_____ [имя]	_____ [подпись]	_____ [дата]
Делегация ЕС	_____ [имя]	_____ [подпись]	_____ [дата]

СОДЕРЖАНИЕ

БАЗЫ ДАННЫХ ГИС - ТРАСЕКА СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ:	4
СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ:	5
1 КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА.....	6
2 КРАТКИЙ ОБЗОР ХОДА ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА С МОМЕНТА ЕГО НАЧАЛА	8
А РАЗВИТИЕ И ДАЛЬНЕЙШАЯ РАБОТА ПО ВНЕДРЕНИЮ ВИЗЫ ТРАСЕКА И ГРУЗОВОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ ТРАСЕКА.....	8
В ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ ТРАСЕКА (СЛУЖБА ИНФОРМАЦИИ И ПОДДЕРЖКИ) И ИНИЦИАТИВЫ ПО РАСШИРЕНИЮ КОММУНИКАЦИОННЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ.....	12
С ПОДДЕРЖКА МПК ТРАСЕКА И ПОСТОЯННОГО СЕКРЕТАРИАТА	16
3 КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ПЛАНИРОВАНИЯ ПРОЕКТА НА ОСТАВШИЙСЯ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД.....	20
А РАЗВИТИЕ И ДАЛЬНЕЙШАЯ РАБОТА ПО ВНЕДРЕНИЮ ВИЗЫ ТРАСЕКА И ГРУЗОВОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ ТРАСЕКА.....	20
В ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ ТРАСЕКА (СЛУЖБА ИНФОРМАЦИИ И ПОДДЕРЖКИ) И ИНИЦИАТИВЫ ПО РАСШИРЕНИЮ КОММУНИКАЦИОННЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ.....	20
С ПОДДЕРЖКА МПК ТРАСЕКА И ПОСТОЯННОГО СЕКРЕТАРИАТА.....	21
4 ХОД РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА В ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД	23
А РАЗВИТИЕ И ДАЛЬНЕЙШАЯ РАБОТА ПО ВНЕДРЕНИЮ ВИЗЫ ТРАСЕКА И ГРУЗОВОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ ТРАСЕКА.....	23
В ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ ТРАСЕКА (СЛУЖБА ИНФОРМАЦИИ И ПОДДЕРЖКИ) И ИНИЦИАТИВЫ ПО РАСШИРЕНИЮ КОММУНИКАЦИОННЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ.....	24
С ПОДДЕРЖКА МПК ТРАСЕКА И ПОСТОЯННОГО СЕКРЕТАРИАТА	25
ОТЧЕТ О ХОДЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА.....	30
ОБЩИЙ ПЛАН ПО ДОСТИЖЕНИЮ РЕЗУЛЬТАТОВ (1)	32
ОБЩИЙ ПЛАН ПО ДОСТИЖЕНИЮ РЕЗУЛЬТАТОВ (2)	33
ОТЧЕТ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ РЕСУРСОВ.....	34
5 ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА НА СЛЕДУЮЩИЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД.....	36
ПЛАН ДЕЙСТВИЙ НА СЛЕДУЮЩИЙ ЭТАП (РАБОЧАЯ ПРОГРАММА)	38

СПИСОК ПРИЛОЖЕНИЙ

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ЛОГИКО-СТРУКТУРНАЯ СХЕМА

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ОТЧЕТ О ВНЕДРЕНИИ И ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛОЖЕНИЙ «ВИЗЫ ТРАСЕКА»
И РАЗВИТИИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА СТОРОН ОМС
В ОБЛАСТИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

ПРИЛОЖЕНИЕ III

ИТОГОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ ЗАСЕДАНИЙ
РАБОЧИХ ГРУПП В Г. КИЕВ, НОЯБРЬ 2005 Г.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

ИТОГОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ ЗАСЕДАНИЙ
РАБОЧИХ ГРУПП В Г. БУХАРЕСТ, ФЕВРАЛЬ 2006 Г.

ПРИЛОЖЕНИЕ V

ГРАФИК ПРОВЕДЕННЫХ ВСТРЕЧ СЕНТЯБРЬ 2005 Г. - ФЕВРАЛЬ 2006 Г.

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

ОТЧЕТ О ПРЕДЛОЖЕНИЯХ ПО УЛУЧШЕНИЮ И ДАЛЬНЕЙШЕМУ РАЗВИТИЮ
БАЗЫ ДАННЫХ ГИС - ТРАСЕКА

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ:

АБР	Азиатский банк развития
ВБ	Всемирный банк
ГИС	Географическая информационная система
ГППГ	проект ЕС «Гармонизация процедур пересечения границ»
ГС	Генеральный секретарь ПС МПК ТРАСЕКА
ЕС	Европейский союз
ЭК ООН	Европейская экономическая комиссия ООН
ИБР	Исламский банк развития
КЕС	Комиссия Европейского Союза
МПК	Межправительственная комиссия ТРАСЕКА
МСАТ	Международный союз автомобильного транспорта
МФИ	Международные финансовые институты
НС	Национальные секретари (Постоянные представители Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА)
ООН	Организация объединенных наций
ОС	Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия, подписанное 8 сентября 1998г. в г. Баку
ОЮБТП	проект ЕС «Общая юридическая база по транзитным перевозкам»
ПРООН	Программа по развитию ООН
ПС	Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА
РГ	Рабочая группа
СНГ	Содружество независимых государств
СТИП	Проект ЕС «Содействие торговле и институциональная поддержка»
Тасис	Программа технического содействия КЕС странам СНГ
ТЗ	техническое задание
ТП	Технические приложения к ОМС
ФИАТА	Международная федерация экспедиторских ассоциаций
ЦАРЭС АБР	Программа Азиатского банка развития по центрально-азиатскому экономическому сотрудничеству

1 КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА

Долгосрочные цели: Создание благоприятных условий в транспортном коридоре Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) с целью развития и улучшения торговли в регионах, а также интеграции в международные экономические структуры (доступ к мировому рынку), т.е. СОДЕЙСТВИЕ ТОРГОВЛЕ

Задачи проекта:

- А** Развитие и продолжение реализации «ТРАСЕКА Виза» и «Грузовой транспортной документации ТРАСЕКА»
- В** Горячая линия ТРАСЕКА и инициативы по расширению коммуникационных возможностей
- С** Содействие МПК и Постоянному Секретариату ТРАСЕКА

Планируемые результаты:

(А):

- 1- Национальное законодательство, препятствующее реализации концепции «ТРАСЕКА Виза» проанализировано, и представлены соответствующие рекомендации
- 2- Обеспечено продолжение мероприятий по результатам проектов ОЮБТП и ГППГ
- 3- Схема апробирования упрощенных правил транспортировки грузов разработана и применена
- 4- Семинары во всех странах ТРАСЕКА с целью распространения информации о результатах проведенного экспериментального проекта
- 5- План действий по «Виза ТРАСЕКА» и «Грузовой документации» подготовлен, при условии того, что ситуация в странах ТРАСЕКА к этому располагает

(В):

- 1- Подготовлена полная концепция Горячей линии для каждой из стран.
- 2- Веб-страница ТРАСЕКА обновлена, и создана секция для наиболее часто задаваемых вопросов (FAQs)
- 3- Подготовлено ТЭО по использованию веб-камер, при условии, что выводы предварительного исследования по использованию веб-камер положительны

(С):

- 1- Ежегодные заседания ТРАСЕКА организованы
- 2- Организованы и проведены заседания рабочих групп Национальных секретарей
- 3- Предоставлена финансовая поддержка МПК и ПС МПК ТРАСЕКА
- 4- База данных по перевозкам ТРАСЕКА обновлена
- 5- Укреплена организация и управление ПС МПК ТРАСЕКА
- 6- Проведены мероприятия по распространению информации

Действия:

А Развитие и дальнейшая реализация «ТРАСЕКА Виза» и «Грузовой документации ТРАСЕКА»

- 1) Детальное изучение документации и законодательства, формирующего правила международной перевозки грузов в каждой из стран ТРАСЕКА, включая соглашения по таможенным и визовым отношениям;
- 2) Детальное изучение правовой основы грузовых и пассажирских перевозок в каждой из стран ТРАСЕКА;
- 3) Продолжение развития результатов соответствующих предыдущих и текущих проектов;
- 4) Разработка и реализация первых "пилотных проектов по пассажирским и грузовым перевозкам" в целях применения комплекса новых упрощенных правил;
- 5) Организация семинаров со всеми заинтересованными сторонами в странах ТРАСЕКА с целью планирования расширения первых "пилотных проектов по пассажирским и грузовым перевозкам";
- 6) Совмещение реализации «ТРАСЕКА Виза» и «Грузовой документации ТРАСЕКА»;
- 7) Содействие гармонизации процедур и законодательства для «ТРАСЕКА Виза» и «Грузовой документации ТРАСЕКА» посредством создания, координации и согласования графика со всеми странами ОМС.

В Горячая линия ТРАСЕКА (Информационная поддержка) и инициативы по расширению коммуникационных возможностей

- 1) Проведение первоначальной оценки концепции Горячей линии, а также создание методологии и определение практических параметров;
- 2) Изучение существующих административных возможностей структуры ТРАСЕКА в отношении эксплуатации и поддержки инициатив горячей линии и службы информационной поддержки в веб-формате;

- 3) Доработка всей концепции, включая анализ затрат, стратегию развития и требования к институциональной и административной основам концепции на веб-странице ТРАСЕКА на базе Интернет;
- 4) Оценка существующей веб-страницы ТРАСЕКА и разработка схемы интерактивного центра наиболее часто задаваемых вопросов (FAQ);
- 5) Программирование и создание центра FAQ на веб-странице ТРАСЕКА;
- 6) Оказание технического и финансового содействия эксплуатации и регулярного обновления центра FAQ в время выполнения проекта;
- 7) Проведение детального изучения имеющегося опыта по использованию веб-камер в пунктах пересечения границ в Европе, включая извлеченные уроки;
- 8) Выполнение экономического и финансового исследования возможности использования веб-камер на определенных пунктах пропуска транспортного коридора ТРАСЕКА, при условии того, что выводы предварительного исследования будут по этому вопросу положительны.

С Содействие МПК и Постоянному Секретариату ТРАСЕКА

- 1) Содействие Постоянному Секретариату и Национальным комиссиям в их работе в рамках программы ТРАСЕКА;
- 2) Информирование других доноров, межд. финансовые институты, коммерческих операторов ЕС и другие заинтересованные стороны о деятельности ТРАСЕКА, и координирование деятельности;
- 3) Поддержка тесных связей с МФИ;
- 4) Доведение информации непосредственно до сведения министров транспорта по всем аспектам проектов, финансируемых ЕС в рамках программы ТРАСЕКА;
- 5) Обеспечение непрерывного финансирования Постоянного Секретариат и национальных секретарей в течение 24 месяцев в соответствии с бюджетом, согласованным с менеджером проекта в дирекции EuropeAid Co-operation;
- 6) Содействие и контроль за осуществлением финансового и технического содействия Постоянному секретариату в Баку;
- 7) Обеспечение продолжения текущих и предыдущих проектов, включая анализ результатов проекта, оценку планов действий и т.д. , а также обеспечение требуемой координации;
- 8) Определение будущей проектной деятельности в сотрудничестве с Постоянным Секретариатом и Национальными комиссиями;
- 9) Содействие Европейской комиссии в идентификации новых проектов и помощь в подготовке технических заданий;
- 10) Содействие Постоянному секретариату в распространении информации о ТРАСЕКА;
- 11) Оказание технической помощи и обеспечение регулярного обновления веб-страницы ТРАСЕКА;
- 12) Обеспечение регулярного обновления базы данных по перевозкам в ТРАСЕКА;
- 13) Организация ежегодных конференций МПК ТРАСЕКА в 2005 и 2006 гг.;
- 14) Организация заседаний рабочих групп ПС МПК ТРАСЕКА (одного в 2004, одного в 2005 и двух в 2006 гг.);
- 15) Разработка рекомендаций по расширению возможностей существующего административного управления
- 16) Составление проектов технических заданий.

Целевая группа: администрации и участники отношений в области транспорта во всех странах ТРАСЕКА

Получатели: Кабинеты министров и Министерства транспорта во всех странах-участницах ТРАСЕКА, ПС МПК ТРАСЕКА и Национальные секретари

Вклад: Техническое содействие предоставляется:

Международными экспертами, в т.ч.:

- 420 чел/дней Руководителем проекта ;
- 420 чел/дней Супервайзером ПС МПК ТРАСЕКА;
- 420 чел/дней Координатором проекта в Средней Азии;

191 чел/дней краткосрочными межд. экспертами.

Местными экспертами:

- 1540 чел/дней долгосрочными старшими экспертами;
- 186 чел/дней краткосрочными старшими экспертами.

Создание региональных офисов проекта (в Баку, Алматы и Киеве).

Финансирование деятельности ПС МПК ТРАСЕКА

Дата начала проекта: 27 августа, 2004

Длительность проекта: 24 месяца

2 КРАТКИЙ ОБЗОР ХОДА ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА С МОМЕНТА ЕГО НАЧАЛА

Выполнение проекта на протяжении отчетного периода (август 2004 г. - февраль 2006 г.), приведенное ниже, согласуется с этапами и поставленными целями, обозначенными в общем плане действий, плане действий по достижению результатов и рабочей программе, изложенных во вступительном отчете (декабрь 2004г.). Деятельность и действия Консультанта соответствовали Техническому заданию (ТЗ) и основывались на предложенных организации и методологии. Поскольку некоторые из прогнозируемых рисков и предположений оправдались, и с учетом определенных выводов по проведенным консультантом работе и исследованиям, было необходимо пересмотреть некоторые положения ТЗ. Все действия консультанта были согласованы с пересмотренным техническим заданием. Определенно, во время отчетного периода, осуществление проекта соответствовало логико-структурной схеме, прилагаемой к данному отчету (см. Приложение I – Логико-структурная схема).

В самом начале отчетного периода, необходимо обозначить, что произошли изменения во внешних условиях, влияющих на осуществление проекта, и имели место внутренние преобразования, предпринятые в качестве реакции на эти изменения. Несомненно, одним из самых существенных факторов являются изменения в сфере ответственности на правительственном уровне вообще и в сфере управления транспортной отраслью, в частности. Эти изменения произошли во многих странах ОМС. Такие изменения составляют внешние факторы воздействия на работу проекта. Приведем наиболее существенные изменения.

С начала осуществления проекта произошли перемены в правительственных структурах Грузии, Украины, Кыргызской Республики, Узбекистана и Казахстана. В министерствах транспорта Таджикистана, Турции, Румынии, Болгарии, Кыргызской Республики и Казахстана были проведены новые назначения. В Украине и в Казахстане также произошли кадровые изменения, касающиеся ТРАСЕКА. Это влияет на ежедневную работу проекта и на выполнение некоторых его компонентов, также задействует дополнительные усилия со стороны консультанта.

Однако, необходимо отметить, что такая ситуация была предусмотрена и отражена в логико-структурном анализе. (Приложение I). Были предприняты все возможные действия для смягчения последствий изменений. Были установлены новые контакты при содействии региональных офисов, Национальных секретарей, Постоянного секретариата и заинтересованных в проекте сторон. Более того, консультант активно использовал возможности, представленные на заседаниях рабочих групп и во время командировок.

Работа консультанта была направлена на оказание логистического обеспечения и технической подготовки четвертого заседания МПК в апреле 2005 г., а далее на содействие эффективной реализации принятых решений. Эти решения и рекомендации оказали влияние на работу консультанта в отношении компонентов проекта по поддержке МПК и ПС (С), и по компонентам «ТРАСЕКА Виза» и грузовой документации (А).

Далее по каждому из компонентов представлен отчет с начала осуществления проекта.

А Развитие и дальнейшая работа по внедрению Визы ТРАСЕКА и грузовой документации ТРАСЕКА

Компонент А1/2

С момента мобилизации проекта Консультант начал сбор информации и анализ документации в сфере международного грузового транспорта в регионе в соответствии с формулировкой задания А.

Используя собранный материал и рекомендации правового характера выполненных проектов ТРАСЕКА, консультант проанализировал международные конвенции, которые подписаны странами Основного соглашения¹, а также изучил рекомендованные для подписания конвенции. Анализ ситуации был завершен.

Кроме того, совместно с ПС был проведен мониторинг положения дел о фактическом внедрении визы ТРАСЕКА. Был подготовлен подробный отчет «О внедрении и выполнении положений «Визы ТРАСЕКА» и развитии законодательства сторон ОМС в области международных грузовых перевозок» (см. Приложение II). Консультант получил отзывы получателей проекта по вопросу выполнения ТРАСЕКА Виза, консультант также развивал результаты предыдущих проектов. Для того, чтобы предоставить комментарии по этим вопросам, ситуация была освещена в предыдущем отчете о ходе выполнения проекта.

¹ Основное соглашение о международном транспорте по развитию коридора «Европа-Кавказ-Азия»

Что касается вопроса Ереванского протокола, то Консультант уже отмечал, что по процедурным соображениям, избранный подход сопряжен с длительным временным лагом по его осуществлению. Дополнения и технические приложения должны были пройти процедуры ратификации во всех странах ОМС. Это достаточно длительный и сложный процесс. На сегодняшний момент только Правительства Азербайджанской Республики и Болгарии ратифицировали Протокол о внесении дополнений к ОМС. Эта ситуация была подтверждена представителями Сторон ОМС на заседании рабочей группы в г. Киев. (См. Приложение III – Итоговые документы заседания рабочей группы в г. Киев, ноябрь 2005 г.). А на заседании рабочей группы в Бухаресте в феврале 2006 г. (См Приложение IV – Итоговые документы заседания рабочей группы в г. Бухарест, февраль 2006 г.), представитель Армении проинформировал о принятии положений этого протокола этой страной и пояснил, что депозитарий ОМС будет об этом уведомлен.

Необходимо отметить, что практика работы МПК и ПС направлена на выполнение решений МПК. Поэтому все вопросы, поднимаемые МПК, постоянно отслеживаются, по ним предоставляются отчеты и обновляются сведения. Такой же подход был применен и к вопросам Визы ТРАСЕКА. Наиболее актуализированная ситуация по истории развития вопроса отражена в соответствующих разделах второго отчета о ходе выполнения проекта.

В соответствии с информацией, полученной от Сторон Кыргызская Республика, Молдова, Румыния и Таджикистан практически завершили процедуры ратификации. Казахстан не готов ратифицировать Протокол, поскольку страна сделала оговорку к техническому приложению о железнодорожном транспорте. Процесс ратификации в Украине не требовался, поскольку положения Протокола являются частью внутреннего законодательства и уже имеют юридическую силу. Турция рассматривает присоединение к конвенции СМГС, поэтому в данном случае говорить о ратификации протокола пока преждевременно. В случае с Узбекистаном, трудно прийти к какому-либо точному выводу, поскольку структура управления транспортным сектором остается нечеткой. Изменения в Правительстве Грузии не способствовали получению определенной информации о статусе ратификации. Однако необходимо отметить, что в новом таможенном кодексе Грузии предусмотрена нулевая ставка НДС в отношении железнодорожных перевозок.

Выводы полученного мониторинга, консультации и отзывы получателей проекта послужили основой для масштабного пересмотра первого проекта отчета по правовым вопросам. Пересмотренный проект отчета был представлен на рассмотрение рабочей группы в феврале 2006 г. в Бухаресте для получения заключительных отзывов и пояснений. Поскольку замечаний не поступило, заключительная версия отчета «О внедрении и выполнении положений «Визы ТРАСЕКА» и развитии законодательства сторон ОМС в области международных грузовых перевозок» представлена в Приложении II к настоящему отчету.

Поскольку отчет определяет проблемы, документирует национальное законодательство и представляет рекомендации, которые согласованы с получателями проекта, поставленная проектом задача по данному компоненту выполнена, и соответствующий показатель достигнут.

Компонент А3

Что касается продвижения результатов проекта ОЮБТП, консультант провел их обзор, содействовал дальнейшему развитию и выдвигал результирующие проект документы (в основном, технические приложения и дополнения к ОМС) на рассмотрение рабочих групп в Баку (октябрь 2004 г.), Стамбуле (февраль 2005г.), снова в Баку (апрель 2005 г.) для того, чтобы принять документ консенсусом Сторон на заседании МПК в Баку (апрель 2005 г.). Принимая во внимание результаты этого последнего упомянутого заседания рабочей группы, было очевидно, что вопрос принятия любого из рекомендованных дополнений, было невозможно вынести на рассмотрение МПК, поскольку невозможно было достичь необходимого консенсуса Сторон. Выходя за рамки предписанных заданий для достижения установленных показателей, консультант дополнительно провел исследование вопроса о причинах невозможности принятия и инициировал процесс преобразования предложенных документов в формат межгосударственных соглашений. Однако, этот процесс не получил поддержки для возможности начала процедур одобрения в столь сжатые сроки.

Что касается дальнейшего продвижения результатов проекта ГППГ, проект тесно сотрудничает с соответствующими инициативами ЕЭК ООН. ЕЭК прикладывает огромные усилия для гармонизации транспортной и транзитной документации. Было установлено тесное сотрудничество и происходит постоянный обмен мнениями. Достигнута договоренность

систематически собирать информацию обо всех транспортных и транзитных документах, которые применяются в станах ОМС. Дальнейшим шагом, предложенным консультантом по развитию данной инициативы, при тесном сотрудничестве с ЭЭК, является распространение этой информации на общей веб-странице. Рекомендуются дальнейшее развитие идеи посредством сотрудничества Постоянных представителей и ЭЭК. На новом сайте ТРАСЕКА будет отведена специальная секция для развития этой инициативы, совместный проект ТРАСЕКА и ЭЭК ООН в разделе «коридор ТРАСЕКА». В этой секции будет три подраздела: О проекте, карта с обозначениями пунктов пропуска ТРАСЕКА и соответствующие ссылки на сайты ЭЭК ООН. ПС для запуска этой инициативы будет работать с партнерами в ЭЭК ООН.

Кроме того, эта и другая информация скоро будет опубликована, на веб-сайте ТРАСЕКА, для того, чтобы максимально сблизить рекомендации проекта ГППГ и их фактическое выполнение в Сторонах. Это будет достигнуто за счет проведения пилотных проектов (см. компонент А4). Другим вектором работы в этом направлении является сотрудничество с международными организациями, занимающимися вопросами содействия торговле.

Компонент А4/5

Дизайн упрощенных схем пересечения границ грузовым автотранспортом был представлен в предыдущем отчете о ходе осуществления проекта. Для осуществления инициативы были выбраны Азербайджан, Грузия и Турция. Были отобраны следующие пункты пропуска:

- Гардобани – Красный мост (Грузия) – Синик Керпу (Азербайджан);
- Сарпи (Грузия) – Артвин-Сарп (Турция); и
- Порт Поти (Грузия).

Проведенные консультации с основными заинтересованными сторонами (пограничными органами, таможенными структурами, министерствами транспорта, портовыми администрациями, экспедиторами и перевозчиками) подтверждают практическую предложенной схемы. Консультант получил твердое подтверждение от пограничных и таможенных органов о поддержке пилотного проекта. Было достигнуто соглашение о том, что вся необходимая информация должна быть представлена в таможенные и пограничные органы на пункте пропуска не менее, чем за 24 часа до прибытия груза на пункт пропуска. Эта информация должна быть направлена как таможенным, так пограничным органам по отдельности. Были обнаружены некоторые технические и физические препятствия, которые могли бы повлиять на ход инициативы, о них отчет был представлен ранее.

Порт Поти также рассматривается как одно из мест для проведения пилотного проекта. Процесс обсуждения этого вопроса продолжается.

На дальнейших этапах предлагается привлечь к выполнению пилотного проекта и Армению.

Было проведено исследование транспортных компаний для потенциального включения их в пробный проект. В настоящее время продолжает идти процесс консультаций с ведущими европейскими транспортными компаниями, занимающимися автоперевозками грузов. Автоперевозчики согласны с условиями и поддерживают инициативу дальнейшего развития пилотного проекта. Также консультант обратился к Национальному секретарю Турции с запросом о предоставлении информации об автоперевозчиках, которые могли бы быть заинтересованы принять участие в пробном проекте. Была получена исчерпывающая информация по этому вопросу. Вопрос подробно обсуждался на заседании ПС в Бухаресте в феврале 2006 г.

Однако, необходимо отметить, то осуществление самого пилотного проекта несколько запаздывает, поскольку до сих пор, из-за опасности птичьего гриппа, автотранспортные средства скапливались на грузинской и турецкой границах, т.к. необходимо было предпринимать меры по их дезинфекции и усиленному контролю, а также выполнение было осложнено тем обстоятельством, что в порту Поти временно отсутствовало паромное сообщение. Более того, произошли некоторые изменения кадрового состава, что повлекло за собой дополнительные усилия на организацию встреч, координацию и получение поддержки.

Необходимо еще раз подчеркнуть, что поддержка Национальных секретарей и ответственных компетентных органов первостепенна для успешного осуществления пилотного проекта, который должен теперь состояться в следующий отчетный период.

Также необходимо отметить, что консультант во время своей недавней миссии в Грузию, и через алма-атинский офис проекта, обсуждал с официальными лицами вопрос развития контейнерного поезда Поти-Баку-Актау-Алматы. Были представлены некоторые практические рекомендации о том, как поставить контейнерный поезд на постоянную и регулярную основу.

Информация о ходе работы над пробным проектом, в основном, предоставлялась на заседаниях рабочих групп в Стамбуле (февраль 2005), Киеве (ноябрь 2005) и Бухаресте февраль 2006). Показатели по данному пробному проекту практически достигнуты. Специализированный семинар будет проведен в следующий отчетный период.

Компонент А6/7

Деятельность по этим компонентам тесно связана с компонентами А1, 2 и 3 (часть ОЮБТП). Консультантом были предприняты существенные усилия в этом направлении. Однако проекту пришлось иметь дело с внутригосударственными процедурами, суверенными правами Сторон и законодательными органами. Таким образом, консультант не представляет возможным выработать реалистичные и осуществимые рекомендации, принимая во внимание то, что ситуация к этому не располагает. Такая ситуация была предусмотрена в ТЗ, в разделе 3.2 (риски), где говорилось о причинах, не позволяющих осуществить согласование процедур по вопросу реализации визы ТРАСЕКА. Консультант считал, что необходимо дополнительное рассмотрение вопроса между Сторонами, для того чтобы они могли четко определиться с задачами на будущее на своем уровне. Консультант проводил активную работу по этому вопросу при поддержке Генерального секретаря, и ратовал за использование Постоянных представительств для повторного рассмотрения документов в Сторонах.

Для того, чтобы показать выполнение предписанного индикатора работы – Подготовка плана действий по вопросу визы ТРАСЕКА, как этого требует ТЗ, был разработан представленный ниже план действий, который более подробно рассмотрен в отчете «О внедрении и выполнении положений «визы ТРАСЕКА» и развитии законодательства Сторон ОМС в области международных грузовых перевозок» (см. Приложение II).

Этапы	Действия	Временные рамки	Предположения
Предварительный этап	ПС обратится к НС на заседании рабочей группы с вопросом о предварительной готовности поддержать механизм межправительственных соглашений – необходимо внести вопрос пунктом повестки дня РГ ПС	РГ, ноябрь 2005 г.	Сотрудничество ПС, сотрудничество со стороны НС, результаты рабочей группы – источник подтверждения
Этап 1 Письмо ПС, адресованное НС ТРАСЕКА	В случае, если стороны ОМС посчитают такое предложение приемлемым, ПС обратится к НС для получения подтверждения для составления межправительственных соглашений по мультимодальному транспорту и экспедиторской деятельности	Начало этапа будет определено после получения положительного отзыва по предварительному этапу – немедленно, ориентировочно ноябрь 2005	Готовность сторон ОМС и сотрудничество ПС
Этап 2 Подготовка проектов межправительственных соглашений по мультимодальному транспорту и экспедиторской деятельности	ПС МПК, при поддержке консультанта, при необходимости, подготовит межправительственные соглашения По мультимодальному транспорту По экспедиторской деятельности	Одновременно с этапом 1 - 1 месяц Ноябрь-декабрь 2005	Готовность сторон ОМС и сотрудничество ПС
Этап 3 Обсуждение национальными секретарями	В случае запроса со стороны ПС, Консультант окажет содействие в обсуждении вопроса с Национальными секретарями по обоим соглашениям	Параллельно с этапом 1 1 месяц ноябрь-декабрь 2005	Сотрудничество НС ТРАСЕКА и ПС Результаты рабочей группы ПС

Этапы	Действия	Временные рамки	Предположения
Этап 4 Дальнейшие консультации со сторонами ОМС	ПС проведет дальнейшие обсуждения и консультации, также предоставит в письменном виде проекты до проведения следующего заседания рабочей группы, которая следующему предшествует заседанию МПК	1 месяц Декабрь 2005 - январь 2006, предоставление документов в конце декабря – начале января 2006 г.	Получение отзывов и комментариев от ПС и НС
Этап 5 Рекомендации ПС для следующего заседания МПК	Рекомендации ПС на подписание обоим межправительственных соглашений странами, которые желают их заключить – включение вопроса в повестку дня заседания в феврале 2006.	Февраль 2006	Рекомендации ПС, адресованные МПК
Этап 6 Следующее заседание МПК	Подписание межправительственных соглашений по мультимодальному транспорту и экспедиторской деятельности	весна 2006	ПС МПК ТРАСЕКА

Учитывая то, что Сторонам не удалось принять протоколы о внесении дополнений к Основному Соглашению на основании консенсуса на Четвертом Ежегодном Заседании МПК, ПС обратился к Сторонам с предложением рассмотреть возможности принятия положений Технических приложений в формате межправительственных соглашений, если проекты таких Соглашений будут подготовлены ПС. В ходе обсуждения некоторыми участниками были сделаны оговорки к данному предложению, поскольку вышеуказанные документы недавно прошли соответствующие внутригосударственные процедуры и были впоследствии одобрены рядом правительств с целью принятия в формате технических приложений к ОМС. Принятие данных документов в ином формате означает повторное проведение процедуры. Ввиду этого было предложено некоторое время не выносить перед правительствами стран этот вопрос повторно.

Учитывая такой исход событий по выполнению предварительного этапа, становится очевидным, что на данный момент применение разработанного плана действий не представляется возможным. Учитывая, что страны ОМС обладают суверенными правами, и, основываясь на рекомендациях ПС, дальнейшее развитие вышеназванных вопросов не является целесообразным до тех пор, пока не будет высказана ясная позиция Сторон принять на себя обязательства по выполнению этих инициатив в любом формате. Эта ситуация обсуждалась не только с бенефициарами, но и с КЕС, в результате чего было принято решение о перенаправлении первоначально предусмотренных ресурсов для этого компонента на другие задачи, возложенные на проект (что и отражено в дополнении II к настоящему контракту по проекту «СТИП»).

В Горячая линия ТРАСЕКА (служба информации и поддержки) и инициативы по расширению коммуникационных возможностей

Компонент В1/2/3

Для выполнения заданий проекта по данному компоненту консультант предпринял следующие действия во время выполнения проекта:

- Провел начальный анализ ситуации по концепции горячей линии в странах
- Внедрил методологию и практические параметры по общетехнической и административной сферам.

Одновременно с процессом исследований данного рода вопросов в странах Европы, консультант разработал опросный лист (о чем уже предоставлялись отчеты) для того, чтобы выявить текущее положение дел по вопросу горячей линии ТРАСЕКА. Анкета была роздана национальным секретарям с просьбой предоставить отзывы, после обсуждения вопроса с соответствующими структурами. Вопрос также обсуждался во время проведения рабочих групп,

во время служебных поездок и с ПС. По полученным данным, стало очевидным, что большинство стран не поддерживают идею выделения фондов и ресурсов для работы горячей линии в прежней концепции.

Как уже отмечалось ранее, история создания горячей линии ТРАСЕКА начинается в 2001г., когда странами центрально-азиатского региона было предложено внедрить механизм по облегчению процедур пересечения границ и способствовать установлению прозрачного процесса пересечения границ. В основном эти мероприятия должны были быть направлены на дальнейшее содействие гуманитарным перевозкам в направлении Афганистана для восстановления экономики этой страны.

Термин «горячая линия» в современном значении в области коммуникаций означает – центр приема звонков, куда можно дозвониться при наборе обычного телефонного номера. В основном эта услуга работает круглосуточно на некоммерческой основе и создана для работы по вопросам насущной важности или для смягчения какой-либо проблемы. Невозможно сопоставить огромный бюджет, который необходимо затратить на организацию такого центра по приему звонков, который должен работать 24 часа в сутки, с низкой эффективностью «горячей линии», которая до сих пор прослеживалась. Необходимо отметить, что этот инструмент в подобной концепции неприемлем для идеи ТРАСЕКА.

Страны не намерены выделять средства на установление и поддержание работы горячей линии на соответствующих пунктах пропуска. Предварительный опрос международных финансовых институтов и представителей частного сектора также не показал их заинтересованности в проекте. На основании всего вышесказанного можно сделать вывод о том, что проблема должна рассматриваться с точки новой концепции и эффективности расходов. Принимая во внимание вышеназванные причины и аргументы, мы считаем, что концепция горячей линии должна быть основана на веб-сайте ТРАСЕКА.

Поэтому была выработана жизнеспособная и практичная альтернатива, информация о которой была распространена, координировалась с получателями, было предложено назвать концепцию службой информационной поддержки для того, чтобы избежать недопонимания. Новая концепция была согласована с КЕС и получила свое отражение в дополнении к контракту №2, в настоящий момент инициатива находится в стадии реализации и программирования.

Как уже отмечалось в предыдущем отчете II, предлагая новое решение, направленное на повышение эффективности горячей линии, мы учли не только полученный опыт, то и разработали его с учетом минимальных затрат на содержание. Концепция основана на следующих положениях:

- Нет необходимости организовывать сеть центров звонков;
- Необходимо отойти от исключительной направленности оказания гуманитарной помощи;
- Национальные секретари должны быть задействованы в деле организации новой инициативы «горячей линии»;
- Необходимо задействовать организации транспортной отрасли, ассоциации, международные организации;
- Сайт ТРАСЕКА должен использоваться как основная платформа для горячей линии (службы информации и поддержки).

Служба информации и поддержки будет работать с расширенным спектром информации.

Постоянный секретариат обратился к Национальным секретарям с запросом о предоставлении информации по государственным структурам, работающим на границе. Эта информация содержит название организации (пограничные службы, таможенные органы и другие структуры), имя ответственного лица за указанный пункт пропуска и/или центрального аппарата, контактные телефоны, контактные данные, включая телефон/факс/номер мобильного телефона, адрес электронной почты и пр. Эта работа уже завершена. Национальные секретари оказывают содействие развитию этой инициативы в их странах. Постоянный секретариат также будет содействовать им в этом вопросе и будет освещать процесс в общественных кругах.

Контактная информация и сведения о контактных лицах будет помещена на сайт ТРАСЕКА. Для этого будет отделена специальная рубрика в разделе «Информационные услуги и поддержка клиентов». Информация будет далее направлена по адресам рассылки, которые состоят из списков основных участников транспортного процесса.

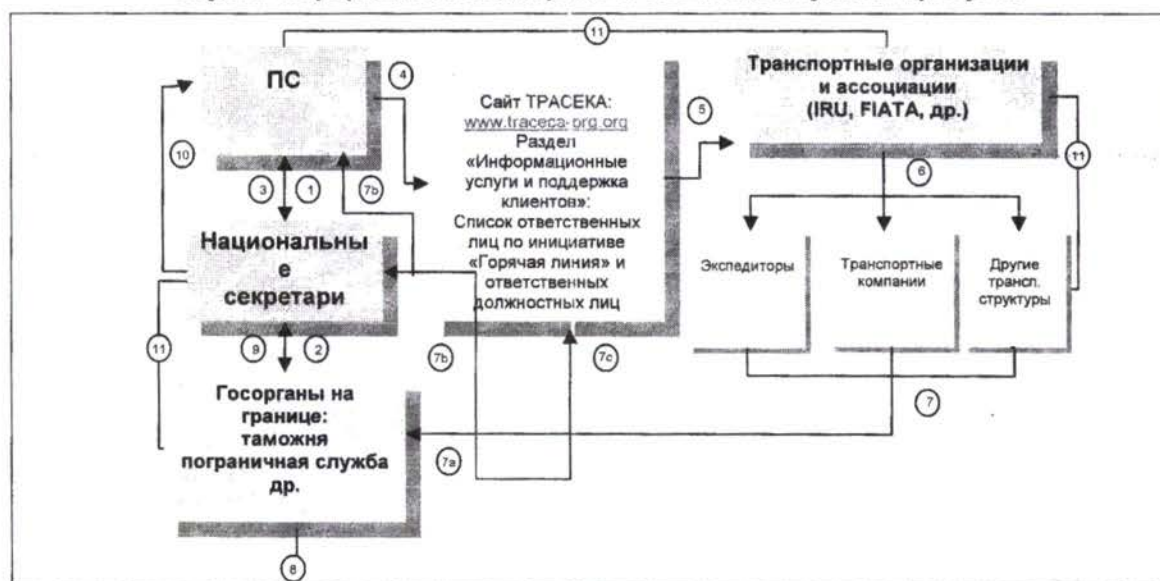
Для того, чтобы служба информации и поддержки ТРАСЕКА напрямую удовлетворяла специфические запросы транспортных компаний, консультант разошлет контакты в основные международные организации и ассоциации, такие как IRU и FIATA, например. Также необходимо отметить, что крупные международные транспортные компании, желающие получать рассылки ТРАСЕКА, также будут оповещены.

Представители транспортных компаний смогут в случае необходимости связаться с ответственными лицами. Кроме того, они также смогут связаться с Национальным секретарем или Постоянным секретариатом, если пожелают поделиться своим опытом и предложить идеи по усовершенствованию концепции, а также обратиться к структурам ТРАСЕКА с запросом о решении определенной проблемы, с которой они столкнулись на пункте пропуска заблаговременно. При необходимости они также могут посетить страничку с часто задаваемыми вопросами на сайте ТРАСЕКА. Таким образом, эта инициатива нацелена и на дальнейшее повышение прозрачности процессов в структурах ТРАСЕКА.

Национальным секретарям необходимо будет проводить мониторинг результатов и обсуждать вопросы функционирования инициативы в их стране. Мы считаем необходимым, чтобы национальные секретари обсуждали эти вопросы между собой и работали над дальнейшим усовершенствованием процесса совместно с ПС.

Весь механизм построен на постоянном обмене информацией между основными участниками: Постоянным секретариатом, транспортными ассоциациями, транспортными компаниями, государственными органами на границе и национальными секретарями. Само собой разумеется, что проект СТИП предоставит необходимую поддержку, будет координировать деятельность на начальном этапе, а также будет содействовать устойчивому развитию этого механизма.

Служба информации и поддержки ТРАСЕКА для пунктов пропуска



Легенда:

- 1- ПС просит НС предоставить имена и должности ответственных лиц по инициативе «горячая линия»
- 2 – НС получают контакты и обновляют их базу, обеспечивают содействие госорганов на границе реализации этой инициативы.
- 3 – Отчет по результатам предоставляется в ПС
- 4 – ПС загружает информацию на сайт в раздел новостей и поддерживает актуальность информации через НС
- 5 – ПС формирует лист рассылки для транспортных организаций и рассылает им информацию о горячей линии и новости
- 6 – Информация распространяется среди пользователей коридора ТРАСЕКА, т.е. тех, для кого необходимо повысить привлекательность коридора
- 7 – Транспортные компании используют горячую линию и направляют заявления о нарушениях на пунктах пропуска:
 7a – ответственным лицам и в ПС
 7b и 7c – Национальным секретарям и / или ПС или используют страницу часто задаваемых вопросов
- 8 – Госорганы предпринимают меры
- 9 – Национальные секретари отслеживают результат
- 10 – НС Предоставляют отчет о результатах в ПС
- 11 – Обмен информацией

Деятельность осуществлена, и показатель результативности достигнут с привлечением на данный момент трех стран, притом, что и другие страны намерены участвовать в развитии инициативы.

Компонент В 4/5/6

Проведены все мероприятия по данному компоненту, т.е. проанализирован существующий сайт, создана интерактивная секция по часто задаваемым вопросам, проведено ее программирование и размещение на сайте, предоставляется техническая и финансовая поддержка функционирования сайта, происходят регулярное обновление не только секции по часто задаваемым вопросам, но и основных страниц на сайте во время осуществления проекта.

Несомненно, в долгосрочном периоде для такой международной организации как МПК и ее структур необходимо обладать эффективными средствами коммуникации и распространении информации. В настоящее время наиболее важным механизмом для распространения информации является веб-сайт ТРАСЕКА. Консультант, выходя за рамки ТЗ, начал основной пересмотр сайта и создает его новый дизайн, вся работа в этом направлении будет завершена в следующий отчетный период в тесном сотрудничестве с ПС.

Еще раз необходимо подчеркнуть, что работа в направлении В2 завершена и соответствующие показатели достигнуты.

Компонент В7/8

Было проведено исследование по использованию веб-камер на границах ЕС, в заключении был подготовлен отчет, который был и представлен клиенту в декабре 2005 г.

Выводы отчета говорят о том, что камеры на пунктах пропуска используются компетентными органами, как механизмы отслеживания, и не подключены к Интернету. Передача информации с них в открытые источники Интернет ограничена или запрещена вообще. Это связано с вопросом повышенного режима безопасности на границах. Другими словами, камеры используются в закрытых сетях, при этом доступ и передача информации в Интернет для сведения широкой общественности отсутствует.

Те веб-камеры, которые установлены рядом с пунктами пропуска и могут быть доступны через Интернет, обычно используются в следующих целях:

- Рекламные мероприятия для портов и основных транспортных узлов с большим грузопотоком;
- Маркетинговые цели для таких предприятий;
- Предоставление информации для туристов, желающих пересечь границу в данном пункте (погодные условия, пр.), и другое.

Поскольку опыт по использованию веб-камер на пунктах пропуска ЕС отсутствует вообще, и поскольку предварительные отзывы, полученные от получателей проекта говорят о том, что использование веб-камер на пунктах пропуска неприемлемо по различным причинам юридического характера и из-за соображений безопасности, дальнейшая подготовка технико-экономического обоснования не является целесообразной и приведет к растрате ограниченных ресурсов проекта. В пункте по предположениям говорится о том, что необходимо выбрать достаточное количество пунктов пропуска по коридору ТРАСЕКА для проведения исследования, что не оправдалось, поэтому ТЗ (в соответствии с дополнением к контракту II) было изменено, на основании выводов предварительного исследования, а оставшиеся человеко-дни и ресурсы, выделенные на выполнение задания 8, будут перенаправлены на выполнение других компонентов проекта по предварительному согласованию с таск-менеджером. Предполагается, что уровень деятельности по компоненту С будет увеличен.

С Поддержка МПК ТРАСЕКА и Постоянного секретариата

Компонент С1/2/3/4 - Сотрудничество и координация с партнерами, заинтересованными сторонами и получателями проекта

Этот род деятельности отнимает наибольшее количество времени у консультанта, поскольку он включен в ежедневную работу ПС МПК и его представительств, касается всех вопросов, связанных с программой ТРАСЕКА. Консультант оказывает содействие в вопросах технической и административной поддержки, предоставлении информации, координации деятельности с министерствами и ведомствами, межрегионального сотрудничества, сотрудничества с Представительствами КЕС, переговорах с другими консультантами КЕС, донорскими организациями и представителями стран-получателей.

Консультант сотрудничает с представителями ПРООН, АБР, АБР ЦАРЭС, ЕЭК ООН, ВБ, ИБР на Кавказе, Центральной Азии и Украине. Была проведена подготовительная встреча для подписания меморандума о взаимопонимании ПС с Международной автомобильной федерацией. Создана основа для сотрудничества с донорами и заинтересованными сторонами. Также консультант установил прочную основу для сотрудничества с ведомствами, работающими по транспортному сектору в странах. Консультант своевременно предоставляет информацию в министерства транспорта и другие заинтересованные инстанции по всем вопросам финансирования проектов КЕС в рамках ТРАСЕКА, этот процесс поставлен на регулярную основу. Этот процесс осуществляется посредством командировок или во время запланированных встреч, письменной и устной коммуникации всех трех офисов проекта (в Баку, Киеве и Алматы). График проведенных встреч в отчетный период представлен в приложении V к настоящему отчету.

Компонент С5/6/15 Финансирование и техническая поддержка ПС. Повышение квалификации и возможностей ПС

В сферу действия проекта также включены поддержка и контроль за финансированием ПС, предоставляемым КЕС, и оказание технической поддержки. Постоянное финансирование ПС предоставлялось в должные сроки и в рамках согласованного и утвержденного бюджета.

Кроме того, консультант оказал позитивное влияние на процесс принятия решения по полному совместному финансированию структур ТРАСЕКА, начиная с 2006 г., консультант разработал несколько проектов бюджета, финансовые модели и презентации. Самофинансирование структур ПС является показателем того, что страны принимают на себя всё большую ответственность за МПК ТРАСЕКА. Необходимо отметить, что при содействии консультанта было подготовлено соглашение о совместном финансировании, которое было впоследствии заключено между Правительствами Азербайджана, Болгарии, Грузии, Молдовы, Таджикистана, Турции и Румынии на четвертом ежегодном заседании МПК в г. Баку, в апреле 2005 г.. По различным причинам Кыргызстан, Украина, Казахстан, Узбекистан и Армения не подписали это соглашение во время конференции.

Казахстан и Армения также будут участвовать в соглашении, поскольку процедура присоединения была завершена в этих странах. Консультант активно работает с оставшимися странами по данному вопросу, всячески содействуя тому, чтобы они присоединились к соглашению. Консультант всегда гарантирует финансирование в рамках предложенного, согласованного и утвержденного бюджета.

Была внедрена новая система бухгалтерии, где четко разграничены средства, поступившие от КЕС и стран ОМС, также внедрена жесткая система контроля. С начала проекта, определились первостепенные задачи в ходе консультаций с Генеральным секретарем ПС МПК (по результату 3, упомянутому в логико-структурной схеме):

- Достичь полного самофинансирования институциональных структур ПС через страны ОМС;
- Внедрить бюджетные и аудиторские процедуры МПК; и
- Внедрить систему бухучета в ПС, которая удовлетворяет потребностям аудита.

Эти три цели были достигнуты. Для более подробной информации см. Приложение III.

Консультант подготовил бюджеты на 2005 и 2006 гг. для одобрения таск-менеджера и принятия МПК на четвертом ежегодном заседании. Был подготовлен пересмотренный бюджет ПС на 2006 г., и на его основании представлен бюджет на 2007 г. С целью его принятия на пятом заседании

МПК в Софии. Были подготовлены годовые финансовые отчеты и отчеты по фондам, выделяемым со стороны ЕС на 2004 г., которые были одобрены на четвертом заседании МПК в Баку, а также отчеты по 2005 г., которые должны быть одобрены на пятом заседании МПК в Софии, в соответствии с процедурой, установленной соглашением о совместном финансировании.

Необходимо подчеркнуть, что эти задачи намного шире, чем ведение существующей системы бухгалтерского учета по принципам аудита КЕС, и на выполнение этих задач отводится существенное количество ресурсов.

Кроме финансовой поддержки, описанной выше, консультантом предоставляется широкая техническая поддержка ПС. Основные задачи и направления этой работы отражены в отчете о расширении возможностей ПС, подготовленном в июле 2005 г. и включенном в качестве приложения к предыдущему отчету о ходе реализации проекта. В настоящий момент ведется работа по внедрению рекомендаций отчета.

Одной из задач консультанта является повышение квалификации персонала ПС. Консультант всячески поощряет большую активность ПС. Приветствуется, если работники ПС повышают степень ответственности и самостоятельности при выполнении работы. Принимаются меры, направленные на постоянное совершенствование работы при высоком ее качестве. Эти шаги необходимы для улучшения институционального функционирования ПС.

Кроме финансовых и бюджетных вопросов, консультант предоставлял рекомендации ПС по следующим вопросам:

- Организационная структура ПС и его представительств в Сторонах и необходимы изменения, связанные с изменением среды и новыми задачами (включая детальные должностные инструкции для каждой штатной единицы),
- Процесс найма от объявлений об открытии вакансии до оценки заявлений о приеме на работу, проведения интервью и подготовки трудовых соглашений, на основании правового регулирования Азербайджанской Республики,
- Подготовка и дальнейшее развитие правил внутреннего распорядка (правил безопасности и положений о командировках, пр.),
- Организация архива ТРАСЕКА и применение системы управления документооборотом (более подробная информация содержится в главе 4 данного отчета),
- Вопросы инвестирования средств и закупочного процесса,
- Разработка и применение формата стандартной документации, такой как протоколы встреч, отчеты о командировках. Также были разработаны правила применения и оформления этих документов,
- Вопросы PR, маркетинга и распространения информации, от стандартных презентаций, участия в различных конференциях, организации миссий ПС до рекламного обеспечения, разработки веб-сайта.

Процесс улучшения функционирования ПС продолжается постоянно, именно на этот компонент отводится большее время работы консультантов офиса в Баку.

Компонент С7/8/9/16 - Координация деятельности других проектов, содействие КЕС в определении и подготовке новых проектов

Консультант оказывал содействие КЕС и Представительствам КЕС в деле определения всех новых проектов ТРАСЕКА на основании цикла управления проектом КЕС, т.е. начиная с процесса идентификации, подготовки новых проектов и заканчивая вовлечением в вопросы осуществления завершенных, текущих и будущих проектов КЕС.

Консультант на регулярной основе работал с завершенными на данный момент, текущими и будущими проектами КЕС, оказывал содействие в установлении необходимых контактов и очень часто был использован в качестве посредника или для урегулирования проблемных вопросов.

Проекты ТРАСЕКА по плану действий 2005 и 2006 гг., а также проекты по центрально-азиатскому плану действий за 2005 и 2006 гг. были определены в тесном сотрудничестве с получателями и партнерами по проекту, и согласованы с КЕС. Документы рабочих групп подтверждают проделанную работу.

С начала проекта было подготовлено 5 идентификационных документов по проекту, кратких описаний ТЗ для 14 проектов и ТЗ для 9 проектов. Необходимо отметить, что во время работы

проекта СТИП несколько раз менялись требования к формату и соответствующие внутренние правила КЕС к подготовке проектных документов, что отразилось на дополнительной загруженности консультанта, выше изначально предполагаемого уровня.

Консультант был вовлечен в подготовку миссии представителей КЕС департамента AIDCO2 и сопровождал представителей КЕС в центрально-азиатском, кавказском и черноморском регионах.

Компонент С10/11 – распространение информации и веб-сайт

Ранее подготовленные материалы ТРАСЕКА распространяются среди заинтересованных сторон и получателей проекта. При участии консультанта веб-сайт ТРАСЕКА широко используется для публикации информации о новых программах КЕС и деятельности ПС. Веб-сайт позволяет оперативно предоставлять информацию заинтересованным сторонам, информация представлена в улучшенном формате и легко доступна. Однако настоящий дизайн и формат веб-сайта не соответствует современному уровню развития, новым требованиям к техническому уровню и оперативности информации, поэтому консультант инициировал работу по созданию нового дизайна и программирования сайта в тесном сотрудничестве с ПС.

Во время проведения региональных заседаний и мероприятий институты и проекты ТРАСЕКА были представлены широкой аудитории, перечислим лишь некоторые мероприятия, такие как участие на конференции ООН о роли международных, региональных и субрегиональных организации по реализации алма-атинской программы действий, конференции ОБСЕ по роли транспорта в развитии и укреплении региональной интеграции и стабильности. Консультант также оказывал содействие Генеральному секретарю в подготовке презентации ТРАСЕКА на заседании рабочей группы высокого уровня в Киеве в декабре 2005 г. и на других форумах. Таким образом, ТРАСЕКА получала широкое представление по время участия на международных транспортных форумах, организованных ключевыми партнерами по развитию, работающими в регионе.

Компонент С12 – Обновление базы данных ТРАСЕКА

Поскольку существовавшая база данных не соответствовала минимальным требованиям по транспортному планированию и получению информации по транспортному сектору в регионе ТРАСЕКА, база данных была не только обновлена, как требовало того ТЗ, но и полностью пересмотрена. Был подготовлен первый отчет в данном направлении о предложениях по улучшению структуры базы данных ТРАСЕКА, представленный в качестве приложения в предыдущем отчете. Основными задачами в этом направлении были:

- Пересмотр существующих данных и выработка новой концепции базы
- Подготовка спецификаций и закупка необходимого программного обеспечения (база данных и ГИС)
- Разработка новых таблиц для сбора данных и организация процесса сбора данных
- Программирование, обновление и составление стандартного формата отчетности
- Перевод существующих данных в новую систему
- Ввод новых данных в базу.

Информация о становлении базы данных постоянно предоставлялась Сторонам в ходе заседаний рабочих групп ПС. Вопросы базы данных обсуждались на всех заседаниях ПС и разрабатывались в тесном сотрудничестве с Национальными секретарями во время осуществления проекта.

Компонент С13/14 - Проведение заседаний рабочих групп и организация заседаний МПК

С начала проекта, консультант организовал следующие заседания:

- Рабочая группа ПС МПК в Баку 6 – 8 октября 2004г.
- Рабочая группа ПС МПК в Стамбуля 17-18 февраля 2005 г.
- Рабочая группа ПС МПК ТРАСЕКА в Баку 20 апреля 2005 г.
- Четвертое ежегодное заседание МПК в Баку 21-22 апреля 2005 г.
- Заседание по разработке стратегии МПК в Стамбуле 26-27 сентября 2005 г.
- Заседание рабочей группы ПС МПК в Киеве 15-16 ноября 2005 г.

- Заседание рабочей группы правовых экспертов в Киеве 15-16 ноября 2005 г.
- Заседание рабочей группы ПС МПК в Бухаресте 8-9 февраля 2006 г.
- Заседание рабочей группы правовых экспертов в Бухаресте 8-9 февраля 2006 г.

Документы заседаний, проведенных в данный отчетный период содержатся в приложении III – Итоговые документы заседания в Киеве в ноябре 2005 г.; и в приложении IV – Итоговые документы заседания в Бухаресте в феврале 2006 г..

Уже началась подготовительная работа по проведению предстоящего пятого ежегодного заседания МПК в Софии и предваряющего его заседания рабочей группы ПС МПК, намеченных на 1-3 мая 2006 г.

Для организации всех этих встреч консультант выполнял следующие действия:

- логистические мероприятия, т.е. вопросы размещения и приобретения билетов, организация обеспечения конференций, обеспечение оборудованием, переводом, организация питания, оплаты, проведение мероприятий в свободное время, дизайн проведения конференций, пр.
- Финансовые вопросы (вопросы бюджета, сопряженные тендерные процедуры, переговоры по цене и заключение контрактов, платежи, процедуры бухгалтерской и финансовой отчетности)
- Техническая подготовка, начиная от вопросов повестки дня, программы, списка участников, до разработки или содействия в разработке технических документов – материалов конференций.
- Презентации, изменения в документах, подготовка протоколов заседаний, подготовка проектов заключительных резолюций, предоставление рекомендаций во время проведения заседаний
- Разработка документации встреч и распространение заключительных документов участникам заседаний
- Вопросы выполнения решений, рекомендаций и резолюций, принятых на заседаниях (в течение года).

Конечно, все эти мероприятия проводились в тесном сотрудничестве с и при проведении регулярных встреч с руководством и экспертами ПС.

Единственным исключением является заседание по разработке стратегии, когда платежи, ценовые вопросы, и финансовая отчетность предоставлялись посредством рамочного контракта.

Стало возможным провести большее количество заседаний, чем предписано ТЗ (4 заседания рабочих групп и 2 заседания МПК), благодаря высокой степени заинтересованности консультанта и благодаря совмещенному проведению некоторых заседаний, что привело к значительной экономии средств, ставшей результатом разумного распоряжения фондами в рамках выделенного консультанту бюджета (рассчитанного на первоначально определенное количество заседаний).

3 КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ПЛАНИРОВАНИЯ ПРОЕКТА НА ОСТАВШИЙСЯ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

Период дальнейшего планирования охватывает срок с 19 месяца (март 2006) по 24 месяц (август 2006) выполнения проекта. Планирование соответствует положениям общего плана действий, плана результативности, рабочей программы и логико-структурной схемы. Планирование также учитывает положения дополнения к контракту. Оставшаяся часть заданий будет выполнена следующим образом.

А Развитие и дальнейшая работа по внедрению Визы ТРАСЕКА и грузовой документации ТРАСЕКА

Поскольку от Сторон не было получено новой информации (только Азербайджан и Болгария на сегодняшний момент ратифицировали протокол), исходя из дополнения к контракту, в случае если ратификация упрощенных правил, применяемых к транзиту, выработанных в рамках предыдущих проектов, не завершена, оставшиеся человеко-дни, первоначально выделенные на этот компонент, будут перераспределены на выполнение других заданий по проекту, главным образом, на выполнение компонента С.

Что касается пробных инициатив для упрощенного перемещения грузов, то этот компонент получит дальнейшее развитие и будет завершен, согласно процедуре, согласованной с компетентными органами (пограничными службами, таможней, миграционной службой и др.) в Азербайджане, Грузии и Турции. Пробный проект будет проведен, как только ситуация со вспышками птичьего гриппа нормализуется, и на соответствующих пунктах пропуска будут упразднены меры по дополнительной дезинфекции и усиленному контролю.

Кроме того, консультант обратился к национальному секретарю Турции с просьбой предоставить информацию о компаниях-автоперевозчиках, которые могли бы быть потенциально заинтересованы в проведении пробного проекта. Процесс переговоров с этими компаниями ведется в настоящее время. Пробный проект с использованием системы предварительного предоставления информации будет проведен в следующий отчетный период.

Выводы будут представлены сведению Национальных секретарей на специализированном семинаре, запланированном на вторую половину следующего отчетного периода. Успех этой инициативы возможен только при поддержке и заинтересованности партнеров и получателей проекта. Также внимание будет сосредоточено на проблемах фитосанитарных сертификатов в Грузии и выдачи разрешений на транзит.

Как уже сказано в главе 2, будет проводиться скоординированная работа между структурами ТРАСЕКА и ЕЭК ООН. ПС рекомендуется систематически собирать образцы транспортной и транзитной документации, которая используется в странах ОМС. Далее, при совместной работе с ЕЭК ООН эта информация будет размещена на Интернет-сайте. Эта идея получит дальнейшее развитие при участии Консультанта, ЕЭК ООН и постоянных представителей.

В Горячая линия ТРАСЕКА (служба информации и поддержки) и инициативы по расширению коммуникационных возможностей

Что касается службы информации и поддержки, на основании концептуальной модели, представленной в прошлом отчете, идея службы информации получит дальнейшее развитие и будет адаптирована к требованиям рынка. Было решено начать осуществление концепции на региональном уровне. Сначала будет опубликована информация по кавказскому региону. Информация уже получена от национальных секретарей, сначала она будет опубликована на старом сайте ТРАСЕКА, далее будет включена в структуру нового сайта. На новом сайте будет отведена специальная секция для пользователей коридора ТРАСЕКА. Одновременно был подготовлен список основных организаций по транспортному сектору. Им будет предоставляться информация о новшествах ТРАСЕКА и будет предоставлена возможность быть включенными в список получателей новостей ТРАСЕКА. Возможности осуществления этого вопроса будут обсуждаться с национальными секретарями и ПС по каждой стране в отдельности. Инициатива будет выполнена с учетом практических вопросов, дальнейшей стратегии, а также влияния этих решений на работу существующей структуры.

Осталось выполнить только одно задание в рамках этого компонента по проекту – завершить работу по новому сайту ТРАСЕКА, включающего новые инициативы и информацию. Как информационная среда, Интернет, требует регулярного обновления информации, и только те

страницы, на которых показано развитие будут интересны пользователю. Официальный сайт – это зеркало потенциала и возможностей организации, без обновлений и динамики, корпоративный имидж организации непривлекателен. Будет необходимо организовать эффективный процесс обновления и управления информацией, для того, чтобы пользователи получали наиболее интересные сведения и узнали о новшествах, а также могли рассчитывать на отзывы в режиме реального времени.

Основное внимание будет уделено тому, чтобы сайт был удобен для пользователя. Новый сайт отвечает требованиям корпоративной принадлежности к ТРАСЕКА. Он будет выполнен в деловом стиле, но без монотонности, свойственной множеству подобных проектов. Геометрия веб-сайта основывается на эргономических соображениях, при этом сбалансировано количество графической и текстовой информации. Соблюдается возможность простой загрузки материала, сайт адаптирован под разные требования разрешения экрана и системные требования.

Сайт подразделен на тематические секции, что улучшает восприятие материала. Иллюстрированные иллюстрации отражают тематику и создают удобство для пользователя. Для того, чтобы расширить возможности стартовой страницы будут использованы несколько рядов смысловых иллюстраций, оформленных в анимационное изображение.

Внимание уделяется трем основным компонентам ТРАСЕКА: программе ЕС ТРАСЕКА, институтам и правовой базе ТРАСЕКА, Информации о коридоре / сети маршрутов ТРАСЕКА. Все компоненты представлены в максимально удобном для пользователя исполнении. Будет также организована специальная секция «ТРАСЕКА сегодня», чтобы пользователь мог получить актуальную информацию о ТРАСЕКА. Для пользователей также предусмотрена техническая панель:

- Для того, чтобы получить поддержку по навигации по сайту;
- Получить техническую поддержку;
- Подписаться на новости и рассылки;
- Связаться со структурами ТРАСЕКА;
- Осуществлять поиск по сайту;
- Получить информацию по ссылкам, и
- Получить информацию по терминам, используемым на сайте из глоссария ТРАСЕКА.

Веб-сайт создается практически одновременно на английском и русском языках, но английская версия будет запущена в систему Интернет раньше. Предполагается представить обновленный сайт на следующем заседании МПК в Софии, в мае 2006 г.

С Поддержка МПК ТРАСЕКА и Постоянного секретариата

Основной задачей компонента С в следующий отчетный период является организация пятого ежегодного заседания МПК, дальнейшая реализация принятых положений и укрепление возможностей ПС, а также передача управления ПС новому руководству и работа с экспертами.

Другие задачи, как содействие и предоставления отчетов получателям проекта, координация с донорскими организациями, надзор за финансовой и технической помощью КЕС, следование результатам предыдущих проектов, оказание содействия КЕС в вопросах организации проектов, информационная поддержка ТРАСЕКА, обновление веб-сайта выполнялись и будут осуществляться и далее.

Проект будет поддерживать финансирование МПК, будет организовано Пятое заседание МПК и дальнейшие заседания рабочих групп будут организованы в соответствии с намеченным планом. Продолжится финансирование ПС, при этом будут созданы условия, при которых ПС будет постепенно перенимать полномочия, чтобы в дальнейшем самостоятельно управлять этим процессом.

Координация с другими проектами и содействие ЕС в подготовке ТЗ будет продолжена в необходимом объеме. Поскольку срок действия программы Тасис заканчивается, то уже не будет задач по определению новых проектов, программные и идентификационные документы по проектам уже не будут предоставляться. Основной задачей будет дальнейшее содействие в подготовке ТЗ.

Будет проведено обновление базы данных по грузопотокам ТРАСЕКА. Мы проведем презентацию дизайна базы данных и ее практического применения на следующем пятом заседании МПК. Необходимо, чтобы Стороны воочию убедились, как можно использовать собранные данные. Это необходимо сделать, чтобы стороны были уверены в том, что необходимо и далее собирать данные для отлаженной работы базы данных.

Уже было отмечено, что программное обеспечение для сбора и обработки данных было приобретено и установлено. Необходимо будет еще приобрести дополнительное программное обеспечение, с помощью которого будет предоставлен доступ к базе данных разным категориям пользователей, и которое обеспечит размещение базы данных в сети Интернет. Консультант будет следовать рекомендациям, обозначенным в предложении о пересмотре базы данных. Новая база данных будет способствовать тому, что ПС сможет оказывать услуги по планированию и предоставлению информации странам, заинтересованным донорам, инвесторам, при этом работая с удобной программой. Это также станет дополнительным источником дохода, поскольку информацию можно будет предоставлять третьим лицам за определенную плату. Поэтому рекомендуется, параллельно с настройкой базы данных разработать план предоставления информации, определить категории пользователей и систему оплаты за обращение к базе данных.

Общие рекомендации по улучшению организации, администрирования и финансового менеджмента, а также развития профессионального потенциала, улучшения маркетинга и формирования корпоративной культуры ПС были разработаны в рамках компонента С по заданию проекта, нацеленного на повышение возможностей ПС. Большинство из этих рекомендаций, которые еще не выполнены, в дозволительных временных рамках будут осуществляться во время работы проекта. Мы считаем необходимым для ПС, следовать этим рекомендациям и развивать возможности организации и в будущем. Все наши рекомендации направлены на то, чтобы создать из ПС устойчивую структуру, которая будет отвечать потребностям клиента.

4 ХОД РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА В ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

А РАЗВИТИЕ И ДАЛЬНЕЙШАЯ РАБОТА ПО ВНЕДРЕНИЮ ВИЗЫ ТРАСЕКА И ГРУЗОВОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ ТРАСЕКА

Компонент А 1/2/3/6/7 - Развитие и дальнейшая работа по внедрению Визы ТРАСЕКА

Как уже было сказано в разделе 2, ситуация фактического выполнения положений визы ТРАСЕКА во всех странах ОМС только отслеживалась совместно в ПС, так как процесс ратификации в каждой стране находится вне зоны ответственности исполнительных структур ТРАСЕКА. Документы по визе ТРАСЕКА на сегодняшний момент ратифицированы только в Азербайджане и Болгарии. Постольку все действия в рамках визы ТРАСЕКА задумывались на основе предположений о возможно предстоящей гуманитарной катастрофе в Афганистане, в начале 2002 г., в настоящий момент даже исходя из этих соображений, не представляется целесообразным принуждать парламентариев и правительства следовать этому вопросу. Консультант всячески стремился к тому, чтобы у стран ОМС сложилось общее понимание вопроса. Несмотря на то, что показатель результативности проекта может быть достигнут уже за счет предоставления соответствующей документации на рассмотрение рабочих групп, консультант считал необходимым для решения вопроса и реализации идей МПК выбрать путь выполнения за счет создания соответствующих межправительственных соглашений. Однако на заседании рабочей группы НС, которое состоялось в ноябре 2005 г. в г. Киев, эта идея не была поддержана. Рабочая группа выдвинула рекомендацию о том, что любую деятельность в этом направлении следует отложить на неопределенный срок.

Однако недопустимо оказывать давление и не считаться с суверенными правами стран ОМС. Поэтому позиция консультанта заключалась в рекомендации только тех процедур и действий, которые видятся приемлемыми при определенных условиях. Принимать и внедрять какие-либо положения – это прерогатива и суверенное право Сторон, тем более в условиях повышения ответственности стран за функционирование коридора ТРАСЕКА. Поэтому на основании дополнения к контракту любое давление в этом отношении неоправданно и даже контрпродуктивно.

Консультант в первый год работы проекта провел подробное исследование документации и правовой базы, касающейся международных грузовых перевозок в каждой из стран ТРАСЕКА, а также провел анализ правовых основ процесса осуществления грузовых перевозок. На основании полученных данных и выводов, был подготовлен подробный отчет, содержание которого получило дальнейшее развитие в ходе проведения консультаций с заинтересованными сторонами в течение данного отчетного периода. Вся деятельность в этом направлении отражена в заключительном отчете «О внедрении и выполнении положений «визы ТРАСЕКА» и развитии законодательства Сторон ОМС в области международных грузовых перевозок». Заключительный проект этого отчета был передан на рассмотрение рабочей группы национальных секретарей в Бухаресте в феврале 2006 г. и были представлены выводы Консультанта. Консультант обратился к Сторонам с просьбой о предоставлении комментариев и замечаний по отчету. Заключительная версия документа содержится в приложении II настоящего отчета.

Компонент А4/5 - Пилотные инициативы по грузоперевозкам

Изучив рекомендации проекта «Гармонизация процедур пересечения границ» и принимая во внимание богатый опыт Консультанта, была разработана пилотная схема, которая проста в осуществлении, поскольку ее положения не требуют изменения в законодательстве участвующих сторон. Этот дизайн впервые не только содействует развитию сотрудничества между таможенными и пограничными органами участвующих Сторон, но и, что наиболее важно, способствует развитию диалога между «бизнесом», заинтересованным в развитии международного транспорта, и пограничными и таможенными органами.

Содержание пилотных инициатив обсуждалось во время двух командировок с компетентными органами Турции, Грузии и Азербайджана, такими как таможенные и пограничные структуры, миграционные службы, фитосанитарные инспекции, министерства транспорта, ассоциации экспедиторов, и представители компаний перевозчиков и грузоотправителей. Улучшение процедур на пунктах пропуска повысит привлекательность ТРАСЕКА, а при регулярном применении упрощенных процедур может повлиять на повышенное внимание перевозчиков и их желание использовать коридор ТРАСЕКА. Деятельность проекта по этому заданию была

осложнена вспышками птичьего гриппа и сложными погодными условиями на расположенных в горной местности пунктах пропуска. Кроме того, произошли существенные изменения на ведомственном уровне на местах, особенно в Грузии. Поэтому во время отчетного периода была предпринята еще одна миссия в Грузию, поскольку было необходимо повторно обсудить вопрос и вновь получить согласие и заручиться поддержкой на проведение инициативы.

Несомненно, в ходе дальнейших консультаций с представителями Азербайджанской Республики, Грузии и Турции, консультант получил дополнительные заверения заинтересованных сторон о готовности проведения пробных проектов на пунктах пропуска и поддержку на проведение пробных инициатив. Информационные таблицы, разработанные в прошлом отчетном периоде, были распространены далее, как уже отмечалось, во время осуществленных миссий и посещений пунктов пропуска они были полностью приняты. Консультант смог убедить вовлеченные стороны в том, что пилотные инициативы помогут преодолеть установившиеся стереотипы. Таблицы будут использованы во время пробных проектов. Подготовка пробных проектов находится на заключительной стадии.

Более того, Консультант обратил внимание на проблему длительного времени, которые необходимо фитосанитарным службам порта Потти, для выдачи санитарного сертификата для грузов автотранспортных средств, прибывающих в порт, была повышена заинтересованность сторон в решении этого вопроса. Это будет выполнено, как отдельный дополнительный компонент в рамках пилотного проекта.

Более того, были предоставлены консультации практического характера, адресованные всем сторонам, вовлеченным в проект по контейнерному поезду Потти-Баку-Актау-Алматы. Консультации проводились в кавказском регионе и в Казахстане при поддержке Национального секретаря. Во время отчетного периода в алма-атинский офис проекта поступил запрос грузоотправителей, заинтересованных в участии в этом пробном проекте по ж.д. грузовым перевозкам.

В Горячая линия ТРАСЕКА (служба информации и поддержки) и инициативы по расширению коммуникационных возможностей

Компонент В1/2/3 - Служба информации и поддержки ТРАСЕКА

Вопросы горячей линии, или службы информации и поддержки ТРАСЕКА, были освещены в разделе 2В, где была представлена общая концепция. По итогам анализа различных вариантов, консультант рекомендует основывать концепцию горячей линии на веб-странице ТРАСЕКА. Этот подход был представлен на заседании рабочей группы в ноябре 2005 г. и был поддержан участниками. В ходе дальнейших консультаций были отобраны три страны для начала реализации концепции. Мы следовали логике развития коридора и соотнесли выполнение этой концепции с пилотным проектом.

В данный отчетный период были предприняты основные шаги для реализации инициативы, началось программирование для использования на веб-сайте. Представители отобранных стран, которые будут первыми участвовать в инициативе, выразили поддержку, была собрана вся необходимая информация и уже в самом начале следующего отчетного периода страница будет загружена на веб-сайт. Одновременно с этим была подготовлена информация для всех заинтересованных сторон.

Инициатива горячей линии (службы информации и поддержки) затрагивает сразу несколько аспектов дальнейшего развития ТРАСЕКА: улучшение сотрудничества с международными организациями, оперативное реагирование на сигналы о нарушениях, более активная деятельность Национальных секретарей, реклама сайта ТРАСЕКА, повышенная ориентированность на клиента.

Компонент 4/5/6 - Веб-сайт ТРАСЕКА

Поскольку мощностей существующего веб-сайта и его регулярного обновления уже недостаточно для отражения последних тенденций развития ТРАСЕКА, основной задачей в этот отчетный период стал полный пересмотр сайта.

Был изучен рынок услуг программистов и дизайнеров, были выработаны спецификации, проведены тендерные процедуры, переговоры и состоялось присуждение контрактов программиста и дизайнера.

Структура веб-сайта была разработана и обсуждалась внутри проекта и с получателями. Структурой предусмотрено три основных раздела сайта:

- программа и проекты ТРАСЕКА,
- институты и правовая база ТРАСЕКА,
- информация о коридоре ТРАСЕКА для пользователей.

На сайте предполагается представлять информацию, отвечающую запросам пользователей.

Более того, сайт ТРАСЕКА будет запущен впервые на двух рабочих языках ТРАСЕКА.

В общем, необходимо разработать, подготовить текст и запрограммировать более 100 основных страниц, не говоря уже о всех ссылках и информации для загрузки.

Ниже приводится пример нового дизайна загрузочной страницы сайта:



Компонент 7/8 - Веб-камеры

Поскольку исследование и полученные в предыдущий отчетный период выводы говорят о том, что концепция нереалистична и идет в разрез не только с гарантией национальной безопасности, но и может ущемить некоторые коммерческие интересы, дальнейшие действия по этому компоненту в данный отчетный не являлись целесообразными. Поэтому было подписано дополнение к контракту, о том, что использованные человеко-дни, которые были отведены на выполнение этого задания, т.е. на подготовку изначально планируемого технико-экономического обоснования, будут перераспределены на выполнение других компонентов.

С Поддержка МПК ТРАСЕКА и Постоянного секретариата

Компонент С1/2/3/4 - Сотрудничество и координация с партнерами, заинтересованными сторонами и получателями проекта

Консультант постоянно вовлечен в ежедневную работу ПС. Консультант оказывает ПС содействие в вопросах технической и административной поддержки, предоставлении информации, координации деятельности с министерствами и ведомствами, межрегиональном сотрудничестве, сотрудничестве с Представительствами КЕС, переговорах с другими консультантами КЕС, донорскими организациями и представителями стран-получателей.

Консультант тесно сотрудничает с различными партнерами по развитию в регионе ТРАСЕКА. Консультант сотрудничает с транспортными ведомствами стран ОМС. Консультант предоставлял им регулярные отчеты о проектах КЕС в рамках ТРАСЕКА. Консультант координирует и проводит консультации по осуществляемым и завершенным проектам ТРАСЕКА.

В отчетный период упор был сделан на регион Центральной Азии, консультант сопровождал Генерального секретаря в миссии, охватывающей посещение всех центрально-азиатских стран, являющихся Сторонами ОМС.

Более того, проводились консультации для подготовки меморандумов о взаимопонимании с двумя международными ассоциациями / организациями.

Для получения более подробной информации, см. Приложение V – график проведенных встреч.

Дополнительная нагрузка легла на консультанта в связи с выработкой заключительного проекта стратегии МПК, на основании принятого решения четвертого ежегодного заседания МПК, с целью принятия на пятом ежегодном заседании МПК. Были вовлечены дополнительные усилия на координацию и согласование, основная деятельность консультанта была сосредоточена на следующем:

- Обзор и исследование стратегий подобных институтов / стратегий по развитию коридора
- Исследование стратегий Сторон ОМС
- Содействие в подготовке предложения ПС
- Обсуждение предложения и основного содержания с КЕС и другими заинтересованными сторонами
- Участие в подготовке последующих проектов
- Ведение заседаний по разработке стратегии в Стамбуле в сентябре 2005 г. и последующих заседаний, на которых рассматривались вопросы стратегии (Киев, ноябрь 2005 г. и Бухарест, февраль 2005 г.) с целью разработки общепринятого документа
- Участие в продвижении решений, принятых на этих заседаниях, многочисленные изменения и комментарии после процесса обсуждений и взаимных консультаций
- Ответственность за качественный и приемлемый для всех сторон вариант перевода
- Подготовка заключительного варианта стратегии, контроль качества документа, который должен быть представлен на МПК в следующий отчетный период.

Компонент С5/6/15 - Финансирование и институциональная поддержка структурам ПС

В сферу действия проекта также включен контроль над финансированием ПС и оказание технической поддержки. Постоянное финансирование ПС предоставлялось в должные сроки и в рамках предложенного, согласованного и утвержденного бюджета.

Основным направлением деятельности в отчетный период по этому компоненту являлось:

- Подготовка бюджетов рабочих групп по выработке стратегии в Стамбуле, рабочих групп ПС, проведенных в Киеве и Бухаресте.
- Пересмотр бюджета ПС на 2006 г.
- Выработка бюджета на 2007 г.
- Надзор за осуществлением бухгалтерского учета и проверка качества и достоверности
- Анализ денежных потоков и бюджета (контроль за расходной и доходной частями бюджета)
- Отчет на конец года / баланс на 2005 г. финансовый год
- Подготовка финансового отчета Генерального секретаря на 2005 г.
- Презентация бюджетной информации на рабочих группах в Киеве и Бухаресте и подготовка проектов соответствующих рекомендаций и решений.
- Оказание содействия в инвестировании, тендерных процедурах, и закупок (нового сервера, нового программного обеспечения, офисной мебели, служебного автомобиля, необходимого ремонта, подготовки соответствующих контрактов на предоставление услуг, выполнение строительных работ и поставку).
- Мероприятия по присоединению к Соглашению о совместном финансировании
- Перевод финансовых взносов Кыргызстана и Таджикистана.

Как часть технической поддержки Консультант начал работу по приведению технического архива ТРАСЕКА в порядок. В настоящий момент создан полноценный архив: все библиотечные единицы (книги, отраслевые публикации, отчеты по проектам ЕС, отчеты других финансовых институтов, материалы конференций, материалы заседаний рабочих групп, публикации ЕС, пр.)

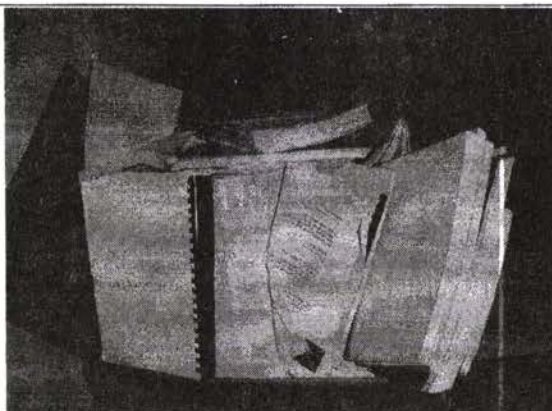
были собраны, рассортированы по выбранным атрибутам, зарегистрированы в электронном каталоге, им был присвоен уникальный регистрационный номер, они были расставлены на полки, с тем, что теперь архивом можно пользоваться. В общей сложности было зарегистрировано более 2500 единиц публикаций. Впервые, огромное количество отчетов проектов ЕС, содержащих ценнейшую информацию, и отчетов других программ, доступно для пользователей. Первые пользователи библиотеки (эксперты ПС, консультанты проектов) уже могут пользоваться результатом проведенной работы.

Организация профессионального архива была дополнительной нагрузкой для консультанта, и сейчас является частью системы по управлению документооборотом, которая была предложена консультантом в прошлый отчетный период. Разработанный каталог можно конвертировать в любую систему баз данных / систему управления документами, которая будет закуплена позже. Хотя, уже сейчас по существующей системе можно проводить поиск по различным параметрам: тип отчета, тип документа, дата публикации, язык публикации, издатель, основная тема публикации, освещенный регион, страны, охваченные отчетом, пр.

Далее приводится стандартная страница каталога:

PROJECT ORDER	PROJECT TITLE	REFERENCE NO.	DOCUMENT TITLE	PROJECT NO.	DATE OF ISSUE	PROJECT NUMBER IN REGISTER	PROJECT START DATE	PROJECT END DATE	PROJECT TYPE	PUBLISHER / CONTACTOR	DOC TYPE	REPORT TITLE	COUNTRIES COVERED	HOME COVERAGE	KEY TOPIC	# OF COPIES	SINGLE REFERENCE	AVAILABILITY
32	FEASIBILITY STUDY OF NEW RAILWAY LINKS BETWEEN FEROMHA VALLEY, BISHOPIC, KASHMIR	32.4E-32.5H	FINAL REPORT	01-0185	May-02	12	Nov-01	Nov-02	TA	LAMMEVERG ENER	FR FS	CA	RW	RW	2	1	L4.6	S
32	FEASIBILITY STUDY OF NEW RAILWAY LINKS BETWEEN FEROMHA VALLEY, BISHOPIC, KASHMIR	32.2E	FINAL REPORT VOLUME 6 - ANNEXES TO THE FINAL REPORT (S 1)	01-0185	May-02	12	Nov-01	Nov-02	TA	LAMMEVERG ENER	FR FS	CA	RW	ENV MAP	3		L4.6	S
32	FEASIBILITY STUDY OF NEW RAILWAY LINKS BETWEEN FEROMHA VALLEY, BISHOPIC, KASHMIR	32.3E	FINAL REPORT VOLUME 6 - ANNEXES TO THE FINAL REPORT (S 2)	01-0185	May-02	12	Nov-01	Nov-02	TA	LAMMEVERG ENER	FR FS	CA	RW	RW ENV	2		L4.6	S
32	FEASIBILITY STUDY OF NEW RAILWAY LINKS BETWEEN FEROMHA VALLEY, BISHOPIC, KASHMIR	32.4E	FINAL REPORT VOLUME 6 - ANNEXES TO THE FINAL REPORT (S 3)	01-0185	May-02	12	Nov-01	Nov-02	TA	LAMMEVERG ENER	FR FS	CA	RW	RW	3		L4.6	S
33	CENTRAL ASIAN RAILWAYS TELECOMMUNICATIONS CENTRAL ASIAN RAILWAYS	33.1E-33.3H	EXECUTIVE REPORT	01-0186	May-02	13	Jan-02	Jan-03	TA	ITAL FORP	FR SP	CA	RW	RW	3	2	L4.1	S

Две приведенные ниже иллюстрации могут продемонстрировать, какая работа была проведена.



Архив ТРАСЕКА «ДО»



Архив ТРАСЕКА «ПОСЛЕ»

Дальнейшие меры по улучшению текущей работы ПС, предоставленные ранее рекомендации по конкретным мерам улучшения показателей работы, в настоящий момент осуществляются. В данный отчетный период разработаны и внедрены правила по командировкам и схемы поощрения персонала, также пересмотрены схемы заработной платы.

Организационная структура ПС и его представительств в Сторонах была пересмотрена в свете нового развития для выполнения задач, поставленных в Стратегии, связанных с повышением профессионального уровня ПС. Рекомендации по реструктуризации были первоначально представлены на заседании рабочей группы в Киеве в ноябре 2005 г., а также получили дальнейшее развитие на заседании рабочей группы в Бухаресте в феврале 2006 г. Совместно выработанные идеи были усовершенствованы и учтены при подготовке пересмотренного бюджета на 2006 г. и бюджета на 2007 г.

Соответствующий процесс найма на работу начался с проведения ряда интервью, отбора кандидатов и назначения специалиста на должность эксперта по международным отношениям и связям с общественностью. Произошли изменения, с уходом административного секретаря, эксперта по правовым вопросам, и эксперта по автомобильному транспорту, которые по собственному желанию прекратили трудовые отношения с ПС. Образовавшиеся вакансии позволили внедрить предложенную структуру, были подготовлены соответствующие объявления о вакантных должностях на позицию эксперта по правовым и институциональным вопросам, эксперта по наземным видам транспорта и эксперта по транспортному планированию. Объявления были размещены на сайте ТРАСЕКА. Введение последней должности связано с насущной необходимостью по развитию и применению базы данных ГИС ТРАСЕКА. Одновременно, Консультант рекомендовал ПС уведомить Национальных секретарей о данном вопросе и обратиться к ним с просьбой оказания содействия в процессе найма. Национальным секретарям было поручено поместить объявления о вакансиях в местных средствах массовой информации и распространить сведения о вакансиях среди заинтересованных сторон. Консультант оказывал содействие в процессе отбора кандидатов, подготовил и провел структурные интервью, разработал новые трудовые соглашения и пересмотрел должностные инструкции, требования, предъявляемые в которых соответствуют новой структуре. Ко времени подготовки данного отчета было уже принято решение о найме квалифицированного и опытного эксперта по правовым и институциональным вопросам, эксперта по наземным видам транспорта, а также административного секретаря. Вопрос кандидатуры на должность эксперта по транспортному планированию находится на стадии обсуждения.

Компонент С7/8/9/16 - Координация деятельности других проектов, содействие КЕС в определении и подготовке новых проектов

Консультант оказывал содействие КЕС и Представительствам КЕС в деле определения всех новых проектов ТРАСЕКА и работает в тесном сотрудничестве с получателями проекта. Вся деятельность строго координируется с получателями в Сторонах, с ПС МПК и с КЕС.

Все идентификационные документы по проектам ТРАСЕКА по плану действий 2006 гг., а также проекты по центрально-азиатскому плану действий за 2005 и 2006 гг. (всего 11 идентификационных документов и кратких описаний ТЗ), ТЗ по координационной транспортной политике, проекту по скоропортящимся товарам, проекту по порту Актау были подготовлены, начата работа по подготовке ТЗ по обучению работников авиационной отрасли.

Необходимо отметить, что процесс де-концентрации КЕС отразился на дополнительной загруженности консультанта, особенно по центрально-азиатской части проекта, где для Представительству КЕС необходимо оказывать содействие на уровне, выше изначально запланированного.

Текущим проектам было оказано содействие, в случае необходимости предоставлялись комментарии об их деятельности. Особая поддержка была предоставлена на этапе становления двух новых проектов, оказывалось содействие во взаимодействии консультантов и ведомственных структур.

Компонент С10/11 – распространение информации и веб-сайт

Совместно с обычным процессом предоставления информации, информация также распространялась во время мероприятий, перечисленных в приложении V в форме презентаций и распространения материалов ТРАСЕКА.

Помимо регулярного обновления веб-сайта, идет работа по его пересмотру, которая подробно описана выше в разделе В главы 4.

Консультант инициировал процесс подготовки профессионального издания стратегии ТРАСЕКА для принятия и дальнейшего распространения на пятом ежегодном заседании МПК. С этой целью была установлена связь с дизайнером, который разрабатывал корпоративный имидж ТРАСЕКА, были обсуждены вопросы представления материала и общий дизайн. Дальнейшие шаги, такие как подготовка резюме документа, будут выполнены в следующий отчетный период.

Компонент С12 – Обновление базы данных ТРАСЕКА

Последняя информация о развитии базы данных подробно представлена в приложении VI настоящего отчета. С получателями проекта налажена четкая система координации по данному вопросу.

Компонент С13/14 - Проведение заседаний рабочих групп и организация заседаний МПК

В данный отчетный период, консультант организовал следующие заседания:

- Заседание по разработке стратегии МПК в Стамбуле 26-27 сентября 2005 г.
- Заседание рабочей группы ПС МПК в Киеве 15-16 ноября 2005 г.
- Заседание рабочей группы правовых экспертов в Киеве 15-16 ноября 2005 г.
- Заседание рабочей группы ПС МПК в Бухаресте 8-9 февраля 2006 г.
- Заседание рабочей группы правовых экспертов в Бухаресте 8-9 февраля 2006 г.

Документы заседаний, проведенных в данный отчетный период, содержатся в приложении III – Итоговые документы заседания в Киеве в ноябре 2005 г.; и в приложении IV – Итоговые документы заседания в Бухаресте в феврале 2006 г.

Уже в данный отчетный период началась подготовительная работа по проведению предстоящего пятого ежегодного заседания МПК в Софии и предваряющего его заседания рабочей группы ПС МПК, намеченных на 1-3 мая 2006 г.

Для организации всех этих встреч консультант выполнял следующие действия:

- Логистические мероприятия, т.е. вопросы размещения и приобретения билетов, организация обеспечения конференций, обеспечение оборудованием, переводом, организацией питания, оплаты, проведения мероприятий в свободное время, дизайном проведения конференций, пр.
- Финансовые вопросы (вопросы бюджета, сопряженные тендерные процедуры, переговоры по цене и заключение контрактов, платежи, процедуры бухгалтерской и финансовой отчетности)
- Техническая подготовка, начиная от вопросов повестки дня, программы, списка участников, до разработки или содействия в разработке технических документов – материалов конференций.
- Презентации, изменения в документах, подготовка протоколов заседаний, подготовка проектов заключительных резолюций, предоставление рекомендаций во время проведения заседаний
- Разработка документации встреч и распространение заключительных документов участникам заседаний
- Вопросы выполнения решений, рекомендаций и резолюций, принятых на заседаниях (в течение года).

Конечно, все эти мероприятия проводились в тесном сотрудничестве с и при проведении регулярных консультаций с руководством и экспертами ПС.

Единственным исключением является заседание по разработке стратегии, когда финансовые вопросы, платежи, ценовые вопросы, организация финансовой отчетности и некоторые логистические мероприятия решались и предоставлялись посредством рамочного контракта.

ОТЧЕТ О ХОДЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

Название проекта: Содействие торговле и институциональная поддержка		Номер проекта : 81324																Страны-получатели проекта: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан				Стр.1 из 2							
Период планирования: сентябрь 2004-февраль 2006		Подготовлен: февраль 2006																Консультант: Dornier Consulting and KLC											
Задачи проекта: Содействие развития транспортного коридора ТРАСЕКА с целью развития и улучшения межрегиональной торговли, а также интеграции регионов в международные экономические структуры (выход на мировые рынки) т. е. СОДЕЙСТВИЕ ТОРГОВЛЕ																													
№	Выполненные задания	Временные рамки: сентябрь 2004 – февраль 2006																		ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РЕСУРСОВ									
		Месяцы																		ПЕРСОНАЛ				ОБОРУДОВАНИЕ		ПРОЧЕЕ			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	МЕЖДУНАРОДНЫЙ	МЕСТНЫЙ	ПЛАН	ФАКТ	ПЛАН	ФАКТ				
	Начальный период и организация		x	x																ПЛАН ПОСЛЕ ДОПОЛН.	ФАКТ	ПЛАН ПОСЛЕ ДОПОЛН.	ФАКТ	ПЛАН	ФАКТ	ПЛАН	ФАКТ		
Задача А: Развитие и дальнейшая работа по внедрению Визы ТРАСЕКА и грузовой документации ТРАСЕКА																													
1.	A1 обзор док. и з-н. базы				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x										
2.	A2. изуч. трансп.гр./пас.				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x										
3.	A3. реком. пред. проектов		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x										
4.	A4 пилотные проекты				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x										
5.	A5 семина по п. А4																		x										
6.	A6. «Виза-ТРАСЕКА							x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x										
7.	A7 Содейст. гармониз. «визы –ТРАСЕКА»							x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x										
ИТОГО ПО ЗАДАНИЮ А										299		301		380		402													
Задача В: Горячая линия ТРАСЕКА (служба информации и поддержки ТРАСЕКА) и расширенные информационные инициативы																													
8.	V1 Оценка «гор. линии»			x	x	x	x	x																					
9.	V2 Обзор структуры			x	x	x	x	x	x																				
10.	V3 Разработка концепции								x	x	x	x	x																
11.	V4 Оценка веб-страниц и (FAQ)				x	x	x	x	x																				
12.	V5 Разработка программы (FAQ)				x	x	x																						
13.	V6 поддержка FAQ						x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x										
14.	V7 иссл. веб -камер				x	x	x	x																					
15.	V8 Фин-экон. иссл. Применения веб-камер								x	x	x	x	x																
ИТОГО ПО ЗАДАНИЮ В:										276		259		381		383													

Название проекта: Содействие торговле и институциональная поддержка			Номер проекта : 81324			Страны-получатели проекта: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан				Стр.2 из 2																
Период планирования: сентябрь 2004-февраль 2006			Подготовлен: февраль 2006			Конмультант: Dornier Consulting and KLC																				
Задачи проекта: Содействие развития транспортного коридора ТРАСЕКА с целью развития и улучшения межрегиональной торговли, а также интеграции регионов в международные экономические структуры (выход на мировые рынки) т. е. СОДЕЙСТВИЕ ТОРГОВЛЕ																										
№	Выполненные задания	Временные рамки сентябрь 2004 – февраль 2006																ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РЕСУРСОВ								
		Месяцы																ПЕРСОНАЛ				ОБОРУДОВАНИЕ		ПРОЧЕЕ		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	МЕЖДУНАРОДНЫЙ	МЕСТНЫЙ	ПЛАН	ФАКТ	ПЛАН	ФАКТ	
																			ПЛАН ПОСЛЕ ДОПОЛН.	ФАКТ	ПЛАН ПОСЛЕ ДОПОЛН.	ФАКТ	ПЛАН	ФАКТ	ПЛАН	ФАКТ
Задача С: Содействие МПК ТРАСЕКА и Постоянному Секретариату																										
16.	C1 Содейств. ПС			x		x								x	x	x	x	x								
17.	C2 Информ. МФИ, коммерч. операторов	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								
18.	C3 Обеспечение тесных контактов с МФИ	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								
19.	C4 Предоставление отчетов Мин.Транс.	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								
20.	C5 Гарантия финансирования	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								
21.	C6 Поддержка и надзор над финансиров-м ЕС	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								
22.	C7 следование рекоменд. проектов ЕС	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								
23.	C8 Определение будущих проектов	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x		x		x								
24.	C9 Содействие ЕК при идентификации проектов	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								
25.	C10 Содействие в распространении информации	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								
26.	C11 Техническая поддержка веб-старницы	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								
27.	C12 Гарантия обновления базы данных						x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								
28.	C13 заседания МПК								x																	
29.	C14 заседания РГ			x					x							x										
30.	C15 Разработка административных аспектов		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								
31.	C16 проекты ТЗ			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								
ИТОГО ПО ЗАДАНИЮ С:																										
												ВСЕГО														
												516		515		516		516								
												1091		1075		1277		1301								

ОБЩИЙ ПЛАН ПО ДОСТИЖЕНИЮ РЕЗУЛЬТАТОВ (1)

Название проекта: Содействие торговле и институциональная поддержка	Номер проекта: 81324	Страны-получатели проекта: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан	Стр. 1 из 2
Плановый период: 27 августа 2004 г. -26 августа 2006 г.	Подготовлен: август 2005 г.	Консультант ЕК: Dornier Consulting GmbH / KLC	
Результаты	Согласованные индикаторы проверки реализации каждой из задач	Сдерживающие факторы и предположения	
Компонент А: К августу 2005 г. проведен анализ местного законодательство, препятствующего осуществлению концепции «Визы-ТРАСЕКА», предоставлены соответствующие рекомендации	Обозначены проблемы и предоставлены рекомендации по их разрешению; предложен единый документ для использования таможенной	Национальные секретари предоставили необходимую и достаточную информацию.	
Продвижение результатов проектов ОЮБТП и ГППГ к октябрю 2005 г.	Рекомендации по преодолению препятствий, связанных с ратифицированием положений «Визы - ТРАСЕКА» предоставлены МПК; три проекта технических приложений, разработанных в рамках проекта ОЮБТП, рассмотрены и представлены на ободрение рабочей группы ПС	Осуществление возможно только при полной поддержке Сторон, и при условии активной вовлеченности государственных инстанций	
Пилотные проекты по упрощенным процедурам транспортировки грузов разработаны и реализованы к августу 2005 г.	Выбраны соответствующие пограничные переходы для осуществления пилотных проектов; по меньшей мере две страны должны быть вовлечены в осуществление пилотных проектов по истечении 12 месяцев после подписания контракта	Получатели в странах, избранных для проведения пробных проектов проявили готовность к выполнению обязательств в рамках пилотных проектов	
Информативные семинары по содействию продвижения результатов пилотных проектов проведены до четвертого Заседания рабочей группы Национальных Секретарей	Проведено два семинара, являющихся результатом заседания Национальных секретарей по вопросам пробных проектов по перемещению грузов и пассажиров	Партнеры по проекту следуют обязательствам в необходимой мере	
Программа действий по аспектам «Визы – ТРАСЕКА» и грузовой документации подготовлена к февралю 2006 г.	Программа действий, содержащая мероприятия по достижению гармонизации процедур в рамках «Визы ТРАСЕКА» и грузовой документации, предоставлена партнерам по проекту для дальнейшего утверждения.	Выполнение обязательств со стороны получателей проекта.	

ОБЩИЙ ПЛАН ПО ДОСТИЖЕНИЮ РЕЗУЛЬТАТОВ (2)

Название проекта: Содействие торговле и институциональная поддержка	Номер проекта: 81324	Страны-получатели проекта: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан	Стр. 2 из 2
Плановый период: 27 августа 2004 г. -26 августа 2006 г.	Подготовлен: август 2005 г.	Консультант ЕК: Dornier Consulting GmbH / KLC	
Результаты	Согласованные индикаторы проверки реализации каждой из задач	Сдерживающие факторы и предположения	
Компонент В: Концепция «Горячая линия ТРАСЕКА» полностью подготовлена к декабрю 2005 г.	Определены проблемы и препятствующие факторы, рекомендации по улучшению ситуации представлены как минимум 9 странам	Национальные секретари предоставили необходимую и достаточную информацию.	
Произведено обновление веб-страницы ТРАСЕКА и разработана секция, содержащая «часто задаваемые вопросы» (FAQ) к марту 2005 г.	До конца проекта проведено как минимум два обновления веб-страницы, установлено специальное программное обеспечение, поддерживающее центр FAQ.	Нет препятствующих факторов	
Анализ технической и экономической осуществимости по использованию веб-камер подготовлен к декабрю 2005 г.	Поскольку данные предварительного исследования показали, о том, что опыта, полезного для стран ТРАСЕКА по использованию веб-камер на пунктах пропуска в Европе не существует, проводить анализ технической и экономической осуществимости по использованию веб -камер не представляется целесообразным.	Достаточное количество пограничных переходов может быть выбрано / обозначено для использования веб-камер, в настоящее время доступ к пограничной зоне ограничен, также существуют ограничения по фотографированию.	
Компонент С: Ежегодные заседания МПК ТРАСЕКА проводятся согласно плану, уставленному сторонами. В 2005 г. заседание МПК запланировано провести в апреле.	Одно заседание МПК проведено в 2005 г. и одно заседание МПК проведено в 2006 г.		
Заседания рабочих групп Национальных секретарей подготовлены и проведены до февраля 2005 г. (предварительное планирование МПК)	Одно заседание РГ проведено в 2004 г., одно заседание РГ проведено в 2005 г.; два заседания РГ проведены в 2006 г.		
Продолжение предоставления финансовой поддержки МПК и Постоянного секретариата	Финансирование деятельности Постоянного Секретариата и структур МПК проводится в рамках согласованного и утвержденного бюджета.	Не предвидится ограничений	
Обновление базы данных по грузопотоку ТРАСЕКА на постоянной основе	Восстановлена база данных грузопотока ТРАСЕКА, проведена ее реструктуризация, база данных доступна для потенциальных пользователей	Необходимые данные и статистическая информация могут быть получены от государственных инстанций	
Организационные и административные возможности ПС МПК ТРАСЕКА усилены к апрелю 2005 г.	Рекомендации по ролевому статусу и институциональному развитию существующих структур ТРАСЕКА предоставлены и оговорены по истечению 8 месяцев после подписания контракта	Достаточное сотрудничество со стороны работников ПС	

ОТЧЕТ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ РЕСУРСОВ

Название проекта: Содействие торговле и институциональная поддержка		Номер проекта : 81324	Страны-получатели проекта: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан		Стр 1 из 2
Задачи проекта: Содействие развития транспортного коридора ТРАСЕКА с целью развития и улучшения межрегиональной торговли, а также интеграции регионов в международные экономические структуры (выход на мировые рынки) т. е. СОДЕЙСТВИЕ ТОРГОВЛЕ					
РЕСУРСЫ/ВКЛАД					
РЕСУРСЫ/ВКЛАД	ВСЕГО ЗАПЛАНИРОВ. ПОСЛЕ ДОПОЛНЕНИЯ К КОНТРАКТУ	ПЛАНИР. НА ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД	РЕСУРСЫ/ВКЛАД В ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД ПОСЛЕ ДОПОЛНЕНИЯ К КОНТРАКТУ	ВСЕГО ИСПОЛЬЗОВАНО	В НАЛИЧИИ НА ОСТАВШИЙСЯ ПЕРИОД ПОСЛЕ ДОПОЛНЕНИЯ К КОНТРАКТУ
Персонал	Ч/Д	Ч/Д	Персонал	Ч/Д	Ч/Д
Задача А: Развитие и дальнейшая работа по внедрению Визы ТРАСЕКА и грузовой документации ТРАСЕКА					
<i>Долгосрочные межд. эксперты</i>					
Руководитель группы	140	30	24	107	12
Старшие эксперты	193	33	34	146	20
Всего	333	63	58	253	32
<i>Долгосрочные и краткосрочные местные эксперты</i>					
Старшие эксперты	507	68	92	402	137
Всего	507	68	92	402	137
<i>Краткосрочные международные эксперты</i>					
Старшие эксперты	65	33	5	48	15
Всего	65	33	5	48	15
ИТОГО по Задаче А	905	164	155	703	184
Задача В: Горячая линия ТРАСЕКА и расширенные информационные инициативы					
<i>Долгосрочные межд. эксперты</i>					
Руководитель группы	140	40	28	108	37
Старшие эксперты	192	40	32	133	30
Всего1	332	80	60	241	67
<i>Долгосрочные и краткосрочные местные эксперты</i>					
Старшие эксперты	508	80	110	383	93
Всего	508	80	110	383	93
<i>Краткосрочные международные эксперты</i>					
Старшие эксперты	33	20	5	18	15
Всего	33	20	5	18	15
ИТОГО ПО Задаче В	873	180	175	642	175

Название проекта: Содействие торговле и институциональная поддержка		Номер проекта : 81324	Страны-получатели проекта: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан		Стр 2 из 2
Задачи проекта: Содействие развития транспортного коридора ТРАСЕКА с целью развития и улучшения межрегиональной торговли, а также интеграции регионов в международные экономические структуры (выход на мировые рынки) т. е. СОДЕЙСТВИЕ ТОРГОВЛЕ					
РЕСУРСЫ/ВКЛАД					
РЕСУРСЫ/ВКЛАД	ВСЕГО ЗАПЛАНИРОВ. ПОСЛЕ ДОПОЛНЕНИЯ К КОНТРАКТУ	ПЛАНИР. НА ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД	РЕСУРСЫ/ВКЛАД В ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД ПОСЛЕ ДОПОЛНЕНИЯ К КОНТРАКТУ	ВСЕГО ИСПОЛЬЗОВАНО	В НАЛИЧИИ НА ОСТАВШИЙСЯ ПЕРИОД ПОСЛЕ ДОПОЛНЕНИЯ К КОНТРАКТУ
Персонал	Ч/Д	Ч/Д	Персонал	Персонал	Ч/Д
Задача С: Содействие МПК ТРАСЕКА и Постоянному Секретариату					
<i>Долгосрочные межд. эксперты</i>					
Руководитель группы	140	22	56	115	41
Старшие эксперты	456	28	126	334	177
Всего!	596	50	182	449	218
<i>Долгосрочные и краткосрочные местные эксперты</i>					
Старшие эксперты	711	55	203	516	195
Всего	711	55	203	516	195
<i>Краткосрочные международные эксперты</i>					
Старшие эксперты	92	30	41	66	29
Всего	92	30	41	66	29
ИТОГО по Задаче С	1398	135	426	1031	442
ИТОГО по Задачам А, В и С	3177	479	756	2376	801
ПРОЧИЕ РЕСУРСЫ (%)					
РЕСУРСЫ/ВКЛАД	ВСЕГО ЗАПЛАНИРОВ. ПОСЛЕ ДОПОЛНЕНИЯ К КОНТРАКТУ	ПЛАНИР. НА ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД	РЕСУРСЫ/ВКЛАД В ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД ПОСЛЕ ДОПОЛНЕНИЯ К КОНТРАКТУ	РЕСУРСЫ/ВКЛАД	ВСЕГО ЗАПЛАНИРОВ. ПОСЛЕ ДОПОЛНЕНИЯ К КОНТРАКТУ
Расходы: Постоянный секретариат	100%	25%	67%	92%	8%
Расходы: проект	100%	25%	34%	59%	41%

5 ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА НА СЛЕДУЮЩИЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

Основные моменты планирования на следующий и завершающий период выполнения проекта уже отмечены в главе 3 настоящего отчета, ниже они представлены в порядке осуществления каждого из компонентов.

A Развитие и дальнейшая работа по внедрению Визы ТРАСЕКА и грузовой документации ТРАСЕКА

- A1 Завершен анализ документации и законодательства в отношении международных грузов в каждой стране ТРАСЕКА, включая таможенные и визовые соглашения;
- A2 Представлен отчет по детальному исследованию юридических и законодательных процессов по грузовым и пассажирским перевозкам в каждой стране ТРАСЕКА;
- A3 Обеспечено продолжение и развитие результатов предыдущих и текущих проектов – практически не осталось заданий по этому компоненту, кроме мониторинга и анализа выполняемых задач этими проектами;
- A4 Завершена разработка концепции реализации "пробных проектов по движению грузов и пассажиров" с целью применения нового пакета упрощенных правил, пробный проект будет выполнен в начале следующего отчетного периода;
- A5 Организация семинара с участием всех заинтересованных сторон стран ТРАСЕКА с целью планирования распространения результатов пробных проектов по движению грузов и пассажиров будет проведена во второй половине следующего отчетного периода, однако информации о выполнении этой инициативы распространялась в ходе проведения различных встреч;
- A6 Работы по внедрению единого принципа реализации концепции по визе и грузовой документации ТРАСЕКА более не требуется, как это согласовано с таск-менеджером КЕС;
- A7 Работы по содействию гармонизации процедур и законодательства по вопросам «Визы ТРАСЕКА» и грузовой документации ТРАСЕКА за счет утверждения, координации и согласования плана действий со всеми Сторонами ОМС была начата, но ее осуществление в заданном формате невозможно, по согласованию с таск-менеджером деятельность в этом направлении более не предусмотрена.

B Горячая линия ТРАСЕКА и расширенные информационные инициативы

- B1 Завершена предварительная оценки концепции горячей линии и разработки методологии и практических параметров;
- B2 Осуществлен анализ существующих административных возможностей структур ТРАСЕКА применительно к возможности функционирования работы службы информации и поддержки ТРАСЕКА;
- B3 Работа по разработке общей концепции, включая анализ затрат, создание стратегии развития, анализ институциональных/административных требований/факторов более не является обязательным, поскольку будет использована веб-концепция, вся информация будет размещена на новом сайте;
- B4 Оценка существующей веб-страницы ТРАСЕКА и интерактивный центр по «часто задаваемым вопросам» (FAQ) будут продолжаться, подготавливается новая концепция и дизайн веб-страницы;
- B5 Работа по программированию и созданию центра FAQ на веб-странице ТРАСЕКА уже завершена;
- B6 В течение всего проекта будет предоставляться техническая и финансовая поддержка для обеспечения функционирования и регулярных обновлений центра FAQ на основании поступивших запросов и вопросов;
- B7 Будет завершено тщательное исследование по вопросам существующего опыта использования веб-камер на пограничных переходах в Европе, включая вопросы полученного опыта в этом направлении;
- B8 Деятельности по подготовке финансово-экономического анализа по использованию веб-камер на определенных пограничных переходах в странах транспортного коридора ТРАСЕКА более не предусмотрено, поскольку на основании предварительных выводов установка веб-камер на пунктах пропуска ТРАСЕКА не рекомендуется, ввиду отсутствия подобной практики в Европе и действия ограничений из-за соображений законодательства и государственной безопасности.

С Содействие МПК ТРАСЕКА и Постоянному Секретариату

- C1 Будет продолжена работа по оказанию содействия Постоянному Секретариату и Национальным Комиссиям ТРАСЕКА в их деятельности в рамках программы ТРАСЕКА;
- C2 Будет продолжена работа по информированию других доноров, МФИ, коммерческих операторов ЕС и других заинтересованных сторон о деятельности в рамках программы ТРАСЕКА, а также будет продолжена координационная работа;
- C3 Продолжится осуществление тесного взаимодействия с МФИ;
- C4 Продолжится предоставление отчетов напрямую Министерством транспорта по всем аспектам проектов, финансируемых ЕК в рамках ТРАСЕКА;
- C5 Продолжение финансирования Постоянного Секретариата и институтов Национальных Секретарей на регулярной основе в течение 24 месяцев в рамках бюджета, оговоренного с руководителем проектов по сотрудничеству EuropeAid;
- C6 Продолжение работы по поддержке и надзору за финансовой и технической поддержкой Постоянного Секретариата в Баку со стороны ЕС;
- C7 Обеспечение реализации текущих и предыдущих проектов, включая анализ результатов проекта, графиков реализации, а также предоставление необходимой координации;
- C8 Совместно с Постоянным Секретариатом и Национальными Комиссиями будет продолжена работа по определению будущих проектов;
- C9 Будет продолжена работа по содействию Европейской Комиссии в определении новых проектов, подготовке технических заданий;
- C10 Будет продолжена работа по содействию Постоянному секретариату по распространению информации о деятельности в рамках программы ТРАСЕКА;
- C11 Будет продолжена работа по предоставлению технической поддержки и осуществляться регулярное обновление веб-страницы ТРАСЕКА;
- C12 Будет проводится регулярное обновление базы данных по грузопотоку по маршрутам ТРАСЕКА;
- C13 Будет организовано пятое ежегодное заседание МПК в 2006 г.
- C14 Будет проведено заседание рабочей группы, предшествующее заседанию МПК в 2006 г.
- C15 Предоставление дальнейших рекомендаций по усовершенствованию навыков текущего администрирования. На данном этапе представляется необходимым предпринять конкретные меры.
- C16 Предварительные проекты технических заданий для проектов, в рамках программы действий ТРАСЕКА будут разработаны.

ПЛАН ДЕЙСТВИЙ НА СЛЕДУЮЩИЙ ЭТАП (РАБОЧАЯ ПРОГРАММА)

Название проекта: Содействие торговле и институциональная поддержка		Номер проекта : 81324		Страны-получатели проекта: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан		Стр.1 из 2					
Плановый период: март 2006 г. – август 2006 г.		Подготовлен: февраль 2006 г.		Консультант ЕК: Dornier Consulting GmbH / KLC							
Задачи проекта: Содействие развития транспортного коридора ТРАСЕКА с целью развития и улучшения межрегиональной торговли, а также интеграции регионов в международные экономические структуры (выход на мировые рынки) т. е. СОДЕЙСТВИЕ ТОРГОВЛЕ											
		ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ					ИСПОЛЬЗОВАНИЕ				
		2006 ГГ (МЕСЯЦЫ)					ПЕРСОНАЛ		Оборудование	Прочее	
№ п.п		Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Междунар.	Местный		
А Развитие и дальнейшая работа по внедрению Визы ТРАСЕКА и грузовой документации ТРАСЕКА											
1.	A1 Подробный обзор документации и закон. базы										
2.	A2 Подробн. изуч. возможностей транспортировки грузов и пассажиров										
3.	A3 Гарант. выполн. рекоменд. пред. проектов	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
4.	A4 Разработка и выполн. Пилотных проектов проектов по движению грузов и пассажиров	x	x	x	x	x	x	x	x		
5.	A5 Организация семинаров по п. А4					x	x				
6.	A6 Реализ. концеп. «Виза-ТРАСЕКА» и грузы ТРАСЕКА										
7.	A7 Содейст. гармониз. процедур по аспектам грузового транспорта и «визы –ТРАСЕКА»	x		x							
								63	92		
В Горячая линия ТРАСЕКА (служба информации и поддержки) и расширенные информационные инициативы											
8.	B1 Оценка «горячей линии»										
9.	B2 Обзор сущ. структуры ТРАСЕКА										
10.	B3 Внедрение полной концепции	x	x	x	x	x		x		x	
11.	B4 Оценка сущ. веб-страниц										
12.	B5 Разработка программы «часто задаваемых вопросов» (FAQ)										
13.	B6 Техн. и фин. поддержка FAQ	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
14.	B7 Иссл. по веб-камер										
15.	B8 Фин-экон. иссл. веб-камер										
								65	110		

Название проекта: Содействие торговле и институциональная поддержка				Номер проекта : 81324				Страны-получатели проекта: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан				Стр.2 из 2				
Плановый период: март 2006 г. – август 2006 г.				Подготовлен: февраль 2006 г.				Консультант ЕК: Dornier Consulting GmbH / KLC								
Задачи проекта: Содействие развития транспортного коридора ТРАСЕКА с целью развития и улучшения межрегиональной торговли, а также интеграции регионов в международные экономические структуры (выход на мировые рынки) т. е. СОДЕЙСТВИЕ ТОРГОВЛЕ																
		ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ						ИСПОЛЬЗОВАНИЕ								
		2006 ГГ (МЕСЯЦЫ)						ПЕРСОНАЛ		Оборудование	Прочее					
№ п.п		Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Междунар.	Местный							
С: Содействие МПК ТРАСЕКА и ПС																
16.	С1 Содейств. ПС и НС	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	223	203		
17.	С2 Информ. донорск. орг., МФИ, коммерч. операторов	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				
18.	С3 Обеспечение тесных контактов с МФИ	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				
19.	С4 Предоставление отчетов напрямую Мин.Транс.	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				
20.	С5 Гарантия финансирования	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				
21.	С6 Поддержка и надзор над предоставленным ЕС финансированием	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				
22.	С7 Содействие следованию рекоменд. проектов ЕС	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
23.	С8 Определение будущих проектов		x	x	x	x	x	x	x							
24.	С9 Содействие ЕК при идентификации проектов	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
25.	С10 Содействие в распространении информации	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
26.	С11 Техническая поддержка веб-старницы	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
27.	С12 Гарантия обновления базы данных	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					
28.	С13 Проведение ежегодных заседаний МПК	x	x	x	x	x	x	x	x							
29.	С14 Организация заседаний РГ	x	x	x	x	x	x	x								
30.	С15 Разработка административных аспектов	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				
31.	С16 Подготовка проектов ТЗ	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
Итого								351	405							



ΠΡΙΛΟΖΗΝΙΗ Ι

Λογικο-στρुकтурная схема

Логика планирования / Стратегия	Индикаторы / Объективно подтверждаемые	Источник подтверждения	Условия реализации
<p>Долгосрочные цели:</p> <p>Создание благоприятных условий в транспортном коридоре Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) с целью развития и улучшения торговли в регионах, а также интеграции в международные экономические структуры (доступ к мировому рынку), т.е. содействие облегчению торговых отношений.</p> <p>Задачи проекта:</p> <p>А Развитие и продолжение реализации «ТРАСЕКА Виза» и «Грузовой транспортной документации ТРАСЕКА»</p>	<p>Объем грузов, перевезенных по транспортным коридорам СНГ; объем пассажирских перевозок различными видами транспорта; объем и доля торговли внутри СНГ и между СНГ и Европой; (примерные индикаторы, подлежат уточнению в ходе реализации проекта)</p> <p>- Количество стран, принявших концепцию ТРАСЕКА Виза, увеличено;</p> <p>- Проект Технических приложений по мультимодальным перевозкам и экспедиторской деятельности, рекомендованы к принятию Рабочей группой Нац.Секр. ПС или приняты МПК</p>	<p>Данные по перевозкам, стат. информация</p> <p>Итоговые документы заседаний РГ</p>	<p>Желание государств-партнеров:</p> <ul style="list-style-type: none"> - сотрудничать с другими странами СНГ и ЕС; - сближение транспортного законодательства и технических нормативов и практик с нормами ЕС, - финансовое участие во внедрении таких стандартов и практик <p>Желание стран ТРАСЕКА принять и имплементировать концепцию Виза ТРАСЕКА во внутреннем законодательстве</p>

Логика планирования / Стратегия	Индикаторы / Объективно подтверждаемые	Источник подтверждения	Условия реализации
<p>В Горячая линия ТРАСЕКА и инициативы по расширению коммуникационных возможностей</p>	<p>Концепция Горячей линии ТРАСЕКА одобрена большинством получателей</p>	<p>Итоговые документы ежегодного заседания МПК ТРАСЕКА</p>	<p>У партнеров проекта достаточно политической воли и финансовых возможностей для реализации рекомендаций проекта</p>
<p>С Содействие МПК и Постоянному Секретариату ТРАСЕКА</p>	<p>Эффективность работы ПС и других структур ТРАСЕКА обеспечена</p>	<p>Решения государственных органов стран ОМС</p>	<p>Служащее ПС и партнеры проекта проявляют готовность к сотрудничеству; соглашение о совместном финансировании подписано сторонами и исполняется</p>

Λογика планирования / Стратегия	Индикаторы / Объективно подтверждаемые	Источник подтверждения	Условия реализации
<p>Результаты</p> <p>Компонент А:</p> <p>Местное законодательство, препятствующее имплементации концепции ТРАСЕКА Виза проанализировано, и рекомендации представлены</p> <p>Развитие результатов, достигнутых проектами ОЮБТП и ГППГ обеспечено</p> <p>Экспериментальная схема для грузовых перевозок разработана и реализована</p> <p>Семинары по распространению информации о результатах экспериментального проекта проведены во всех странах ТРАСКА</p> <p>Подготовлен План действий по ТРАСЕКА Виза и грузовым документам</p>	<p>Проблемы идентифицированы и рекомендации по устранению негативного эффекта сообщены; унифицированный документ для использования таможенными службами предложен</p> <p>Рекомендации о том, каким образом устранить проблемы, связанные с ратификацией поправок, составляющих концепцию ТРАСЕКА Виза, представлены МПК; три проекта технических приложений, оставленных проектов ОЮБТП, рассмотрены и предложены РГ ПС для согласования</p> <p>Выбраны пункты пересечения границ, подходящие для реализации экспериментальной схемы;</p> <p>Как минимум две страны участвуют к имплементации экспериментальной схемы через двенадцать месяцев после подписания контакта</p> <p>Два семинара по экспериментальному проекту пассажирских и грузовых перевозок были проведены после РГ ПС</p> <p>План действий по достижению гармонизации концепций ТРАСЕКА Виза и Грузовая документация представлены партнерам проекта для последующего согласования</p>	<p>Отчет</p> <p>Уведомления о ратификации и итоговые документы заседаний МПК или РГ ПС</p> <p>Отчет</p> <p>Материалы семинаров</p> <p>Отчет, а также ответная информация от получателей тех. содействия по проекту</p>	<p>Достаточность информации, предоставленной Национальными секретарями</p> <p>Реализация возможна только при полной поддержке Сторон, и, если национальные органы власти, причастные к вопросу, занимают активную позицию</p> <p>Получатели тех. содействия по проект в выбранных для эксперим. схемы странах выразили готовность исполнения обязательств по эксперим. проекту</p> <p>Партнеры проекта в достаточной степени выполняют свои обязательства</p> <p>Выполнение обязательств получателями</p>

Логика планирования / Стратегия	Индикаторы / Объективно подтверждаемые	Источник подтверждения	Условия реализации
<p>Компонент В:</p> <p>Полная концепция Горячей линии ТРАСЕКА подготовлена для каждой из стран.</p> <p>Взб-сайт ТРАСЕКА обновлен, и создана секция наиболее часто задаваемых вопросов (FAQs)</p> <p>Технико-экономическое обоснование по использованию взб-камер подготовлено</p>	<p>Проблемы и ограничивающие факторы идентифицированы, и рекомендации по их устранению /смягчению адресованы минимум 9 странам.</p> <p>Сайт был обновлен минимум дважды до конца проекта; установлено специализированное программное обеспечение для FAQs</p> <p>ТЭО по использованию взб-камер на определенных погранпереходах представлено спустя 10 месяцев после подписания контракта</p>	<p>Концепция, включающая анализ затрат</p> <p>Взб-сайт</p> <p>Отчет</p>	<p>Национальные секретари оказали достаточное содействие и представили достаточно информации</p> <p>Препятствующих условий не предвидится</p> <p>Достаточное количество погранпереходов в коридоре ТРАСЕКА могло быть выбрано для исследований по использованию взб-кмер, где нет ограничений по доступу и фотографированию.</p>

Λογика планирования / Стратегия	Индикаторы / Объективно подтверждаемые	Источник подтверждения	Условия реализации
<p>Компонент С:</p> <p>Ежегодные заседания МПК ТРАСЕКА организованы</p> <p>Заседания Нац. секретарей организованы и проведены</p> <p>Финансовая поддержка МПК и Постоянному Секретариату предоставлена</p> <p>База данных перевозок по ТРАСЕКА обновлена</p> <p>Организация и возможности по управлению ПС МПК ТРАСЕКА расширены</p> <p>Проведены мероприятия по распространению информации</p>	<p>Одно заседание МПК ТРАСЕКА проведено в 2005 и одно в 2006</p> <p>Одно заседание РГ проведено в 2004 г., одно в 2005 и два в 2006</p> <p>Деятельность ПС и других структур ОМС получила финансирование в согласованные сроки и в рамках согласованного бюджета</p> <p>База данных ТРАСЕКА восстановлена, реструктуризирована и доступна потенциальным пользователям</p> <p>Представлены рекомендации по институциональному и кадровому развитию существующей структуры ТРАСЕКА, и представлены для обсуждения Сторонами через восемь месяцев после подписания контракта</p> <p>Информация и текущие данные о деятельности ТРАСЕКА распространены посредством вэб и семинаров</p>	<p>Итоговые документы заседаний МПК и РГ НС</p> <p>Подтверждение от руководства ПС</p> <p>Достаточная и достоверная информация и данные получены от национальных институтов</p> <p>Отчет</p> <p>Вэб-сайт и материалы семинаров</p>	<p>Препятствующих условий не предвидится</p> <p>Готовность к сотрудничеству со стороны национальных институтов, представляющих стат. данные и соответствующую информацию</p> <p>Штат ПС МПК ТРАСЕКА занял позицию сотрудничества</p>

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Отчет о внедрении и выполнении
положений

«ВИЗЫ ТРАСЕКА» и развитии
законодательства

Сторон ОМС в области международных
грузовых перевозок



Оглавление

ГЛОССАРИЙ И СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ	3
РЕЗЮМЕ	5
ЧАСТЬ 1 - ВНЕДРЕНИЕ КОНЦЕПЦИИ ВИЗЫ ТРАСЕКА И СТАТУС ЕЕ ВЫПОЛНЕНИЯ	7
ОПРЕДЕЛЕНИЕ И ВНЕДРЕНИЕ ВИЗЫ ТРАСЕКА	7
ПРОЦЕСС ВЫПОЛНЕНИЯ	8
ЧАСТЬ 2 – ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ В СТРАНАХ ОМС	10
1. АРМЕНИЯ	10
2. АЗЕРБАЙДЖАН	16
3. БОЛГАРИЯ	18
4. ГРУЗИЯ	22
5. КАЗАХСТАН	25
6. КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА	27
7. МОЛДОВА	30
8. РУМЫНИЯ	33
9. ТАДЖИКИСТАН	36
10. ТУРЦИЯ	38
11. УКРАИНА	43
12. УЗБЕКИСТАН	46
ЧАСТЬ 3 – ВИЗА ТРАСЕКА И РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК: ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ	50
ВИЗА ТРАСЕКА – ДАЛЬНЕЙШИЕ ДЕЙСТВИЯ	50
ОСНОВНЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ	54
ПРИЛОЖЕНИЕ 1 – ПЕРЕЧЕНЬ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ АКТОВ С СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА В СТОРОНАХ ОМС	61



ГЛОССАРИЙ И СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

EU acquis	Общая политика ЕС
ВОПОГ	Соглашение о перевозке опасных грузов по внутренним водным путям
ВТО	Всемирная торговая организация
ДОПОГ	Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов
ГАТТ	Генеральное соглашение по таможенным тарифам и торговле
ГАТС	Генеральное соглашение по торговле в сфере услуг
Государства-участники	Государства, подписавшие ОМС
ЕС	Европейский Союз
ЕК	Европейская комиссия
ЕСТР	Европ. Соглашение о работе экипажей трансп. средств, осуществляющих автомобильные перевозки
КДПГ	Договор о международной перевозке грузов
КОНСУЛЬТАНТ	Консорциум Dornier Consulting / KLC по выполнению проекта «Содействие торговле и институциональная поддержка»
КЕС	Комиссия Европейского Союза
МДП	Международные перевозки автодорожным транспортом
МПК	Межправительственная комиссия
МТП	Международная торговая палата
НДС	Налог на добавленную стоимость
ОМС	«Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа, подписанное 8 сентября 1998 года на саммите в г. Баку (Основное соглашение)»
ОС	«Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа, подписанное 8 сентября 1998 года на саммите в г. Баку (Основное соглашение)»
ПМГМ	Правила международных грузовых перевозок
Проект ОЮБТП	Проект КЕС «Общая юридическая база по транзитным перевозкам»
Проект СТИП	Проект КЕС «Содействие торговле и институциональная поддержка»



Trade Facilitation and Institutional Support
Содействие торговле и институциональная поддержка



Проект «Координационная группа»	Проект КЕС «Координационная группа ТРАСЕКА»
ПС	Постоянный секретариат
ПС МПК	Постоянный секретариат Межправительственной комиссии
РА	Республика Армения
РГ	Рабочая группа
СЛКП	Европейское соглашение о линиях международных комбинированных перевозок
СМА	Европейское соглашение о международных автомагистралях
СМВП	Европейское соглашение о внутренних водных путях международного значения
СМГС	Соглашения о международном грузовом сообщении
СМЖЛ	Европейское соглашение о международных ж.-д. линиях
СНГ	Содружество независимых государств
СПС	Соглашение о межд. перевозках скоропортящихся пищевых продуктов
Стороны ОМС	Государства, подписавшие и ратифицировавшие ОМС ТРАСЕКА: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Украина и Узбекистан
ТИР-Карнет	Книжка МДП
ТЗ	Техническое задание
ТП	Техническое приложение
ТРАСЕКА	Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия
ФИАТА	Международная федерация экспедиторских ассоциаций
ЮНКТАД	Конференция ООН по торговле и развитию

Прим. переводчика: глоссарий на русском языке содержит меньшее количество аббревиатур и сокращений, поскольку многие из них были использованы в тексте отчета в развернутом виде.



РЕЗЮМЕ

С начала работы проекта консультант провел сбор и анализ документов, относящихся к сфере международных грузовых перевозок в регионе, на основании формулировки компонента А – Развитие и дальнейшая работа по внедрению визы ТРАСЕКА.

Консультант проанализировал международные договоры, к которым присоединились страны ОМС¹, используя собранный материал и учитывая рекомендации юридического характера, выдвинутые в рамках предыдущих проектов ТРАСЕКА. Консультант, в рамках проведенного исследования, обновил информацию о международных конвенциях, рекомендованных странам ОМС к принятию и выполнению с целью развития международного транспорта и торговых отношений. Был проведен тщательный анализ ситуации в данной области в соответствии с техническим заданием по проекту.

Процессы, касающиеся выполнения положений визы ТРАСЕКА в странах-участницах, отслеживались консультантом в тесном сотрудничестве с ПС. Это было необходимо для объяснения текущего положения дел, и, соответственно, выработки эффективных рекомендаций по дальнейшим действиям для стран-участниц.

Кроме того, консультант проанализировал национальное законодательство в странах ТРАСЕКА, относящееся к таможенным процедурам, транзитным перевозкам и грузоперевозкам вообще. Особое внимание было уделено законодательству, которое потенциально могло препятствовать выполнению положений визы ТРАСЕКА.

Исследования показали, что ни в одной из стран ТРАСЕКА национальное законодательство не имеет прямого препятствующего воздействия на выполнение положений визы ТРАСЕКА. Необходимо четко оговорить, то существующие сложности с выполнением визы ТРАСЕКА связаны, прежде всего, с процедурными вопросами и механизмом ратификации. Они вытекают либо из возможностей и намерений сторон давать развитие ратификации соответствующих протоколов, либо зависят от комплексного характера процедур внутригосударственного согласования, которые требуют участия множества министерств и ведомств (например, Министерств иностранных дел, Министерств финансов, таможенных органов, министерства транспорта и др.). Кроме того, исследование показало, что наблюдалось некоторое отсутствие преемственности в процессе принятия решений. Учитывая сложную практику передачи полномочий на институциональном уровне, и принимая во внимание тот факт, что во многих странах ТРАСЕКА произошли политические изменения, сопровождаемые сменой руководства в министерствах и ведомствах, дальнейшее выполнение положений визы ТРАСЕКА было либо отложено, либо недополучило должного внимания. Такая ситуация осложняет процесс выполнения договоренностей и тормозит развитие достижений ПС в данном направлении.

Однако, поскольку не было выявлено препятствий по выполнению ТРАСЕКА визы, носящих законодательный характер, консультант сосредоточил свою деятельность на анализе национальных законодательств и на регулятивных мерах стран ОМС, относящихся к транспортной отрасли и таможенным процедурам, с целью выполнения положений ТЗ. В основном, эта деятельность была сосредоточена на выявлении тех положений, которые препятствуют развитию международной торговли и международных транспортных отношений, а также выделению тех регулятивных норм, которые при должном выполнении, призваны оказать содействие развитию торговых отношений и росту международных перевозок.

По мнению консультанта, национальное законодательство не всегда соответствует нуждам и требованиям международного транспорта, а порой и препятствует выполнению ряда положений ОМС. Некоторые практические действия признаются как факторы, сдерживающие развитие торговли и транспорта. Кроме того, положения национального законодательства и международные конвенции во многих странах не исполняются должным образом.

¹ Основное соглашение о развитии международного транспорта в коридоре Европа-Кавказ-Азия



Структурно, настоящий отчет состоит из трех основных частей:

- Часть 1 – Внедрение концепции визы ТРАСЕКА и статус ее выполнения

В этой части консультант определяет концептуальные компоненты визы ТРАСЕКА и представляет процесс ее внедрения и текущий статус ратификации Протокола о внесении изменений и дополнений к ОМС, признанный частью визы ТРАСЕКА, включая применение железнодорожной накладной СМГС, как единого таможенного транзитного документа, что объективно предполагает применение упрощенных процедур на железнодорожном транспорте и в таможенных вопросах.

- Часть 2 – Транспортная отрасль в странах ОМС

В этой части консультант описал и проанализировал положение в транспортной отрасли в каждой из стран ТРАСЕКА отдельно. Консультант рассмотрел особенности транспортной отрасли в странах, чтобы охарактеризовать законодательную и регулирующую среду, имеющую отношение к международному транспорту и торговле.

Консультант провел анализ национального законодательства в странах ТРАСЕКА по железнодорожным перевозкам, мультимодальному транспорту, экспедиторской деятельности и таможенным процедурам. Более того, консультант выявил прогресс в развитии национального законодательства в области транспорта и торговли, а также предоставил новую информацию о статусе присоединения к международным договорам, которые призваны оказать содействие развитию транзитных перевозок и таможенных процедур.

- Часть 3 – Развитие визы ТРАСЕКА и продвижение международных грузоперевозок: Рекомендации по дальнейшим действиям

Эта часть посвящена плану действий по выполнению положений визы ТРАСЕКА и развитию международных грузовых перевозок. Данная часть содержит рекомендации к рассмотрению сторон о приведении технических приложений к ОМС, предложенных проектов ОЮБТП (ТП по мультимодальным перевозкам, ТП по экспедиторской деятельности, дополнение к ТП по таможенным вопросам) в формат соответствующих межгосударственных соглашений. Был подготовлен соответствующий План действий.

Консультант также рекомендовал *приоритетные* международные конвенции о области транспорта, торговли и таможни для принятия странами ОМС. Консультант разработал, как общие рекомендации, так и рекомендации для каждой страны в отдельности, направленные на содействие международным перевозкам.

Рекомендации Консультанта адресованы ПС МПК ТРАСЕКА и партнерам проекта, получателям и заинтересованным сторонам в транспортной отрасли в странах ОМС.

- Приложение 1 – Список транспортного законодательства в странах ОМС

В данном приложении в страновом порядке содержится обновленный список национального транспортного законодательства, законодательства таможенной сферы, а также список двусторонних и многосторонних договоров, подписанных и ратифицированных странами ОМС. Списки представлены в результате проведенного исследования и обновления информации, полученной в рамках предыдущих проектов ТРАСЕКА.



ЧАСТЬ 1 - ВНЕДРЕНИЕ КОНЦЕПЦИИ ВИЗЫ ТРАСЕКА И СТАТУС ЕЕ ВЫПОЛНЕНИЯ

ОПРЕДЕЛЕНИЕ И ВНЕДРЕНИЕ ВИЗЫ ТРАСЕКА

В октябре 2003 г. страны ОМС объединили свои усилия для оказания помощи в восстановлении экономики Афганистана и смягчения последствий гуманитарной катастрофы в этой стране. Был подписан Протокол о внесении дополнений к ОМС с целью содействия транспортировке гуманитарных грузов в направлении Афганистана.

Основные положения этого протокола приводятся ниже:

- *В течение трех лет, с момента вступления данного дополнения в силу, Стороны обеспечивают бесплатную выдачу одно/двухразовых визовых разрешений на въезд лицам, осуществляющим перевозки и/или сопровождение гуманитарных грузов и строительных материалов, следующих в Афганистан по транспортному коридору Европа – Кавказ - Азия «ТРАСЕКА»*

Кроме того, в протокол были включены некоторые определенные положения, не связанные напрямую с грузоперевозками гуманитарной помощи и материалов в афганском направлении. Суть этих положений изложена ниже:

- Стороны не будут применять практику залоговых таможенных депозитов, банковских гарантий, страховых полисов финансового риска, гарантийного поручительства железнодорожных ведомств на грузы следующие в железнодорожном транзитном сообщении;
- Будет внесено дополнение к Примечанию 2 «Технического Приложения к ОМС по международному железнодорожному транспорту» о применении нулевой ставки налога на добавленную стоимость (НДС), за услуги на железнодорожном транспорте по обслуживанию перевозок в международных и транзитных железнодорожных сообщениях;
- Будет принято новое Техническое Приложение к ОМС «О процедурах при осуществлении международного таможенного транзита по транспортному коридору Европа – Кавказ - Азия «ТРАСЕКА» при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС».

Таким образом, на сегодняшний момент, вышеперечисленные компоненты составляют положения визы ТРАСЕКА, согласованные в Сторонах и официально переданные в Стороны для дальнейшего выполнения.

Необходимо отметить, что консультант, выполнявший проект «Общая юридическая база по транзитным перевозкам» (ОЮБТП) рекомендовал ПС внедрить эти положения в форме поправок к ОМС, а не в качестве резолюций МПК, на основе которых могли бы быть подписаны межгосударственные соглашения.

Такой подход, с точки зрения процедуры, сопряжен с длительным временным лагом по его осуществлению. Дополнения и технические приложения должны были пройти юридические процедуры ратификации во всех странах ОМС. Это достаточно длительный и сложный процесс. На сегодняшний момент только Правительства Азербайджанской Республики и Болгарии ратифицировали Протокол о внесении дополнений к ОМС. Более того, отчет о текущем состоянии выполнения, предоставленный Постоянными представителями ПС на заседании рабочей группы в г.Киев 15-16 ноября 2006 года свидетельствует о незначительных шагах, выполненных Сторонами для ратификации Ереванского протокола. Отсутствие ратификации не значительно затрудняет выполнение этих положений.

Необходимо подчеркнуть, что консультант при поддержке ПС отслеживал процесс о состоянии ратификации Протокола в каждой из стран ОМС. О результатах состояния согласования вопроса в соответствии с внутригосударственными процедурами предоставлялись отчеты на различных рабочих заседаниях ПС МПК ТРАСЕКА. Необходимо отметить, что осуществлялся постоянный мониторинг ратификации Протокола о внесении изменений к ОМС, этот вопрос выносился на повестку дня практически всех мероприятий в рамках ТРАСЕКА.

**ПРОЦЕСС ВЫПОЛНЕНИЯ**

В соответствии с информацией, полученной от Сторон, Армения, Кыргызская Республика, Молдова, Румыния и Таджикистан практически завершили процедуры ратификации. Казахстан не готов использовать этот Протокол, поскольку страна сделала оговорку к техническому приложению о железнодорожном транспорте. Процесс ратификации в Украине не требовался, поскольку положения Протокола являются частью внутреннего законодательства и уже имеют юридическую силу. Турция рассматривает возможность присоединения к конвенции СМГС, поэтому, в данном случае, говорить о ратификации протокола пока нецелесообразно. В случае с Узбекистаном, трудно прийти к какому-либо точному выводу, поскольку структура управления транспортным сектором остается нечеткой. Изменения в Правительстве Грузии не способствовали получению определенной информации о статусе ратификации. Однако необходимо отметить, что в новом таможенном кодексе Грузии предусмотрена нулевая ставка НДС в отношении железнодорожных перевозок.

Консультант приводит текущие данные о состоянии ратификации протокола о внесении изменений и дополнений к ОМС в нижеследующей таблице:

Страна	Состояние выполнения	Комментарии
Армения	Не ратифицировано	Нет определенной даты ратификации
Азербайджанская Республика	Ратифицировано	С 2003 г.
Болгария	Ратифицировано	Протокол стал частью национального законодательства
Грузия	Было достигнуто соответствие национального законодательства положениям протокола	Протокол был подписан с оговоркой, касательно пункта 3 – Применение нулевой ставки НДС при ж.д. перевозках. В начале 2005 г. Грузия стала принимать нулевую ставку НДС в рамках нового Таможенного Кодекса, т.е. было достигнуто соответствие национального законодательства и положений протокола.
Казахстан	Не подписан	Казахстан подписал ОМС с оговоркой к статье 4 и приложению 2 ТП к ОМС о международном ж.д. транспорте. Оговорка пока не снята.
Кыргызстан	Не ратифицирован	Протокол находится на рассмотрении Парламента, из-за политической обстановки информация о ратификации не может быть предоставлена.
Молдова	Не ратифицирован	Протокол передан в парламент, но дата ратификации не может быть точно определена из-за выборов.
Румыния	Не ратифицирован	
Таджикистан	Не ратифицирован	Нет прогресса в процессе ратификации
Турция	Не ратифицирован	Турция рассматривает вступление в договор СМГС для того, чтобы подписать протокол.
Украина	Не ратифицирован	Украина представила оговорки ко всем положениям протокола, поскольку они составляли часть национальных законодательств и применялись в отношении всех транспортных коридоров, проходящих по территории Украины. В



		2004 г. Украины внесла поправки в национальное законодательство по транзитным перевозкам, так что полное соответствие с протоколом было достигнуто, и накладная СМГС стала использоваться как единый транспортный документ. То есть требования протокола выполняются.
Узбекистан	Не ратифицирован	В процессе ратификации, на рассмотрении парламента.

Несмотря на несколько пессимистичные результаты, приведенные в вышеназванной таблице, консультант считает необходимым выполнение странами ОМС положений визы ТРАСЕКА, оговоренных в Ереванском протоколе, что также включает применение железнодорожной накладной СМГС, как единого таможенного транзитного документа. Необходимо отметить, что выполнение этих положений страны не только будет содействовать в восстановлении экономики Афганистана, но и даст новый импульс развитию торговли во всем регионе ТРАСЕКА. Вопросы содействия грузовым транзитным перевозкам и развития торговли рекомендуется решать за пределами рамок положений визы ТРАСЕКА для того, чтобы избежать недопонимания и некорректной интерпретации терминологии.

С ноября 2002 г. по октябрь 2004 г. проект ОЮБТП работал по вопросам гармонизации законодательной базы ТРАСЕКА по транзитным перевозкам, главным образом, в сфере расширения ОМС. Эта деятельность была некорректно причислена к составляющим положениям визы ТРАСЕКА, несмотря на то, что она не была отражена официальным документарным образом в рамках заседаний МПК, как часть положений визы ТРАСЕКА. К сожалению, по состоянию на сегодняшний день, можно заключить, что ни одна из предложенных мер не была принята, и выполнение их не могло опираться на твердую почву, необходимую для реализации решений. Также необходимо отметить, что разрабатываемая стратегия ТРАСЕКА содержит положения, призывающие к сохранению существующей сферы применения ОМС, а также предостерегающие от его дальнейшей перегрузки новыми техническими приложениями.

Конечно, вышеприведенные факты отнюдь не призывают страны не принимать положения, способствующие развитию торговли, напротив выдвигается позиция о том, что это необходимо делать эффективным и международно-признанным способом. Существует необходимость в общем понимании, подходе и осуществлении мультимодальных перевозок, экспедиторской деятельности и упрощении таможенных процедур. Из-за множества сложностей в процедурах пересечения границ, а также ввиду серьезных несоответствий между соглашениями и практикой, консультант рекомендует делать упор на применение современных процедур в деле содействия торговле и развития транспортных отношений.



ЧАСТЬ 2 – ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ В СТРАНАХ ОМС

1. АРМЕНИЯ

- Транспортный сектор

Большая часть законодательства по транспорту была принята в период с 1996 по 2000 гг. В 2002 г. были проведены реформы в области автомобильного и грузового транспорта, которые ввели практику регулирования транспортных отношений под надзором Министерства транспорта и коммуникаций и подразделения транспортной инспекции, ответственной за транспортные отношения, а также за контроль за соблюдением транспортных норм. После 2002 г. был принят ряд законодательных актов в отношении пассажирского транспорта. Транспортная реформа, включая приватизацию автомобильной и железнодорожной отраслей, практически завершена.

Усовершенствования законодательной базы по пассажирскому и грузовому автотранспорту были введены за счет подготовки следующих нормативных актов: «Правила организации автоперевозок по территории Республики Армения», «Правила организации пассажирских перевозок автотранспортом в Республике Армения», «Организация страхования, регистрации и упразднение разрешений на осуществление межгосударственных грузоперевозок на грузовом автотранспорте Республики Армения».

За последние годы, увеличение грузо- и пассажирооборота, в основном, произошло за счет проведенных экономических реформ. В то же время увеличение стоимости автотранспортных средств затруднило возможности компаний по закупке новых автотранспортных средств. Состояние технических средств по-прежнему остается для Армении серьезным вопросом.

В области железнодорожного транспорта Армения достигла существенного прогресса в техническом оснащении, также увеличился грузооборот на участке Айрум - Ереван. Интермодальный терминал Кармин Белур играет существенную роль в сфере международных перевозок.

В международных автоперевозках применяются разрешительные свидетельства международных автоперевозчиков. Ассоциация экспедиторов Армении является членом ФИАТА и применяет правила и процедуры, установленные в международной экспедиторской деятельности.

В 1999 году в Ереване Армения и Болгария подписали межправительственное Соглашение по международным комбинированным перевозкам, которое вступило в силу в 2001 году. В соглашении отмечается, что по причине ограниченной пропускной способности транспортной инфраструктуры необходима разработка современной системы перевозки грузов для создания альтернативы дорожному транспорту. Соглашение применимо для:

1. Пользователей дорог, железных дорог/внутренних водных путей/морских маршрутов государств подписавших соглашение, а секция дорожного транспорта предусматривает использование транспортных средств, которые зарегистрированы в одной из двух стран
2. Транспортная единица направляется из, перевозится или следует транзитом или имеет конечную точку назначения в одной из 2-х стран.

Для комбинированного транспорта требуется разрешение Министерства транспорта Болгарии или Министерства транспорта Армении. Также отмечается, что обе Стороны переносят растаможивание грузов с пунктов пропуска через границу к международным терминалам (ж/д. станциям и портам). Другие положения охватывают вопросы освобождения грузов от уплаты таможенного сбора при условии их реэкспорта, специальных налогов и тарифов для транспортных операторов, создание совместного Комитета, отвечающего за имплементацию соглашения.

В 2003 году в Ереване Армения, Болгария и Грузия подписали Соглашение о мультимодальном транспорте, в рамках которого отмечалось, что страны убеждены в том, что мультимодальный



транспорт может внести значительный вклад в разрешение проблем международных грузовых перевозок. Для имплементации соглашения должен был быть учрежден совместный Комитет, однако до сегодняшнего дня такой орган пока создан не был. Документ, используемый для мультимодальных перевозок, рассмотрен не был. На сегодняшний день соглашение не реализуется.

- Участие в международных организациях и конвенциях

Армения вступила в ВТО 5 февраля 2003 г., став 146 членом этой организации, после завершения переговоров, начатых в 1993 г.

Перечень международных конвенций, к которым Армения присоединилась за последние 3 года:

- Конвенция по международным грузовым перевозкам с использованием книжки МДП от 14 ноября 1975 г.
- Конвенция по гармонизации контроля за грузом через границу от 21 октября 1982 г.
- Конвенция о дорожном движении, 1968 г.

В 2002г. Армения присоединилась к Соглашению СМГС (ранее она имела статус наблюдателя).

Что касается таможенных правил, они установлены в соответствии с международными стандартами. Таможенный кодекс Армении приведен в соответствие со стандартами ВТО.

- Таможенные правила и процедуры

Во внешней торговле существуют тарифные и нетарифные процедуры. Товары, привозимые из стран, имеющих соглашения по свободной торговле с Арменией, освобождены от таможенных пошлин по импорту.

От таможенных пошлин по импорту освобождаются:

- Товары проходящие транзитом через Армению, транспорт, перевозимый в соответствии с правовыми процедурами международной перевозки грузов, багажа и пассажиров, а также инструментов и топлива, необходимых для транспорта и пищевых продуктов для пассажиров,
- Товары, импортируемые в Армению как гуманитарная помощь или благотворительные проекты (определение проекта гуманитарной помощи должно быть установлено уполномоченным органом Правительства Армении по координации гуманитарной помощи), товары, которые временно импортированы и экспортированы из Армении с целью обработки или переработки, а также товары, предназначенные для выставок (без продажи), показов и другой подобной деятельности.

При передвижении грузов взимаются таможенные сборы. Плата за сборы по таможенной регистрации (кроме передвижения грузов) производится в таможенный офис.

Освобождаются от уплаты таможенных сборов:

- Товары, ввозимые на таможенную территорию Республики Армения в рамках программ гуманитарной помощи и благотворительных программ. Разграничение программы по характеру гуманитарной помощи, благотворительному и техническому характеру, при отсутствии прямого указания на то в законодательстве (в том числе в международных договорах Республики Армения), определяется уполномоченным Правительством Республики Армения органом, координирующим гуманитарную помощь;
- Товары личного пользования, перемещаемые физическими лицами через таможенную границу Республики Армения (за исключением частных предпринимателей) в соответствии с законодательством, за исключением личного транспорта;
- Товары, ввозимые физическими лицами (за исключением частных предпринимателей) в размере, который не превышает величину, предусмотренную законом «О таможенной пошлине»;



- Культурные ценности, вывозимые и обратно ввозимые в установленном законодательством порядке; транспортные средства, осуществляющие регулярные международные перевозки, - при осуществлении этих перевозок

Правительство регулирует выдачу лицензий, необходимых для экспорта и импорта товаров.

Резкспорт товаров, происходящих из стран СНГ осуществляется только при наличии лицензии, выданной соответственным органом власти. Экспорт товаров, происходящих из других стран, осуществляется без ограничений.

Сертификат страны происхождения или любой соответствующий документ необходим для обеспечения (гарантии) по исключенным позициям товаров, предусмотренных международными соглашениями для товаров, перемещаемых через таможенную границу Армении.

Армения подписала соглашение «О свободной торговле и создании зоны свободной торговли» с Россией, Республикой Беларусь, Украиной, Республикой Молдова, Кыргызстаном, Туркменистаном, Казахстаном, Таджикистаном, Узбекистаном по группе товаров, происходящих с этих стран и импортируемых на таможенную территорию Армении, которые освобождены от уплаты таможенной пошлины. Соответственно, товары, произведенные в Армении, освобождены от уплаты таможенной пошлины при импорте в вышеперечисленные страны. Основываясь на положениях данного соглашения, Сертификат Страны Происхождения товара является документом, который подтверждает страну происхождения товара.

Прохождение транзитных товаров и транспортных средств через территорию Армении регулируется Таможенным кодексом Армении и Правительственным Указом № 887 «О подтверждении порядка по прохождению транзитных товаров и транспортных средств через таможенную территорию Республики Армения и случаев обязательного таможенного сопровождения».

Никакие другие таможенные платежи (за исключением таможенных пошлин) не производятся. Способы нетарифного регулирования также не применяются.

Для транзита предусмотрен 10-дневный срок для прохождения товаров между двумя таможенными пунктами. В случае воздействия препятствий отличных от физических, эти товары должны быть переданы под ответственное хранение таможенным органам в упомянутые сроки.

В случае прохождения транзитных товаров и транспортных средств, лицо, осуществляющее перевозку, берет на себя ответственность за них в соответствии с действующим законодательством.

Товары и транспортные средства при прохождении транзитом через территорию Армении декларируются в таможенном режиме «Прохождение транзитом» в таможенном пункте через который товары и транспортные средства попадают на таможенную территорию Армении.

Если товары и транспортные средства при прохождении транзитом через территорию Армении были отчуждены или потеряны или не достигли таможенного пункта выхода с таможенной территории Армении по другим причинам без получения разрешения таможенных органов, то лицо, осуществляющее перевозку товаров, в течение 10 дней, следующих за сроком, предусмотренным на прохождение транзитом, должно вновь задекларировать в таможенном режиме «Ввоз для свободного оборота» и произвести таможенные платежи, определенные в таможенном режиме, а также штрафы и сборы, предусмотренные законом для платежей, совершенных позже, чем определено сроками, учитывая дату ввоза товара.

В соответствии с таможенным законодательством Армении существует три типа транзита: простой, сложный и транзитная перевозка несколькими видами транспорта (мультимодальная транспортировка). К типу простого транзита относится транзитная перевозка через таможенную территорию Армении товара транспортным средством, в котором не перевозится какого-либо другого товара/товаров, на который в ходе транзитной перевозки не догружалось ничего дополнительно и с которого не проводилась разгрузка товара в ходе этой перевозки. В этом случае, заполняется только таможенная «транзитная декларация» в трех экземплярах, включая отметки в следующих соответствующих полях:



- таможня, через которую будет проходить транзитный груз на выходе из страны, принимая во внимание страну назначения товара и вид транспортного средства для его транзитной перевозки,
- транзитный маршрут, принимая во внимание дороги, наиболее подходящие для транзита товара конкретным видом транспорта, и выбирая из всех возможных наиболее оптимальный маршрут, который позволял бы в максимально короткие сроки транспортировать товар через таможню, где будет оформляться транзитный груз на выходе из страны, и по возможности обходил бы населенные районы;
- временные рамки транзита, принимая во внимание технические возможности конкретного вида транспорта, специфику перевозимого транзитного груза, транзитный маршрут и максимальные временные рамки, установленные Таможенным Кодексом Армении.

После доставки груза на таможню, на которой оформляется выезд товара из страны, транзитный товар и транзитное транспортное средство должны пройти проверку сопутствующих документов, после чего данные из декларации, представленной вышеупомянутой таможне, должны быть сверены (и перепроверены) с данными, полученными по радио-телеграмме, должно быть проверено наличие пломб на транзитном транспортном средстве, установленных на таможне, где оформлялся въезд товара, а также возможность догрузки/разгрузки товара на транспортное средство (карга-место) без снятия/повреждения установленных пломб.

Если никаких нарушений таможенных правил не обнаружено, транзитному транспортному средству и соответствующему товару разрешается покинуть таможенную территорию Армении, при этом не позже чем на следующий день после прибытия транзитного товара на таможню его оформления на выезд в Таможенный Комитет посылается радиотелеграмма по данному транзиту вместе с третьей копией таможенной декларации.

Если обнаруживается нарушение таможенных правил, выезд транзитного транспортного средства и соответствующего товара за пределы таможенной территории блокируется и начинается проведение расследования по нарушению таможенных правил.

К типу сложного транзита относится транзитная перевозка товара (указанного в таможенной декларации), при которой в ходе транспортировки этого товара производится разгрузка (или дополнительная догрузка) транспортного средства, перевозящего этот транзитный товар. В этом случае, на таможне въезда в трех экземплярах оформляется таможенная декларация на транзитную часть товара. Таможенное оформление и таможенный контроль части товара, не следующего транзитом, проводится по отдельным таможенным процедурам в соответствии с таможенным законодательством путем заполнения документов на поставку.

Если часть товара не следует транзитом (но задекларирована по другим таможенным режимам), то исходя из установленных процедур, этот товар должен пройти таможенное оформление или транспортное средство, предназначенное для перевозки транзитных товаров, должно быть дополнительно догружено товарами, оформляемыми в других таможенных режимах, на одной из региональных промежуточных таможен, после чего:

- на въездной таможне в соответствующей секции декларации для перевозки транзитных грузов в очередном порядке должны быть отмечены промежуточные таможенные склады,
- транзитный груз (вместе с другими грузами, оформленными по другим таможенным режимам, если эти грузы есть в наличии) и транспортное средство вместе с трансфертным манифестом и при обязательном сопровождении таможни направляются с таможни въезда на первый таможенный склад, расположенный по маршруту следования груза, выбираемого въездной таможней. В трансфертном манифесте делаются отметки в отношении транзитного груза и грузов, оформляемых по другим таможенным режимам.

В этом случае, таможней въезда в соответствующих полях таможенной декларации должны быть сделаны следующие отметки:



- таможня выезда товара, принимая во внимание страну назначения товара и транспортного средства следующих транзитом
- транзитный маршрут, принимая во внимание дороги, наиболее подходящие для транзита товара конкретным видом транспорта, и выбирая из всех возможных наиболее оптимальный маршрут, который позволял бы в максимально короткие сроки транспортировать товар через таможеню, где будет оформляться транзитный груз на выходе из страны, и по возможности обходил бы населенные районы;
- временные рамки транзита, принимая во внимание технические возможности конкретного вида транспорта, специфику перевозимого транзитного груза, транзитный маршрут и максимальные временные рамки, установленные Таможенным Кодексом Армении.

По прибытии груза на первый промежуточный таможенный склад, таможенные пломбы, устанавливаемые на таможене въезда, снимаются в таможенном складе, часть груза, который подлежит таможенному оформлению, разгружается или(и) груз, прошедший таможенное оформление на данном таможенном складе, дополнительно догружается для дальнейшей перевозки на транспортном средстве, используемом для перевозки транзитных грузов. По возможности, на транспортное средство, используемое для транзита, устанавливаются таможенные пломбы и груз вместе с сопроводительными документами направляется на следующий промежуточный таможенный склад.

По прибытии груза и транспортного средства, следующих транзитом, на таможеню выезда применяется следующая процедура:

- Производится проверка сопроводительных документов
- Производится сравнение данных декларации въезда и выезда
- Производится перепроверка данных согласно данным, полученным радио-телеграммой,
- Производится проверка наличия таможенных пломб, установленных на транспортном средстве таможеней въезда,
- Проверяется возможность догрузки/разгрузки товара на транспортное средство без снятия/повреждения установленных пломб.

Если никаких нарушений таможенных правил не обнаружено, транзитному транспортному средству и соответствующему товару разрешается покинуть таможенную территорию Армении, при этом не позже чем на следующий день после прибытия транзитного товара на таможеню его оформления на выезд в Таможенный Комитет посылаются радиогамма по данному транзиту вместе с третьей копией таможенной декларации.

Если обнаруживается нарушение таможенных правил, выезд транзитного транспортного средства и соответствующего товара за пределы таможенной территории блокируется и начинается проведение расследования по нарушению таможенных правил.

В том случае, если транзит не был осуществлен в указанные сроки по причине обстоятельств непреодолимого характера, лица, осуществляющие перевозку грузов, в течение установленных временных рамок для перевозки этих грузов в соответствии с законодательством должны доставить транзитный груз на охраняемый таможенный склад, расположенный в любой ближайшей точке по маршруту следования.

Соответствующее таможенное подразделение, получившее запрос на ответственное хранение транзитного груза, должно в тот же день проинформировать об этом Таможенный Комитет радиогаммой, которая должна включать следующую информацию:

- Название таможеней въезда,
- Дата, начиная с которой товар покинул таможеню въезда;
- Тип и регистрационный номер декларации, заполненной на таможене въезда.



Если транспортное средство, используемое для транзитной перевозки ввозимого в Армению товара, должно быть изменено на другое на таможне въезда в Армению, то товар и транспортное средство могут быть задекларированы как «въезд в свободный таможенный склад» или «въезд в таможенный склад», после чего перегруженный на территории свободного таможенного склада или таможенного склада на другое транспортное средство товар может быть задекларирован как «резкспорт» и может быть экспортирован из Армении.

- Факторы, сдерживающие развитие международных перевозок

Необходимо отметить, что существующая структура и функционирование грузовой железнодорожной компании создает некоторые препятствия и сдерживает адекватное развитие сектора международных перевозок. В Армении действуют очень сложные таможенные процедуры, требующие больших временных затрат, особенно существенным сдерживающим фактором является отсутствие прозрачных процедур проверки. Транзит через территорию Армении подлежит обязательному сопровождению. Эта устаревшая процедура не только не соответствует требованиям международных транспортных компаний, но и является предельно неэффективной.

К ряду сдерживающих развитие транспорта фактором причисляется и тот факт, что Армения присоединилась лишь к ограниченному числу международных конвенций. В стране отсутствуют предписания по соответствию технических предписаний международным стандартам, недостаточно развита нормативно-правовая база по мультимодальным перевозкам и экспедиторской деятельности. Некоторые предусмотренные процедуры излишни и сложны в практическом применении, как например такая комплексная и дорогостоящая процедура, как выпуск сертификата происхождения для транзитных товаров.

В заключении следует отметить, что несоблюдение таможенных процедур и низкий уровень корректного применения таможенных документов, также препятствует адекватному развитию сектора международных перевозок и оказывает сдерживающее воздействие на привлечение транзитных грузов.



2. АЗЕРБАЙДЖАН

- Транспортный сектор

В 2002 г. в Азербайджане был завершён процесс создания Министерства транспорта. В 2003 г. было принято положение о Министерстве транспорта, которое определяет его основные функции и обязанности. Стране ещё предстоит проведение дальнейших реформ транспортного сектора для разграничения регулирующей и коммерческой функций в транспортном и торговом секторах. Начаты стратегические инициативы по развитию транзита, которые должны предоставить необходимую базу для сотрудничества пограничных органов и повысить производственные показатели транспортных компаний.

Железнодорожная сеть страны нуждается в реабилитации при привлечении средств международных финансовых институтов, однако морской и речной транспорт также являются важными для Азербайджана. Автомагистрали и автодороги находятся в плачевном состоянии и требуют скорейших действий по их восстановлению, реконструкции и должного содержания.

В 2004 г. Министерство транспорта создало морскую администрацию. Поскольку морской транспорт также регулируется с учетом управления всей транспортной отраслью, функции морской администрации также включают планирование государственной стратегии в области морского транспорта, учет потребностей юридических и физических лиц при осуществлении перевозок грузов и пассажиров, а также учитывать другие аспекты услуг, предоставляемых морским транспортом.

Одним из приоритетов дальнейшего реформирования транспортного сектора в Азербайджане является передача регулятивных функций, которые сейчас выполняют различные инстанции/компании, Министерству транспорта. Также необходимо отметить, что следует создать среду для повышения эффективности работы транспортных компаний, утвердить прозрачные процедуры установления портовых тарифов, ввести систему мониторинга сектора авиа- и железнодорожных перевозок со стороны Министерства транспорта.

ФИАТА приостановила членство национальной ассоциации Азербайджанской Республики в этой организации с позапрошлого года.

- Участие в международных организациях и конвенциях

Азербайджанская Республика получила статус наблюдателя в ВТО, и подал заявление о вступлении в эту организацию в 1997 г. В последние годы со стороны ЕС Азербайджану предоставляется содействие по подготовке страны к вступлению в ВТО.

15 января 2005 года Азербайджанская Республика присоединилась к Таможенной Конвенции по контейнерным перевозкам 1972 года. Конвенция вступила в силу для Азербайджанской Республики с 17 июля 2005 года.

В сфере международного железнодорожного транспорта, Азербайджан, как член Соглашения СМГС, согласился внедрить накладную СМГС в качестве единого транзитного документа, будучи одной из первых стран ТРАСЕКА, которая ратифицировала в 2003 году Протокол о внесении изменений и дополнений к ОМС.

- Таможенные правила и процедуры

Таможенный Кодекс регулирует транзит товаров и транспортных средств, а также деятельность таможенных складов.

Транзит товаров осуществляется в соответствии с таможенными правилами и является предметом таможенных сборов, налогов, применение средств экономической политики к упомянутым товарам не требуется.

В Азербайджане требования к транзиту товаров по его территории являются следующими:



- Товар должен оставаться в первоначальном состоянии, кроме естественного износа и естественных потерь в течение транспортировки и хранения – не применяется к каким-либо другим товарам, кроме транзитных.
- Быть доставленным на таможенный пункт назначения в определенный исходным таможенным пунктом срок с учетом характеристик транспортного средства, выбранного маршрута и других условий транспортировки.

Транзит грузов через территорию Азербайджанской Республики может осуществляться по любым дорогам и в любом направлении, если другое не указывается в национальном законодательстве Азербайджана. Если таможенные власти Азербайджанской Республики будут иметь достаточные основания для сомнений в том, что перевозчик или его транспортное средство смогут гарантировать соблюдение Таможенного Кодекса, таможенные власти будут иметь право рассматривать данные товары как предмет таможенных процедур по транзитным товарам, которые предусматривают, что соответствующие транспортные средства для перевозки должны быть оборудованы соответствующим образом, само транспортное средство будет совершать перевозку под таможенным сопровождением или товар будет транспортирован специализированным таможенным перевозчиком в порядке, определенном в Таможенном Кодексе и нормативных актах компетентных организаций Азербайджана. Государственные органы не покрывают издержки, понесенные перевозчиком в связи с доукомплектованием спецоборудованием транспортного средства или перевозкой товаров таможенным перевозчиком.

Необходимо таможенное разрешение для транзита товаров и транспортных средств. Перевозчик несет ответственность за транзит товара в случае его потери и неприбытия в таможню назначения.

В отношении международного транспорта Азербайджанская Республика заключила несколько двусторонних соглашений со странами СНГ по морским, железнодорожным и автомобильным перевозкам, в которых устанавливается юридическая база для транспортировки товаров территорией Азербайджана.

В национальном законодательстве отсутствует правовая база по мультимодальным перевозкам.

В национальном законодательстве отсутствует закон прямого воздействия, регулирующий экспедирование грузов.

- Факторы, осложняющие развитие международных перевозок

Необходимо отметить, что неадекватное исполнение и откладывание завершения транспортной реформы сдерживает развитие международных перевозок в Азербайджане, а также не создает благоприятных стимулов для повышения участия частного сектора в этой сфере экономики.

Отсутствие ясной и прозрачной среды для транспортных операторов препятствует вхождению в рынок новых транспортных компаний, а также осложняет условия для уже работающих компаний. Такая же ситуация наблюдается в сфере таможенной отрасли, поскольку процедуры таможенного оформления достаточно сложные.

Кроме того, следует отметить, что дублирование комплексных процедур для института таможенных брокеров также не добавляет ясности в процесс перевозки, равнозначно, как и отсутствие законов прямого действия и должного применения транспортной документации.

Кроме того, существует необходимость присоединиться в международным транспортным конвенциям и вступить в ВТО.



3. БОЛГАРИЯ

- Транспортный сектор

Как кандидат на вступление в ЕС, в течение последних лет Болгария уделяет внимание тому, чтобы национальное законодательство страны соответствовало требованиям *acquis communautaire* ЕС.

Приведение законодательства Болгария к уровню юридических стандартов ЕС в сфере транспорта являлось одним из ключевых моментов в проведении переговоров по Главе 9, "Транспортная политика". Поскольку страна выполнила требования по достижению необходимого соответствия переговоры по Главе 9 "Транспортная политика" успешно завершились 2 июня 2003 г.

Юридические рамки транспортного сектора, с точки зрения Европейского Законодательства, в этой стране или уже приняты или находятся на последнем этапе перед их принятием. В течение процесса гармонизации, особенное внимание уделялось требованиям безопасности на всех видах транспорта, институциональному развитию и развитию сектора.

План фискальной гармонизации автомобильного транспорта был разработан и представлен Европейской Комиссии (налог на пользование некоторыми дорогами с грузовиков и минимальный уровень налогообложения с автомобилями), который включает в себя краткое описание системы взимания дорожных сборов с 1 января 2004 года и уравнивание ставок сбора при пользовании дорожной инфраструктурой транспортных средств, зарегистрированных в Болгарии и других странах-членах ЕС.

Дополнения к Закону о Дорожном Транспорте были приняты Советом Министров в августе 2002 года. На основе этой юридической базы были предприняты значительные усилия для принятия вторичных законодательных актов о дорожном транспорте.

Мультимодальная перевозка регулируется Болгарским законодательством согласно Инструкции No 53/2003 по Мультимодальной Перевозке Грузов и соответствует Директиве 92/106/EE, а также Соглашению между Болгарией и ЕС по созданию определенных условий для автомобильных перевозок и увеличению мультимодальных перевозок.

В 2000 году была проведена реструктуризация железнодорожного сектора путем гармонизации национального транспортного законодательства с требованиями ЕС.

Ниже приведен выборочный список Директив ЕК и регламентов, интегрированных в национальное законодательство Болгарии:

- Директива 80/723/ЕС о прозрачности финансовых отношений между странами-членами ЕС и предприятиями массового пользования
- Директива 91/440/ЕС о развитии железных дорог Сообщества (обеспечение независимого менеджмента ж/д. предприятий; Отделение оперативного и инфраструктурного менеджмента от предоставления транспортных услуг, разделение счетов обязательной оплаты от организационных и институциональных счетов; Улучшение финансовой структуры предприятий; Обеспечение доступа к сетям)
- Директива 92/106/ЕС по созданию совместных правил для некоторых видов комбинированной перевозки товаров между странами-членами ЕС
- Директива 93/38/ЕС по координации процедур проведения закупок для организаций, работающих в секторах водных ресурсов, энергетики, транспорта и телекоммуникаций.
- Директива 95/18/ЕС по лицензированию ж/д. предприятий (предоставление необходимых критериев, продолжение или аннулирование лицензий страной-членом ЕС, в которой работают ж/д. предприятия)
- Директива 95/19/ЕС о создании достаточной ж/д. инфраструктуры и взимании инфраструктурных платежей.



- Директива 96/35/ЕС о назначении и профессиональной квалификации советников по безопасности для перевозки опасных грузов по дорогам, ж/д. или внутренним водным путям (Снижение рисков, вытекающих из транспортировки опасных грузов и назначение советников по безопасности)
- Директива 96/48/ЕС о взаимодействии системы транс - европейских высокоскоростных ж/д. магистралей
- Директива 96/49/ЕС об аппроксимации законов стран-членов ЕС по перевозке опасных грузов по ж/д. (краткий обзор: гармонизация законодательства стран-членов ЕС с RID; стимулирование свободного перемещения товаров и услуг при обеспечении гарантии безопасности. Исключение из краткого обзора этой Директивы составляет перевозка опасных грузов транспортными средствами, принадлежащими армейским подразделениям или находящимися под их ответственностью. Обзор также не охватывает такие сферы, как расположение грузовых вагонов в национальном трафике, операционные правила по вспомогательным вопросам транспортирования, как расположение вагонов и их отстой; тренинг персонала и управление информацией по транспортируемому опасным грузам;
- Директива 2000/18/ЕС по минимальным экзаменационным требованиям для советников по безопасности при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и морским путями
- Директива 2001/12/ЕС дополняющая Директиву Совета 91/440/ЕС по развитию железных дорог Сообщества
- Директива 2001/13/ЕС дополняющая Директиву Совета 95/18/ЕС по лицензированию ж/д. предприятий
- Предложение по Директиве 2002/23/ ЕС по созданию Европейского Железнодорожного Агентства
- Регламент 1017/68/ЕС, вводящий правила конкуренции на ж/д., дорогах и внутренних водных путях
- Регламент 2183/78/ ЕС, перечисляющий общие принципы затрат для ж/д. предприятий
- Решение Комиссии 82/529/ЕС по фиксации тарифов по международным перевозкам товаров ж/д. транспортом (Ж/д. предприятия и гармонизация правил по управлению финансовыми отношениями между ж/д. и другими предприятиями на основе экономических принципов и как итог выработка транспортных тарифов с целью достижения оптимальных финансовых результатов и финансового баланса. Достижение таких результатов основывается на принципе коммерческого управления перевозкой товаров по ж/д. при достаточной коммерческой независимости)
- Решение Совета 83/418/ЕС по коммерческой независимости ж/д. в вопросах управления трафиком международных пассажирских перевозок и багажа.
- Решение Комиссии 85/13/ЕС в отношении создания Совместного Комитета по Железным Дорогам
- Решение Комиссии 93/465/ЕС по адекватности модулей оценки процедур и правил на разных фазах для достижения единых критериев оценки в странах ЕС, которые использовались бы в технических директивах по гармонизации
- Решение Комиссии 1692/96/ЕС в отношении руководящих принципов развития транс - европейской транспортной сети (транс - европейской транспортной сети через интеграцию наземного, морского и воздушного транспорта на территории Сообщества; Руководящие принципы охватывают вопросы инфраструктуры и управления транспортным сектором. Транспортная инфраструктура состоит из автодорог и ж/д., внутренних водных путей, морских портов, аэропортов и связующих звеньев между ними)



В соответствии с новым Законом о железнодорожном транспорте, было проведено разделение инфраструктуры от оператора. Были созданы национальная компания «Железнодорожная инфраструктура» и акционерная компания "BDZ" EAD.

Болгария уже выполнила Директиву ЕК 96/53 о максимальных нормах по весу, размерам и нагрузке, приведя свое законодательство в соответствие с законодательством ЕС.

Министерством транспорта и связи разработана Программа по развитию комбинированных перевозок до 2010 г.

Была проведена реструктуризация транспортного сектора, около 90% транспортных компаний были приватизированы.

При Министерстве транспорта и коммуникаций создан Генеральный директорат автодорожной администрации. Этот директорат отвечает за стратегические вопросы развития дорожного сектора, включая вопросы лицензирования и сотрудничества с другими странами.

Со вступлением в силу нового закона об автодорожном транспорте от 17 сентября 1999 г. бывший Генеральный дорожный директорат при Министерстве регионального развития и общественных работ был преобразован в исполнительное агентство «Автодороги» при том же Министерстве.

Всем дорогам были присвоены категории в соответствии с европейскими и региональными программами инфраструктурного развития. Были созданы условия для дальнейшего применения европейского законодательства и стандартов в области дорожного сектора.

Национальная ассоциация экспедиторов Болгарии является ФИАТА и Международной ассоциации воздушного транспорта.

Следующие крупные железнодорожные терминалы находятся в Болгарии: «София» грузовой, Пловдив – Филипово, Димитровград, Стара Загора, «Честово» грузовой, «Плевен» западный и Вратца. Железнодорожные контейнерные терминалы базируются на товарных станциях. Прочие специализированные контейнерные терминалы расположены на внутренних водных артериях и в морских портах. Модернизация и строительство новой инфраструктуры для комбинированных перевозок является частью транспортной инвестиционной программы. Одним из приоритетов транспортной политики Болгарии также является развитие комбинированных перевозок, при сохранении окружающей среды

- Участие в международных организациях и конвенциях

Болгария является членом ВТО с 1 декабря 1996 г., поскольку Болгария провела ряд существенных реформ, включая либерализацию торговой политики. Отчет о торговой политике Болгарии был издан Секретариатом ВТО 17 октября 2003 г. В отчете отмечен существенный прогресс в области проведения большого пакета реформ торговой политики, включая реформы таможенного сектора, тарифов, лицензирования импорта, торговых инструментов, стандартов, интеллектуальной собственности, государственных закупок и режима в отношении сферы услуг.

Соглашение по транзиту товаров по дорогам вступило в силу в мае 2001 года: В 2002 году было ратифицировано соглашение INTERBUS.

Комбинированная перевозка

Болгария ратифицировала следующие международные соглашения:

AGC (Европейское Соглашение по основным международным линиям), Женева 1985 г.

СЛКП (Европейское Соглашение по важнейшим международным линиям комбинированных перевозок и соответствующее обеспечение), Женева 1991г.

- Таможенные правила и процедуры

Таможенный тариф, принятый Болгарией в 2002 г., соответствует изменениям в Системе гармонизации и Общей номенклатуре товаров для 2002 г. Он также содержит изменение к списку



стран, которым дается предпочтение, и к которым применяются ставки MFN, изменения к таким ставкам тарифа MFN сделаны в соответствии с обязательствами Болгарии перед ВТО.

Все товары иностранного происхождения являются приемлемыми для импорта после прохождения соответствующих контрольных процедур. Ответственность за декларирование товаров лежит на импортирующей компании или ее поверенного. Оплата таможенных сборов (пошлины, налогов и т.д.) обычно также лежит на заявителе. Декларация подается на таможене той страны, на чью территорию въезжают.

Экспортный режим распространяется только на товары местного происхождения. Термин «местное происхождение» определен в Статье 1, параграф 6 Таможенного Акта. Владелец товаров или уполномоченное лицо является ответственным за декларирование экспорта и оплачивает экспортные платежи и/или сборы. Экспорт декларируется на таможене территории той страны, где происходит подготовка к отправке товаров и погрузка.

Таможенное законодательство предоставляет три более упрощенных процедуры декларации для осуществления торговли товарами и одну для вывоза личных вещей.

Для перевозки грузов, экспортируемых юридическими лицами и частными предпринимателями с применением ТИР-карнет (книжка МДП), таможенные органы требуют наличие следующих документов:

- Лицензия на экспорт. Такой документ требуется только для товаров, на которые, согласно законодательству Болгарии, распространяется режим лицензирования или регистрационный режим.
- счет-фактура при экспорте – Единый Административный Документ (EAD) (официальная форма письменной таможенной декларации) Когда транспортная накладная содержит товары с разными тарифными номерами согласно Таможенному Тарифу Болгарии, если требуемые данные для заполнения таможенной декларации совпадают, один или более Дополнительных Единых Административных Документов (DEAD) могут быть присоединены к Единому Таможенному Документу. Они формируют неотъемлемую часть таможенной декларации и содержат необходимое количество форм для классификации товаров согласно соответствующему таможенному режиму. Оба документа (EAD и DEAD) предоставляются в комплекте форм, необходимых для импорта, экспорта и транзита товаров.
- Таможенная декларация
- ТИР-карнет - CMR (международная транспортная накладная/коносамент)
- Таможенный информационный список, выпускаемый таможенной администрацией Республики Болгария.

АТА карнет является единым международным таможенным гарантийным документом для временного импорта, экспорта и транзита товаров по Международной Конвенции АТА. По законодательству Болгарии, его использование регулируется Правилами для Применения Закона о Таможне.

Международный транзит осуществляется по Конвенциям МДП и АТА, в которых участвует Болгария.

Согласно национальному законодательству, есть еще другие три формы внутреннего транзита:

- Въездной транзит – от границы до внутренних таможен;
- Выездной транзит – от внутренних таможен до пограничных таможен;
- Внутренний транзит – между двумя внутренними таможнями.

Положения, применимые к товарам, проходящим транзитом через Болгарию, являются Статьи 61-62, 90-103 Таможенного Акта и Статьи 219-327, 801-806 по применению Таможенного Акта. Лицо, ответственное за транзит груза через Болгарию, должно убедиться, что получающая



таможня имеет товар в неизменной форме и в рамках срока, установленного отправляющей таможней.

- Факторы, осложняющие развитие международных перевозок

Необходимо решить некоторые проблем законодательного и институционального характера, которые не дают в полной мере развиваться комбинированным перевозкам. Однако для их полноценного развития комбинированных перевозок одной законодательной базы недостаточно, поскольку необходимо заботится и об адекватном содержании существующей инфраструктуры транспортного сектора, строительства новых транспортных линий, дорог и терминалов, а также о реконструкции интермодальных терминалов.

4. ГРУЗИЯ

- Транспортный сектор

Международный транспорт грузов и пассажиров контролируется и координируется автодорожной администрацией.

Со следующими странами у Грузии действует безвизовый режим для граждан: Армения, Азербайджан, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Украина и Узбекистан.

После провозглашения независимости Грузии резко сократился спрос на грузовые и пассажирские перевозки. На тенденцию их спада также влияет нестабильная политическая и экономическая обстановка. Развитие транспортного сектора необходимо для достижения устойчивого экономического роста, за последние годы намечена тенденция некоторых улучшений в этой области.

Железные дороги Грузии являются полностью независимой структурой и имеют соглашения с железнодорожными компаниями Азербайджанской Республики и Армении по транзиту и перевозкам.

Плачевное состояние дорог в Грузии, возникшее вследствие отсутствия финансирования, представляет собой препятствие для инвестиций и экономического роста. Правительство ввело систему сборов с пользователей дорог и учредило дорожный фонд. Поступление платежей увеличилось, но все же системы еще не действует в полном масштабе.

В 2003 г. Министр транспорта издал «Указ об утверждении Правил перевозки грузов железнодорожным транспортом» с указанием прав, обязательств и ответственности сторон по операциям, имеющим отношение к железнодорожным перевозкам грузов по территории Грузии.

В соответствии с национальным законодательством таможенные органы и автомобильные администрации несут ответственность за следующее:

- Разрешения для международных автомобильных перевозок
- Специальные разрешения для перевозки пассажиров и другая соответствующая документация
- ТИР-карнеты (только таможенные органы)
- Сборы с пользователей автодорог.

Экспедиторская деятельность регулируется положениями гражданского кодекса.

В законодательстве Грузии отсутствуют определение «сертификация», а применяются термины «лицензирование или разрешения».

Отсутствует закон прямого воздействия, который регулирует экспедиторскую деятельность.

Необходимо отметить, что Министерство транспорта, создававшееся при поддержке Европейского Союза, было ликвидировано, поскольку был вновь создан департамент по



транспортным вопросам при Министерстве экономического развития. Департамент подчиняется курирующему заместителю министра. Консультант считает, что для министерства необходимо в дальнейшем усилить транспортный сектор.

- Участие в международных организациях и конвенциях and Agreements

Грузия является членом ВТО с 14 июня 2000 г. Страна стала наблюдателем соглашения о правительственных закупках в июле 1999 г., на основании протокола о вступлении Грузии в ВТО.

За последние десять лет Грузия заключила многочисленные двусторонние соглашения по автомобильным, железнодорожным и морским перевозкам, большинство из которых со странами-участницами ТРАСЕКА. Такие двусторонние соглашения составляют основу для сотрудничества между Грузией и другими странами в транспортном секторе. Кроме того, было принято много законов для разных видов транспорта, особенно в период 1997-1999 гг. и введены дополнения к принятым законам после 2001 г. Грузия присоединилась к более чем 40 международным соглашениям и конвенциям. В настоящее время Грузия делает грандиозные усилия по проведению законодательных реформ в области транспорта, в соответствии с положениями ЕС и международными стандартами.

Грузия заключила и ратифицировала двусторонние соглашения по международным автоперевозкам с Турцией, Грецией, Кыргызстаном, Арменией, Азербайджанской Республикой, Узбекистаном и т.д., которые соблюдают условия по транспорту в соответствии с международными положениями.

Национальная ассоциация экспедиторов Грузии является членом ФИАТА.

Мультимодальный транспорт имеет большое значение для Грузии, ввиду транзитного потенциала страны.

В 1998 г. Грузия ратифицировала межправительственное Соглашение по международным комбинированным перевозкам с Румынией.

Грузия также является участницей Соглашения по мультимодальным перевозкам товаров, подписанного Болгарией и Арменией в Ереване в 2003 г., однако на сегодняшний день продвижения по выполнению данного соглашения не отмечается.

- Таможенные правила и процедуры

Таможенный кодекс устанавливает таможенный режим для пересечения границы Грузии товарами и транспортом, а также виды таможенных пошлин, таможенную декларацию и основные принципы осуществления контроля.

Дополнения к Таможенному кодексу были необходимы для осуществления прозрачности и внедрения предвиденных таможенных правил, для упрощения процедуры таможенной очистки, а также для улучшения транзитных процедур для морских / железнодорожных / воздушных транспортных потоков, предоставления разрешений для импорта товаров с освобождением от некоторых сборов и дополнительные спецификации для определения таможенной стоимости и происхождения товаров.

Новые дополнения к Таможенному кодексу были приняты в 2003 г. относительно следующего:

Обязательные платежи таможенных пошлин в государственный бюджет по движению товаров на таможенной границе.

Предметом налогообложения является таможенная стоимость товаров, которая включает цену на момент покупки товаров, затраты на транспортировку, загрузку и разгрузку, страхование, комиссионные и брокерские услуги до пересечения таможенной границы Грузии, лицензия и другие налоги, оплачиваемые прямо или косвенно покупателем для использования объектов интеллектуальной собственности.

Освобождение от налогов применяется для экспорта товаров (кроме случаев, перечисленных законом), реэкспорт, транзит, временный импорт, импорт шестнадцати типов фармацевтических препаратов, детского и диабетического питания, пшеницы и ряда других продуктов.



Для таможенной очистки применяются три формы декларации:

- Грузовая таможенная декларация;
- Декларация для физического лица;
- Декларация для почтовой корреспонденции.

Таможенный контроль осуществляется таможенными органами и состоит из осмотра товаров и транспортного средства, необходимой документации, данных, проверки территории для временного хранения, таможенных складов, мест беспошлинного хранения, свободных таможенных зон и магазинов duty free, перечисления товаров и видов транспортировки, собеседование с физическими лицами, а также физический досмотр.

В меру своей компетенции таможенные органы имеют право на назначение или выполнение проверки экономической деятельности лиц, которые занимаются деятельностью, выходящей за рамки контроля со стороны таможенных органов.

Временный режим определяется как режим, при котором экспортируемые или импортируемые товары должны быть возвращены в неизменном состоянии, исключая те изменения, которые возникли в результате их эксплуатации, транспортировки или обычного износа при этом. Были введены также новые условия для размещения товаров согласно импортному/экспортному режиму, с ограничением количества лиц, которые имеют право на владение таможенным складом, и введена выдача разрешений на таможенные склады, торговлю без налогообложения, брокерские таможенные услуги и таможенное оформление.

В обобщении, Таможенный кодекс дает определение таможенным режимам для следующего: для импорта, ре-импорта, транзита, хранения товаров на таможне, торговлю без таможенной пошлины, производства на территории таможни, производства под надзором таможни, временного импорта или экспорта, размещения и/или использования товаров в зоне свободной торговли, размещения и/или использования товаров в зоне беспошлинного хранения, производства за таможенной территорией, экспорта, ре-экспорта, ликвидации и отказа в пользу государства.

При пересечении грузинской таможни, товары и транспортное средство являются предметом декларации в таможенных органах. Декларация выполняется согласно утвержденной форме, которая запрашивает точные сведения о товарах и транспортном средстве, а также о их таможенном режиме. Лицо, ответственное за такие товары и транспортное средство, или таможенный брокер заполняет декларацию (согласно законодательству Грузии, таможенный брокер, имеющий лицензию от Таможенного Департамента, может представлять предприятие; одним из основных условий получения лицензии таможенного брокера является гарантированный депозит).

Новый Налоговый Кодекс Грузии был принят в декабре 2004 г. и вступил в действие в январе 2005 г.

Новый Налоговый Кодекс включает нулевую ставку НДС, применяемую для:

- Экспорта товаров;
- Услуг, относящихся к международным авиаперевозкам пассажиров и товаров, а также авиационное топливо, поставляемое для международных рейсов.
- Поставка/импорт товаров, направленных на официальное использование дипломатическими представительствами.

Новые положения Налогового Кодекса устанавливают нулевую ставку акциза для экспорта акцизных товаров.

- Факторы, осложняющие развитие международных перевозок

По сегодняшний день существует необходимость в развитии сотрудничества между различными ведомствами, работающими на границах (таможенные и пограничные органы), транспортными



ведомствами, поставщиками транспортных услуг как внутри страны, так и на международном уровне и особенно со странами, которые объединены одними транспортными коридорами для того чтобы сократить время простоя транспортных средств на границе и способствовать эффективности снижения стоимости перевозки, что тем самым создаст условия для увеличения законного транзита и роста торговли.

Для сокращения стоимости международной перевозки, для Грузии было бы целесообразно провести реформирование таможенного сектора и ввести метод селективности. Существует множество недочетов в законодательстве о страховании, относящиеся к ограничениям страховой суммы и стоимости.

Сложные, дорогостоящие и требующие существенных временных затрат таможенные процедуры являются одним из самых существенных факторов, сдерживающих развитие транспорта и торговли. Отсутствие предписаний о мультимодальных разрешениях также являются препятствием для транспортных и экспедиторских компаний, перевозящих грузы через территорию Грузии.

5. КАЗАХСТАН

- Транспортный сектор

Ввиду уникального географического положения и экономических показателей Казахстан является ключевым звеном между Европой и Азией, Казахстан является грузообразующей страной и зависит от эффективности системы транспорта в регионе.

В течение последних лет в сфере дорожного транспорта отмечился существенный прогресс, развивается транспортная инфраструктура. Нормативно-правовая база в области автодорог и авиатранспорта, в целом, улучшилась. Однако еще есть некоторые недостатки такие как отсутствие нормы и дублирования положений в регулятивных актах, а также неадекватное распределение обязанностей по правоприменению. Это затрудняет развитие частного сектора и увеличивает транспортные расходы. Кроме того, такая ситуация влияет и на другие страны, такие как Кыргызстан, поскольку для доступа к иностранным рынкам этой стране необходимо пересечь территорию Казахстана пользоваться его транспортной сетью.

Содействие международной торговле и транспорту необходимо осуществлять для счет улучшения работы таможенных органов, выполнения международных соглашений в области транспорта, дальнейшего развития отрасли экспедирования грузов, гармонизации транспортного законодательства с соседними странами, и улучшения региональной координации ж.д. транспорта.

Одним из приоритетов Правительства Казахстана является укрепление ключевой роли этой страны как транзитного государства на пути из Европы в Азию. Стоится железнодорожная линия европейской колеи, которая соединит железнодорожную сеть Китая с портом Актау, а далее через Туркменистан обеспечит выход на иранскую железнодорожную сеть, что в свою очередь, открывает доступ к портам в открытых морях.

- Участие в международных организациях

Казахстан подал документы на вступление в ВТО в 1996 г., переговоры по этому вопросу еще ведутся. Двусторонние переговоры по доступу к рынку начались еще в октябре 1997 г. и продолжаются на основе пересмотренных предложений по товарам и услугам.

- Таможенные правила и процедуры

Основным достижением Казахстана является внедрение автоматической информационной таможенной системы, которая способствует ускорению процедур таможенной очистки и упрощению процедур пересечения границы для грузового автотранспорта. Также была введена система SAFETIP для контроля за перевозимыми грузами.



В апреле 2003 г. был принят новый Таможенный кодекс Республики Казахстан, три месяца спустя принята Резолюция Правительства Республики Казахстан No. 669 «Об утверждении ставок таможенных сборов, пошлин и оплат, налагаемых таможенными органами».

Резолюция No 669, принятая в 2003 г. устанавливает ставки таможенных сборов, пошлин и платежей. Таможенные сборы требуются для следующего:

- Таможенная очистка товаров и транспортных средств, перевозимых через таможенную границу
- Хранение товаров на таможенных складах и находящееся на временном таможенном хранении на складах таможенных органов
- Специальные помещения со специальным оборудованием для создания температурного режима
- Таможенное сопровождение товаров
- Выдача лицензий для хранения на таможенных складах
- Выдача лицензий для организации временных складов
- Выдача лицензий для деятельности таможенного брокера
- Выдача сертификата специалиста по таможенной очистке

Необходимо упомянуть об Указе No 258/ 29 .05. 2003 Исполняющего обязанности Председателя Агентства Таможенного Контроля Республики Казахстан, который устанавливает правила для минимальной категории рисков для Участников внешней экономической деятельности и вводит Применение упрощенных процедур таможенной очистки.

Импортируемые товары являются предметом для НДС на момент таможенной очистки. НДС на импорт в настоящий момент начисляется на уровне 15% таможенной оценки товаров, включая перевозку и таможенные сборы и пошлины. Товары, экспортируемые за территорию Казахстана, имеют нулевую ставку НДС. Казахстан имеет особые соглашения по НДС с другими странами. В этом случае, экспорт в страну, с которой действует такое соглашение, например с Туркменистаном или определенные виды экспорта в Россию, не могут быть по нулевой ставке для экспорта Казахстана. Нулевая ставка НДС не применяется для услуг железнодорожного транспорта и транзитного ж/д., включая услуги по перевозке, экспедированию, перегрузке и хранению.

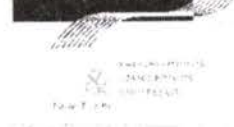
Процедуры таможенной очистки, относящиеся к пересечению границы и транзита в страны сопредельные с Казахстаном и по региону, недостаточно гармонизированы и не отвечают международным стандартам. Сложные и несходные процедуры и документация препятствуют торговым потокам как внутри региона, так и со странами за пределами региона.

В 2004 г., подписано Межправительственное Соглашение между Казахстаном и Кыргызстаном о транзите товаров, транспортируемых грузовиками через Казахстан. Реализация такого соглашения обеспечивает движение товаров из/в Кыргызстан без сопровождения и депозита таможенных сборов. Такая процедура является исключительной для Казахстана. Для введения подобных условий для предоставления грузам из других стран, необходимо разработать подходящие системы.

- Факторы, осложняющие развитие международных перевозок

Существует необходимость в развитии региональной системы гарантий для улучшений регионального транзита. В основном, недостаточное количество законодательных норм, способствующих развитию транзитных перевозок в регионе, а также недостаточное количество подписанных и ратифицированных международных соглашений, а также пробелы в их выполнении составляют набор факторов, препятствующих развитию международных перевозок.

Недостаточное количество положений по образованию дорожных и авиационных административных органов, норм, способствующих привлечению частного сектора в



транспортную отрасль, является одним из определяющих факторов недоразвития международных перевозок.

Необходимо отметить, что в Казахстане отсутствует закон прямого воздействия в сфере экспедиторской деятельности, СМГС не применяется как единый таможенный транзитный документ. На железной дороге не используется нулевая ставка НДС в международной перевозке, ввиду отсутствия такого предписания.

6. КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА

Автотранспорт является одним из основных видов транспорта в этой горной стране (более 80% от всего объема грузооборота). Сеть магистральных автодорог страны составляет 18560 км. В секторе прошла приватизация. Большинство товаров перевозятся приватизированными акционерными компаниями. Однако, большая часть официально независимых компаний находится под контролем государства. Отсутствует настоящая конкуренция между компаниями, даже учитывая что теневой рынок постоянно предлагает конкурентные, хотя и небольшие, альтернативы. Более 60% государственных автодорог находятся в плачевном состоянии.

Из-за недавней смены политического режима на настоящий момент отсутствует ясно сформулированная транспортная стратегия. Однако, во все еще существующей «Концепции транспортного сектора на период до 2010 г.» особое внимание уделяется развитию региональных перевозок и совершенствованию транспортных сетей.

Кыргызстан не является членом ФИАТА, национальная ассоциация ФИАТА была организована два года назад.

Большие объемы грузов и пассажиров традиционно перевозятся по железной дороге в Кыргызстане. Развиваются авиаперевозки и инфраструктура, в крупных городах строятся аэропорты. Грузовым автотранспортом перевозятся более 97% всех грузов, а 80% пассажиров также перевозятся автомобильным транспортом.

Большая часть перевозок в сфере общественного транспорта осуществляется частными компаниями, которые приобретают лицензию. Грузовые перевозки и пассажирские перевозки дальнего следования предоставляются как государственными, так и частными предприятиями. Для перевозки товаром можно нанять частного владельца грузового автотранспорта. Железнодорожные перевозки осуществляются государственной ж.д. компанией. Пассажирские перевозки не приносят прибыли, их субсидируют за счет грузовых перевозок.

- Участие в международных организациях

Кыргызстан вступил в ВТО в конце 1998 г., а последующее сокращение импортных сборов в 1999 г. создало благоприятные условия для импорта.

- Таможенные правила и процедуры

В основном, рынок предоставления таможенных услуг, включая коммерческие услуги по таможенной очистке, по экспедированию грузов и транспортных средств через таможню, выполняется таможенными брокерами, а также непосредственно самими импортерами. Деятельность таможенных брокеров не была полностью легальна из-за существующих противоречий в законодательстве Кыргызстана. Таможенный Кодекс давал правила для деятельности таможенных брокеров, хотя их деятельность не была предусмотрена существующей системой лицензирования. Такая же ситуация существовала в отношении к таможенным режимам, где требовалось лицензирование для открытия таможенных складов, магазинов беспошлинной торговли и т.п. Такое требование было заменено на получение разрешения от Департамента Таможенной Службы и необходимости в зачислении во внутренний регистр Департамента Таможенной Службы.

Новый Таможенный Кодекс был подготовлен и прошел Законодательное Собрание в апреле 2004 г. Ожидалось, что новый кодекс войдет в силу с января 2005 г.



Новый Таможенный Кодекс устанавливает положения о лицензировании таможенных услуг в соответствии с Законом о лицензировании, в который внесены изменения Законом No 129/2004 «Об изменениях к закону о лицензировании», вступившему в силу в январе 2005 г. Согласно закона, таможенные услуги (таможенный перевозчик, владелец временного склада, владелец магазина беспошлинной торговли, таможенный брокер) внесены в список лицензируемой деятельности.

Основные усовершенствования Таможенного Кодекса включают принятие положений Киотской Конвенции, в том числе и принципы обеспечения разумного баланса интересов в торговле между государством и предпринимателями. Таможенные процедуры были упрощены и таможенные декларации должны быть проверены в течение 3 дней.

Процедура таможенной очистки основывается на трех фазах:

Первая фаза: подача документации связанной с декларацией груза, оплата надлежащих сборов и заявление таможенным органам о прибытии груза,

Вторая фаза: подтверждение точности требуемой оплаты таможенным инспектором по платежам,

Третья фаза: физический досмотр товаров/инспекция

Процесс таможенной очистки должен быть выполнен в течение 3-х дней со дня подачи декларации.

– Таможенные брокеры

Таможенный агент (брокер, посредник) может являться юридическим лицом-предприятием, организацией, или учреждением, созданным согласно законодательству Кыргызстана, и получившим разрешение действовать в качестве таможенного брокера от Департамента Таможенной Службы. Таможенный брокер может давать обязательства от своего имени на операции, имеющие отношение с таможенной очисткой, и выполнять посреднические функции в таможенном бизнесе за счет и по назначению представляемого предприятия. При выполнении процедур таможенной очистки, таможенный брокер должен выполнять соответствующие обязательства и нести полную ответственность. Права, обязательства и ответственность таможенного брокера по отношению к таможенным органам не может быть ограничена соглашением с представляемым предприятием.

– Временный таможенный склад

Товары и транспортные средства от момента представления таможенному органу до их освобождения или предоставления предприятию, согласно выбранному таможенному режиму, должны содержаться под временным хранением и таможенным контролем. Склады для временного хранения могут быть открытого и закрытого типа.

Таможенные органы могут определять обязательные требования касательно структуры, оборудования и размещения складов временного хранения. Обычно владелец склада для временного хранения несет ответственность за оплату таможенных платежей за товары и транспортные средства, которые находятся на хранении в его складе.

Транзит товаров – таможенный режим, применяемый, когда товары могут быть переданы под контролем таможни между двумя таможнями Кыргызстана и через территорию иностранного государства без обложения таможенной пошлиной и налогами. Товары в транзите являются предметом таможенного контроля на месте их приема.

Внутренний таможенный транзит от таможенного пункта отправления до таможенного пункта назначения, предназначен для обеспечения доставки товаров под надзором таможенного инспектора пункта назначения. Процедура внутреннего таможенного транзита является бесплатной. Товары, доставляемые транзитом между двумя Кыргызскими таможнями, должны:

Оставаться в неизменном состоянии, кроме изменений, в результате обычного износа или потери при нормальных условиях транспортировки и хранения, и не использоваться для других целей, кроме как транзита;



Перевозиться до таможи назначения в сроки, установленные таможенным пунктом отправления и согласно с обычными сроками доставки на основе возможностей транспортного средства, планируемого маршрута и других условий транспортировки.

Транзит товаров по Республике Кыргызстан может выполняться по всем направлениям и маршрутам с разрешения таможенных органов.

В случае, когда у таможенного органа есть причины полагать, что перевозчик или его транспортное средство не может гарантировать соблюдение положений Таможенного Закона, таможенные органы могут разместить товары под таможенный режим транзита, если есть в наличии надлежаще оборудованное транспортное средство, предоставлена перевозка товаров таможенным перевозчиком или с таможенным сопровождением. Затраты, связанные с перевозчиком для обеспечения надлежащего оборудования транспортного средства или доставки товаров таможенным перевозчиком не компенсируются государственными органами.

В случае несчастного случая или ситуаций форс-мажора, товары могут быть разгружены и перевозчик обязан:

- Принять все необходимые меры по обеспечению безопасности товаров и предотвращению несанкционированного использования,
- Незамедлительно докладывать в ближайший таможенный орган об обстоятельствах случая, местоположения товаров и транспортного средства,
- Обеспечить доставку товаров к ближайшему таможенному органу или доставку представителя таможенного органа к месту размещения товаров.

Таможенные органы не компенсируют перевозчику затраты в отношении указанных выше принятых мер.

Перевозчик полностью несет ответственность за осуществление транзита товаров. При выпуске товаров без разрешения таможенных органов или в случае их утраты или невыполнения их доставки до таможенного пункта назначения, перевозчик обязан оплатить таможенные платежи, согласно таможенным режимам при выпуске для свободного обращения, или, в случае экспорта, за исключением уничтожения товара, непоправимой утраты в результате инцидента или событий форс мажора, или нехватки товара, возникшей от естественного износа или утраты при нормальных условиях транспортировки и хранения, или товарами распорядились в результате незаконных действий со стороны органов иностранных государств или официальных лиц.

Экспорт товаров должен осуществляться при условии оплаты экспортных таможенных пошлин и других таможенных сборов. В случае экспорта, товары освобождаются от налогов или выплаченные суммы будут предметом возмещения в соответствии с действующим законодательством.

- Факторы, осложняющие развитие международных перевозок

Необходимо отметить, что не существует прямого закона, регулирующего в национальном законодательстве экспедиторскую деятельность. В законодательстве отсутствуют положения по мультимодальным перевозкам. Необходимы полные и ясные предписания законодательства по лицензированию и таможенным брокерам. Как и в большинстве стран ТРАСЕКА отсутствует должное исполнение таможенных процедур в отношении декларирования на таможенных границах, также нет норм, регулирующих ответственность таможенных брокеров.



7. МОЛДОВА

- Транспортный сектор

Молдова является чистым импортером транспортных услуг. За исключением дорожного сектора и гражданской авиации, в транспортной отрасли в основном сосредоточены государственные предприятия. Обширная транспортная сеть Молдовы находится в плачевном состоянии. Основными видами транспорта являются авто- и ж.д. транспорт. За последние десять лет вследствие экономического спада грузооборот как по авто-, так и по ж.д. транспорту снизился. Пассажиरोоборот также снизился, однако в меньшей степени, грузовой: автодорожный транспорт стал играть более важную роль в перевозках и продолжает расти, в то время как ж.д. пассажирские перевозки снижаются. Коррупция в таможенных органах и других пограничных инстанциях, а также отсутствие современных процедур наносят урон развитию транспорта и торговли.

Что касается ж.д. транспорта, в Молдове недостает электрифицированных линий, в то время как Румыния и Украина используют электрическую тягу.

Развитие транспортных коридоров и их интеграция в панъевропейскую транспортную систему является государственным приоритетом.

Концепция создания и развития национальной сети международных транспортных коридоров была принята Правительством Молдовы в 2002 г. в соответствии с национальным законодательством и требованиями международных конвенций по транспортной инфраструктуре, в которых участвует Молдова.

В автодорожном секторе необходимо провести работы по реабилитации и содержанию дорог, а также мероприятия по приведению технического состояния автодорожной сети к уровню международных стандартов.

В программе по развитию международных транспортных коридоров на территории Молдовы предусмотрено создание системы комбинированных перевозок. Таким образом, необходимо предпринять следующие шаги:

Создание терминалов как для хранения грузов, так и для обеспечения требований мультимодальной перевозки, которые бы предлагали весь спектр таможенных и транспортных мероприятий.

Создание компаний, которые бы занимались экспертными интермодальными перевозками.

Предоставление полного спектра услуг и контролирование перевозки на основе четко установленных тарифов.

Правовая база международного автомобильного транспорта главным образом регулируется двусторонними соглашениями, заключенными Молдовой.

Молдова работает над созданием благоприятных условий для привлечения международных транспортных потоков на национальных маршрутах и над усовершенствованием путей сообщения внутри страны. Ввиду создания международных транспортных коридоров, необходимо предпринять следующие меры:

Сокращение тарифов по перевозке пассажиров и товаров по внутренним транспортным потокам

Рациональное взаимодействие различных видов транспорта в интермодальной цепи, на основе последовательных принципов и улучшения информационной поддержки

Применение международных технических спецификаций и требований ЕС в соответствии с международными конвенциями – AGR 1975, AGC 1985, СЛКП 1991, AGN 1996.

- Участие в международных организациях и конвенциях

Молдова является членом ВТО с 26 июля 2001г.

Молдова начала процедуру вступления в 1993 г. и юридически выполняет три основные соглашения ВТО: Генеральное соглашение о торговле и тарифах, генеральное соглашение по



Trade Facilitation and Institutional Support
Содействие торговле и институциональная поддержка



торговле услугами и соглашения по торговым аспектам прав интеллектуальной собственности. Были установлены договоренности в сфере таможенного и торгового законодательства, законодательства по сельскому хозяйству и генеральному соглашению по торговле услугами.

Международная перевозка пассажиров осуществляется в соответствии с международными конвенциями, в которых участвует Молдова, в соответствии с национальным законодательством транзитных стран и Положения № 1348/2003, изданного правительством Молдовы, по вопросам автомобильных перевозок пассажиров и багажа, а также других, относящихся к этому, международных конвенций.

Применяются положения Конвенции о контракте на международную перевозку товаров автомобильными дорогами и Европейское Соглашение в отношении работы экипажей транспортных средств, занятых в международных перевозках автомобильным транспортом.

- Таможенные правила и процедуры

Процедура импорта обеспечивает выполнение мероприятий режима торговли.

Импортирующая компания или ее представитель является ответственным за декларацию товаров для импорта.

Импорт декларируется по месту въезда.

Следующие документы требуются для импорта товаров на территорию Молдовы:

- Счет-фактура с указанием количества и цены товаров
- Декларация о стоимости, если необходимо
- Документы, необходимые для применения льготных ставок (например, сертификат происхождения)
- Экспедиторские документы
- Накладная о страховании, если товары застрахованы
- Упаковочный лист

Экспорт относится к товарам, которые навсегда вывозятся из Молдовы.

Владелец товаров несет ответственность за декларирование экспорта и оплату экспортных сборов и пошлин.

Экспорт декларируется по месту погрузки.

Следующие документы требуются для экспорта товаров с территории Молдовы:

- Счет-фактура или проформа с указанием количества и цены товаров
- Документы для использования в стране назначения: (например, сертификат происхождения)
- Экспедиторские документы (подтверждение принятия груза к перевозке)
- Накладная о страховании, если товары застрахованы
- Документы о предыдущем таможенном режиме (где требуются), например внутренняя транзитная декларация из офиса начальной таможни.
- Упаковочный лист

Документы, необходимые для груза и транспортного средства:

Документы на транспортное средство /водительские документы

- Экологический контроль
- Контракт на перевозку товаров



- Транспортные документы
- Коммерческие документы
- Лицензии, разрешения
- Сертификат соответствия
- Сертификат происхождения
- Декларация о возвращении на родину

В соответствии с Указом 276/2002, транспортными документами, необходимыми при таможенной очистке товаров, являются:

Для перевозки воздушным транспортом:

- авиа накладная, предусмотренная Конвенцией по единым правилам, относящимся к международной перевозке воздушным транспортом (Варшава 12.10.29)

Для перевозки автодорогами:

- Письмо о международной перевозке, предусмотренное международной конвенцией о Контакте на международную перевозку товаров автомобильными дорогами (Женева 12.05.1956)
- ТИР карнеты, предусмотренные Международной Конвенцией о международной перевозке товаров с применением ТИР карнетов (Женева 01.11.1951)

Для перевозки железными дорогами:

- Письмо о международной перевозке, предусмотренное международным Соглашением о международных товарах, перевозимых железными дорогами (вступило в силу 01.11.1951)

Для перевозки морским транспортом:

- коносамент, предусмотренный конвенцией ООН о перевозке товаров морем (Гамбург 1978).
- Факторы, осложняющие развитие международных перевозок

В результате проведенного исследования было выявлено отсутствие прямого закона в национальном законодательстве, регулирующего экспедиторскую деятельность и мультимодальные перевозки, что несомненно препятствует развитию международных перевозок и ограничивает возможности национальных транспортных компаний.

Необходимо отметить, что непрозрачные процедуры, связанные с практикой таможенных брокеров, длительные процедуры, связанные с транзитом товаров и отсутствие регулирования ответственности таможенных органов в случае некорректного выполнения своих функций не только подрывают основы для транзита, но и тормозят развитие экспортно-импортных операций.

Молдова также не демонстрирует четкого исполнения подписанных соглашений и ратифицированных международных договоров и конвенций. Кроме того, отсутствуют ясные процедуры, по которым осуществляется перевозки грузов и пассажиров.

В железнодорожном транспорте вместо СМГС применяется письмо о перевозке.



8. РУМЫНИЯ

- Транспортный сектор

Грузовые и пассажирские перевозки увеличиваются за счет экономического роста, улучшения юридической среды и увеличению инвестиций в инфраструктуру. Морской и водный транспорт также проявляет тенденцию к росту, поскольку есть выход к черноморским и дунайским портам и поскольку эти перевозки экономичны.

В 2003 г. Румыния закончила гармонизацию национального законодательства и положений права ЕС в сфере автомобильного транспорта, то есть сейчас применяются международные стандарты в этом секторе транспорта.

Железнодорожной сетью охвачена вся территория Румынии. Общая протяженность сети составляет 10981 км. Идет процесс восстановления полотна и инфраструктуры для запуска скоростных пассажирских поездов (до 160 км/ч) и скоростных грузовых поездов, способных развивать скорость до 120 км/ч.

Общая протяженность автомобильной сети составляет 73435 км, автотранспортом перевозится 70% грузов внутри страны.

Морские перевозки сосредоточены на юге и юго-востоке страны, протяженность сети составляет 1779 км, из которых 1075 км – это сеть, используемая в международной навигации по Дунаю.

Для восстановления и модернизации транспортной инфраструктуры Министерство транспорта учредило программу по реорганизации и приватизации некоторых стратегических инфраструктурных и транспортных компаний (в сфере морского и ж.д. транспорта), таких как национальную грузовую ж.д. компанию «CFR Marfa», и национальную компанию по администрации морских портов «S.A. Constanta».

В августе 2005 г., Правительство Румынии издало резолюцию 817/2005, которая утверждает правительственную программу в отношении долгосрочной стратегии в сфере железнодорожного транспорта по оптимизации ресурсов, используемых для администрирования сети и ее восстановления и модернизации.

Существующая программа по ж.д., авто- и морскому транспорту предусматривает улучшение сохранности груза и безопасности перевозок.

Международный транспорт регулируется национальным законодательством в соответствии с нормами ЕС и директивами международных договоров, в которых Румыния принимает участие.

Положения о национальных перевозчиках устанавливают следующее:

Для международной почты – Договор международного почтового союза, применяется положения о почтовой службе. Период ответственности от получения почтовой службой до доставки. Уведомление об иске после получения поврежденных товаров – 7 лет.

Для местного ж.д. транспорта – применяется Указ Правительства 44/1997, утверждающий правила для железнодорожного транспорта. Период ответственности от подбора до доставки. Уведомление об иске после получения поврежденных товаров с видимым убытком.

Для международного ж.д. транспорта применяются единые Правила, относящиеся к Контракту о международной перевозке товаров железными дорогами (CIM). Период ответственности от подбора до доставки. Уведомление об иске после получения поврежденных товаров с видимым убытком.

Для международного автомобильного транспорта, применяется конвенция о Контракте на международную перевозку товаров автомобильными дорогами (CMR 1956). Период ответственности от подбора до доставки. Уведомление об иске после получения поврежденных товаров с видимым убытком.

Указ Правительства 19/1997 в отношении видов транспорта, измененный и дополненный в 2000 и 2002, устанавливает положения о нескольких видах транспорта и перевозок, а также о мультимодальном и комбинированном транспорте.



Для экспедирования нет специальных положений.

Для комбинированного или мультимодального транспорта - нет обязательных положений.

- Участие в международных организациях и конвенциях

Румыния является членом ВТО с 1 января 1995 г.

Для международного автомобильного транспорта, применяется конвенция о Контакте на международную перевозку товаров автомобильными дорогами (CMR 1956).

Для перевозки воздушным транспортом, применяется авиационный Кодекс Румынии и Варшавская конвенция 1929/1955.

Для морского транспорта, применяется Конвенция ООН относительно перевозки товаров морем (Гамбург 1978).

Румыния – участница международной конвенции по Использованию международного морского транспортного потока – конвенция FAL, ратифицированная законом 80/2000.

- Таможенные правила и процедуры

Румыния применяет положения международных договоров об автомобильных перевозках грузов в отношении налога на общий товарооборот, когда стоимость груза не указывается в сопровождающих документах, кроме случаев взаимного освобождения; или оценивается по стоимости груза или по фиксированному сбору.

При пересечении государственной границы Румынии требуется оплата за таможенную очистку, для операции по таможенной очистке международного грузового транспорта по ставке 20 USD за транспортное средство, трейлер и полу-трейлер. Компании экспедиторы уполномочены взимать сборы в иностранной валюте. Транспортные средства, зарегистрированные в Румынии и те, которые зарегистрированы в странах, которые освобождают румынский транспорт от такого сбора, освобождаются от сборов за таможенную очистку. Непредставление на выездном таможенном пункте документа, который был выдан при въезде в страну, необходимый для таможенной очистки товаров, облагается штрафом за замену документа.

Согласно указу Таможенного Директората No 2/2000, с 7.02.2000, введены новые тарифы за таможенный эскорт и парковку транспортных средств на таможенных пунктах.

Таможенные эскорты выполняются для грузов независимо от применения ТИР карнетов. Таможенные органы иницируют операцию сопровождения в качестве подходящей меры против предполагаемых недоразумений.

Если водитель не является перевозчиком, требуется сертификат от заказчика, указывающий, что товары покрыты ТИР или АТА карнетом.

В соответствии с национальным законодательством, необходимы следующие документы для международного транзита грузов:

- CMR международный коносамент;
- Грузовая накладная;
- Сертификат происхождения товаров;
- Санитарный или ветеринарный сертификат, если необходимо;
- ТИР или АТА карнет.

В соответствии с национальным законодательством, необходимы следующие документы для иностранных транспортных средств.

Для водителей это:

- Паспорт с въездной визой;
- Медицинская страховка;



- Зеленая карта транспортного средства (страхование на иностранной территории);
- Разрешение ARR для каждой страны транзита;
- Сертификат договора ТИР;
- Транспортная лицензия (для юридических лиц);
- Лицензия на консигнацию (для каждого транспортного средства);
- Международное водительское удостоверение;
- Сертификат о регистрации транспортного средства;

Согласно таможенному кодексу, импорт и экспорт имеют определенный таможенный режим.

Транзит имеет приостанавливающий таможенный режим в пределах территории Румынии.

Импорт товаров является предметом для таможенных сборов по специальному списку, установленному таможенными органами.

Экспорт товаров не облагается таможенными сборами.

Пассажиры могут импортировать или экспортировать товары, которые перевозятся в личном багаже и не являются предметом таможенных сборов согласно румынскому законодательству или в соответствии с международными соглашениями и конвенциями, в которых принимает участие Румыния.

Формы, используемые для общих формулировок коносамента и для мультимодальной перевозки, рекомендованы Международной Морской Организацией.

Статья 100 таможенного кодекса устанавливает, что в случае наличия таможенных документов, выпущенных в соответствии с международными конвенциями и соглашениями, подписанных Румынией, таможенные органы обязаны принять их без выпуска внутренних документов.

Таможенные брокеры могут выполнять деятельность по экспедированию и международным перевозкам товаров в зависимости от таможенного режима.

Для проведения реформ таможни в соответствии с требованиями ЕС по таможенным процедурам, Правительство предусматривает следующие меры:

- Юридическая база для перевода таможенной администрации в подчинение Министерства государственных финансов создавалась на основе Закона No.602/30.12.2004 в отношении возможностей Правительства по зданию обязательных указов.
- Проект решения Правительства об организации и деятельности таможенной администрации, подчиненной Министерству государственных финансов.
- Юридическая база, необходимая для введения единого Румынского тарифа (TARIR) и его опубликование на Интернет сайте таможенной администрации, а также распространение его в средствах массовой информации для ознакомления участниками рынка экономики.
- Инвентаризация процедур уведомления, одобрения и разрешения на основе существующих таможенных норм, с целью существенного сокращения бюрократии, передачи компетенции от центрального уровня до мест проведения таможенной очистки, повышение прозрачности принимаемых решений.
- Изменение норм упрощенных процедур для их полной гармонизации с нормами Сообщества, содействие мерам по облегчению доступа к таким процедурам.
- Переоценка фазы реализации Общей Конвенции о Транзите и поиск подходов национальных органов и органов управления Сообщества с целью ускорения полного вступления в действие данной Конвенции



- Усиление административных возможностей с целью реализации законодательных положений, обновленных в соответствии с последними изменениями в борьбе с фальсификациями, пиратством и нелегальным перевозом наркотиков; перераспределение ресурсов персонала и логистики, в основном в таможенные офисы на другие участки границы (граница не с Сообществом). Срок выполнения: апрель 2005;
- Определение и анализ несоответствий между положениями Совета ЕС (ЕЕС) No 2913/92 от 12 октября 1992, устанавливающего Таможенный Кодекс Сообщества и Положениями Комиссии (ЕЕС) No 2454/93 от 2 июля 1993, дающие на рассмотрение для выполнения Положения Совета (ЕЕС) No 2913/92, устанавливающего Таможенный Кодекс Сообщества с последовавшими изменениями, с одной стороны, и Законом No.141 о Таможенном Кодексе Сообщества и Правительственном решении No.1114/20010 Положении для Применения Таможенного Кодекса Румынии, с другой стороны.
- Установление процедуры «зеленой линии» на автодороге Гиургиу – Надлак – Борс – Варсанд для грузовых перевозок с применением ТИР карнетов, с целью устранения чрезмерных таможенных формальностей и скорого уменьшения очередей транспортных средств на западной границе.
- Применение упрощенных таможенных процедур для крупных налоговых плательщиков - участников экономического рынка, которые не имеют задолженностей в общий государственный бюджет, а также для других участников экономического рынка, которые отвечают критериям гармонизации.
- Проектирование Таможенного Кодекса и проектов Положений в гармонизированном соответствии с положениями Сообщества. Представление Таможенного Кодекса и проектов Положений для публичного обсуждения.
- Факторы, осложняющие развитие международных перевозок

Для должного выполнения транспортного законодательства, соответствующего международной и европейской практике, бюрократические процедуры одобрения и процедуры получения разрешений на таможенных границах создают препятствия для развития перевозок. В особенности недостаточное выполнение общих таможенных процедур и отсутствия прямого регулирования мультимодальной перевозки и грузовой документации создают основные факторы, препятствующие международной торговле.

9. ТАДЖИКИСТАН

- Транспортный сектор

Таджикистан является страной, не имеющей выхода к морю и расположен в юго-восточной части Центральной Азии. Из-за своего географического положения, горного рельефа (93% всей территории страны занято горами), неэффективно развитого железнодорожного и воздушного транспорта, грузоперевозки в основном осуществляется в автотранспортом, доля которого составляет 90%. Сеть автодорог интенсивно задействована в процессе грузоперевозок. Поэтому, Правительство Таджикистана считает транспортный сектор приоритетным, а восстановление автодорожной сети - важным для экономического развития страны и определяющим для интеграции центрально-азиатских коридоров в западное транспортное пространство.

20% всех дорожной сети страны находится в нормальном состоянии, 48% - в плохом, 32% - в плачевном техническом состоянии. Практически ни одна дорога не находится в хорошем состоянии.

В транспортном секторе в основном сосредоточены неэффективные госпредприятия, которые не отвечают требованиям рынка. Несмотря на то, что во парк во многих предприятиях находится в



нерабочем состоянии, некоторые предприятия еще содержат рабочий парк и осуществляют перевозки.

Правительство разрабатывает правовую и базу для работы транспорта в рыночных условиях. Основные законы были приняты Парламентом. Правительство намерено реформировать сферу управления сектором, включая разделение операционной и функциональной составляющих. Будет развиваться конкуренция за счет приватизации госпредприятий и увеличения числа частных компаний.

Гражданский Кодекс Таджикистана регулирует транспортную экспедиторскую деятельность.

Международные перевозки пассажиров и товаров регулируются двусторонними соглашениями с соседними странами.

Национальная правовая база по транспорту значительно нуждается в поддержке Министерства транспорта и законодательных органов, а также в опыте перевозок и грузового экспедирования.

- Участие в международных организациях и конвенциях

Таджикистан является наблюдателем в ВТО с 2001 г. Таджикистан направил меморандум о режиме внешней торговли в феврале 2003 г. и направил первый пакет разъяснений на вопросы членов ВТО в сентябре 2003 г. Начались двусторонние переговоры о доступе к рынку, поступили предложения о торговле товарами и услугами в феврале 2004 г.

Международные соглашения о перевозках, заключенные Таджикистаном на сегодняшний день, следующие: Конвенция об Автомобильном движении 1968, Конвенция о Контрактных перевозках товаров автомобильным транспортом – CMR 1956, Конвенция ТИР 1975.

- Таможенные правила и процедуры

Налоговый Кодекс, регулирующий таможенный режим для товаров, был принят в 1995 г. Новый Таможенный Кодекс был подготовлен в 2004 г., устанавливая таможенные процедуры и связанную с этим деятельность, улучшая недостаточное количество и неоднозначность положений предыдущего Таможенного Кодекса.

Налоговый режим для импортируемых товаров является таким же как и для национальных товаров.

В течение процесса таможенной очистки, неизбежно приходится взаимодействовать с таможенными органами и изучать процедуры и правила таможенной очистки, а также порядок процесса выполнения. Согласно таможенному законодательству, все товары и транспортные средства, ввозимые на таможенную территорию, являются предметом таможенной очистки. Порядок таможенной очистки не одинаков для всех товаров и транспортных средств, потому что товары пересекают таможенную границу различными путями.

Фазы таможенных процедур следующие:

- Уведомление об импортной операции;
- Проверка временного склада для уверенности, что его условия отвечают требованиям по хранению товаров и транспортного средства, до полного завершения таможенной очистки.
- Надзор за доставкой товаров и транспортного средства на склад временного хранения до полного завершения таможенной очистки и контроля. Все виды товаров могут храниться на складе, при условии, что они не нанесут вреда другим товарам, которые уже находятся на хранении в складе. Срок хранения определяется таможенными органами, однако не может превышать 2 месяцев.
- Отбор образцов и тестирование, а также надзор за отбором и тестами проводится другими правительственными органами контроля. Осмотр, измерения, отбор проб и образцов выполняется на складе временного хранения. Данные процедуры выполняются для определения таможенной стоимости товаров.



- Подготовка уведомления экспортирующего или импортирующего предприятия для заявления о необходимости предоставить информацию и документацию для записи таможенного контроля, при условии, если такой файл не был уже оформлен.

Согласно Таможенному Кодексу 1995 г. таможенным брокером является фирма, имеющая статус юридического лица, основанного в соответствии с Законами Таджикистана и имеющая лицензию Таможенного Департамента Министерства государственных доходов и сборов для выполнения обязанностей и предоставления услуг в качестве таможенного брокера. Отношения между таможенным брокером и представителем основаны на нотариально заверенном контракте.

Таможенный Департамент отвечает за составление и публикацию списка таможенных брокеров.

Таможенный Специалист имеет право на проведение таможенной очистки от имени таможенного брокера. Однако, такой специалист обязан иметь квалификационный сертификат, выданный Таможенным Департаментом. Таможенный Специалист является ключевой фигурой, т.к. он единственный, кто фактически заполняет таможенную грузовую декларацию.

По прибытии на место временного хранения, товары остаются на временном хранении под контролем таможенников, до их выпуска согласно указанному таможенному режиму. Товары могут временно храниться в подходящих для этого помещениях или местах. Список временных таможенных складов периодически публикуется Таможенным Департаментом.

В общем, для размещения товаров в таможенных складах, таможенники запрашивают только документацию, которая позволяет им определить товары.

Владелец временного таможенного склада является ответственным за оплату таможенных сборов за хранимые товары. Если владельцем временного склада являются таможенные органы, владелец товаров или предприятие, которое разметило товары на складе, отвечает за оплату пошлин.

- Факторы, осложняющие развитие международных перевозок

В Таджикистане наблюдается несоблюдение выполнения положений международных конвенций в сфере международного транспорта и торговли. Как во многих странах ТРАСЕКА нет прямых законов, регулирующих экспедиторскую деятельность и мультимодальные перевозки. Таджикистан не является членом ФИАТА, поэтому для этой страны достаточно трудно адекватно выполнять правила международных перевозок и использовать международно-признанные документы.

Также отсутствует прозрачность в процедурах таможенного оформления, а сам процесс таможенной очистки неоправданно длителен и сложен. Кроме того, отсутствует прозрачная практика процедур выдачи сертификатов для таможенных органов, расплывчато определен статус таможенных брокеров.

10. ТУРЦИЯ

- Транспортный сектор

Транспортная сеть Турция составляет около 63000 км государственных и сельских дорог (включая магистрали), 11000 км электрифицированных и неэлектрифицированных железнодорожных линий, 7 основных государственных портов, находящихся в ведении ж.д. компании и несколько других общественных портов, находящихся в ведении Морской администрации Турции, а также 34 коммерческих аэропорта.

В 2003 г. общий пассажиропоток Турции составил более 186 млрд. пассажиро-км, а грузовые перевозки превысили 173 млрд. т-км. Около 95% пассажиров было перевезено автотранспортом и около 5% - ж.д. транспортом. 90% грузов также перевозятся автотранспортом, 4% - ж.д. и 3% - морским транспортом. Международные грузовые перевозки в 2003 г. составили 615 млрд. т-км на 95% были выполнены морским транспортом.



Железные дороги и автодороги строятся и содержатся за счет государственного бюджета. Перевозки осуществляются частными компаниями. Железнодорожные перевозки – государственная монополия, но сейчас могут осуществляться и третьими сторонами при согласии государственной ж.д. компании. Для строительства портов и аэропортов в основном используются концессии: строительство-операционная деятельность-передача. Содержание портов и аэропортов в основном финансируется за счет госбюджета. Турецкий аэрофлот представлен компанией «Турецкие авиалинии», то также работают многие мелкие компании. Морские перевозки в основном осуществляются частными компаниями, но есть и крупная компания, которая занимается пассажирскими перевозками и паромными перевозками, которые осуществляет турецкая ж.д. государственная компания.

Восьмой пятилетний план развития (2001-2005) анализирует основные проблемы сферы транспорта, такие как отсутствие современных генеральных транспортных планов, отсутствие базы данных и несбалансированное распределение перевозок между различными видами транспорта.

Международная торговля Турции в основном полагается на морской и автомобильный транспорт. (одна из основных отраслей экономики страны). Несмотря на развитую ж.д. сеть, грузовые перевозки по железной дороге незначительны и участие ж.д. в комбинированной перевозке незначительно (за исключением сообщения Самсун-Констанца). Инициатива о ж.д. туннеле под Босфором призвана дать импульс развитию ж.д. перевозкам как грузов, так и пассажиров в будущем.

В отчете, подготовленном ЕС в 2001 г., Турции была сделана рекомендация по поводу значительной работы по улучшению транспортного законодательства в соответствии с опытом ЕС.

Уже в 2003 г., ЕС отметило важный прогресс в отношении подготовки транспортного законодательства, которое было необходимо для реализации и улучшения безопасности морского судоходства, автомобильного и железнодорожного транспорта.

Закон об автомобильных перевозках, принятый в 2003, устанавливает общую базу как для национальной, так и для международной деятельности рынка автотранспорта. После принятия базового закона, в 2004 г. было принято Положение, устанавливающее дальнейшие правила для деятельности автотранспорта, включая процедуры лицензирования, права и обязательства операторов автотранспорта, а также требования к транспортным средствам.

Транспортные связи Турции в Европе и Азии осуществляются в рамках нескольких двусторонних, региональных и международных соглашений.

Закон 4925/2003 регулирует деятельность автомобильных перевозок и определяет условия деятельности экспедиторских станций и грузовые операции, сходные услуги экспедиторов, их права и обязанности. Закон применяется для пассажирских и грузовых перевозок автомобильным транспортом.

Международные пассажирские и грузовые перевозки также упомянуты в законе 4925/2003, в том числе:

- Транзитные операции по перевозке, осуществляемые наземными транспортными средствами, которые въезжают в Турцию морским путем из порта или сушей или железными дорогами от пунктов границы.
- Операции по перевозке в третьи страны наземными транспортными средствами от пункта погрузки в Турции после того, как они въехали в Турцию железными дорогами, морем или воздушным путем.
- Операции по перевозке в другие страны из Турции наземными транспортными средствами
- Операции по перевозке в Турцию из других стран наземными транспортными средствами

Статья 15 Закона регулирует операции по перевозке:



“Для операций по перевозке в Турцию и для транзитных наземных перевозок через Турцию, с целью не задерживать операции по перевозке в Турцию и обеспечить, чтобы международные операции через Турцию выполнялись быстро и упорядоченно, может применяться система квот в контексте законов, относящихся к определению маршрутов движения и физических ограничений инфраструктур, чтобы такие операции выполнялись вместе и дополнительно с другими транспортными системами. Транспортные средства, которые используются для операций по перевозке тех стран, которые еще не подписали каких-либо соглашений о наземных перевозках, являются предметом для выдачи разрешений Министерством.”

Согласно Статье 6 Положений об автомобильных перевозках, международные перевозки освобождены от транзитных разрешений.

Согласно Положениям об автомобильном транспорте, международными перевозками пассажиров и товаров признается следующее:

Транзитные перевозки, выполняемые грузовыми транспортными средствами, без отгрузки товаров с одного средства на другое, которые въезжают в Турцию автодорогами или железными дорогами через пограничный пункт или прибывают в Турцию морем на борту корабля.

Перевозка пассажиров, товаров или грузов, прибывающих в Турцию железными дорогами, морем или воздушным путем, из пунктов назначения; Перевозка пассажиров, товаров или грузов транспортными средствами, прибывающими в Турцию автодорогами из таможенных пунктов по направлению в третьи страны.

Двусторонние операции по перевозке осуществляются из Турции в другие страны транспортными средствами.

Двусторонние операции по перевозке осуществляются из других стран в Турцию транспортными средствами,

Перевозки третьими странами, когда места отгрузки и загрузки находятся в странах, отличных от тех стран, каким принадлежат транспортные средства.

Каждое транспортное средство с иностранными номерными знаками облагается транзитным сбором для пропуска в Евро или в Турецких лирах.

Не требуется путевой накладной для международных перевозок товаров; наоборот, необходимы документы по международной перевозке.

- Участие в международных организациях и конвенциях

Турция является членом ВТО с 26 марта 1995 г.

Турция подписала Европейское соглашение о работе экипажей транспортных средств, занятых в международных автомобильных перевозках – АЕТР и присоединилась к Европейскому соглашению о международных автомобильных перевозках опасных грузов (ДОПОГ).

В 2001, Турция подписала Соглашение о международных автобусных перевозках пассажиров INTERBUS.

Две национальные ассоциации Турции зарегистрированы в ФИАТА и применяют международно-признанные правила и процедуры.

- Таможенные правила и процедуры

Наиболее важным феноменом во внешней торговой политике Турции является Таможенный Союз, установленный между ЕС и Турцией 1 января 1996 г. Это образование позволяет дать время необходимое для следования правовой инфраструктуры стратегии торговой политики в соответствии с нормами ЕС, и это дает возможность режиму импорта и экспорта быть последовательными положениям ЕС. Таможенный Союз между Турцией и ЕС является уникальным случаем, ввиду того факта, что Турция первая и единственная страна, которая вступила в такую интеграцию, не будучи членом Европейского Союза. Такой процесс подразумевает отмену всех таможенных пошлин и сборов, запрет всех количественных ограничений между сторонами, и введение общего таможенного тарифа к внешнему миру. Кроме



того, от Турции требовалось гармонизировать ее политики коммерции и конкуренции, в том числе и законы об интеллектуальной собственности, с такими же законами Союза, и внести многое из правил торговли и конкуренции ЕС в турецкую экономику.

В рамках изменений, внесенных в законы, был применен режим поддержки экспорта до 1 января 1996 г., который был изменен в соответствии с Таможенным Кодексом Сообщества.

По отношению к экспорту применялся режим поддержки в рамках решения No. 94/5782, которое основывалось на получении сырья по ценам мирового рынка, Внутренний Режим Переработки 95/7615, опубликованный в газете Official Gazette 31.12.1995, и новый Внутренний Режим Переработки 99/13819, опубликованный в газете Official Gazette 31/12/1999, подготовлены как параллельные положениям Таможенного Кодекса Сообщества, и вступил в силу 1 января 1996 г.

Согласно изменениям в Режим Экспорта, (статья 4(е) Положений об экспорте), "экспортер" определяется как лицо, являющееся членом соответствующей Ассоциации Экспортеров.

Экспорт, фактически, есть экспортирование товаров или их стоимости в соответствии с действующими Экспортными Положениями, таможенными положениями, и приносит значимость товаров назад в страну через законы о Турецкой валюте или другими путями, которые могут быть приняты за экспорт Секретариатом по Внешней Торговле.

Все товары, отличные от тех, чей экспорт запрещается законами, постановлениями и международными соглашениями, могут свободно экспортироваться в рамках Постановления о Режиме Экспорта.

Режим импорта 2005 г., отражает как международные права и обязательства Турции, так и экономические нужды страны. Режим импорта был разработан с учетом соглашения об организации ВТО, Соглашения о Таможенном Союзе между Турцией и Европейским Союзом, соглашениями о свободной торговле, подписанными с различными странами, договора о предпочтении, данные Турцией в пользу менее развитых стран и некоторым развивающимся странам в рамках обобщенной системы предпочтений, и с учетом особых нужд и требований сельскохозяйственного и промышленного секторов.

Таможенные сборы начисляются в соответствии с заявленной стоимостью по шкале, использующей таможенные тарифы на основе тарифов Европейского Союза. Импорт промышленных товаров из стран ЕС не является более предметом таможенных сборов и фондовых пошлин, ввиду Таможенного Союза. НДС начисляется на импорт по соответственным ставкам. В большинстве случаев - 18%. Процедуры с документацией следуют системе ЕС. Импортеру необходимо представить разрешение на импорт.

Турция устанавливает прозрачный и открытый торговый режим.

Уведомление о потере или ущербе

Лицо, уполномоченное выполнить поставку товаров, уведомляет грузового экспедитора в письменной форме и предоставляет общее заявление о какой-либо потере или ущербе, причиненном товарам во время доставки. Если это не соблюдается, считается, что товары получены в хорошем состоянии. В случаях, когда потеря или ущерб не могут быть видимы со стороны, предположение о доставке товара в хорошем состоянии действует в отсутствие письменного уведомления в течение 7 дней после доставки.

Для любых других случаев потери или ущерба, иск, относящийся к предоставленным услугам или фактически предоставленным услугам, выполняется в письменной форме в течение 14 дней после даты, когда произошло событие, повлекшее потерю или ущерб и о котором узнал Клиент или должен был узнать Клиент. Если иначе, такой иск рассматривается как несостоявшийся и теряет силу. Однако, если Клиент доказывает, что было невозможно уложиться во временные сроки, и он подал иск при первой возможности, тогда такой иск действителен.

Временный импорт действителен в течение 6 месяцев и может быть продлен в зависимости от типа товара и его стоимости. Предоставляется Временная Импортная Закладная и гарантия грузового экспедитора.



ATA карнет принимается как таможенный документ.

Постановление о мерах предосторожности при импорте опубликовано в газете Official Gazette No 25476/29 мая 2004 г., и охватывает процедуры и принципы, относящиеся к принятию мер предосторожности там, куда импортируется продукт в большом количестве, и при условиях, когда могут причинить травмы или существует угроза причинения серьезных травм. Такие меры являются мерами временного характера и направлены против нанесения травм или угрозы нанесения травм, принятием международных обязательств и учета интересов страны. Секретариат по Внешней Торговле является ответственным органом по применению степени предосторожности и подготовки положений в отношении к выполнению такой степени.

Условные меры предосторожности могут быть в форме таможенных сборов, дополнительных финансовых оплат, ограничений по количеству/стоимости импорта, тарифной квоты или комбинации этих форм.

Там, где условные меры предосторожности принимают форму таможенных сборов, разница между таможенным сбором установленным Постановлением о Режиме Импорта и таможенным сбором, установленным как условная мера предосторожности, собирается как гарантия согласно соответствующим положениям таможенного законодательства.

После вступления в действие данного Постановления, Постановление о надзоре и Мерах предосторожности для импорта и Администрация по квотам и Тарифные Квоты, которые были установлены согласно с Постановлением Совета Министров No: 95/6814 от 30 апреля 1995, и Постановление о надзоре и Мерах предосторожности для импорта продуктов из некоторых стран, согласно с Постановлением Совета Министров No: 95/7348 от 6 октября 1995 отменяются.

- Факторы, сдерживающие развитие международной перевозки

Несмотря на относительную развитость транспортного сектора Турции, необходимо отметить недостаточность положений по мультимодальным и комбинированным перевозкам. Практикуется ненадлежащее выполнение международных договоров и конвенций, принятых Турцией. Нет четких и прозрачных положений, относящихся к администрированию и деятельности Министерства транспорта с точки зрения реализации условий перевозки. Не являясь страной, подписавшей конвенцию СМГС, Турция не применяет ж/д накладную СМГС. Отсутствуют прозрачные положения относительно услуг по грузовому экспедированию.

Несмотря на многие транспортные соглашения, наземная перевозка остается наиболее важной проблемой для торговли с основным рынком Турции – странами СНГ. С другой стороны, так как некоторая часть железнодорожного маршрута еще не завершена Турецкой стороной, трудно сказать, что прямые железнодорожные пути налажены СНГ. По торговым и экономическим отношениям с этими странами, основные проблемы возникают от недостаточной адаптации положений национального законодательства к правилам свободного рынка. Пассажиры Кавказского и Центрально-Азиатского региона сталкиваются с проблемами организации и формальностями визы.



11. УКРАИНА

- Транспортный сектор

Украина обладает обширной сетью автодорог (225000 км) и железных дорог (168500 км). Перевозки в основном осуществляются государственными компаниями, при этом автомобильным и ж.д. транспортом перевозится более 90% грузов и пассажиров.

Автотранспорт наиболее часто используется в пассажироперевозках, но при этом потребляется большое количество энергии и наносится вред окружающей среде.

Основной задачей Правительства Украины в сфере транспорта является развитие транзитного потенциала страны. Кроме поддержания развития международных транспортных коридоров, Правительство Украины заинтересовано в развитии черноморско-балтийских и евроазиатских сообщений.

Правительство сосредотачивает усилия на восстановлении и модернизации существующей транспортной системы.

Основными препятствиями развития транспортного сектора, как отмечено Правительством является: сложная система налогообложения и таможи; относительно высокая стоимость грузовых перевозок; плачевное состояние автодорог; несоответствия состояния ж.д. пути международным стандартам; и устаревший парк и подвижной состав (особенно пассажирские и грузовые вагоны).

В то время как налоговые и таможенные барьеры могут быть устранены изменениями в законодательстве, сети железных и автомобильных дорог, а также устаревший парк требуют инвестиций.

Согласно данным Министерства транспорта и связи, в январе – апреле 2005 г. перевозки грузов водными видами транспорта составили 2737 млн. т. (24.8% по сравнению в уровнем прошлого года). Порты Южный, Одесса и Мариуполь лидируют в транзитных перевозках.

Согласно информации государственной таможенной службе Украины была реорганизована черноморская таможня. Было учреждено 4 таможни прямого подчинения центральному аппарату таможенных органов. Черноморская таможня была основным таможенным органом в регионе и занималась вопросами морского, речного и воздушного транспорта.

По сравнению с ж.д., автодорожным и воздушным транспортом, инфраструктура водного транспорта имеет достаточные резервы роста по грузовым мощностям, кроме того модернизация водных маршрутов намного дешевле, а возврат инвестиций происходит раньше.

Основной базовый закон "О транспорте" (1994), не содержит каких-либо положений об охране окружающей среды, кроме требования для всех транспортных средств соответствовать экологическим стандартам.

Два основных документа определяют развитие транспортного сектора: "Концепция развития транспорта и дорожного комплекса до 2020" и Закон "О Комплексной программе содействия транзитной деятельности в Украине".

Украина заключила различные межгосударственные соглашения по автомобильному транспорту и международным автоперевозкам, которые устанавливают правовые принципы международного сотрудничества между Украиной и странами, которые подписали соглашения в области автомобильных перевозок, регулярных и нерегулярных перевозок пассажиров и грузов между этими странами, а также о транзитных перевозках через территории этих стран по дорогам, которые открыты для международного сообщения. Пограничный и таможенный контроль проводится в соответствии с положениями международных соглашений, подписанными Украиной и другими странами, и если таких положений не существует, применяется местное законодательство.



– Транзитные перевозки

Государственная политика Украины в области международного транзита реализуется на основе принципов обеспечения бесплатного, безопасного и беспрепятственного прохождения грузов, пассажиров и транспортных средств через территорию Украины, гарантии прав участникам транзита, и улучшение условий потребителям транзитных услуг.

Законодательство, относящееся к транзиту, состоит из следующих актов:

- Закон о транзите грузов с дополнениями и изменениями от ноября 2003 и мая 2004 гг., которые регулируют транзит грузов воздухом/транспортным средством, железными дорогами, морским путем и речным транспортом через территорию Украины.
- Таможенный кодекс Украины
- Международные соглашения Украины
- Другие законодательные акты о транзите грузов

Транзит может осуществляться в прямом или смешанном сообщении. Транзит грузов в прямом сообщении предусматривает их перевозку по единственному документу в течение всей перевозки. Касательно документа для транзита грузов, закон был изменен в мае 2004 и устанавливает следующие документы, в зависимости от вида транспорта:

- Авиационный счет-фактура – Авиа накладная
- Международная накладная транспортного средства - CMR
- Ж/д. транспорт – накладная СМГС
- Морской транспорт - коносамент

Кроме того, транзит грузов может сопровождаться счетом или другим документом, который указывает на стоимость товара, упаковочный лист, грузовой список (Грузовой манифест) или ТИР карнет.

Согласно таможенному законодательству Украины, требуется грузовая таможенная декларация или инвойс, выданный таможенными органами.

Что касается транзита ж/д. транспортом через таможню, применяется Конвенция о международных железнодорожных перевозках (COTIF). В случае транзита грузов ж/д. транспортом других зон, таможенные органы признают накладную СМГС, которая содержит необходимую информацию для таможенного контроля.

В случае транзита груза автотранспортом, таможенные органы выдают грузовую таможенную декларацию (FCD) или ТИР карнет.

Никакие другие документы не используются, кроме указанных выше и тех, которые предусмотрены международными соглашениями, в которых участвует Украина.

Транзитные тарифы определяются договорами (контрактами), в которых участвует Украина, если иначе не предусмотрено национальным законодательством.

Законы и международные соглашения, в которых участвует Украина, устанавливает таможенный контроль транзитных перевозок как исключительный.

Обязательными условиями для выполнения транзита грузов является следующее:

- Четкие положения относительно контроля компетентными органами, которые проводятся легально;
- Квалифицированные назначенные компетентные органы;
- Присутствие необходимого сертифицированного контроля;
- Упрощенный и быстрый порядок контроля;



- Комплексное, одновременное и непрерывное проведение всех видов контроля, в соответствии с соглашениями

Деятельность по грузовому экспедированию регулируется следующим:

- Гражданским Кодексом Украины
- Экономическим кодексом Украины
- Законами о транспорте
- Законами о транзите
- Законом о внешней экономической деятельности
- Законом 1955/2004 о транспортных перевозках
- Другими законами, транспортными кодексами и положениями
- Международные соглашения, в которых участвует Украина

Закон 1955/2004 определяет правовую базу и принципы деятельности по грузовому экспедированию в Украине, а также условия ее развития. Этот закон уже подписан и ратифицирован Верховной Радой осенью прошлого года. Данный закон обращается к экспедированию грузов всеми видами транспорта, кроме трубопроводов.

Закон предусматривает возможность организации ассоциации перевозчиков для развития деятельности по грузовым перевозкам и участия в международной организации транспорта. Государство может вмешиваться в деятельность по грузовым перевозкам, только для формулирования экономической политики и контроля в области деятельности грузовых перевозок.

Закон также устанавливает виды деятельности по грузовым перевозкам, договор о такой деятельности на основе контракта между заказчиком и перевозчиком, права и обязательства, ответственность перевозчиков перед заказчиком.

Закон также упоминает, что Кабинет Министров Украины примет совместимые документы и формы, используемые в международной практике для деятельности по грузовым перевозкам.

Закон о железнодорожном транспорте, принятый в 1996 был сильно изменен и дополнен в 2002 и 2003 гг. Изменения затронули расчет тарифов на перевозку грузов и пассажиров ж/д. транспортом, который использует подвижный состав, и такие начисления проходят уникальную систему подсчета и управление ж/д. транспортом и т.д.

- Участие в международных организациях и конвенциях

Переговоры Украины о вступлении в ВТО начались в 1993 г. и продолжаются до сих пор. Члены ВТО детально изучили торговую стратегию Украины, и порекомендовали стране усилить работу по реформам, развивающим рыночную экономику, внедрять и выполнять законодательство по соответствию правилам ВТО и предоставить гарантированную и надежную среду доступа к рынку. Украина находится в процессе изменения торгового законодательства и приведение его в соответствие с требованиями ВТО.

Указом Президента, было принято решение о присоединении Украины к Международной Конвенции по утверждению условий для осуществления пограничного контроля товаров.

- Таможенные правила и процедуры

Новый Таможенный Кодекс Украины вступил в силу в 2004 г.

Условия подачи таможенных деклараций – на момент принятия груза были впервые юридически определены. Таможенные режимы, охватывающие практически любую возможную ситуацию, которая может возникнуть при движении груза через границы страны, были точно обозначены. К существующим уже режимам были добавлены новые – реэкспорт и реимпорт.



Установлен юридический и нормативный статус таможенного перевозчика, делая возможным лицензирование соответствующего вида деятельности.

Кодекс предполагает улучшение контроля грузов и процедуры регистрации.

Он вводит новую концепцию таможенной оценки, которая отвечает требованиям ВТО.

Для определения таможенного режима введены новые требования:

– Реимпорт Этот режим применяется к товарам, которые были экспортированы из Украины и привозятся в Украину на бесплатной основе, если такие товары: происходят из Украины; были импортированы в Украину не позднее одного года после экспорта из Украины; не были использованы вне пределов Украины для получения прибыли; остались в неизменном виде от даты экспорта, с учетом естественного износа.

– Временный импорт (экспорт)

Таможенный Кодекс не ограничивает перечень товаров, которые могут импортироваться или экспортироваться временно. Кодекс дает описание разрешения на временный импорт (экспорт), с полным условным освобождением от налогообложения по особым причинам.

Нет определенных процедур для принятия товаров в режим временного импорта/экспорта и списка товаров, чья таможенная очистка согласно такому режиму, должна гарантироваться в соответствии с этим законом.

В настоящее время товары, импортируемые временно, освобождаются от импортной пошлины, хотя действующие законы не освобождают от оплаты НДС и акцизного сбора за такие товары. Импорт товаров иностранного происхождения для обработки в Украине является предметом выдачи разрешений таможенных органов.

Таможенный Кодекс изменяет правила определения страны происхождения товаров: «Страны, которым дан режим предпочтения, могут обратиться с запросом об обратном при подаче сертификата происхождения в течение года после таможенной очистки».

Национальный закон, регулирующий комбинированные перевозки, находится в разработке.

Электронная форма таможенного оформления будет введена в 2006 г, системы будет подключена к электронным системам, используемым в ЕС.

- Факторы, осложняющие развитие международных перевозок

Следует отметить, что положения о комбинированных перевозках еще не действуют в Украине. Страна не применяет СМГС. Процедуры достаточно комплексные, требуют больших временных затрат, процедуры не всегда прозрачны и четко определены. Необходимо обратить внимание, что некоторые соглашения по международному транспорту, в которых участвует Украина не полностью соблюдаются.

12. УЗБЕКИСТАН

- Транспортный сектор

Узбекистан является одной из ключевых стран в центрально-азиатском регионе и располагает сетью авиа, ж.д. и автодорожных коммуникаций, однако использование сети зависит от транзитного потенциала.

Развитие и модернизация транспортного сектора является одним из приоритетов Правительства, принимая во внимание тот факт, что городское население широко использует общественный транспорт, а также тот факт, что развитие внутренних и международных перевозок является важным фактором обеспечения экономического роста. В настоящее время идет реструктуризация железнодорожного сектора, выделяются из состава государственной железнодорожной компании ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» предприятия, не имеющие



прямого отношения к ж.д., идет сокращение штата, рационализация тарифов. Правительство инвестирует в автодорожный и авиационный сектора, идет процесс модернизации, построена ключевая дорога, связывающая ферганскую долину с другими регионами страны.

В транспортном секторе до сих пор еще преобладают госпредприятия, не создано адекватной финансовой, правовой и институциональной среды для развития конкуренции в сфере транспорта.

Узбекистан обладает разветвленной сетью железных дорог, 90% перевозок осуществляются ж.д. отрасль, 65 % перевозок пассажиров на дальние расстояния также осуществляются железной дорогой. Протяженность сети железных дорог 3655 км, включая 680 км двухпутной линии и 498 км электрифицированных путей.

Длина дорог общего пользования составляет 43463 км, а протяженность сельских, районных и городских дорог - 95200 км.

Международная ассоциация экспедиторов Узбекистана играет важную роль в секторе экспедирования и перевозки грузов, перевозке грузов ж.д. транспортом при таможенном контроле, авиа- и автоперевозках, перевозках экспортных, импортных и транзитных грузов в крупнотоннажных контейнерах международного стандарта, страховании грузов и пр.

Государственная акционерная железнодорожная компания является единственным ж.д. перевозчиком. Большая часть грузов (90%) перевозится ж.д. транспортом.

Грузовые автопоезда из Турции и Ирана используют южные маршруты и преобладают в сфере международных автоперевозок.

Произошла реорганизация агентства автомобильного и речного транспорта Узбекистана и его функции были улучшены. Агентство регулирует вопросы соответствия судов и плавучих конструкций правилам перевозок, требованиям безопасности, регулирует деятельность местных и международных транспортных компаний, осуществляет надзор за исполнением международных соглашений и конвенций в сфере автомобильного и речного транспорта, к которым присоединился Узбекистан.

Документация FIATA и практики известны Узбекистану благодаря деятельности, проведенной UIFA.

Мультимодальные перевозки находятся на начальной стадии и нет положений, которые регулируют такие перевозки, хотя планировалось учредить специализированную организацию по мультимодальным перевозкам и развивать мультимодальные терминалы по всей стране.

С октября 2004 г. в транспортной сфере Узбекистана начали происходить коренные изменения. Since В соответствии с указом президента от 11 октября 2004 г. была создана Узбекская ассоциация транспорта и транспортных коммуникаций с целью улучшения координации в транспортной отрасли, включая деятельность по оптимизации грузовых и пассажирских перевозок, и повышения эффективности транспортного сектора. Ассоциация получила полномочия на развития транспортных связей и расширение сотрудничества в сфере международного транспорта.

Основными целями и задачами Ассоциации являются следующие:

- Координационная деятельность между ж.д, воздушным, автодорожным и водным видами транспорта с целью оптимизации;
- Исследование и реализация комплексных программ по дальнейшему развитию целостной транспортной сети Узбекистана;
- Содействие в создании транспортных сетей и логистической инфраструктуры;
- Предоставление необходимого содействия в привлечении капитала, включая прямые иностранные инвестиции на строительство и восстановление сети транспортных коммуникаций;
- Мониторинг инвестиционных проектов;



- Сотрудничество с международными организациями и зарубежными странами по развитию проектных предложений, направленных на улучшение функционирования международных транспортных коридоров;
- Представление интересов Узбекистана в транспортной сфере международным организациям и донорам;
- Содействие безопасности и обеспечению сохранности перевозки.

Ассоциация объединяет в своих рядах все органы и организации, работающих в транспортной сфере в Узбекистане.

- Участие в международных организациях и конвенциях

Узбекистан является наблюдателем в ВТО с 1994 г. Узбекистан предоставил меморандум о режиме внешней торговли в сентябре 1998 г., на данном этапе страна еще не предоставила предложения для начала двусторонних переговоров о доступе к рынку с заинтересованными сторонами.

- Таможенные правила и процедуры

Начиная с 2002, Узбекистан применяет Список Товаров Внешней Экономической Деятельности на основе Гармонизированной Системы описания и кодирования товаров. (Резолюция Кабинета Министров 3 мая 2002).

Таможенная очистка является трудным бюрократическим процессом в Узбекистане. Задержки влияют на все импортируемое, ввиду того, что нет процедуры для высвобождения товаров под гарантию. Во избежание задержек, многие компании заключают контракт на проверку перед отправкой. Большие требования к документации делают таможенную очистку дорогим и долгим процессом. Нет системы очистки до прибытия и систематического анализа риска, поэтому, таможенная очистка возможна только после физического осмотра груза. Создан список стран, участников Соглашения о создании Свободной Зоны Торговли, зарегистрированный в Министерстве Юстиции 8 апреля 1998 под № 429. Указанный режим используется в торговле с Азербайджанской Республикой, Арменией, Республикой Беларусь, Грузией и Казахстаном.

Узбекистан применяет систему тарифов предпочтения в соответствии с Соглашением с ЕС по торговле текстилем. Квотированные тарифные ставки начисляются на импорт из стран, с которыми Узбекистан имеет двустороннее торговое соглашение. Товары из стран СНГ, Армении, Азербайджана, Беларуси, Грузии, Казахстана, Молдовы, России, Украины, Туркменистана и Таджикистана могут свободно въезжать в Узбекистан согласно Соглашению о создании Свободного Торгового Пространства. В дополнение, Узбекистан имеет двусторонние торговые соглашения со всеми странами СНГ, кроме Армении.

Узбекистан заключил различные межправительственные соглашения по торговому и экономическому сотрудничеству, которые устанавливают режим тарифов предпочтения.

В соответствии с Налоговым Кодексом НДС на импорт составляет 20% с некоторыми исключениями. Резолюция Кабинета Министров No 567/ 25.12. 2003 устанавливает ставки акцизного сбора на импортируемую и экспортируемую продукцию. НДС 20% и акцизный сбор до 90%, оба начисляются вместе с тарифом, облагаются и добавляются таможенной службой.

Относительно Таможенного режима, самым распространенным режимом является «Свободное обращение». Согласно такому режиму, товары, которые ввозятся на таможенную территорию, остаются там на постоянной основе, без обязательства экспортировать их с этой территории. Режим устанавливает оплату таможенных сборов, налогов и других таможенных пошлин в соответствии с экономической политикой.

Другими таможенными режимами являются: реимпорт, экспорт, реэкспорт, транзит, временный импорт (экспорт), временное хранение, Таможенный Склад, свободная таможенная зона, свободный склад, беспошлинная торговля duty free, обработка на таможенной территории, обработка под контролем таможни, обработка вне таможенной территории, уничтожение, отказ в пользу государства.



В соответствии с Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан «О дополнительных мерах по насыщению внутреннего рынка лесоматериалами», опубликованном 7 июля 2003, были установлены следующие ставки: таможенная пошлина на импорт лесоматериала и древесины для юридических лиц составляет 0 %; одноразовая таможенная пошлина для физического лица, который зарегистрирован как частный предприниматель без основания юридического лица и имеет право на экспортно-импортные операции, составляет 0 %, в случае импорта лесоматериала и древесины для коммерческих целей.

Таможенный Кодекс устанавливает, что таможенные формальности должны быть выполнены в течение 10 дней после получения таможенной декларации и представления всех необходимых документов и информации. Товары могут декларироваться физическим лицом, юридическим лицом, которое перевозит товары или таможенным брокером, и они должны выполнять все обязательства и нести полную ответственность, предусмотренную законодательством. Таможенный брокер является юридическим лицом, которое проводит операции по очистке от имени лица/предприятия, которого оно представляет и может выполнять другие функции, относящиеся к таможне. Таможенные брокеры регистрируются в Таможенном Комитете Узбекистана без процедуры лицензирования. Использование таможенного брокера является удобным для грузополучателя, потому что после подписания договора с таможенным брокером, вся ответственность за таможенные формальности передается таможенному брокеру.

Обязанности таможенного брокера заключаются в следующем: заявлять о доставке и подавать таможенную декларацию в таможенные органы; подавать в таможенные органы документацию и дополнительную информацию, необходимую для таможенных процедур; по требованию таможенных органов предъявлять/показывать заявленную поставку; оплачивать таможенные и другие платежи, предусмотренные таможенным законодательством Узбекистана; и Содействовать таможенным властям в проведении таможенных формальностей.

Таможенные склады предназначены для хранения товаров согласно режиму временного хранения или содержания на таможенном складе.

Транзит товаров должен быть заявлен таможенным органам Узбекистана по въезду и после выпуска, товары могут въезжать на таможенную территорию Узбекистана только по маршруту, определенному таможенными органами.

Для транзита товаров не предусмотрены сборы или пошлины.

Транзитные товары должны оставаться в неизменном состоянии, кроме естественного износа. Также требуется, чтобы товары не меняли свое экономическое предназначение в ходе транзита.

Если товары не предъявляются таможенным органам после выпуска, перевозчик обязан оплатить все пошлины и налоги, потому что товары выпущены в свободное обращение, пока не будет установлено, что товары были импортированы, разрушены или утеряны ввиду инцидента.

Существуют некоторые категории товаров, по которым есть ограничения по транзиту, в основном оружие или станковые инструменты для производства оружия.

В 2004 многие ставки таможенных сборов были изменены Постановлением Кабинета Министров «О мерах по дальнейшему регулированию таможенных тарифов».

Товары, не производимые в Узбекистане, имеют нулевую ставку, в то время как товары, производимые в Узбекистане не в достаточном объеме, имеют ставку 5%.

В национальном законодательстве нет прямого закона, регулирующего деятельность по экспедированию грузов и мультимодальным перевозкам.

- Факторы, осложняющие развитие международных перевозок

Как и во многих странах ТРАСЕКА Узбекистан не применяет СМГС как единый транзитный таможенный документ. В законодательстве страны недостает положений о мультимодальной перевозке. Применяются сложные процедуры, связанные с таможенным оформлением.



те нормы, которые на сегодняшний день отсутствуют в национальных законодательствах. ТП по мультимодальному транспорту ставил одной из задач унификацию правил, применяемых к мультимодальным операторам, что делало бы транспортные расходы более предсказуемыми.

- ТП по экспедиторской деятельности вводил справедливое распределение прав и обязанностей участников транспортного контракта, которые заключает экспедиторская компания. Целью ТП по экспедиторской деятельности являлось сокращение транспортных расходов, за счет упорядочения отношений между транспортными операторами, работающими на разных видах транспорта, экспедиторскими компаниями и пользователями транспортных услуг.
- Поправки к ТП к ОМС по таможенной документации и процедурам предлагают расширить спектр международных соглашений, действующих в странах ТРАСЕКА и унифицировать правила, применимые к международным перевозкам и привести их в соответствие с нормами ЕС.

Как было отмечено в части 1, эти положения было рекомендовано представить в виде технических приложений к ОМС, что требовало для принятия и реализации обязательной процедуры ратификации в каждом государстве, участвующем в ОМС. Несмотря на всю ценность и острую необходимость существования таких положений, их внедрение в форме технических приложений не показало своей эффективности на практике.

- Результаты деятельности проекта ОЮБТП по вышеназванным ТП и дополнениям к ОМС

Итоговые проекты Технических приложений и изменений и дополнений к ОМС были предложены для подписания на четвертом ежегодном заседании МПК, но на основании информации о готовности сторон ОМС подписать эти документы (см. таблицу ниже), было невозможно принять решение о подписании.

Страна	ТП о мультимодальном транспорте	ТП об экспедиторской деятельности	Ст. 6 ОМС	ТП по таможенной документации и процедурам
Армения	ДА (после завершения внутригос. процедур)	НЕТ	ДА	ДА
Азербайджан	ДА	ДА	ДА	ДА
Болгария	НЕТ	ДА	ДА с оговоркой	ДА
Грузия	ДА	ДА	ДА	НЕТ
Казахстан	ДА	ДА	ДА ²	ДА
Кыргызстан	ДА	ДА	ДА ³	ДА
Молдова	ДА	ДА	ДА	ДА
Румыния	ДА	ДА	ДА с оговоркой	ДА
Таджикистан	ДА	ДА	ДА	ДА
Турция	ДА	НЕТ	ДА	ДА
Украина	ДА (с оговоркой)	ДА (с оговоркой)	ДА (с оговоркой)	ДА
Узбекистан ⁴	НЕТ	НЕТ	НЕТ	НЕТ

² без права подписи

³ без права подписи

⁴ без права подписи



возможным. Учитывая, что страны ОМС обладают суверенными правами, и, основываясь на рекомендациях ПС, дальнейшее развитие вышеназванных вопросов времени не является целесообразным до тех пор, пока не будет высказана ясная позиция Сторон принять на себя обязательства по выполнению этих инициатив в любом формате.

ОСНОВНЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

В предыдущих частях отчета объясняется, что ни в одной из стран ТРАСЕКА национальное законодательство не имеет прямого препятствующего воздействия на выполнение положений визы ТРАСЕКА. Существующие сложности связаны, прежде всего, с процедурными вопросами и механизмом ратификации. Сложности сопряжены и с тем, что наблюдалось некоторое отсутствие преемственности в процессе принятия решений. Учитывая сложную практику передачи полномочий на институциональном уровне, и принимая во внимание тот факт, что во многих странах ТРАСЕКА произошли политические изменения, сопровождаемые сменой руководства в министерствах и ведомствах, дальнейшее выполнение положений визы ТРАСЕКА было либо отложено, либо недополучило должного внимания.

Однако, поскольку не было выявлено препятствий по выполнению визы ТРАСЕКА, носящих законодательный характер, консультант сосредоточил свою деятельность на анализе национальных законодательств и на регулятивных мерах стран ОМС, относящихся к транспортной отрасли и таможенным процедурам, с целью выполнения положений ТЗ.

В части 2 уделяется внимание тем регулятивным нормам, которые сдерживают развитие торговли и транспорта, некоторым установленным процедурам, которые являются факторами, препятствующими международной торговле и осуществлению международных перевозок. Кроме того, положения национального законодательства и международные конвенции во многих странах не исполняются должным образом. По мнению консультанта, национальное законодательство не всегда соответствует требованиям международной перевозки, а порой и препятствует выполнению положений ОМС.

Консультант рекомендовал *приоритетные* международные конвенции о области транспорта, торговли и таможни для принятия странами ОМС. Консультант разработал, как общие основные рекомендации, так и рекомендации по юридическим, организационным вопросам в области транспорта для каждой страны в отдельности. Рекомендации Консультанта адресованы ПС МПК ТРАСЕКА и партнерам проекта, получателям и заинтересованным сторонам в транспортной отрасли в странах ОМС.

- **Рекомендации по приоритетным международным конвенциям**

Для предоставления обобщающей информации в нижеприведенной таблице представлены международные соглашения и конвенции в области транспорта и таможенных процедур, подписанные Сторонами ОМС:

Соглашения	Афганистан	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Иран	Казахстан	Кыргызстан	Молдова	Таджикистан	Турция	Румыния	Украина	Узбекистан
Конвенция МДП, 1975	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Конвенция о дорожном движении, 1968		X		X	X		X		X			X	X	X
Конвенция об ответственности операторов узловых транспортных сетей в межд. торговле, 1991					X									
Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА), 1975			X	X	X		X				X	X	X	
Европейское соглашение о международных ж.-д. линиях (СМЖЛ), 1985				X	X		X		X		X	X		



Соглашения	Афганистан	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Иран	Казахстан	Кыргызстан	Молдова	Таджикистан	Турция	Румыния	Украина	Узбекистан
Европейское соглашение о линиях международных комбинированных перевозок (СЛКП), 1991		x		x	x		x		x		x	x		
Европейское соглашение о внутренних водных путях международного значения (СМВП), 1996				x					x			x		
Конвенция о дорожном движении, 1968		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x
Протокол о дорожных знаках и сигналах, 1968				x	x			x				x		
Дополнение к Конвенции 1968 о дорожных знаках и сигналах, 1971				x	x							x	x	
Протокол о разметке дорог, 1973				x	x						x	x	x	
Соглашение о единообразных технич. предписаниях для колесных трансп. средств, 1958			x	x							x	x	x	
Декларация о строительстве межд. дор. автомагистралей, 1950				x							x	x		
Соглашение о введении технич. правил для колесных транспортных средств, 1998			x								x	x		
Европ. соглашение о работе экипажей трансп. средств, осуществляющих автомоб. перевозки (ЕСТР), 1970			x	x			x		x		x	x		x
Конвенция о налогообложении частных трансп. средств в межд. движении, 1956									x			x		
Конвенция о налогообл-и транс. средств для перевозки грузов, 1956												x		x
Договор о международной перевозке грузов (КДПГ), 1956				x	x	x	x	x	x	x	x	x		x
Протокол к КДПГ, 1978					x	x		x			x	x		x
Конвенция об ответственности при столкновении судов внутреннего плавания, 1960							x					x		
Конвенция об обмере судов внутреннего плавания, 1966				x					x			x		
Конвенция о таможенном режиме для поддонов, 1960				x							x	x		
Конвенция о таможенных льготах туристам, 1954				x		x					x	x		
Таможенная конвенция о временном ввозе частных дор. трансп. средств, 1954				x		x					x	x		
Таможенная конвенция о временном ввозе дор. транспортных средств для коммерческих целей, 1956	x		x	x				x				x		x
Таможенная конвенция о контейнерах, 1972				x	x						x	x	x	x
Конвенция о проведении контроля грузов на границах, 1982		x	x	x	x			x				x	x	x
Европейское соглашение о межд. дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), 1957			x	x			x		x			x	x	
Протокол к ДОПОГ, 1993				x								x		
Соглашение о перевозке опасных грузов по внутр. водным путям (ВОПОГ), 2000				S										



Соглашения	Афганистан	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Иран	Казахстан	Кыргызстан	Молдова	Таджикистан	Турция	Румыния	Украина	Узбекистан
Соглашение о межд. перевозках скоропорт. пищевых продуктов (СПС), 1970			X	X	X		X					X		X
Таможенная конвенция о временном ввозе дорожных трансп. средств для коммерч. целей, 1956			X	X				X				X		X
Конвенция о дорожных знаках и сигналах, 1968				X	X	X	X	X		X	X	X	X	X

Учитывая данные таблицы, консультант рекомендует предпринять следующие действия в целях упрощения правил международных перевозок в странах ТРАСЕКА:

- «Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границе, 1982г.» в настоящее время подписана Азербайджаном, Арменией, Грузией, Кыргызстаном, Украиной, Узбекистаном, Болгарией, Румынией. Казахстан присоединился к этой Международной конвенции 25 января 2005г.. Конвенция вступила в силу в Казахстане 25 апреля 2005г. В целях гармонизации законодательных рамок в отношении проведения контроля грузов на границе Консультант рекомендует Молдове, Таджикистану и Турции также присоединиться к данному Соглашению.
- Консультант рекомендует принять «Таможенную конвенцию о контейнерах, 1972г.», которую подписали только Грузия, Украина, Узбекистан, Турция, Болгария и Румыния. Азербайджан присоединился к Таможенной конвенции о контейнерах 17 января 2005г. Конвенция вступит в силу в Азербайджане 17 июля 2005г. Учитывая устойчивую тенденцию роста контейнерных перевозок и острую необходимость участия стран ТРАСЕКА в этом объективном процессе, консультант рекомендует остальным Сторонам ОМС присоединиться к данной конвенции и выработать необходимый механизм мониторинга ее практического применения и выполнения.

Более того, Консультант рекомендует Сторонам ОМС присоединиться к следующим приоритетным международным конвенциям и соглашениям:

- Международная конвенция об упрощенных и согласованных таможенных процедурах, 1973г. (с внесенными изменениями);
- Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переделанным в пул и используемым для международных перевозок, 1994г. которая в настоящее время подписана только Узбекистаном
- Соглашение о введении единообразных технических правил для колесных транспортных средств, оборудования и запчастей, которые могут подходить и/или использоваться колесными транспортными средствами, 1998г., подписанное только Азербайджаном, Румынией и Турцией
- Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных узловых сетей международной торговли, 1991г. содействующая движению грузов установлением единых правил относительно ответственности за убытки, ущерб или отлагательство при обслуживании грузов, ответственность за которые несут операторы транспортных терминалов, и, таким образом, не попадающие в рамки законов о перевозках, вытекающих из конвенций, применяемых в отношении различных видов перевозок. Данная Конвенция ратифицирована только Грузией.



- Присоединение Армении, Азербайджана, Кыргызстана, Таджикистана, Украины и Узбекистана к Европейскому соглашению о линиях международных комбинированных перевозок создаст для маршрутов ТРАСЕКА условия для интеграции европейскую сеть комбинированных и мультимодальных перевозок. В настоящее время это соглашение подписано только Грузией, Казахстаном, Молдовой, Болгарией, Румынией и Турцией.
- **Общие рекомендации по национальному законодательству, имеющему отношение к Визе ТРАСЕКА**

На основании проведенного анализа национальных условий в странах ТРАСЕКА в области международного транспорта и таможенных процедур, Консультант предлагает следующие рекомендации:

- Продолжить снижение налогов на международные транспортные средства на взаимовыгодной основе;
- Поощрять сотрудничество между пограничными службами. Следует разрабатывать этот тезис и далее в рамках инициативы «Пилотные схемы грузовых и пассажирских перевозок»
- Расширять систему автоматической обработки таможенных деклараций (ASYCUDA) в странах ТРАСЕКА
- Гармонизировать налогообложение импорта товаров по всем грузопотокам во всех странах Центральной Азии и Закавказья
- Исполнять и далее таможенные процедуры, предусмотренные в новых Таможенных правилах, принятых за последние 2 года Грузией, Казахстаном, Кыргызстаном, Таджикистаном и Украиной.
- Применять положения пересмотренной Киотской конвенции (1993г.)
- В странах Закавказья следует усовершенствовать таможенные возможности и пограничные станции, включая физическую, институциональную и электронную инфраструктуру. В то же самое время для облегчения работы пограничных станций необходимо обеспечить их техническим оборудованием.
- Улучшить сотрудничество между странами в области региональной торговли и транспорта
- Создать региональное транспортное агентство в регионе ТРАСЕКА
- Укреплять региональную железнодорожную сеть
- **Конкретные рекомендации странам ТРАСЕКА**

Армения:

- Укрепление железнодорожной компании по перевозке грузов в отношении ее деятельности и правил рынка
- Совершенствование таможенных процедур Таможенной службой Армении на границе в отношении проведения инспекционного контроля
- Отмена существующих требований к транзитным перевозкам относительно сопровождения грузов по территории Армении
- Принятие других международных конвенций и соглашений, относящихся к таможенным документам при совершении международных перевозок и к экспедиторам
- Дальнейшая реализация подписанных ранее трех Конвенций
- Принятие правил технических условий в соответствии с международными стандартами
- Введение разрешений на мультимодальные перевозки



Азербайджан:

- Институциональное укрепление Министерства транспорта
- Дальнейшее развитие реформы в области транспорта
- Реализация стратегии в области транзитных перевозок, включая сотрудничество пограничных органов и совершенствование условий работы транспортных операторов
- Улучшение технических и институциональных линий связи между различными государственными организациями, занимающимися регистрацией и таможенной очисткой грузов
- Определение правовой базы для выдачи лицензии агенту по таможенной очистке грузов
- Законодательные изменения в Таможенных правилах в отношении определения товаров
- Введение положений по мультимодальным перевозкам и экспедиторской деятельности

Болгария

- Реализация второго, принятого за последние 3 года, законодательства в соответствии с EU acquis (общей политикой ЕС) по внутренним и международным перевозкам
- Применение Соглашения по мультимодальным перевозкам, подписанное с Грузией и Арменией
- Реализация государственных положений в отношении комбинированных и мультимодальных перевозок
- Подготовка технических правил и стандартов мультимодальных перевозок в соответствии с транспортным законодательством ЕС

Грузия

- Реализация международных и двусторонних соглашений, подписанных Грузией в секторе транспорта
- Продолжение реформы в области транспорта
- Укрепление транспортного департамента Министерства экономического развития и обеспечение устойчивости его деятельности
- Введение в национальное законодательство понятия «регистрация» для обеспечения общей терминологии в сфере экспедирования грузов
- Реализация Соглашения по мультимодальным перевозкам, подписанного с Арменией и Болгарией
- Учреждение разрешения на мультимодальные перевозки
- Изучение ограничений по общей сумме рисков по договору страхования и требуемого капитала, содержащихся в грузинском Законе о страховании, чтобы оградить влияние этих ограничений на развитие торговли

Казахстан

- Обеспечение ответственности административных органов за автомобильные и воздушные перевозки
- Применение правил, стимулирующих частный сектор более активно участвовать в сфере транспорта
- Применение правил, содействующих снижению транспортных затрат
- Совершенствование оказания услуг таможенными органами
- Совершенствование межрегиональной координации в секторе железнодорожных перевозок



- Применение железнодорожной накладной СМГС в качестве Единого таможенного документа
- Применение нулевой ставки НДС в международном железнодорожном транспорте

Кыргызстан

- Разработка положений в государственном законодательстве в отношении мультимодальных перевозок
- Совершенствование экспедиторских служб
- Разработка системы лицензирования для агентов по таможенной очистке грузов
- Реализация новых Таможенных положений по таможенным декларациям и упрощенным таможенным процедурам
- Определение обязанностей таможенных брокеров (агентов по таможенной очистке грузов)

Молдова

- Совершенствование международных грузопотоков
- Совершенствование линий связи с Молдовой
- Установление приоритетов различных средств транспорта
- Применение международных технических спецификаций в соответствии с международными соглашениями, одной из сторон которых является Молдова (СМА – Европейское соглашение о международных автомагистралях), (СМЖЛ – Европейское соглашение о международных ж/д. линиях), (СЛКП – Европейское соглашение о линиях международных комбинированных перевозок), (СМВП – Европейское соглашение о внутренних водных путях международного значения)
- Электрификация железнодорожных путей
- Более прозрачные процедуры перевозки грузов и пассажиров
- Применение накладной СМГС в качестве Единого таможенного документа вместо документа о перевозке

Румыния

- Выполнение правил перевозки в соответствии с законодательством ЕС
- Передача таможенной администрации под руководство Министерства государственных финансов
- Введение единого румынского тарифа, его опубликование и распространение среди операторов
- Разработка таможенных правил, направленных на уменьшение бюрократических проволочек при утверждении и выдаче разрешения, децентрализация таможенной очистки грузов.
- Выполнение Конвенции общего транзита

Таджикистан

- Принятие международных соглашений по международному транспорту
- Разработка положений по мультимодальным перевозкам
- Разработка прозрачных процедур таможенной очистки грузов
- Передача таможенным органам специальных функций по выдаче документов, необходимых для проведения таможенной очистки грузов, тем самым не прибегая к участию различных органов (Министерство сельского хозяйства, Министерство экономики, Торгово-промышленная палата, Государственное карантинное агентство при Министерстве сельского



хозяйства и т.д.). Подобные изменения способствуют ускорению процедур таможенной очистки грузов и увеличивают пропускную способность таможни.

- Уточнение статуса агентов по таможенной очистке импортных грузов (таможенных брокеров) и специалиста по таможенным процедурам

Турция

- Сосредоточение внимания на использовании возможностей морских и интермодальных перевозок, включая развитие железнодорожной сети, комбинированных перевозок и морского сообщения (цели, сформулированные в Белой книге ЕК – о европейской политике в области транспорта на 2010г.), которые свяжут Турцию с расширенным ЕС и позволят преодолеть существующие препятствия, замедляющие процесс перехода границ
- Концентрация на развитии инфраструктуры транзитных перевозок в самой Турции
- Совершенствование законодательных рамок Министерства транспорта в отношении руководства, эксплуатации и использования транспортных средств
- Совершенствование положений относительно морской безопасности
- Реализация Европейских соглашений ЕСТР и ДОПОГ
- Применение железнодорожной накладной СМГМ в качестве Общего транзитного документа

Украина

- Применение железнодорожной накладной СМГС в качестве Единого транзитного документа
- Совершенствование таможенных процедур
- Применение Соглашения о сотрудничестве стран СНГ в области автомобильных грузовых перевозок, подписанного в 2003г. в Ялте
- Применение международных соглашений, одной из сторон которых является Украина

Узбекистан

- Принятие железнодорожной накладной СМГС в качестве Единого таможенного документа
- Принятие положений относительно мультимодальных перевозок
- Упрощение процедур таможенной очистки грузов



ПРИЛОЖЕНИЕ 1 – ПЕРЕЧЕНЬ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ АКТОВ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА В СТОРОНАХ ОМС

АРМЕНИЯ

Национальное Законодательство	Дата
Закон о транспорте	Принято 07.03.1998
Проект документа по Правилам организации автомобильных перевозок на территории Республики Армения	2002
Проект документа Правил транспортировки пассажиров в общественном автомобильном транспорте в Республике Армения	2002
Организация страхования, регистрации и отмена разрешений на осуществление международных грузовых перевозок автомобильным транспортом Республики Армения	2002
Закон о таможенных пошлинах	
Таможенный кодекс	2000
Закон о налоге на добавленную стоимость	1997
Правила о таможенной регистрации товаров и иных грузов, транспортируемых через таможенные границы Армении	
Закон о дорожных платежах	1997
Указ Президента от 3 июля 2000г. «Об одобрении соглашения «О гармонизированном кодовом перечне внешней экономической деятельности Содружества Независимых Государств»	2000
Закон «О внесении дополнений в таможенный кодекс РА»	2000
Закон «О внесении изменений и дополнений в Таможенный кодекс РА, изменяемый в течение 2002»	2002
Закон «О таможенных процедурах»	2002
Закон «Об утверждении перечня товаров, облагаемых нулевой ставкой таможенных пошлин и не подлежащих взиманию акцизных ставок по отношению к юридическим и физическим лицам, НДС с которых не начисляется и не взимается таможенными службами»	2001
Правительственное Постановление N. 887 от 27 декабря 2000г. «Об утверждении порядка перевозки транзитных грузов и транспортных средств через таможенные посты РА и Положения об обязательном таможенном сопровождении», «Официальный бюллетень РА» №1, 2001г.	2001

Двусторонние Соглашения	Дата
Соглашение между Правительством Армении и Правительством Ливана о международном транспорте, подписанное 1 мая 1995г.	Вступило в силу в октябре 1998 года
Соглашение между Правительством Армении и Правительством Болгарии о международных смешанных грузоперевозках, подписанное в Ереване 1 декабря 1999 года	Вступило в силу 22 .04. 2001



Соглашение с Россией, Белорусью, Украиной, Молдовой, Кыргызстаном, Туркменией, Казахстаном, Таджикистаном, Узбекистаном «О свободной торговле и создании свободной торговой зоны»	1993
---	------

Многосторонние Соглашения	Дата
Международные грузоперевозки с использованием положений Буклета международных автотранспортных перевозчиков	14.11.1975
Международная конвенция о гармонизации пограничного контроля грузов	21.11.1982
Международная конвенция об автодорожном движении	1968, присоединение в 2005
Многостороннее соглашение о мультимодальных грузоперевозках, подписанное между Болгарией, Арменией и Грузией в Ереване 2003г.	Подписано в 2003

АЗЕРБАЙДЖАН

Национальное Законодательство	Дата
Положения Министерства Транспорта Азербайджанской Республики	10.06.2003
Закон о дорожном движении	22.12.1999
Закон о транспорте	11.06.1999
Закон Азербайджанской Республики об обязательном страховании владельцев транспортных средств третьими лицами	31.05.1996
Президентский указ о применении Закона о дорожном движении	10.03.2000
Президентский указ № 165 о применении Закона о транспорте	27.07.1999
Таможенный кодекс Азербайджана, одобренный в рамках закона 311	10.06.1997
Постановление Кабинета Министров №91/1998 о ставках таможенных пошлин на экспортно-импортные операции в Азербайджанской Республике с дополнениями и изменениями в Указе №25/1999	1998 внесение дополнений в 1999
Постановление Кабинета Министров № 25/1999 о положениях о полном или частичном освобождении от уплаты таможенных пошлин и налогов на товары временного ввоза (вывоза) в Республику Азербайджан	1999
Постановление Кабинета Министров №124/2000 о перечне товаров, освобожденных от уплаты налога на стоимость при ввозе на территорию Азербайджанской Республики	2000
Закон о таможенных тарифах	1995
Налоговый кодекс, одобренный в рамках закона № 905-IG /2000	11.06. 2000

Двусторонние Соглашения	Дата
Соглашение о принципах прямого налогообложения на импорт и экспорт товаров (работ и услуг) между Правительствами Республики Азербайджанская Республика и Грузии	1997
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Россией о железнодорожном транспорте	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Украиной о железнодорожном транспорте	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и	В действии



Грузией о железнодорожном транспорте	
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Турцией об автодорожном транспорте	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Грузией об автодорожном транспорте	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Беларуссией об автодорожном транспорте	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Болгарией об автодорожном транспорте	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Румынией об автодорожном транспорте	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Узбекистаном об автодорожном транспорте	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Казахстаном об автодорожном транспорте	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Молдовой об автодорожном транспорте	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Россией об автодорожном транспорте	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Казахстаном о морских перевозках	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Туркменистаном о морских перевозках	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Грузией о морских перевозках	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Украиной о морских перевозках	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Турцией о морских перевозках	В действии
Межгосударственное Соглашение между Азербайджанской Республикой и Румынией о морских перевозках	В действии

Многосторонние Соглашения	Дата
Международная конвенция об автодорожном транспорте 1968	1968
Международная конвенция о положениях транспортных средств 1958	1958
Международная конвенция о положениях мировых транспортных средств 1998	1998
Международная конвенция по работе бригад международного автодорожного транспорта AETR 1970	1970
Конвенция по Документу , согласно которому разрешен вывоз образцов товаров ТИР без уплаты экспортных пошлин 1954	1954
Международные конвенции по гармонизации пограничного контроля грузов, 1982	1982

БОЛГАРИЯ

Национальное Законодательство	Дата
Законодательный акт о гражданской авиации, принятый в 1972 и дополняемый в 1972, 1990, 1997, 1998, 2000, 2001, 2004гг.	1972-2004
Законодательный Акт об автодорожных перевозках, опубликованный в Государственном Публикационном Бюллетене № 26/29.03.2000	2000
Дополнения к закону об автодорожном транспорте	2002
Приказ Министерства транспорта и коммуникаций № 53/2003 о Мультиmodalных грузовых перевозках	10.02.2003



Национальное Законодательство	Дата
Руководство № 11 по Международным автодорожным перевозкам пассажиров и грузов. Данное руководство заменяет Положения 684/92/ЕЕС, Положения 881/92/ЕЕС и полностью вводит Директиву 96/26/ЕС и 98/76/ЕС по доступу к профессиональной деятельности транспортных операторов пассажиро- и грузоперевозок	2003
Руководство № 33/1999 об Общественных перевозках пассажиров и грузов по территории Республики Болгария с дополнениями, заменяющими Директиву ЕС № 96/26, дополненную Директивой 98/76 в отношении доступа к профессиональной деятельности операторов автодорожных пассажиро-и грузоперевозок	1999
Руководство № 32 по периодическим проверкам технического состояния автодорожных транспортных средств, опубликованное в ГПБ № 74/1999, вступившее в силу 1.09.1999. Данное Руководство заменяет Директиву 96/96	1999
Руководство № 11/2001 (опубликованное в ГПБ № 65/2001) о движении перегруженных и крупногабаритных автодорожных транспортных средств, полностью отражающее требования Директивы № 96/53, исключая требования по осевой нагрузке	2001
Руководство № 12/.2002 по требованиям обязательного использования контрольных приборов для регистрации данных о движении транспортных средств и рабочих бригад, полностью заменяющее Положение № 3821/85 по регистрационному оборудованию автодорожного транспорта	2002
Законодательный акт о железнодорожном транспорте, опубликованный в 2000, вступивший в силу 01.01.2002 (дополнение в ГПБ 47/10.05.2002 и ГПБ 96/11.10.2002	2000 2002
Руководство № 41 /2001 по условиям использования и доступа к железнодорожной инфраструктуре, опубликованное в ГПБ 64/20.07.2001, заменяющее Директивы 91/440, 2001/12 и 2001/14.	2001
Руководство № 42/2001 о лицензировании операторов железнодорожных служб по перевозкам пассажиров и/ или грузов, а также лицензировании структур, выдающих сертификаты безопасности, опубликованное в ГПБ № 67/31.07.2001 (дополнено в ГПБ № 14/2003, вступило в силу 12.02.2003), заменяющее Директивы ЕС 95/18, 2001/13 и 2001/14	2001
Руководство № 43/.2001 по перевозке пассажиров, багажа и ручной клади железнодорожным транспортом, опубликованное в ГПБ № 86/05.10.2001, в целях реализации Конвенции COTIF	2001
Руководство № 44/.2001 по железнодорожным перевозкам грузов, опубликованное в ГПБ 91/23.10.2001, в целях реализации Конвенции COTIF	2001
Руководство № 46 от 30.11.2001 по перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом, опубликованное в ГПБ № 107/11.12.2001, заменяющее Директивы 96/49, 00/62, 96/35 и 00/18.	2001
Постановление Совета Министров № 302 / 2001, одобряющее Тарифные ставки на использование железнодорожной инфраструктуры в рамках ЕС "Железнодорожная Инфраструктура", опубликованная в ГПБ № 1 от 04. 01. 2002.	2001
Руководство № 50 от 28.12.2001 по графику рабочего времени управляющего и исполнительного состава, имеющего отношение к безопасности пассажирских и грузовых перевозок железнодорожным транспортом, опубликованное в ГПБ № 4 от 11.01.2002, заменяющее Директиву 2001/16.	2001 опубликовано 2002
Руководство № 83/01.08.2001 по применению вторично Статьи 83 Конвенции по международной гражданской авиации и по требованиям для подписания авиационных лизинговых соглашений, опубликованное в ГПБ № 70/2001,	2001



Национальное Законодательство	Дата
заменяющее Положение Совета 2407/92;	
Руководство № 45 /2001 по нумерации международных и внутренних пассажирских и грузовых поездов	2001
Руководство № 919 по сбору статистической информации по операторам и владельцам портовых сооружений в Болгарии, опубликовано в ГПБ № 106/22.12.2000	2000
Руководство № 53/2003 по требованиям в отношении смешанных грузоперевозок	2003
Новый Законодательный акт о железнодорожном транспорте	Вступило в силу 1.01.2002
Закон о морских территориальных водах, внутренних водных путей и портов Республики Болгария	11.02.2000

Двусторонние Соглашения	Дата
Соглашение между Правительствами Армении и Болгарии по международным смешанным грузоперевозкам, подписанное в Ереване 1 декабря 1999г.	Вступило в силу 22 .04. 2001
Соглашение между Болгарией и Албанией по смешанным транспортным грузоперевозкам	
Соглашение между Правительством Болгарии и Грузии по морскому судоходству	Гос.п убликационный бюллетень 46/ 29.05.1996
Соглашение между Болгарией и Чешской Республикой о смешанных транспортных грузоперевозках	В действии
Соглашение между Болгарией и Хорватией по смешанным транспортным грузоперевозкам	В действии
Соглашение между Болгарией и Венгрией по смешанным транспортным грузоперевозкам	В действии
Соглашение между Болгарией и Ливаном смешанным транспортным грузоперевозкам	В действии
Соглашение между Болгарией и Словакией по смешанным транспортным грузоперевозкам	В действии
Соглашение между Болгарией и Словенией по смешанным транспортным грузоперевозкам	В действии
Соглашение между Болгарией и Сербией по смешанным транспортным грузоперевозкам	В действии

Многосторонние Соглашения	Дата
Протокол, подписанный в Брюсселе в 2002 г. по присоединению к Европейского Союза к Международной Конвенции по Евроконтролю в сфере сотрудничества в целях безопасности авианавигации от 13 декабря 1960г.	Протокол подписан в 2002
Соглашение между Болгарией, Украиной и Грузией по совместному использованию линии паромной переправы между портами Варна (Болгария), Потти/Батуми (Грузия) и Ильичевск (Украина)	Вступило в силу в Болгарии 07.08.1999
Соглашение между Республикой Болгария и ЕО по особым условиям перевозки товаров автодорожным транспортом и дальнейшему содействию смешанным	Вступило в силу 05.2001



перевозкам	
Соглашение по вопросам организации и функционирования смешанных перевозок между Европой и Азией	Вступило в силу 18.07.1996
Европейское Соглашение по Международным скоростным железнодорожным линиям	ратифицировано 01. 1990
Конвенция по международным железнодорожным перевозкам (COTIF)	Вступила в силу 1.05.1985
Таможенная конвенция по Международным грузоперевозкам по условиям ТИР Карнеты	Ратифицировано – ГПБ № 61/1977
Конвенция по Соглашению в области автомобильных грузоперевозок (SMR)	Вступила в силу в Болгарии 01.1978
Конвенция по содействию международному морскому судоходству	Вступила в силу 1999
Протокол по смешанным грузоперевозкам во внутренних речных водах к Европейскому Соглашению о наиболее важных международных линиях смешанных перевозок и относящимся к ним объектах (СЛКП)	ратифицировано – ГПБ № 30/1999
Европейская конвенция по международной перевозке опасных грузов автодорожным транспортом (ДОПОГ)	ратифицировано – ГПБ № 28 /1995
Общие правила по контракту международных пассажирских и грузовых перевозок железнодорожным транспортом (CIV)	ратифицировано – ГПБ № 46/1982
Таможенная конвенция по контейнерным перевозкам	Ратифицировано в 1976
Многостороннее Соглашение по мультимодальным транспортировкам грузов, подписанное между Болгарией, Арменией и в Ереване в 2003	Подписано в 2003

ГРУЗИЯ

Национальное Законодательство	Дата
Закон по поправкам и дополнениям к закону о скоростных магистралях Грузии	20.07.2001
Закон по поправкам и дополнениям к Закону Грузии о железнодорожном транспорте	11.11.1997
Закон по поправкам и дополнениям к Закону Грузии о скоростных магистралях	16.10.1997
Морской Кодекс Грузии	15.05.1997
Закон Грузии по скоростным магистралям	11.11.1994
Новый налоговый кодекс Грузии, принятый в декабре 2004	Вступил в силу в январе 2005
Приказ Министерства Транспорта Грузии 329 /2003 по утверждению Правил транспортировки грузов железнодорожным транспортом	Апрель 2003
Железнодорожный транспортный кодекс Грузии	2002
Приказ Министерства Транспорта 24 /2003 по утверждению правил перевозки пассажиров железнодорожным транспортом, Перевозка грузов и почты	Апрель 2003
Дополнения в Таможенному Кодексу	23 августа 2003
Дополнения по Закону об освобождении от таможенных сборов	23 августа 2003

Двусторонние Соглашения	Дата
Соглашение о правилах взимания ставок прямых налогов на импорт и экспорт товаров (работ, услуг) между Правительствами Республики Азербайджанская Республика и Грузии	1998
Соглашение между Правительством Болгарии и Правительством Грузии по морскому судоходству	В действии
Соглашение между Правительствами Грузии и Турции по международному автодорожному движению	12.05.1994
Соглашение между Правительствами Грузии и Казахстана по международному	1.06. 1993



Многосторонние Соглашения	Дата
Основное Многостороннее Соглашение о развитии международного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия	16.04.1999
Протокол о внесении поправок и дополнений в Соглашение о свободной торговой зоне в рамках СНГ	06.02.2002
Международная конвенция по гармонизации пограничного контроля грузов	16.04.1999
Таможенная Конвенция по контейнерным перевозкам	16.04.1999
Конвенция по международным перевозкам грузов автодорожным транспортом	22.07.1999
Протокол по конвенции международных перевозок грузов автодорожным транспортом	22.07.1999
Конвенция по дорожным знакам и указателям, подписанная в Вене 8 ноября 1968г.	25.10.2000
Европейское Соглашение о внесении дополнений в конвенцию по автодорожным знакам и указателям, открытое к подписанию в Вене 8 ноября 1968г.	25.10.2000

КАЗАХСТАН

Национальное Законодательство	Дата
Приказ Министерства транспорта и коммуникаций по утверждению правил открытых и закрытых железнодорожных станций для выполнения всех или отдельных операций	23.07.2004
Резолюция Правительства по одобрению Исполнительного протокола к Соглашению между Правительствами Республики Казахстан и Польши по международным перевозкам легковых автомобилей	24.04.2003
Резолюция по ратификации Соглашения между Правительствами Республики Казахстан и Российской Федерацией по международному обмену данными по легковым автомобильным средствам	12.04.2003
Приказ Министерства транспорта и коммуникаций по утверждению нормативных правовых актов в сфере перевозки пассажиров, багажа и грузов морским транспортом Республики Казахстан	06.07.2004
Закон по внутреннему водному транспорту	06.07.2004
Резолюция по подписанию Межправительственного Соглашения по сети азиатских автомобильных дорог	24.04.2004
Резолюция по утверждению Правил к использованию основных железнодорожных сетей	16.04.2004
Приказ Министерства транспорта и коммуникаций по утверждению Правил перевозки пассажиров, багажа железнодорожного грузового движения Республики Казахстан	18.03.2004
Резолюция Правительства по некоторым вопросам транспортировки опасных грузов легковым автодорожным транспортом	12.03.2004
Приказ Министерства транспорта и коммуникаций по утверждению Правил транспортировки пассажиров и багажа легковым автодорожным транспортом	10.03.2004
Резолюция Правительства по утверждению Списка промежуточных пунктов в транспортной структуре, проходящих через государственную границу Республики Казахстан и посты транспортных контрольных служб на территории Республики Казахстан	27.02.2004
Резолюция Правительства по утверждению Правил, относящихся к объектам	29.01.2004



Национальное Законодательство	Дата
водного хозяйства в категории судоходных и перечень судоходных водных путей, открытых для движения судов	
Приказ Министерства транспорта и коммуникаций по утверждению правил допуска к воздушным путям сообщения к применению авиационных судейских служб	09.12.2003
Резолюция Правительства по утверждению Перечня железнодорожных и автодорожных транспортных средств, входящих в главную транспортную сеть	29.11.2003
Резолюция по определению изменений при регистрации залога корабельных средств или корабельного строительства и по утверждению Правил предоставления информации при регистрации залога корабельных средств или корабельного строительства	17.04.2003
Резолюция по утверждению Правил государственного учета автодорожных путей	18.03.2003
Резолюция по утверждению Правил размещений морских Протов и их строительства	27.02.2003
Резолюция по утверждению Перечня обязательных услуг при морских портовых объектах	24.02.2003
Закон по коммерческому судоходству	17.01.2002
Резолюция по утверждению перечня промежуточных пунктов автотранспортного сектора, проходящих через государственную границу Республики Казахстан	03.12.2001
Резолюция по утверждению Программы изменений железнодорожного движения Республики Казахстан на период 2001-2005	04.06.2001
Резолюция по Концепции развития международных транспортных коридоров Республики Казахстан	27.04.2001
Резолюция по утверждению Программы государственной системы по обеспечению безопасности перевозки пассажиров и грузов	30.12.2000
Приказ по введению новых образцов водительских сертификатов и сертификатов транспортных средств	27.11.2000
Резолюция по мерам развития и улучшения организации международных автодорожных перевозок в Республике Казахстан	26.07.2000
Резолюция по мерам дальнейшего совершенствования системы международных перевозок грузов с на условиях согласно книги МДР	08.07.2000
Резолюция по Концепции совершенствования государственной системы по обеспечению безопасности пассажирских и грузовых перевозок	17.04.2000
Резолюция по присоединению к Соглашению по организации и отчетным вопросам эксплуатационных характеристик многофункциональных транспортировок в регионе Европа-Азия	09.08.1999
Резолюция по одобрению Правил автодорожного движения Республики Казахстан, Основные принципы допуска транспортных средств к эксплуатации и ответственность исполнителей и участников автодорожного движения по обеспечению безопасности дорожного движения, Перечень оперативных и специальных услуг для транспортировки оборудования, специального освещения и звуковых сигналов, а также цветных дорожных схем	25.11.1997
Резолюция по мерам системного развития международных грузовых перевозок на условиях согласно книги МДР	29.08.1997
Резолюция по утверждению Приказа на использование нефти и нефтяного терминала в морском порту Актау, необходимого для экспорта нефти в пределах таможенной территории Республики Казахстан	24.07.1997
Закон по безопасности дорожного движения	15.07.1996
Резолюция по утверждению перечня промежуточных железнодорожных пунктов на государственной границе Республики Казахстан	
Закон 401/05.04.2003 о Таможенном кодексе Республики Казахстан	05.04.2003
Резолюция Правительства Республики Казахстан No 669 по утверждению ставок таможенных пошлин, порядок начисления и освобождения от платежей со стороны Таможенных органов	7 июля 2003



Национальное Законодательство	Дата
Приказ Председателя Агентства таможенного контроля Республики Казахстан No 385/2004 " О введении Вэб-декларанта» по Программе электронного заполнения декларации в департаментах таможенного контроля и Таможенных служб Республики Казахстан	2004
Приказ No 258 Действующего Председателя Агентства таможенного контроля Республики Казахстан «Об утверждении правил и соответствующих участников внешней экономической деятельности по категории минимального риска и применения упрощенных процедур таможенной очистки	29 мая 2003
Налоговый кодекс, одобренный в 2003	Вступил в силу 2004

Двусторонние Соглашения	Дата
Исполнительный протокол к Соглашению между Правительством Республики Казахстан и Польской Республики по международной транспортировке легковых транспортных средств	24.04.2003
Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Российской Федерации по международному обмену данными по легковым автомобильным средствам.	12.04.2003
Соглашение между Правительством Казахстана и Азербайджанской Республики по международному автодорожному движению, подписанное 16 сентября 1996	Ратифицировано 11.12.1998, вступило в силу 7.02.1999
Соглашение между Правительством Казахстана и Белоруссии по международному автодорожному движению	подписано 16.09. 1992
Соглашение между Правительством Казахстана и Грузии по международному автодорожному движению	Подписано 1 июня 1993
Соглашение между Правительством Казахстана и Кыргызстана по международному автодорожному движению. Подписано в 26 октября 1993 года	ратифицировано 5.01. 1994, вступило в силу 5.12. 1996
Соглашение между Правительством Казахстана и Молдовы по международному автодорожному транспорту	Подписано 15 июля 1999
Соглашение между Правительством Казахстана и Российской Федерации по международному автодорожному движению	подписано 23 марта 1992
Соглашение между Правительством Казахстана и Туркменистана по международному автодорожному движению, подписанное 27.02. 1997	Ратифицировано 10.12.1998, вступило в силу 29.01.1999
Соглашение между Правительством Казахстана и Таджикистана по международному автодорожному движению	подписано 30.07.1992
Соглашение между Правительством Казахстана и Узбекистана по международному автодорожному движению	подписано 12.07. 1995
Соглашение между Правительством Казахстана и Украины по международному автодорожному движению, подписанное 22.02. 1993	Ратифицировано 15.12. 1993 вступило в силу 20.04.1994
Соглашение между Правительством Казахстана и Латвии по международному автодорожному движению, подписанное 19.05.1998	Вступило в силу 1999
Соглашение между Правительством Казахстана и Литвы по международному автодорожному движению, подписанное 21 июля 1993	ратифицировано 20.10.1998, вступило в силу 03.12.1998
Соглашение между Правительством Казахстана и Эстонии по международному автодорожному движению	Подписано 15 июня 2000
Соглашение между Правительством Казахстана и Венгрии по международному автодорожному движению, подписанное 7.10.1996	ратифицировано 21.04.1998 вступило в силу 7.08. 1998.



Двусторонние Соглашения	Дата
Соглашение между Правительством Казахстана и Нидерландов по международному автомобильному движению	подписано 14.06.2000
Соглашение между Правительством Казахстана и Правительством Финляндии по международному автомобильному движению, подписано 2.02.1996	ратифицировано 23.06.1999
Соглашение между Правительством Казахстана и Правительством Исламской Республики Иран по международному автомобильному движению, подписано 27.02.1997	ратифицировано 1012.1998, вступило в силу 29.01.1999
Соглашение между Правительством Казахстан и Правительством Исламской Республики Пакистан по международному автомобильному движению, подписано 27.03.1995	ратифицировано 28.11.1995, No. 2658 вступило в силу 9.03.1998
Соглашение между Правительством Казахстана и Правительством Турции по международному автомобильному движению, подписано 1 мая 1992	ратифицировано 21.11.1998, вступило в силу 7.08.1995
Соглашение между Правительством Казахстана и Правительством Болгарии по международному автомобильному движению, подписано в 13 ноября 1997	ратифицировано 23.06.1999, вступило в силу 19.08.1999
Соглашение между Правительством Казахстана и Правительством Польши по международному автомобильному движению, подписано 25 мая 1997	ратифицировано 1.10.1997, вступило в силу 15.04.1998
Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Кыргызской Республики по транзиту товаров, перевозимых автомобильным транспортом через территорию Республики Казахстан	26.03.2004

Многосторонние Соглашения	Дата
Конвенция по международным автомобильным перевозкам пассажиров и товаров (в рамках СНГ) Подписано 09.10.1997	ратифицировано 22.02.2000
Соглашение по транзитным процедурам, подписано в Москве в 1992	1992
Протокол, имеющий отношение к вопросам транспортных тарифов, подписан в Москве	1992
Соглашение по координации структур железнодорожного транспорта СНГ, подписано в Москве в 1992	1992
Соглашение по обмену транспортными средствами и контейнерами, находящимися в собственности следующих государств: участники СНГ, Азербайджан, Грузия, Латвия, Литва, Эстония, подписано в Москве	1993
Соглашение по контролю транзитных перевозок опасных грузов и мусора, подписано в Москве	1996

КЫРГЫЗСТАН

Национальное Законодательство	Дата
Закон Кыргызской Республики о дополнениях к Закону Кыргызской Республики о транспорте	01.08.2003
Закон Кыргызской Республики по дополнениям к Закону Кыргызской Республики по железнодорожному транспорту	24.07.2003
Инструкция о движении крупногабаритных и перегруженных автомобильных средств	26.03.2002
Положения, имеющие отношение к взаимодействию UGAI при Министерстве внутренних дел Кыргызской Республики и Комитетом транспортной инспекции при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики в	25.02.2002



Национальное Законодательство	Дата
сфере организации пассажирских перевозок автодорожным транспортом по территории Кыргызской Республики в соответствии с нормативно-правовыми актами, регулирующими данный вид деятельности	
Положения по организации пассажирских перевозок автодорожным транспортом по территории Кыргызской Республики	03.07.2001
Сбор положений, регулирующих товарные перевозки	09.04.2001
Закон Правительства Кыргызской Республики по образованию на территории Кыргызской Республики международного, двусторонних национальных и упрощенных пунктов пересечения государственной границы в отношении грузовых и пассажирских сообщений	03.07.2001
Закон по утверждению Правил организации пассажирских перевозок автодорожным транспортом по территории Кыргызской Республики	03.07.2001
Положения по оперативному планированию товарных перевозок и процедурам заполнения регистрационных форм Кыргызской железной дороги (по статьям 16, 17, 18 Главы «Железные дороги Кыргызской Республики»)	27.06.2001
Закон по утверждению правил оперативного планирования товарных перевозок и правил заполнения регистрационных форм Кыргызской железной дороги	27.06.2001
Закон по утверждению положений предоставления сервисных услуг по перевозкам пассажиров, багажа и габаритного багажа, а также товаров для личного (внутреннего) использования железнодорожным транспортом Республики Кыргызстан	12.02.2001
Закон Правительства Республики Кыргызстан по мерам регулирования транспортной деятельности зарубежных автотранспортных средств, находящихся на территории Республики Кыргызстан	11.05.1999
Закон No. 90 по железнодорожному транспорту	09.07.1998
Закон No. 89 по транспорту	08.07.1998
Закон по скоростным магистралям	02.06.1998
Закон 52 по автодорожному движению	20.04.1998
Закон 72 по автодорожному движению	2.06.1998
Закон Правительства Республики Кыргызстан по подтверждению правил технического устройства транспортных единиц (контейнеров), предназначенных для транспортировки товаров с таможенными пометками и печатями	20.03.1996
Резолюция Кабинета Министров по сбору Таможенных пошлин при регистрации автотранспортных средств	1998
Закон Правительства Республики Кыргызстан по Базельской Конвенции в области контроля транзитных пограничных перевозок опасных отходов и их продуктов их распада, 11.08.1995	1995
Закон 18 присоединению к Соглашению между Азербайджанской Республикой, Грузией, Туркменистаном и Узбекистаном по координации железнодорожной транспортной деятельности	27.03.1997
Резолюция Кабинета Министров по составлению проекта Соглашения между Правительством Кыргызстана и Правительством Исламской Республики Иран в области железнодорожных коммуникаций	В действии
Резолюция Кабинета Министров по утверждению положений, имеющих отношение к правилам оплаты и сбора пошлин за транзитное пересечение иностранных грузовых транспортных средств через территорию Кыргызстана в третьи страны, и вводу ставок оплаты за въезд на территорию Кыргызстана и за трехдневное пребывание иностранных грузовиков.	В действии
Резолюция Кабинета Министров No. 315/2000 по утверждению Статуса Национальной Железнодорожной Компании	2000



Двусторонние Соглашения	Дата
Соглашение между Правительством Кыргызстана и Правительством Украины по международному автомобильному движению. Бишкек.	23.02.1993
Соглашение между Правительством Кыргызстана и Правительством Туркменистана по перевозке пассажиров и грузов автомобильным транспортом. Ашгабат.	29.11. 1995
Соглашение между Правительством Кыргызстана и Правительством Белоруссии по международному автомобильному движению. Минск.	14.06. 1995
Соглашение между Правительством Кыргызстана и Правительством Казахстана по мерам юридической регистрации деятельности железнодорожных предприятий, учреждений и организаций, подписано в Алматы	18 .04. 1997
Соглашение между Правительствами Кыргызстана и Армении по международному автомобильному движению, подписано в Ереване	21.04.1997
Соглашение между Правительством Кыргызстана и Правительством Грузии по международному автомобильному движению, подписано в Тбилиси	22 April 1997
Соглашение о Сотрудничестве между Правительством Кыргызстана и Правительством Грузии в сфере железнодорожного транспорта, подписано в Тбилиси	22 .04. 1997
Соглашение между Правительствами Кыргызстана и Российской Федерации по международному автомобильному движению, подписано в Москве 16 .04. 2002. Утверждено Резолюцией № 545/ 9.08. 2002	2002

Многосторонние Соглашения	Дата
Соглашение по координации деятельности железнодорожного транспорта, подписано Азербайджанской Республикой, Грузией, Туркменистаном и Узбекистаном – Кыргызстаном, присоединение в 1997	1997
Резолюция по концепции образования согласованной тарифной политики в сфере железнодорожного транспорта в рамках СНГ. Дата 18 октября 1996. Москва.	1996
Соглашение по положениям о создании единой транспортной среды и сотрудничеству государств-участниц СНГ в сфере транспортной политики. Дата 9 октября 1997. Бишкек	1997
Соглашение по осуществлению согласованной тарифной политики. Дата 17 января 1997. Москва. Утверждено Резолюцией Кабинета Министров №742.от 18 декабря 2000	2000
Соглашение по весу и габаритам транспортных средств, задействованным в международном транспорте на территории СНГ. Дата 4 июня 1999. Москва. Утверждено КМ №50 от 1 февраля 2000г.	Утверждено 2000
Соглашение по международному транзиту товаров между Туркменистаном, Индией, Исламской Республикой Иран, подписано по 22 февраля 1997 в Тегеране. (Присоединение Резолюцией №12 от 15 января 2003) .	1997 Заклучено в 2003 г.
Протокол между Правительствами Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана по координации деятельности железнодорожного транспорта, подписано в Бишкеке, 23 апреля 1992.	1992
Соглашение между Правительством Казахстана, Правительством Кыргызской Республики и Правительством Узбекистана по осуществлению координированной политики в сфере транспорта и коммуникаций, подписано в Ташкенте 5 апреля 1996	1996
Протокол по таможенным процедурам в отношении транзитных товаров, а также паспортному и визовому режиму четырехстороннего соглашения по транзитным перевозкам между Китаем, Пакистаном, Казахстаном и Кыргызстаном как результат встречи экспертов таможенного и иммиграционного секторов, проведено в Исламабаде. Исламабад 06/07/96.	1996
Соглашение между Правительствами Казахстана, Кыргызстана и Республики Узбекистан по регулированию тарифной политики в сфере железнодорожного	1997



транспорта, подписано в Алматы 7 августа 1997	
---	--

МОЛДОВА

Национальное Законодательство	Дата
Закон 265/2003 по проверке предшествующих экспедиций – недействительно	26.06.2003
Решение по транспортировке опасных грузов по территории Республики Молдова	28.05.2002
Решение Правительства No 476 по утверждению Положений о транспортировке импортных нефтепродуктов	17.04.2002
Решение Правительства № 1348/2003 относительно Правил перевозки пассажиров и багажа	2003
Решение Правительства №365/2002 по утверждению Концепции создания и развития национальной сети международных транспортных коридоров	28.03.2002
Закон №1163/2000 по контролю экспорта, реэкспорта и транзита стратегических товаров, одобрено 26 июля 2000	26.07.2000
Закон о скоростных магистралях	15.07.1999
Положение Министерства по развитию Окружающей среды и территории относительно деятельности отдела экологического контроля при государственном таможенном комитете Республики Молдова, опубликовано в официальном мониторинге №112-114 от 05.09.2000	20.06.2000
Закон по утверждению Кодекса автодорожного транспорта	29.07.1998
Закон по обязательному страхованию гражданской ответственности со стороны пассажирских перевозчиков	25.02.1998
Закон о транспорте	21.05.1997
Таможенный Кодекс	20.07.2000
Закон о скоростных магистралях	22.06.1995
Приказ Таможенного Департамента No 276/2002с последними изменениями даты N 327/2003 относительно выдачи таможенных документов при прохождении таможенной очистке товаров, ввезенных в результате внешних экономических сделок	24.10.2002 Последние изменения 6.03.2003
Решение Правительства 897/28.08.2000 по созданию Национальной Комиссии ТРАСЕКА	28.08.2000

Двусторонние Соглашения	Дата
Соглашение между Правительствами Молдовы и Австрии по регулярному пассажирскому движению	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Австрии по регулярному международному пассажирскому движению	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Австрии по международным	В действии



Двусторонние Соглашения	Дата
перевозкам товаров	
Соглашение между Правительствами Молдовы и Азербайджанской Республики по международному автомобильному транспорту	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Белоруссии по международному автомобильному транспорту	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Бельгии об автомобильном транспорте	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Болгарии по международным перевозкам товаров и пассажиров	12.12.1994
Соглашение между Правительствами Молдовы и Чешской Республики по международному автомобильному транспорту	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Дании по международным перевозкам товаров и пассажиров	21.01.1994
Соглашение между Правительствами Молдовы и Швейцарии по международным перевозкам товаров и пассажиров	26.05.1998
Соглашение между Правительствами Молдовы и Эстонии по международным перевозкам товаров и пассажиров	21.04.1997
Соглашение между Правительствами Молдовы и Финляндии по международному автомобильному транспорту	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Франции по международным перевозкам товаров	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Германии по международным перевозкам товаров и пассажиров	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Греции по международному автомобильному транспорту	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Италии по международным перевозкам товаров и пассажиров	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Казахстана по международному автомобильному транспорту	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Кыргызской Республикой по международному автомобильному транспорту	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Латвии по международному автомобильному транспорту	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Литвы по международным перевозкам товаров и пассажиров	08.06.1995
Соглашение между Правительствами Молдовы и Люксембурга по международным перевозкам товаров и пассажиров	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Македонии по международным перевозкам товаров и пассажиров	30.05.2000
Соглашение между Правительствами Молдовы и Голландии по международному автомобильному транспорту	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Польши по международному автомобильному транспорту	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Румынии в сфере автомобильного транспорта	В действии
Соглашение между Министерством транспорта и коммуникаций Молдовы и Министерством Транспорта России по автомобильным сообщениям	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Словакии по международным перевозкам товаров и пассажиров	30.05.2000
Соглашение между Правительствами Молдовы и Словении по международному автомобильному транспорту	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Испании по международному автомобильному транспорту	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Турции по международному	В действии



Двусторонние Соглашения	Дата
автомобильному транспорту	
Соглашение между Правительствами Молдовы и Украины по международным коммуникациям	В действии
Соглашение между Правительствами Молдовы и Венгрии по международным перевозкам товаров и пассажиров	04.06.1997
Соглашение между Правительствами Молдовы и Узбекистана по международному автомобильному транспорту	В действии

Многосторонние Соглашения	Дата
Протокол, подписанный в Брюсселе в 2002г. по присоединения Европейского Сообщества к Международной Конвенции по Евроконтроль в сфере Сотрудничества за безопасность воздушного движения, 13декабря 1960, с изменениями и утверждением Протоколом от 27 июня 1997	В действии
Европейское Соглашение по железнодорожной сети AGC 1985	В действии
Европейское Соглашение по сети смешанных перевозок СЛКП 1996	01.02.1991
Европейское Соглашение по сети водных потоков AGN 1996	В действии
Конвенция по Автомобильному движению 1968	В действии
Конвенция работе бригад Международного Автомобильного Транспорта AETR 1970	1998
Конвенция по налогообложению частных автомобильных транспортных средств 1956	В действии
Конвенция по Контракт автомобильных товарных перевозок CMR 1956	1998
Конвенция по Управлению международными морскими судами 1966	В действии
Конвенция ТИР 1975	14.11.1975
Конвенция по перевозке опасных грузов автомобильным транспортом ДОПОГ 1957	1999
Конвенция по перевозке опасных грузов внутренним водным транспортом AND 2000, подписано только Молдовой	В действии
Конвенция по международным автомобильным перевозкам пассажиров и багажа	09.10.1997
Основное многостороннее Соглашение ТРАСЕКА	09.09.1998

РУМЫНИЯ

Национальное Законодательство	Дата
Закон № 110 /2002 по ратификации Соглашения между Европейским Сообществом и Румынией, устанавливающее определенные условия по перевозке товаров автомобильным транспортом и содействие смешанным перевозкам, подписано в Люксембурге 2001	2002
Правительственное Решение 239/2001 относительно создания Национальной Комиссии ТРАСЕКА и назначении Национального секретаря ТРАСЕКА	2001
Закон №446/2004 по ратификации Соглашения между Правительством Румынии и Правительством Украины о Сотрудничестве в железнодорожный секторе, подписано в Киеве 2003	2004
Закон 32/2002 по ратификации Соглашения между Правительством Румынии и Правительством Ирана по морским коммерческим перевозкам	2002
Закон 31/2002 по ратификации Соглашения между Правительством Румынии и Правительством Ирана по воздушным перевозкам	2002
Закон 122/2002 по утверждению Правительственного Указа автомобильный транспортировке опасных грузов	2002
Закон 87/2002 относительно присоединения Румынии к Соглашению по введению международных технических положений в целях безопасности автомобильных транспортных средств и автотранспортного оборудования, подписано в Женева	2002



Национальное Законодательство	Дата
1998	
Таможенный Кодекс, принят в 1997 и несколько раз изменен в период до 2005	1997-2005
Закон 224/2002 по утверждению Правительственного Указа 38/2000 относительно соблюдения международных стандартов в целях безопасности судов, предотвращение загрязнения и защиты трудовой деятельности и жизнедеятельности на борту судов при Румынских портах или находящихся в морских национальных водах	2002
Закон 424/2002 по утверждению Правительственного Указа 15/2002 относительно введения новых механизмов на использование автотранспортной инфраструктуры с изменениями и дополнениями Указом Правительства № 51/2004	2002
Закон 439/2002 по ратификации Соглашения INTERBUS, подписано Румынией в Брюсселе 2000	2002
Закон 191/2003 по штрафам в сфере судоходного транспорта	2003
Закон 203/2003 по образованию, развитию и модернизации национальной и Европейской стратегической транспортной сети	2003
Закон 355/2003 относительно ответственности перевозчиков воздушного транспорта и операторов воздушных гражданских самолетов, выполняющих авиационные операции в национальном воздушном пространстве	2003
Закон 494/2003 по ратификации Протокола, подписанного в Брюсселе 2002 по присоединению Европейского Сообщества к Международной Конвенции по Евроконтролю и Сотрудничеству в целях безопасности воздушного движения от 13 декабря 1960, дополненное и утвержденное Протоколом от 27 июня 1997	2003
Решение 175/2003 относительно утверждения Норм методологии печатания, использования и применения детальных таможенных деклараций	2003
Закон 455/2004 по утверждению дополнений в Европейское Соглашение по основным международным транспортным артериям, подписано в Женеве в 1975	2004
Правительственный Указ 19/1997 по транспорту	1997
Указ Министерства транспорт № 41/2002 относительно утверждения перечня общественных дорог с ограничениями на максимальные нормативные нагрузки в отношении грузовых транспортных средств	2002
Указ 49/2001 по некоторым дополнениям в Таможенную Конвенцию по контейнерным перевозкам, подписано в Женеве в 1972	2001
Указ 69/2001 по ратификации Протокола, подписанного в Вильнюсе 3 июня 1999 по изменениям в Конвенцию в сфере международного железнодорожного транспорта (COTIF), подписанного в Берне в 1980	2001
Указ 56/2002 по мониторингу рынка маршрутного транспорта и необходимым мерам в кризисных ситуациях в сфере маршрутной транспортировки товаров	2002
Срочный Указ 35/2004 по утверждению порядка внесения ежегодного платежа Румынии за участие в ОМС и в целях исполнения указа 41/1994 по санкционированию платежей-вкладов за участие в Международных Межправительственных институтах, где Румыния является страной участницей	2004
Срочный Указ 45/2004 в целях изменения и дополнения Правил подачи заявлений Таможенного Кодекса Румынии, утвержденный Решением Правительства 1114/2001	2004
Двусторонние Соглашения	Дата
Соглашение между Европейским Сообществом и Румынией по установлению определенных условий перевозки грузов автодорожным транспортом и содействие транспорту, подписанное в Люксембурге	2001
Соглашение между Правительством Румынии и Правительством Словении по морским перевозкам, подписано в Бухаресте	2002
Соглашение между Правительством Румынии и Правительством Украины о	2003



сотрудничестве в железнодорожном секторе, подписано в Киеве	
Соглашение между Правительством Румынии и Правительством Исламской Республикой Иран относительно морских коммерческих перевозок, подписано в Тегеране	14 августа 2000
Соглашение между Правительством Румынии и Правительством Исламской Республики Иран по воздушным перевозкам, подписано в Тегеране	14 августа 2000

Многосторонние Соглашения	Дата
Международная Конвенция по Евроконтролю и сотрудничеству за безопасность воздушного движения, 13 декабря 1960	В действии

ТАДЖИКИСТАН

Национальное Законодательство	Дата
Закон по автодорожному транспорту и автодорожной деятельности	10.05.2002
Закон по изменениям и дополнениям к Правилам государственной регистрации механических транспортных устройств и трейлеров	11.06.2001
Закон Республики Таджикистан о транспорте	29.11.2000
Закон по автодорожному движению	29.11.2000
Закон по изменениям и дополнениям в Закон РТ по автодорожному движению	29.11.2000
Закон по утверждению Соглашения об обязательном страховании пассажиров международных автодорожных перевозок	21.09.2000
Закон РТ по изменениям и дополнениям в Закон РТ о транспорте	14.05.1999
Закон РТ о транспорте	12.12.1997
Закон по изменениям и дополнениям в Закон РТ по автодорожному движению	12.12.1997
Закон по автодорожному движению	04.11.1995
Таможенный Кодекс 1995 с дополнениями 1997-2001, 2003	1997, 2001, 2003 дополнения

Двусторонние Соглашения	Дата
Соглашение о Сотрудничестве между Правительством Таджикистана, Афганистана и Организации гуманитарной помощи на использование моста через р. Пяндж, подписано 04.07.2001 в Душанбе (Был подготовлен Проект Резолюции Кабинета Министров в целях принятия данного Соглашения, который был отослан на рассмотрение Правительством Таджикистан)	подписано 2001
Соглашение между Правительством Таджикистана и Правительством Белоруссии по международным пассажирским и грузовым перевозкам, подписано в Минске в 2000 Ратифицировано Законом No. 252, 19.06.2000	2000
Соглашение между Правительством Таджикистана и Правительством Белоруссии по авиа воздушному движению, подписано в Минске в 2001 Ратифицировано Законом 482, 3.11.2001	3.11.2001
Соглашение между Правительством Таджикистана и Правительством Исламской Республики Иран по международному воздушному движению, подписано в 2002, утверждено Правительственной Резолюцией 418/2002	2002
Соглашение между Правительством Таджикистана и Правительством Кыргызстана по развитию и улучшению уровня международных автодорожных	1998



Двусторонние Соглашения	Дата
перевозок, подписано в 1998, утверждено Правительственной Резолюцией № 271/1998	
Соглашение между Правительством Таджикистана и Правительством Казахстана по международным пассажирским и грузовым перевозкам, подписано 30.07.1992	одобрено в 2000
Соглашение между Правительством Таджикистана и Правительством Кыргызстана по таможенным правилам пересечения границ в пунктах, одобренных Таджикской и Кыргызской сторонами, в зоне таджико-кыргызской госграницы. Подписано 6.05. 1998, утверждено Правительственной Резолюцией № 269/30.07.1998	1998
Соглашение между Правительством Таджикистана и Правительством Китайской Народной Республики по международному автомобильному движению, подписано 13.08.1999, Ратифицировано Законом № 443/23.10.1999	1999
Соглашение между Правительством Таджикистана и Правительством Турецкой Республики по международному автомобильному движению, подписано в Анкаре 06/05/1996	1996
Соглашение между Правительством Таджикистана и Правительством Турецкой Республики по международному воздушному движению, подписано в 1995, Ратифицировано Резолюцией № 666/ 2.11. 1995	1995
Соглашение между Правительством Таджикистан и Правительством Российской Федерации по международному автомобильному движению, подписано 11.07.2001, утверждено Правительственной Резолюцией № 484/2001	2001
Соглашение между Правительством Таджикистана и Правительством Российской Федерации по международному воздушному движению, подписано 12.09.1997, утверждено Правительственной Резолюцией № 91/2001	2001
Соглашение между Правительством Таджикистана и Правительством Узбекистана по международному прохождению пунктов пересечения госграниц от 12.01.2002	Подписано 2002

Многосторонние Соглашения	Дата
Конвенция по автомобильному движению 1978	В действии
Конвенция по автомобильным сигналам 1968	В действии
Конвенция по Международному автомобильным перевозкам товаров, 1956	В действии
Таможенная Конвенция по международным перевозкам товаров с использованием ТИР carnets, 1975	В действии
Основное Многостороннее Соглашение, подписано в 1998, ратифицировано Законом № 543/30.12.1998	1998

ТУРЦИЯ

Национальное Законодательство	Дата
Закон о таможене 4458/1999	1999
Закон об автомобильном транспорте 4925/10.07.2003	17.03.2003
Автомобильные Транспортные положения, опубликованы 25.02.2004	25.02.2004

Многосторонние Соглашения	Дата
Протокол, подписанный в Брюсселе в 2002 по присоединению Европейского Сообщества к Международной Конвенции по Евроконтролю и сотрудничеству в целях безопасности воздушного движения от 13 декабря 1960, дополнено и	2002



утверждено Протоколом от 27 июля 1997	
Европейское Соглашение по основным Международным Транспортным артериям, подписано в Женеве	15.11.1975
Протокол по Смешанным перевозкам по внутренним автодорогам к Европейскому Соглашению по важным смешанным транспортным линиям и соответствующим установкам (СЛКП)	1997
Европейское Соглашение по важным Международным смешанным транспортным линиям и соответствующим установкам (СЛКП)	1992
Таможенная Конвенция по Международной перевозке товаров под прикрытием ТИР Карнеты	1975
Таможенный Конвенция по контейнерным перевозкам	1972
Конвенция по Контракту на Международные Перевозки товаров автодорожным транспортом (CMR)	1956
Таможенный Конвенция по временному импорту частных автодорожных транспортных средств	4.06.1954

УКРАИНА

Национальное Законодательство	Двусторонние Соглашения
Закон «О транзитных грузах» от 20 .10. 1999, с дополнениями Закон 1297/ 20.11. 2003 и Закон 1721/18.05.2004	1999 дополнено в 2003 -2004
Закон "О трубопроводных перевозках" от 15.05. 1996	1996
Закон "О комплексной программе по переходу Украины в статус транзитного государства в период 2002-2010" от 7.02.2002	2002
Закон «О транспорте» (10.11.1994)	1004
Закон "О железнодорожном транспорте" (04.07.1996)	1996
Закон "Об автомобильном транспорте" (05.04.2001)	2001
Закон "О специальных государственных транспортных сервисных услугах" (05.02.2004)	2004
Закон "О Государственном электрическом транспорте" (29.06.2004)	2004
Закон "О транспорте и судоходном агентстве" (01.07.2004)	2004
Закон Украины "О транспортировке опасных грузов" (06.04.2000)	2000
Резолюция Кабинета министров "О грузовом экспедировании и технических сервисных автодорожных перевозках" (29.10.91)	1991
Резолюция Кабинета министров по утверждению Концепции развития транспортного сектора экономики (09.11.2000)	2000
Резолюция Кабинета министров по утверждению правил осуществления автомобильных пассажирских транспортных услуг от 18 февраля 1997	1997
Резолюция Кабинета министров «По услугам грузового экспедирования внешнеторгового сектора и транзита грузов» (21.09.93)	1993
Резолюция Кабинета министров Украины "По установлению транспортных коридоров в Украине и интеграции в Международную транспортную систему" (30.10.96)	1996
Резолюция Кабинет министров Украины "По утверждению Программы о порядке проведения тендеров в сфере пассажирских перевозок автодорожным	1996



транспортом" (02.11.96)	
Новый Таможенный Кодекс, принятый в 2003 и вступивший в силу с 2004	2004

Многосторонние Соглашения	Дата
Конвенция ООН по транзитной торговле между странами, не имеющими выхода к морю. Нью Йорк, 8 июля 1965 (Украина присоединилась в 1972)	1972
Основное многостороннее Соглашение по Развитию международного транспорта коридора ТРАСЕКА. Баку, 8 сентября 1998 (Украина ратифицировала данное соглашение 10 февраля 2000).	10.02. 2000
Конвенция СНГ по Международным автомобильным перевозкам пассажиров и багажа. Бишкек 9 октября 1997 (вступило в силу в Украине 14 сентября 1999)	1999
Соглашение по проведению согласованной политики в сфере транзита природного газа. Москва, 3 ноября 1995 (вступило в силу в Украине 2 июля 1996)	1996
Соглашение по проведению согласованной политики в сфере транзита нефти и нефтепродуктов через главные трубопроводные линии. Москва, 12 апреля 1996 (вступило в силу в Украине 4 ноября 1997)	1997
Соглашение по проведению согласованной политики в сфере транспортных тарифов. Москва, 17 января 1997	1998
Соглашение по трубопроводу в целях учреждения единого транспортного пространства и сотрудничеству между странами-участницами СНГ в сфере транспортной политики. Бишкек, 9 октября 1997 (вступило в силу в Украине 31 января 2000)	2000
Соглашение о порядке транзитных перевозок через территории стран-участниц СНГ. Минск, 4 июня 1999 (вступило в силу в Украине 7 мая 2001)	2001
Соглашение по сотрудничеству стран-участниц СНГ в сфере автомобильных грузовых перевозок. Ялта, 18 сентября 2003 (Украина только подписала данное Соглашение, но оно не вступило в силу)	Подписано 2003
Конвенция по проведению согласованной политики по определению транспортных тарифов (17.02.97)	1997
Конвенция по Международным автомобильным перевозкам пассажиров и багажа (08.04.99)	1999
Афинская Конвенция по перевозке пассажиров и багажа морским транспортом, (1974)	1974
Конвенция по Международным Перевозкам железнодорожным транспортом (05.06.2003)	2003
Соглашение по габаритам и весу транспортных средств, выполняющих международные перевозки по автодорогам стран-участниц СНГ.(29.10.99)	1999

УЗБЕКИСТАН

Национальное Законодательство	Дата
Положения по деятельности экспедиторских организаций и порядке осуществления экспедиторских услуг	25.09.2000
Положения Узбекского агентства по автомобильному и речному транспорту (Закон No 266, Кабинет Министров Республики Узбекистан)	11.07.1998



Резолюция по внесению дополнений в сфере деятельности и порядке осуществления экспедиторских услуг	25.09.2000
Положения по деятельности транспортно-экспедиционных предприятий и правила осуществления экспедиторских услуг Резолюция Кабинета министров Министерства Республики Узбекистан No 348	9 .09. 2000
Закон по грузовому железнодорожному движению	15.04.1999
Закон 674 по автодорожному легковому транспорту	29.08.1998
Закон 766-1/1999 по железнодорожному транспорту	15.04.1999
Закон по Таможенным тарифам 1997	1997
Закон по Гос. таможенным услугам 1997	2997
Закон об автодорожном транспорте (Закон 674-1)	1992
Резолюция Кабинета Министров No 11 /2001по Общим правилам страхования гражданской ответственности в отношении третьих лиц водителей иностранных транспортных средств на таможенной территории Республики Узбекистан	2001
Резолюция о правилах въезда, пребывания и выезда иностранных автодорожных перевозчиков на территории Республики Узбекистан (Закон 11)	11.01.1995
Устав "О лицензировании транспортной деятельности пассажирских и грузовых перевозчиков железнодорожным, воздушным и автодорожным транспортом" (Приложение 1 к Резолюции Кабинета Министров No.175)	12.05. 1996
Резолюция Кабинета Министров No.175 от12 мая 1996 "По лицензированию деятельности в транспортной сфере	12.05. 1996
Таможенный Кодекс, 1997	26.12.1997
Резолюция Кабинета Министров Республики Узбекистан No 67 от 11 февраля 1999 «По усилению мер таможенного контроля автоперевозчиков»	11.02.1999
Резолюция Кабинета министров Республики Узбекистан No 11 от января 2000 «По дополнительных условиях пребывания иностранного транспортного средства на таможенной территории Республики Узбекистан»	11.01. 2000
Резолюция по дополнениям к Закону Кабинета министров по правилам въезда, пребывания и выезда иностранных автодорожных перевозчиков на территории Узбекистана (Закон № 11)	11.01.1995
Резолюция по мерам укрепления таможенной границы Узбекистана (Закон № 488)	24.11.1998
Резолюция Государственного налогового комитета по усиленному таможенному контролю иностранных автодорожных перевозчиков(Закон № 127)	5.06.1995
Резолюция Кабинета министров по мерам for усиления пересечения таможенной границы Республики Узбекистан (Закон № 67)	11.02.1999
Закон Президента Республики Узбекистан по учреждению Государственного таможенного комитета	10.08. 1992



Закон по инвестиционной деятельности	24.12. 1998
Закон по таможенным тарифам	29.08. 1997
Закон по общественному таможенному обслуживанию	29.08. 1997
Закон по иностранным инвестициям и гарантиям для иностранных инвесторов	2.05. 1994
Закон по автодорогам	3.05. 1992
Закон по гарантиям и мерам безопасности иностранных инвесторов	30.04 1998
Модельные правила по гражданской ответственности водителей иностранных транспортных средств, въезжающих на территорию Узбекистана по отношению к третьим лицам	В действии
Резолюция Кабинета министров по утверждению государственной пошлины на транспортную и коммуникационную деятельность (Закон № 89)	19.02.1997
Положения по лицензированию перевозок товаров и пассажиров железнодорожным транспортом (Приложение 1 к Закону Кабинета министров Республики Узбекистан № 175)	12.05.1996

Двусторонние Соглашения	Дата
Соглашение между Правительством Узбекистан и правительством Италии по взаимному регулированию международных перевозок пассажиров и грузов	21 ноября 2000
Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Российской Федерации в сфере международного автодорожного движения	2000
Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Чешской Республики в сфере международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов	1999
Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Болгарии в сфере международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов	1998
Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Республики Казахстан по транзитным перевозкам пассажиров, багажа и грузов, и по гарантированию безопасности перевозок на основных железнодорожных и автомобильных магистралях на территории Республик Узбекистан и Казахстан,	1998
Соглашение между Правительством Узбекистана и Правительством Румынии в сфере международного автодорожного движения.	1996
Соглашение между Правительством Узбекистана и Правительством Туркменистана в сфере международного автомобильного пассажирского и грузового движения	1996
Соглашение между Правительством Узбекистана и Правительством Азербайджанской Республики в сфере международного автодорожного пассажирского и грузового движения	1996
Соглашение между Правительством Узбекистана и Правительством Кыргызстана с фере международного автодорожного движения	1996
Соглашение между Правительством Узбекистана и Правительством Молдовы в сфере международного автодорожного движения	1995
Соглашение между Правительством Узбекистана и Правительством Грузии	1995
Соглашение между Правительством Узбекистан и Правительством Исламской Республики Иран в сфере международного автодорожного движения	1993
Соглашение между Правительством Узбекистана и Правительством Украины в сфере международного автодорожного движения	1993



Соглашение между Правительством Узбекистана и Правительством Турции в области наземных коммуникаций	1992
Меморандум Взаимопонимания между государственной акционерной компанией «Узавтойул» и Министерством Социальных Работ Афганистана и Министерством автодорожного транспорта Исламской Республики Иран о Сотрудничестве в процессе восстановления автотранспортной инфраструктуры Афганистана.	2002

Многосторонние Соглашения	Дата
Дорожное движение 1968	1998
Дорожные указатели и знаки 1968	В действии
Налогообложение товары и транспортных средств автотранспортного сектора 1956	В действии

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Итоговые документы
заседаний рабочих групп в г. Киев,
ноябрь 2005 г.

**MEETING OF THE PERMANENT SECRETARIAT
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRASECA**
Kiev / Ukraine, November 15-16, 2005

**ΖΑΣΕΔΑΝΗ ΠΟΣΤΑΥΝΟΝΟ ΣΕΚΡΕΤΑΡΙΑΤΑ
ΜΕΖΠΡΑΥΙΤΕΛΥΣΤΕΥΝΗΝ ΚΟΜΙΣΣΙΗ ΤΡΑΣΕΚΑ**
γ. Κιευ / Ουκρανία, 15-16 νομβρία 2005 γ.

Ζασεδανη Ποσταυνονο Σεκρεταριατα ΜΠΚ ΤΡΑΣΕΚΑ

Ουχαστυκη: Πρδσταςυτελι ΕΚ,
Πρδσταςυτελι ΠΣ ΜΠΚ ΤΡΑΣΕΚΑ,
Ποσταυνη οπρδσταςυτελι ΠΣ ΜΠΚ ΤΡΑΣΕΚΑ υ Στορωνα ΟΜΣ,
Κοσυλυταντυ προκτα ΣΤΙΠ

Μεστο πρωςεδανη: γ. Κιευ, 15-16 νομβρία 2005 γ.

ΠΟΥΕΣΤΚΑ ΔΝΙΑ

1. **Οκοηχασυτελι οβσυδανη Πλانا δεικτυων υα 2006 γ.** Ινφορμακια Τασκ-μεναδερρα. Ινφορμακια Ρυκοηχασυτελι προκτα ΣΤΙΠ ο συομστυνη πρδλοκωνη. Οβσυδανη.
2. **Ρατυφικακια Ερewanσκογ Προτοκολα.** Οτχτυ Νακωναλνησ σερκταρει.
3. **Σογλασηνη ο φιανασυρωναο ΠΣ.** Οτχτυ Νακωναλνησ σερκταρει ο χοδε προκτυδур по ποδπιασυνη/ρατυφικακιαο.
4. **Φιανασυρωναο ΠΣ υ 2005 γ.** Ινφορμακια Γενεραλνηο σερκταρρα ο περχτυστυνη υζνοσ. Οτχτυ Νακωναλνησ σερκταρει ο γοτυωνησ Στορων υπολπονη δαηνη Ρεσηνη ΜΠΚ δο κοηχα 2005 γ.
5. **Φιανασυρωναο ΠΣ υ 2006 γ.** Οτχτυ Νακωναλνησ σερκταρει ο γοτυωνησ Στορων υπολπονη δαηνη Ρεσηνη ΜΠΚ υ οκασυνησ σροκη
6. **Βαζα δαηνησ ΤΡΑΣΕΚΑ.** Ινφορμακια Συπερβαυζερα ΠΣ υ Ρυκοηχασυτελι προκτα ΣΤΙΠ. Πρεζαητακια πρωςυο ρεσυλτατυσ προδελαννησ ραηοτυ (γ-η Συερμανη). Οβσυδανη.
7. **Δαηνησηο ραζυτυο ιναστυτυωναλνησ στυκτυρ ΤΡΑΣΕΚΑ.** Υστυπυληνη Γενεραλνηο σερκταρρα, Συπερβαυζερα ΠΣ υ Ρυκοηχασυτελι προκτα ΣΤΙΠ ο ηοηχασυτηο ρεγιστρακια ΤΡΑΣΕΚΑ κακ μεδυαηορδοηοι οργαηιακια. Βυδυτυοηο ζαδακη. Υοζποηοηο σραδανηο πρωςογο ρεγυλπορωναο μεδυο ρυκοηχασυτελι ΠΣ υ ηοο Ποσταυνηοι πρδσταςυτελιστυα υ Στορωνα. Οβσυδανη πωσεδνηοηοι ραηοτυ. Πρδλοκωνηο ι ρεσηνηα.

8. **Презентация нового проекта "Курсы повышения квалификации экспедиторов"**
9. **Стратегия ТРАСЕКА.** Информация ГС о ходе подготовки. Позиции Сторон, представленные Национальными секретарями Оценка ЕК, представленная представителями ЕК.
10. **Принятие решения по концепции разработки Планов действий по выполнению Стратегии.** Обсуждение
11. **Статус наблюдателя.** Доклад Специальной Юридической Рабочей Группы о проделанной работе по согласованию документов.
12. **Другие вопросы.** Обсуждение возможностей дальнейшей работы над вопросами, регулируемые Техническими приложениями и дополнениями к Основному соглашению (разработанными в рамках проекта ОЮБТП).



MEETING OF THE PERMANENT SECRETARIAT
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRACESA
Kiev / Ukraine, November 15-16, 2005

ЗАСЕДАНИЕ ПОСТОЯННОГО СЕКРЕТАРИАТА
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА
г. Киев / Украина, 15-16 ноября 2005 г.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПОСТОЯННОГО СЕКРЕТАРИАТА

15-16 ноября 2005 г. в г. Киеве, Украина, состоялось заседание Постоянного Секретариата Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА (ПС МПК ТРАСЕКА). В рамках заседания Постоянного Секретариата было проведено заседание Рабочей группы юридических экспертов министерств иностранных дел Сторон.

В работе заседания приняли участие г-н Атанасиос Боициос, Таск менеджер проектов в области транспорта и энергетики, ответственный за программу ТРАСЕКА, Офис сотрудничества AIDCO, г-н Лоран Мюшел, Руководитель управления, DG TREN EC, г-н Фабио Ди Стефано, Руководитель проектов по Центральной Азии, Офис сотрудничества AIDCO EC; руководители и эксперты текущего проекта ТРАСЕКА «Содействие торговле и институциональная поддержка» (СТИП).

Участники заседания выразили свое сожаление по поводу отсутствия узбекской делегации и Постоянного представителя Кыргызской Республики.

Список участников заседания прилагается.
(Приложение 1)

Перед официальным открытием заседания минутой молчания почтили память Юрия Игнатьевича Тертышника, Национального секретаря ТРАСЕКА в Украине.

Г-н Павло Рябкин, Заместитель министра транспорта и коммуникаций Украины, обратился с приветствием к участникам заседания.

Г-жа Людмила Тренкова, Генеральный Секретарь ПС МПК ТРАСЕКА, от лица участников заседания выразила свою благодарность правительству Украины, являющейся принимающей страной за оказание поддержки в организации заседания Рабочей группы в Киеве. Благодарность была выражена также представителям Европейской Комиссии за оказываемую поддержку программе и институтам ТРАСЕКА. Участники заседания также выразили свою признательность Европейской Комиссии за содействие в выработке Стратегии МПК ТРАСЕКА.

От имени представителей Европейской Комиссии с приветствием к участникам заседания выступил г-н Атанасиос Боициос, Таск менеджер проектов в области транспорта и энергетики.

Участники заседания ПС обсудили вопросы в соответствии с прилагаемой Повесткой дня.
(Приложение 2)

Участниками заседания были вынесены следующие **рекомендации**:

1. Проекты ТРАСЕКА. План действий на 2006г.

Таск менеджер по проектам в области транспорта и энергетики, ответственный за программу ТРАСЕКА, объявил о решении ЕК финансировать проекты по Плану действий на 2006г. (13.5 т €), поддержав намерение ЕК, высказанное на Четвертом ежегодном заседании МПК, по поводу увеличения ранее предусмотренного финансирования проектов по Плану действий ТРАСЕКА на 2006г. на сумму в размере 6 т €. Участники заседания приветствовали решение ЕК и выразили свою признательность за увеличение бюджета на выполнение проектов по Плану действий ТРАСЕКА на 2006г. Участники заседания завершили подготовку предварительного **списка рекомендованных к одобрению МПК (Приложение 3) Проектов, поддержанного и представителями ЕК, и странами-бенефициарами.**

2. Ратификация Протокола об изменениях Основного Соглашения, подписанного на Третьем ежегодном заседании МПК ТРАСЕКА

Заслушав отчеты Национальных секретарей о ратификации и осуществлении внутренних законодательных процедур в связи с Протоколом об изменении Основного Соглашения, подписанном на Третьем ежегодном заседании МПК ТРАСЕКА (Ереван, 9-10 октября 2003г.), представители ПС пришли к выводу о том, что за период, прошедший после Четвертого ежегодного заседания МПК ТРАСЕКА (г. Баку, 21-22 апреля, 2005г.), в странах-участницах этот вопрос не получил дальнейшего развития. Постоянный Секретариат **обратился к Сторонам, которые до сих пор не завершили свои внутренние соответствующие процедуры, с просьбой завершить их как можно скорее.**

3. Соглашение о финансировании ПС МПК ТРАСЕКА

Заслушав сообщение Национальных секретарей о положении внутренних процедур в Сторонах ОМС, касающихся присоединения/ратификации (для Сторон, подписавших Соглашение), участники заседания вновь заявили о значении гарантированного финансирования ПС МПК ТРАСЕКА.

4. Финансирование ПС МПК ТРАСЕКА в 2005г.

В отношении финансирования деятельности ПС в текущем году **участники Заседания обратились к Национальным секретарям Сторон, до сих пор не внесших свои вклады, оказать содействие в переводе согласованных долей по вкладам до конца текущего года во исполнение Решения 1.2 Четвертого ежегодного заседания МПК ТРАСЕКА.**

5. Финансирование ПС МПК ТРАСЕКА в 2006г.

Для обеспечения финансирования бюджета ПС МПК ТРАСЕКА в 2006г. участники заседания обратились к Национальным секретарям с просьбой о содействии на национальном уровне в отношении оплаты установленных долей в размере 50,000 € в соответствии с Решениями 1.3 и 2.1 Заключительных резолюций Четвертого ежегодного заседания МПК.

Собравшиеся выразили свою признательность Европейской Комиссии за решение о предоставлении финансирования для обеспечения пробела в финансировании ввиду отсутствия взносов от Таджикистана и Кыргызстана за 2006г., а также за готовность ЕК предоставить средства на обеспечение оплаты взноса Афганистана.

В целях исполнения п. 12 Статьи 5 Соглашения о финансировании участники заседания настоятельно рекомендовали представить на рассмотрение следующего заседания Рабочей группы список кандидатов от каждой Стороны для формирования Аудиторской группы, состав которой впоследствии будет утвержден на Пятом ежегодном заседании МПК.

6. База данных ГИС ТРАСЕКА

Консультанты проекта СТИП представили презентацию по введению и совершенствованию базы данных ГИС ТРАСЕКА и продемонстрировали возможное применение этого инструмента. Участники заседания заявили, что только Азербайджан, Казахстан, Турция и Румыния направили соответствующие данные в ПС и настоятельно рекомендовали, чтобы остальные Стороны предоставили запрошенные данные как можно скорее, но не позднее, чем до конца текущего года. Это позволит представить полную базу данных на следующем ежегодном заседании МПК. На заседании был сделан вывод о том, что только завершенность представленных данных и равное участие всех стран ТРАСЕКА может гарантировать создание последовательной и эффективной базы данных. ПС и Консультанты СТИП вновь заверили о своей готовности содействовать процессу сбора данных по мере необходимости.

7. Дальнейшее институциональное развитие ТРАСЕКА

Участники заседания заслушали презентацию консультантов проекта СТИП о необходимости дальнейшей институционализации ТРАСЕКА, ее преобразования в международную организацию и укрепления Постоянных представительств в странах. На основании поднятых в презентации вопросов участники заседания провели совещание с ограниченным доступом при участии Генерального Секретаря и Постоянных представителей Сторон ОМС, чтобы детально обсудить эти вопросы.

Принимая во внимание концепции, содержащиеся в проекте Стратегии МПК ТРАСЕКА, и результаты Заседания экспертов по юридическим вопросам, представлявших министерства иностранных дел Сторон (Протокол заседания Рабочей группы экспертов по юридическим вопросам прилагается, Приложение 4), участники заседания пришли к выводу о том, что Постоянному Секретариату МПК ТРАСЕКА надлежит разработать проект Концепции организационного устройства международной организации ТРАСЕКА к следующему заседанию Рабочей группы ПС и представить ее на рассмотрение Национальных секретарей, а впоследствии – Сторон ОМС с целью последующей рекомендации концепции к принятию на Пятом ежегодном заседании МПК.

8. Презентация проекта «Курсы повышения квалификации экспедиторов».

Принимая во внимание заинтересованность участников, и в соответствии с предварительными обсуждениями, представители консультанта представили недавно начавший свою деятельность проект «Курсы повышения квалификации экспедиторов».

9. Стратегия ТРАСЕКА

Заслушав заявления Национальных секретарей о позициях Сторон в отношении принятия Стратегии, а также их комментарии к Стратегии, включенные в текст документа в надлежащем порядке, участники заседания **рекомендуют согласовать переработанную Стратегию на государственном уровне до проведения очередного заседания Рабочей группы ПС и подготовить документ к принятию на следующем Ежегодном Заседании МПК ТРАСЕКА.**

С целью обеспечения эффективной реализации Стратегии в Сторонах ПС разработает и предоставит Сторонам образцы общих планов действий / графики выполнения работы до проведения очередного заседания Рабочей группы ПС. После принятия проекта Стратегии, будет разработан единый план действий / график выполнения работы для включения в одобренную Стратегию в качестве приложения.

10. Введение статуса наблюдателя

Заслушав отчет о работе Специального заседания Рабочей группы по юридическим вопросам по введению статуса наблюдателя в МПК ТРАСЕКА, участники заседания **рекомендуют МПК внести дополнения в Правила процедуры МПК ТРАСЕКА (Приложение 1 к Протоколу ЮРГ), дополнить Правила процедуры Приложением о статусе наблюдателя (Приложение 2), а также принять соответствующее Решение о внесении дополнений к Правилам процедуры для введения статуса наблюдателя в Межправительственной Комиссии (Приложение 3)**

11. Другие вопросы

Доработка ранее предложенных изменений Основного Соглашения

Учитывая то, что Сторонам не удалось принять протоколы о внесении дополнений к Основному Соглашению на основании консенсуса на Четвертом Ежегодном Заседании МПК, ПС обратился к Сторонам с предложением рассмотреть возможности принятия положений Технических приложений в формате межправительственных соглашений, если проекты таких Соглашений будут подготовлены ПС. В ходе обсуждения некоторыми участниками были сделаны оговорки к данному предложению, поскольку вышеуказанные документы недавно прошли соответствующие внутригосударственные процедуры и были впоследствии одобрены рядом правительств с целью принятия в формате технических приложений к ОМС. Принятие данных документов в ином формате означает повторное проведение процедуры. Ввиду этого было предложено некоторое время не выносить перед правительствами стран этот вопрос повторно.

Горячая линия ТРАСЕКА и пилотные схемы грузоперевозок

Консультанты проекта СТИП предоставили участникам заседания информацию о ходе реализации пилотных схем грузоперевозок, предусмотренных в настоящее время для Грузии, Азербайджана и Турции, и возможно, в дальнейшем – для Армении. Консультант сообщил

участникам заседания о разработке таблиц для получения предварительной информации при пересечении границ, а также о согласовании данных таблиц с соответствующими пограничными службами в странах. Консультант также представил новую концепцию Горячей линии ТРАСЕКА с применением web-приложений и обратился к Национальным секретарям с просьбой о предоставлении соответствующей информации, необходимой для эффективной реализации данной концепции. Участники заседания **выразили свое одобрение данным инициативам и рекомендовали странам оказывать содействие в их реализации.**

Предстоящее заседание ПС

После поступления приглашения от г-на Михая Греку, Постоянного представителя Румынии, было принято решение провести следующее заседание Рабочей группы ПС в Румынии в первой половине февраля 2006 г. ПС своевременно сообщит о точных датах предстоящего заседания.

Настоящие Рекомендации, составленные в соответствии с существующей практикой после завершения заседаний Рабочей группы, адресованы МПК ТРАСЕКА и каждой Стороне Основного Соглашения для доработки и принятия соответствующих решений.

Людмила Тренкова

Генеральный секретарь ПС МПК ТРАСЕКА

Специальное заседание Рабочей группы по юридическим вопросам

Участники: Эксперты по юридическим вопросам МИД Сторон Основного Соглашения
Эксперты Постоянного Секретариата

Время и место

заседания: 15-16 ноября 2005, г. Киев

ПОВЕСТКА ДНЯ

1. **Введение статуса наблюдателя в Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА.** Перечень новых или подлежащих изменениям документов. Согласование предлагаемых текстов: Правила процедуры, Приложение к Правилам процедуры, Решение МПК. Принятие рекомендаций рабочей группе совместного заседания ПС.
2. **Регулирование статуса ассоциированного члена: дополнение к Правилам процедуры МПК ТРАСЕКА** Обсуждение. Принятие рекомендаций.
3. **Институциональное развитие ТРАСЕКА: преобразование в международную организацию. Открытие дискуссии.** Причины и предпосылки для создания международной организации, необходимые учредительные документы и процедуры.



**MEETING OF THE PERMANENT SECRETARIAT
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRASECA**
Kiev / Ukraine, November 15-16, 2005

**ЗАСЕДАНИЕ ПОСТОЯННОГО СЕКРЕТАРИАТА
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА**
г. Киев / Украина, 15-16 ноября 2005 г.

**Протокол заседания Рабочей группы юридических экспертов
(представителей МИД Сторон Основного Соглашения)**

На заседании Рабочей группы были обсуждены вопросы, связанные (1) с введением статуса наблюдателя в МПК ТРАСЕКА, (2) регулированием ассоциированного членства в Основном Соглашении, а также (3) с дальнейшей институционализацией ТРАСЕКА.

Итогом работы заседания стали нижеследующие рекомендации, адресованные МПК ТРАСЕКА:

1/ в части введения статуса наблюдателя:

- внести изменения в Правила процедуры МПК ТРАСЕКА (Приложение 1), дополнить Правила процедуры Приложением о статусе наблюдателя в МПК ТРАСЕКА (Приложение 2) и принять соответствующее Решение об изменении Правил процедуры для введения статуса наблюдателя в МПК (Приложение 3)

2/ в части регулирования положения ассоциированных членов:

- рассмотреть вопрос о внесении изменений в Правила процедуры МПК ТРАСЕКА в предлагаемой редакции (Приложение 1);

3/ относительно трансформации ТРАСЕКА из международного органа в международную организацию:

поручить Постоянному Секретариату МПК ТРАСЕКА разработать проект концепции преобразования ТРАСЕКА в международную организацию.



MEETING OF THE PERMANENT SECRETARIAT
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRASECA
Kiev / Ukraine, November 15-16, 2005

ЗАСЕДАНИЕ ПОСТОЯННОГО СЕКРЕТАРИАТА
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА
г. Киев / Украина, 15-16 ноября 2005 г.

ПРАВИЛА ПРОЦЕДУРЫ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА

ПРАВИЛО 1 ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

В соответствии с указанием Статьи 8 ОМС, данные Правила процедуры применяются ко всей деятельности Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА (МПК).

ПРАВИЛО 2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Сокращения и выражения, приводимые ниже, должны иметь эквивалентное значение при использовании их в других положениях и официальных документах, составленных или согласованных с МПК, включая Положение о ПС, но не ограничиваясь им. Во всех официальных текстах МПК, если не указано иначе, мужской род распространяется на слова и выражения как женского, так и мужского рода, а множественное число подразумевает единственное и наоборот.

«ОМС» означает Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа – Кавказ - Азия, подписанное 8 сентября 1998 г. в г. Баку, Азербайджанская Республика, с учетом вносимых в него изменений, действующих и последующих Технических приложений;

«СТОРОНЫ» означают государства-участники ОМС;

«МПК» означает Межправительственная Комиссия по транспортному коридору Европа – Кавказ - Азия «ТРАСЕКА»;

«ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВУЮЩАЯ СТОРОНА» означает государство-участник, принявшее председательство в МПК на срок, равный одному году;

«ПРЕДСЕДАТЕЛЬ» означает глава делегации Стороны, который принял председательство в МПК, либо любое иное высокопоставленное должностное лицо, назначенное на эту должность Правительством соответствующей Стороны;

«ПС» - означает Постоянный Секретариат МПК;

«РГ» – означает Рабочие Группы, созданные МПК по предложению ПС.

[“Ассоциированный член” – означает организации региональной экономической интеграции, присоединившиеся к Основному соглашению в качестве ассоциированных членов.]

“Наблюдатель” – означает государство или международная организация, получившие от МПК статус наблюдателя в Межправительственной Комиссии;

ПРАВИЛО 3

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- 3.1 Создание МПК предусмотрено ОМС в целях регулирования вопросов, связанных с реализацией и применением положений ОМС.
- 3.2 МПК представляет собой Заседание представителей органов высшей государственной власти Сторон или их уполномоченных представителей. Представитель, один от каждой Стороны, назначается правительством Стороны, с полным правом принятия решений во исполнение целей ОМС.
- 3.3 [Как исключение из правил, Стороны могут быть представлены другой Стороной. Однако ни одна Сторона не может представлять более [одной] другой Стороны]
- 3.4 Как исключение из правил, МПК, по предложению ПС, может также пригласить представителей организаций региональной экономической интеграции, включая Европейский Союз, а также представителей международных организаций, имеющих отношение к международному транспорту, для участия в Заседаниях МПК.
- 3.5 [МПК принимает решения относительно объема деятельности, прав и обязательств организации региональной экономической интеграции, присоединившейся к Основному Соглашению на основании пункта 4 статьи 14 Основного Соглашения. МПК определяет Условия ассоциации в каждом случае присоединения организации региональной экономической интеграции.]
- 3.6 МПК может принять решение предоставить статус наблюдателя в порядке, установленном в Приложении к Правилам процедуры МПК ТРАСЕКА о статусе наблюдателя.
- 3.7 МПК не является юридическим лицом.
- 3.8 ПС, который расположен в Баку, Азербайджанская Республика, и зарегистрирован в качестве органа с международной правосубъектностью, действует на основании Положения, и находится в распоряжении МПК для исполнения Решений и Рекомендаций МПК.
- 3.9 МПК создаёт структуру ПС, устанавливает правила работы персонала и определяет их должностные обязанности, а также другие вопросы, связанные с организацией и функционированием ПС.
- 3.10 МПК избирает Генерального секретаря и Исполнительного секретаря ПС.

* Количество стран в п. 3.3 подлежит дальнейшему обсуждению

ПРАВИЛО 4**ЗАДАЧИ**

- 4.1. Задачей МПК является оказание содействия в реализации целей ОМС, применению его положений и наблюдения за их выполнением посредством ПС. Для их реализации она поручает ПС выполнение следующих задач, используя для этих целей РГ, каждая из которых специализируется в области международных автомобильных, железнодорожных перевозок, торгового судоходства, таможенных процедур и обработки документов, а также других видов международного транспорта согласно ОМС:
 - 4.1.1. выявлять проблемы, связанные с реализацией ОМС, и проводить исследования для нахождения решений, выносить предложения Сторонам о мерах, необходимых для достижения эффективной реализации положений ОМС;
 - 4.1.2. по просьбе Сторон, предоставлять помощь и консультировать по всем соответствующим проектам законов и подзаконных актов, разработанных в соответствии с ОМС для реализации решений и рекомендаций МПК;
 - 4.1.3. по просьбе Сторон предоставлять помощь и консультировать по вопросам инициатив, предпринимаемых в адрес соответствующих международных организаций;
 - 4.1.4. развивать принципы примирения, посредничества и арбитража как методов урегулирования споров, возникающих из содержания международных экономических отношений, в соответствии со статьей 12 ОМС.
 - 4.1.5. развивать и координировать действия Национальных Комиссий в каждой из Сторон.
- 4.2. предлагать, изучать и утверждать проекты в рамках ОМС.
- 4.3. представлять ежегодный отчет по оценке проведенной работы в связи с реализацией положений ОМС, а также по дальнейшим необходимым мероприятиям.

ПРАВИЛО 5**БЮДЖЕТ**

Ежегодный бюджет ПС, его Постоянных Представительств и Рабочих Групп в рамках ОМС, предлагается ПС, утверждается МПК и управляется ПС.

ПРАВИЛО 6**ЗАСЕДАНИЯ**

- 6.1 В соответствии со статьей 8 ОМС, МПК регулярно проводит заседания, не реже одного раза в год.
- 6.2 МПК может созывать внеочередные заседания по просьбе не менее одной трети Сторон, или, в случае необходимости, по просьбе Генерального секретаря, поддержанной одной третью Сторон.
- 6.3 Председательство в МПК сменяется ежегодно, в порядке английского алфавита. Если Страна не готова принять Председательство, то оно переходит к следующей Стране, в том же алфавитном порядке.
- 6.4 Заседания ведет Председатель.
- 6.5 Заседания могут проводиться в открытом и закрытом формате. МПК может приглашать представителей государств, получивших статус наблюдателя для участия в открытых заседаниях.
- 6.6 Повестка дня заседаний согласовывается Генеральным секретарем с Председателем до проведения заседания.

- 6.7. Во время Заседания обсуждается и утверждается проект повестки дня, подготовленный Постоянным Секретариатом. Постоянный Секретариат направляет Сторонам, ассоциированным членам и наблюдателям, проект повестки дня, проекты документов и приглашения на Заседание по факсу или электронной почте, не позднее, чем за тридцать дней до Заседания. На открытии Заседания в повестку может быть включен новый пункт путем консенсуса.

ПРАВИЛО 7

РЕШЕНИЯ И РЕКОМЕНДАЦИИ МПК

Межправительственная Комиссия вырабатывает решения для принятия Сторонами и соответствующие рекомендации по вопросам, перечисленным в статьях 3, 8 и 9 ОМС.

Решения и рекомендации МПК ТРАСЕКА подлежат подписанию Председателем.

ПРАВИЛО 8

КОНСЕНСУС И КВОРУМ

- 8.1 Все решения МПК принимаются на основе консенсуса.
- 8.2 МПК не заседает, если не присутствует или не представлены две трети ее Сторон. Решения, принятые на заседаниях должным образом, являются обязательными для отсутствующих Сторон.

ПРАВИЛО 9

РАБОЧИЕ ГРУППЫ

- 9.1 По предложениям, выдвинутым ПС, МПК может создать РГ, которые будут работать над вопросами, связанными с международными автомобильными, железнодорожными перевозками, торговым судоходством, таможенными процедурами и обработкой документов, а также по другим направлениям в соответствии с положениями ОМС.
- 9.2 РГ могут устанавливать собственные Правила процедур с помощью ПС, которые должны быть утверждены МПК. Они должны ежеквартально представлять отчеты в ПС о результатах проделанной ими работы.
- 9.3 РГ должны подготавливать предложения и проекты документов для рассмотрения МПК
- 9.4 МПК может приглашать представителей государств, получивших статус наблюдателя для участия в работе заседаний Рабочих групп.

ПРАВИЛО 10

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЯЗЫКИ

- 10.1 Английский и русский языки являются официальными и рабочими языками МПК, РГ и ПС.
- 10.2 Речи, произносимые на одном из этих двух языков, а также документы, представленные на нем, должны быть переведены на другой язык.

ПРАВИЛО 11

ПОПРАВКИ

- 11.1 Любые поправки и дополнения к Правилам процедуры должны быть одобрены МПК и внесены в данные Правила процедур.

**Приложение
к Правилам процедуры МПК ТРАСЕКА о статусе наблюдателя**

1. Объем

Приложение регулирует вопросы, связанные со статусом наблюдателя в Межправительственной Комиссии, в соответствии с определением, приведенном в Правилах процедуры, и является их неотъемлемой частью.

2. Предоставление статуса наблюдателя

Статус наблюдателя предоставляется в следующем порядке:

- 2.1 заявление на получение статуса наблюдателя направляется в Постоянный Секретариат по меньшей мере за шесть (6) месяцев до заседания МПК;
- 2.2 Генеральный секретарь незамедлительно распространяет заявление всем Сторонам Основного Соглашения для комментариев;
- 2.3 вопрос о предоставлении статуса наблюдателя по каждому заявлению должен быть включен в повестку дня отдельным пунктом для его рассмотрения по каждому случаю в отдельности;
- 2.4 решение о предоставлении статуса наблюдателя должно быть принято Межправительственной Комиссией на ее ближайшем заседании.

3. Приемлемость

МПК может принять решение о предоставлении статуса наблюдателя странам и международным организациям, отвечающим следующим критериям:

- 3.1 решимость принять цели и принципы Основного Соглашения;
- 3.2 готовность рассматриваемой страны или международной организации вносить существенный вклад в выполнение задач, перечисленных в Статье 3 Основного Соглашения, в соответствии с правами и обязательствами настоящего Приложения;
- 3.3 возможность оказывать техническое или другое равнозначное ему содействие

4. Права и обязательства

Страны и международные организации, получившие статус наблюдателя, имеют право:

- 4.1 назначать постоянного наблюдателя в МПК ТРАСЕКА;
- 4.2 направлять своих представителей для участия в открытых сессиях регулярных заседаний МПК ТРАСЕКА;
- 4.3 направлять своих представителей для участия в заседаниях Рабочих групп по приглашению МПК ТРАСЕКА;
- 4.4 получать не ограниченную в доступе документацию, подготовленную для заседаний РГ и МПК;
- 4.5 представлять письменные заявления по пунктам повестки дня заседания;
- 4.6 делать устные заявления по обсуждаемым вопросам, с разрешения Председателя заседания, однако без права на голосование.
- 4.7 стать потребителем базы данных ТРАСЕКА на льготных условиях, согласованных с ПС в каждом отдельном случае

Статус наблюдателя налагает следующие обязательства:

- 4.8 признавать основные цели МПК ТРАСЕКА;
- 4.9 следовать любым требованиям, согласованным МПК ТРАСЕКА относительно повестки дня заседания и участия стран и международных организаций в работе РГ и МПК ТРАСЕКА

5. Срок действия

Статус наблюдателя подтверждается каждые два (2) года. Наблюдатели приглашаются для представления отчета ПС МПК ТРАСЕКА об их деятельности и участии в РГ и заседаниях МПК за этот период и подтверждения ими готовности к продлению срока действия статуса наблюдателя за три (3) месяца до истечения двухгодичного срока.

Статус наблюдателя возобновляется, если с МПК ТРАСЕКА не согласовано иначе.

6. Прекращение

МПК может принять решение прекратить статус наблюдателя в случае несоответствия критериям предоставления статуса наблюдателя, а также целям и задачам МПК ТРАСЕКА.



**MEETING OF THE PERMANENT SECRETARIAT
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRACESA**
Kiev / Ukraine, November 15-16, 2005

**ЗАСЕДАНИЕ ПОСТОЯННОГО СЕКРЕТАРИАТА
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА**
г. Киев / Украина, 15-16 ноября 2005 г.

РЕШЕНИЕ
о внесении изменений в Правила процедуры
для введения статуса наблюдателя в Межправительственной Комиссии

МПК ТРАСЕКА,

принимая во внимание свое намерение предоставить возможность для наблюдения в Межправительственной комиссии, заявленное в ходе 4-го ежегодного заседания МПК ТРАСЕКА,

и в соответствии с положениями Правила 11 Правил процедуры,

ПРИНЯЛА РЕШЕНИЕ о том, что:

Межправительственная Комиссия может предоставить статус наблюдателя в Межправительственной Комиссии странам и международным организациям, способным внести вклад в реализацию задач Основного соглашения;

Межправительственная Комиссия предоставляет и прекращает статус наблюдателя в порядке, который устанавливается в ее Правилах процедуры и Приложении, становящимся неотъемлемой частью Правил процедуры.

В целях, изложенных выше, МПК ТРАСЕКА приняли приложения и дополнения (Приложение) к Правилам процедуры МПК ТРАСЕКА в соответствии с прилагаемыми текстами.

**План действий Тасис ТРАСЕКА-2006:
Список проектов**

№	Название проекта	Бюджет	Продолжительность
1	Сеть логистических центров для всех стран ТРАСЕКА: Центральная Азия, Кавказ, европейская часть ТРАСЕКА	5,5 млн. евро	24 месяца
2	Развитие общей системы управления безопасностью и сотрудничество в области безопасности морских перевозок, предотвращение загрязнений, причиняемых судами в Черном и Каспийском морях.	3,5 млн. евро	24 месяца
3	Повышение квалификации и обучение для администрации сферы гражданской авиации и персонала отрасли	2,0 млн. евро	24 месяца
4	Морские магистрали в Черном и Каспийском морях (включая закупку компьютерного и коммуникационного оборудования, а также программного обеспечения для портов на сумму 500 тыс. евро)	2,5 млн. евро	24 месяца
	Итого:	13,5 млн. евро	



TRASECA «Содействие торговле и институциональная поддержка»

Внешние факторы

- 2006 год – последний год действия Тасис
- С 2007 г. начнется реализация новых финансовых инструментов: ENI (программа европейского добрососедства), а для стран, не входящих в ENI, - DCECI (программа развития и экономического сотрудничества)
- Разработка стратегии ТРАСЕКА

A. Zwick / B. Roessig 2

TRASECA «Содействие торговле и институциональная поддержка»

ENI и DCECI на национальном уровне

- Обе программы задействуют страны ТРАСЕКА, и сотрудничество с ними будет продолжено, но уже в рамках ENI или DCECI с каждой из стран
- Если критерии, установленные ЕС, будут выполнены, то это сотрудничество будет способствовать внедрению поддержки отраслевой политики и бюджетным вливаниям
- И еще раз, если критерии, установленные ЕС, будут исполнены, ЕС будет отдавать приоритет бюджетным вливаниям, но уже в рамках задач, определенных программами ENI и DCECI. Наряду с этим, сохраняется возможность реализации проектов.

A. Zwick / B. Roessig 3

TRASECA «Содействие торговле и институциональная поддержка»

Отраслевая поддержка и бюджетные вливания и ПС МПК ТРАСЕКА. Стратегия ТРАСЕКА.

- Если международная организация, действующая в регионе, выполняет критерии, установленные ЕС, то такая организация могла бы получить часть фондов отраслевой помощи и бюджетных вливаний.
- МПК ТРАСЕКА и ПС могли бы стать такими институтами.
- Одной из основ стратегии является гарантия финансирования.

A. Zwick / B. Roessig 4

TRASECA «Содействие торговле и институциональная поддержка»

Будущие институциональные структуры ТРАСЕКА

Два следующих этапа действий должны быть предприняты с тем, чтобы ответить на вызов будущего:

- I этап
 - Трансформация МПК из международного органа в международную организацию (внешние факторы)
- II этап
 - Подготовить организацию к тому, чтобы она смогла отвечать критериям, установленным для международных организаций (внутренние факторы)

A. Zwick / B. Roessig 5

TRASECA «Содействие торговле и институциональная поддержка»

Внешние требования и внутренние последствия

- Как уже было отмечено на заседании рабочей группы в Стамбуле, база данных ТРАСЕКА на основе ГИС необходима не только для МФИ, но также и для стран ТРАСЕКА. Следовательно, мы должны адаптировать нашу структуру к этим требованиям.
- ЕС и другие донорские организации при определенных условиях готовы предоставить отраслевую поддержку на региональном уровне
- Следовательно, мы должны трансформировать существующую структуру в международную организацию

A. Zwick / B. Roessig 6

TRACESA «Содействие торговле и институциональная поддержка»

СТИП: видение

- I. Задачи и обязанности ПС и постоянных представительств четко определены
- II. Права и обязанности, т.е. рабочие отношения ПС <-> НС не урегулированы и не упорядочены
- III. Объем работы постоянных представительств огромный и еще увеличивается
- IV. Существующая нагрузка не должна быть рассчитана на одного человека с частичной занятостью.
- V. ПС не в состоянии выполнять свои задачи в отсутствие позитивно-настроенных, инициативных, ориентированных на результат структур в странах ОМС.
- VI. Консультанты СТИП полагают, что назрела срочная необходимость пересмотра текущего положения дел и существующего регулирования рабочих отношений, поскольку оно уже не удовлетворяет обе стороны.

A. Zwickly / B. Reesig 7

TRACESA «Содействие торговле и институциональная поддержка»

I Задачи и обязанности ПС и Постоянных представительств четко определены

- a) Постоянный секретариат и постоянные представительства являются исполнительными органами МПК.
- b) ОМС (ст.9), Правила процедуры МПК ТРАСЕКА и Положение о ПС МПК ТРАСЕКА (главным образом ст. 2 и 4), и Соглашение о совместном финансировании ПС МПК ТРАСЕКА определяют его задачи.
- c) Основные задачи ПС перечислены в ст. 2
- d) Основные задачи Постоянных представительств и Национальных секретарей приводятся в ст. 4 Положения о ПС

A. Zwickly / B. Reesig 8

TRACESA «Содействие торговле и институциональная поддержка»

II Права и обязанности, т.е. рабочие взаимоотношения между ПС и НС недостаточно определены и, соответственно, оговорены не в полной мере

- a) Положение о ПС содержит цели, задачи, процедуры выдвижения и назначения управленческого состава ПС и постоянных представительств, однако нечетко определяет распределение обязанностей и полномочий между ними.
- b) Работа постоянных представительств финансируется через ПС, однако правовых основ для такой оплаты не существует. Платежи производятся только на основе сложившейся системы, начатой в рамках проектов ЕС, и косвенно (с апреля с.г.) осуществляются в рамках бюджетов 2005 и 2006 гг., утвержденных МПК.
- c) Постоянные представительства „возглавляются“ Национальными секретарями, но на практике почти во всех странах в постоянных представительствах занято не более одного человека.

A. Zwickly / B. Reesig 9

TRACESA «Содействие торговле и институциональная поддержка»

III Загруженность постоянных представительств велика и будет увеличиваться.

- a) В любой момент времени необходимо прорабатывать несколько решений МПК в каждой из стран.
- b) В странах осуществляются / начинаются / принимаются / разрабатываются по нескольким проектам.
- c) Достаточно часто необходимо предоставлять информацию по стране в ПС для обработки и дальнейшего использования.
- d) Настоящий проект стратегии достаточно серьезен и требует дополнительной загрузки НС по работе с ним
- e) Повышение уровня самостоятельности организации также ведет к увеличению загрузки, поскольку вскоре уже не будет международных экспертов, которые будут брать на себя часть нагрузки
- f) И наконец, НС должен не только реагировать на происходящие изменения в стране, но способствовать мерам по дальнейшему улучшению международных перевозок по ТРАСЕКА

A. Zwickly / B. Reesig 10

TRACESA «Содействие торговле и институциональная поддержка»

IV Уровень нагрузки в Постоянных представительствах не под силу одному человеку, работающему на условиях неполной занятости

- a) Задачи выполняются более эффективно, если НС либо имеет доступ к принятию решений на высоком уровне, либо сам является лицом, принимающим решения. Эти положения отражены документально и оправданы в практическом плане. Однако такие специалисты не всегда могут работать на условиях полной занятости
- b) До окончания проекта «Координационная группа ТРАСЕКА» сети местных экспертов (контактных лиц) при финансировании ЕС часто находились с НС в одном офисе и оказывали поддержку НС в выполнении его задач. Однако практика использования сетей местных экспертов больше не применяется.
- a) Сумма выплат НС и компенсация офисных расходов позволяют в пике загрузки привлекать вспомогательный персонал. Однако этих сумм недостаточно для укрепления работы представительств за счет привлечения компетентных сотрудников на постоянной основе.

A. Zwickly / B. Reesig 11

TRACESA «Содействие торговле и институциональная поддержка»

V ПС не сможет выполнять свои функции без позитивно-настроенных, работоспособных, инициативных структур в странах ОМС, ориентированных на результат.

- a) Даже если одна из двенадцати стран не сможет вовремя среагировать на поставленную задачу и не сможет выполнить ее, то ПС будет не в состоянии эффективно справиться со своими задачами.
- b) При непредоставлении информации о существующей ситуации в стране и тенденциях ее развития, а также при отсутствии экспертной оценки, ПС не сможет активно развивать ТРАСЕКА, а только лишь констатировать произошедшие изменения.
- c) Недостаточно проводить заседания рабочих групп два раза в год, для того чтобы поддерживать взаимобмен информацией, существует необходимость для более регулярного обмена информацией.

A. Zwickly / B. Reesig 12

TRACESA «Содействие торговле и институциональная поддержка»

VI Консультанты проекта «СТИП» видят острую необходимость в пересмотре существующих положений и стиля работы, поскольку обе стороны недовольны сложившейся ситуацией—
 Некоторые идеи:

- a) Вновь ввести процедуру предоставления ежемесячных отчетов в ПС
- b) Установить практику телефонных переговоров на регулярной основе между НС и ПС
- c) Установить четкие цели для двух сторон и определить санкции в случае нарушения договоренностей и разработать систему поощрений за эффективно выполненную работу, т.е. соотнести уровень оплаты и результатов работы.
- d) Вести трудовые соглашения между ПС и НС.
- e) Создать на основе ПС экспертный центр для поддержки НС в выполнении специальных задач с Сторонах.
- f) Пересмотреть бюджеты (Надбавки / Премии)
- g) Пересмотреть Положение о ПС (главным образом, - в отношении распределения полномочий, ответственности, осуществления выплат, санкций и стимулов)

A. Zivicky / B. Roessig 13

TRACESA «Содействие торговле и институциональная поддержка»

Что ожидается от Постоянных представителей?

- Поддержка идеи о становлении МПК как международного института из международного органа (I этап)
- Воздействие на те процессы, которые для этого необходимы в каждой из стран (II этап)

Эти два момента должны осуществляться согласованно, в случае желания следовать в этом направлении.

A. Zivicky / B. Roessig 14

TRACESA «Содействие торговле и институциональная поддержка»

Спасибо за внимание!
 Позвольте пожелать нам
 плодотворного и конструктивного
 обсуждения.

A. Zivicky / B. Roessig 15

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Итоговые документы заседаний рабочих групп в г. Бухарест, февраль 2006 г.

**MEETING OF THE PERMANENT SECRETARIAT
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRASECA**
Bucharest / Romania, February 8-9, 2006

**ЗАСЕДАНИЕ ПОСТОЯННОГО СЕКРЕТАРИАТА
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА**
г. Бухарест / Румыния, 8-9 февраля 2006 г.

Участники: Представители ПС МПК ТРАСЕКА,
Юридические эксперты МИДов Сторон ТРАСЕКА,
Представители ЕК,
Постоянные представители ПС МПК ТРАСЕКА в Сторонах ОМС
Консультанты Проекта СТИП

Место: Министерство транспорта, строительства и туризма Румынии, г. Бухарест

ПОВЕСТКА ДНЯ

1. **Статус ратификации Ереванского Протокола.** Отчеты Национальных Секретарей.
2. **Соглашение о финансировании ПС.** Отчеты Национальных секретарей о ходе процедур по присоединению/ратификации.
3. **Финансирование ПС в 2005 г.** Информация Генерального секретаря о перечислении взносов в 2005 г.
4. **Финансирование ПС в 2006 г.** Отчеты Национальных Секретарей об ожидаемом периоде перечисления взносов. Обсуждение необходимости в изменении принятого на 4-м заседании МПК бюджете на 2006 г. Презентация супервайзера ПС. Дискуссия.
5. **Проект бюджета ПС на 2007 г.** Презентация супервайзера ПС.
6. **Определение состава аудиторской группы.** Предложения и обсуждение.
7. **Стратегия ТРАСЕКА.** Официальные позиции Сторон, представленные Национальными секретарями.

8. **Разработка предварительной повестки дня 5-го Ежегодного Заседания МПК ТРАСЕКА.** Предложение ПС. Обсуждение.
9. **Разработка проектов решений 5-го Ежегодного Заседания МПК ТРАСЕКА.** Предложение ПС. Обсуждение.
10. **Трансформация ТРАСЕКА в международную организацию.** Обсуждение.
11. **Статус наблюдателя.** Возможные процедуры о предоставлении статуса наблюдателя странам-кандидатам. Обсуждение.
12. **База данных ТРАСЕКА.** Отчет Руководителя проекта СТИП о ходе работ. Обсуждение.
13. **Система предварительного декларирования, направленное на ускорение процедур по пересечению границ.** Отчет руководителя проекта СТИП.
14. **Отчет по вопросам транспортного законодательства в области перегрузок и визы для ТРАСЕКА.** Комментарии Руководителя проекта СТИП.
15. **Дальнейшее развитие институциональных структур ТРАСЕКА.** Продолжение открытого обсуждения, состоявшегося в г. Киев (закрытое заседание).
16. **Другие вопросы.**



**MEETING OF THE PERMANENT SECRETARIAT
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRASECA**
Bucharest / Romania, February 8-9, 2006

**ЗАСЕДАНИЕ ПОСТОЯННОГО СЕКРЕТАРИАТА
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА**
г. Бухарест / Румыния, 8-9 февраля 2006 г.

РЕКОМЕНДАЦИИ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПОСТОЯННОГО СЕКРЕТАРИАТА

8-9 февраля 2006 г. в г. Бухарест, Румыния, состоялось совместное заседание Постоянного Секретариата Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА (ПС МПК ТРАСЕКА) и рабочей группы правовых экспертов министерств иностранных дел Сторон ОМС.

В работе заседания приняли участие также г-н Атанасиос Боициос, Таск менеджер проектов в области транспорта и энергетики ЕК, ответственный за программу ТРАСЕКА, руководители и эксперты текущего проекта ТРАСЕКА «Содействие торговле и институциональная поддержка» (СТИП).

Участники заседания выразили свое сожаление по поводу отсутствия узбекской делегации.

Список участников заседания прилагается.
(Приложение 1)

Г-н Септимиу Бузашу, Заместитель министра транспорта, строительства и туризма Румынии обратился с приветствием к участникам заседания.

Г-жа Людмила Тренкова, Генеральный секретарь ПС МПК ТРАСЕКА, от имени участников заседания выразила благодарность Министерству транспорта, строительства и туризма Румынии за оказанную поддержку в проведении заседания и за хорошую организацию.

От имени представителей Европейской Комиссии с приветствием к участникам заседания выступил г-н Атанасиос Боициос, Таск менеджер проектов в области транспорта и энергетики.

Постоянный представитель ПС МПК ТРАСЕКА в Республике Болгария, заместитель министра транспорта, г-н Георги Петарнейчев, сделал официальное сообщение о том, что пятое ежегодное заседание (конференция) МПК ТРАСЕКА состоится 2-3 мая 2006 г. в г. София. Конференции будет предшествовать подготовительное заседание ПС с участием Национальных секретарей, проведение которого запланировано на 1 мая 2006 г.

Участники заседания ПС обсудили вопросы в соответствии с прилагаемой Повесткой дня.

(Приложение 2)

Участниками заседания были вынесены следующие **рекомендации**:

1. Статус ратификации Ереванского Протокола

С учетом информации, полученной от Национальных секретарей о ходе процедур ратификации в Сторонах, Генеральный секретарь порекомендовал Постоянным представителям приложить все усилия с тем, чтобы к пятому ежегодному заседанию МПК ТРАСЕКА как минимум 4 страны ратифицировали Протокол о внесении изменений и дополнений к ОМС, что необходимо для вступления его в силу.

2. Соглашение о финансировании ПС

Исходя из факта, что «Соглашение о совместном финансировании Постоянного Секретариата Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА (ПС МПК ТРАСЕКА) между правительствами сторон Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия» (далее «Соглашение о финансировании») применяется временно с 1 января 2006 г., ПС рекомендует ускорить присоединение (для неподписавших Сторон) и осуществление процедур по вступлению в силу Соглашения, в соответствии с его заключительными положениями.

3. Финансирование ПС в 2005 г.

Учитывая факт, что до конца 2005 г. все Стороны, за исключением трех стран, перечислили свои взносы за 2005 г., ПС поощряет усилия, прилагаемые с целью оплаты задолженностей до предстоящего ежегодного заседания МПК ТРАСЕКА.

4. Финансирование ПС в 2006 г.

Подтвердить необходимость в изменении утвержденного МПК ТРАСЕКА бюджета на 2006 г., сохраняя бюджетные рамки. ПС, при содействии Супервайзера, и в соответствии с предусмотренной в Соглашении о финансировании бюджетной процедурой, подготовит согласованный участниками заседания проект измененного бюджета на 2006 г. для представления на утверждение МПК ТРАСЕКА.

5. Проект бюджета ПС на 2007 г.

Одобрить на уровне участников заседания предложенный руководством и Супервайзером ПС проект бюджета на 2007 г. и подготовить его для представления на утверждение МПК ТРАСЕКА на пятом ежегодном заседании, в соответствии с установленной в Соглашении о финансировании бюджетной процедурой.

С целью обеспечения оптимального финансирования, по предложению Постоянных представителей, Национальных секретарей Армении и Грузии, ПС следует разработать проект новой структуры секретариата. Включить вопрос обсуждения и утверждения новой

структуры ПС в предварительную повестку дня пятого ежегодного заседания МПК ТРАСЕКА.

6. Определение состава аудиторской группы.

Участники заседания рекомендуют ПС разработать регулирующий документ, на основании которого будет определяться состав, будет выбираться и будет функционировать создаваемая в соответствии с положениями пп. 12-15 Соглашения о финансировании Группа аудиторов по осуществлению контроля за расходованием бюджетных средств ПС. ПС предложить на одобрение МПК ТРАСЕКА аудиторскую группу, в состав которой входят по одному представителю из Казахстана, Турции и Азербайджанской Республики.

7. Стратегия ТРАСЕКА

С учетом сделанных замечаний редакционного характера по отдельным частям текста, не меняющих по существу содержание и структуру документа, ПС к проведению пятого ежегодного заседания МПК ТРАСЕКА подготовить печатное издание "Стратегии МПК ТРАСЕКА о развитии транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия на период до 2015 г."

8. Разработка предварительной повестки дня пятого ежегодного заседания МПК ТРАСЕКА

Одобрить предложенную руководством ПС предварительную повестку дня пятого ежегодного заседания МПК ТРАСЕКА с внесенными в нее изменениями и дополнениями.

С целью обеспечения присутствия высшего уровня руководства МПК ТРАСЕКА, по просьбе Постоянного представителя ПС МПК ТРАСЕКА Украины, поддержанного участниками заседания, ПС следует подготовить предварительную повестку дня и программу проведения 5-го ежегодного заседания МПК ТРАСЕКА таким образом, чтобы вопросы, требующие принятия решений МПК рассматривались в рамках первого дня заседания.

9. Разработка проектов решений пятого ежегодного заседания МПК ТРАСЕКА

На основе представленного предварительного проекта Заключительных Резолюций МПК ТРАСЕКА и при содействии представителей Рабочей группы правовых экспертов, ПС подготовить проект заключительного документа для направления сторон, в соответствии с Правилами Процедуры МПК ТРАСЕКА.

10. Трансформация ТРАСЕКА в международную организацию

Правовые эксперты, представители министерств иностранных дел Сторон, считают необходимым принятие соответствующего решения МПК ТРАСЕКА, которое послужило бы мандатом для проведения работы в направлении трансформации МПК ТРАСЕКА от международного органа в международную организацию. Правовые эксперты окажут содействие ПС в подготовке проекта такого решения для внесения на рассмотрение на пятом ежегодном заседании МПК ТРАСЕКА.

Протокол заседания Рабочей группы правовых экспертов прилагается (**Приложение 3**)

11. Статус наблюдателя

Дополнить документы, регламентирующие введение статуса наблюдателя, разработанные Рабочей группой правовых экспертов на киевском заседании ПС (ноябрь 2005 г.), документами, регулирующими вопросы ассоциированного членства. ПС при содействии

создать трудности в продвижении процедуры ратификации договора. От имени стороны-депозитария представитель Министерства иностранных дел Азербайджанской Республики объяснил, что ввиду несущественности технической ошибки, нет необходимости в внесении отдельных изменений и дополнений в Соглашение. Депозитарий направит письменное уведомление Сторонам с указанием на правильное чтение текстов.

Участники заседания еще раз выразили благодарность принимающей Стороне и, в частности, Министерству транспорта, строительства и туризма за гостеприимство и согласились, что практику проведения заседаний в разных странах, в мере финансовых возможностей, следовало бы продолжить. По предложению Постоянного представителя ПС в Республике Молдова и Таск-менеджера программы ТРАСЕКА, очередные заседания будут организованы осенью 2006 г. последовательно в Кишиневе и Брюсселе.

Настоящие Рекомендации, составленные в соответствии с существующей практикой после завершения заседаний Рабочей группы Постоянного Секретариата и адресованы каждой Стороне Основного Соглашения для принятия соответствующих решений и выполнения.

Людмила Тренкова
Генеральный секретарь ПС МПК ТРАСЕКА

**Протокол заседания правовых экспертов и представителей Министерств иностранных дел Сторон Основного Соглашения
г. Бухарест, 8-9 февраля 2006 г.**

Постоянный Секретариат обратился с просьбой к правовым экспертам и представителям Министерств иностранных дел Сторон Основного Соглашения обсудить следующие вопросы:

1. Дальнейшая институционализация ТРАСЕКА;
2. Положение о статусе ассоциированного члена.

В результате обсуждения правовые эксперты разработали следующие рекомендации для Постоянного Секретариата:

1. подготовить и представить для рассмотрения на предстоящем заседании МПК ТРАСЕКА проект решения, отражающий основания и доводы для трансформации ТРАСЕКА в международную организацию, а также поручающий Постоянному Секретариату разработать соответствующий проект юридического документа, предусматривающий такую трансформацию;

2. подготовить и представить для рассмотрения на предстоящем заседании МПК ТРАСЕКА Пояснительные примечания к включению в Правила процедуры МПК положений о статусе ассоциированного члена, отсутствующих в Правилах процедуры по техническим причинам, а также разработать соответствующее решение.

Правовые эксперты и представители министерств иностранных дел выразили готовность доработать вышеперечисленные проекты решений перед предстоящим заседанием МПК ТРАСЕКА.

Правовые эксперты и представители министерств иностранных дел выразили Постоянному Секретариату просьбу приложить данный Протокол к заключительным Рекомендациям заседания ПС МПК ТРАСЕКА.

**График проведенных
проекта ТРАСЕКА СТИП
за период с сентября 2005 г. по февраль 2006 г.**

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
сентябрь 2005 г.		
г. Баку, Азербайджан		
Всемирный банк Г-жа МУХОХО, Специалист по управлению финансами	Г-н РОССИГ, Руководитель группы экспертов	- Вопросы ТРАСЕКА - Проекты Всемирного банка в сфере транспорта
ЕБРР Г-н ЛАНГЛЕЙ, Главный финансист	Г-н РОССИГ	- Вопросы ТРАСЕКА - Проекты ЕБРР в сфере транспорта
USAID Г-жа МИНОТТ, Советник по вопросам экономической политики	Г-н РОССИГ	- Вопросы ТРАСЕКА
Консульство Королевства Дания Г-н ТОМАСЕН, Консул	Г-н РОССИГ	- Вопросы ТРАСЕКА - Возможности инвестирования коридора ТРАСЕКА - Вопросы грузоперевозок на Каспийском море
Карадахский цементный завод Г-н КЕЙЛЕР, Председатель правления	Г-н РОССИГ	- Информация по требованиям к осуществлению импортных операций по коридору ТРАСЕКА
Международная компания грузоперевозчиков Willi Betz Г-н НОЭ, Заведующий отделом продаж Ближний и Средний Восток / Восточная Европа	Г-н РОССИГ	- Пробная инициатива пилотной схемы

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
Corporate Solutions, UK Г-н АДХАМИ, Директор	Г-н РОССИГ	- Вопросы проекта
C. Spaarmann Г-н ВЕБЕР, Manager Representative	Г-н РОССИГ	- Пробная инициатива пилотной схемы
Г-н СИМС, Консультант по перевозкам	Г-н РОССИГ Г-жа ЦВИКИ, Супервайзер ПС	- Вопросы ТРАСЕКА
Тбилиси, Грузия		
Регулярные встречи с Министерством экономического развития, таможенными службами, делегацией ЕК и другими задействованными транспортными организациями	Г-н ЧАНТЛАДЗЕ, эксперт проекта	- Работа в рамках проекта по компонентам А и В
Ереван, Армения		
Регулярные встречи с Министерством транспорта, таможенными службами и другими задействованными транспортными организациями	Г-н МАНУКЯН, эксперт проекта	- Работа в рамках проекта по компонентам А и В
Алматы, Казахстан		
Делегация ЕК: Регулярные встречи Г-жа ДУСУПОВА, менеджер проекта	Г-н ТУРДЗЕЛАДЗЕ, Координатор по Центральной Азии Г-жа УСАТОВА, эксперт проекта	- Брифинг; - Координация.
Национальная Комиссия ТРАСЕКА Регулярные встречи Г-н БЕКМАГАМБЕТОВ, Национальный секретарь	Г-жа УСАТОВА	- Вопросы в отношении ТЗ; - Обсуждение заседания по развитию Стратегии в г. Стамбул

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
<p>Г-н БЕКМАГАМБЕТОВ, Национальный секретарь Казахстана</p>	<p>Г-н РОССИГ Г-жа УСАТОВА</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Проекты плана действий ТРАСЕКА; - Вопрос назначения нового координатора по центральной Азии; - Сотрудничество с делегацией ЕК – роль Национальной Комиссии; - Сотрудничество с MoT в рамках Содействия Торговли; - Доработка вопроса развития стратегии на заседании в г. Стамбул; - Новейшая разработка транспортного сектора в Казахстане – изменения на правительственном уровне; - Приближающееся собрание членов Министерства Транспорта в октябре в Астане; - Проекты развития городского транспорта в городе Алматы; - Визит Президента Казахстана в Грузию – на повестке дня транспортный сектор; - Развитие контейнерных перевозок в регионы – морские каналы Каспийского моря: узкие места, возможности расширения
<p>Г-жа БРАМВЕЛЛ, Глава Технического Содействия в Казахстане, Представительство Европейской Комиссии Г-жа ДУСУПОВА, Менеджер Проектов</p>	<p>Г-н РОССИГ Г-жа УСАТОВА</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Вопросы проекта; - Уход с должности координатора по Средней Азии, шаги для назначения нового лица; - Идентификация проекта; - Разработка Project Fiches

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
Астана, Казахстан		
Переговоры с Г-ном АБЫЛГАЗИНЫМ, Заместителем Министра Транспорта и Коммуникаций РК	Г-н РОССИГ	- Развитие контейнерных транспортировок в регионах – морские сообщения Каспия: узкие места, возможности для их расширения;
Киев, Украина		
ТРАСЕКА, г-н Ю. ТЕРТЫШНИК, Национальный Секретарь Украины	Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ, Г-жа ЦВИКИ	<ul style="list-style-type: none"> - О ходе реализации проекта СТИП; - Обсуждение и дальнейшая проработка решений РГ НС в г. Стамбул в феврале 2005 года; - Подготовка в заседание РГ НС, запланированному на ноябрь 2005 г.; - План действия 2006 – новые проектные предложения: оценка и определение
Министерство транспорта и связи Украины г-н Г. ЛЕГЕНЬКИЙ, Руководитель Департамента координации и развития транспортных систем г-жа Т. ДЯЧЕНКО, Главный специалист г-н О. КЕБКАЛ, Начальник отдела инвестиций и инноваций	Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ, Г-жа СЕНЮК	<ul style="list-style-type: none"> - Проектные предложения для включения в План действий 2005; - Обсуждение projects fiches для ПД ТРАСЕКА 2006 (усовершенствование портов и контейнерных терминалов); - Подготовительная работа для проведения заседания РГ НС, запланированного на ноябрь 2005 г. в г. Киев; - Потребности и возможности

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
Министерство экономики г-жа Е. ЕМЕЛЬЯНОВА Зам. начальника департамента внешнеэкономической политики	Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ	- Содействие торговле/ВТО/ упрощение торговли - Подготовка проектных предложений - Сотрудничество между Национальной Рабочей Группы по Содействию торговле Украины и офисом ТРАСЕКА в г. Киев
Dornier Consulting GmbH, компания DaimlerChrysler Group Д-р. К. ОБЕРЛАНДЕ,	Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ Г-жа СЕНЮК Г-н ГЕТЦ	- Транспортные проекты, финансируемые в рамках программы Тасис (включая национальные, региональные и ТРАСЕКА)
Программа мониторинга Тасис и Cards г-жа М. АНДРЕЯНОВА Эксперт	Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ Г-жа СЕНЮК	- О ходе реализации проекта СТИП; - Обсуждение новых проектов
Стамбул, Турция		
Заседание по развитию Стратегии при содействии ЕК	Представители ЕК, Проект СТИП, Эксперты ПС, Эксперты по развитию стратегии из Сторон ОМС	- Разработка Стратегии МПК ТРАСЕКА
Октябрь 2005 г.		
Брюссель, Бельгия		
ЕК Г-н БОЙЦИОС, Таск-менеджер Г-н ДАЛАМАНГАС, Руководитель проектов по Центральной Азии	Г-н РОССИГ Г-н БОТ, Директор проекта СТИП	- Вопросы реализации проекта - Вопросы ТРАСЕКА

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
Афины, Греция		
KLC Г-н ЛАМНИДИС	Г-н РОССИГ	- Вопросы реализации проекта
Баку, Азербайджан		
NEA Г-н МЕВИС Главный консультант	Г-н РОССИГ Г-жа ЦВИКИ	- Вопросы проекта
Europra House Г-н ШПОРЕР, Координатор	Г-н РОССИГ	- Проекты ТРАСЕКА
Willi Betz, Г-н КРАУСС	Г-н РОССИГ	- Пилотная схемы
Тбилиси, Грузия		
Регулярные встречи с Министерством экономического развития, таможенными службами, делегацией ЕК и другими задействованными транспортными организациями	Г-н ЧАНТЛАДЗЕ	- Работа в рамках проекта по компонентам А и В
Ереван, Армения		
Регулярные встречи с Министерством транспорта, таможенными службами и другими задействованными транспортными организациями	Г-н МАНУКЯН	- Работа в рамках проекта по компонентам А и В

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
Алматы, Казахстан		
Делегация ЕК Регулярные встречи Г-жа ДУСУПОВА, Менеджер проекта	Г-жа УСАТОВА	- Брифинг; - Координация.
Национальная Комиссия ТРАСЕКА Регулярная встреча с Г-ном БЕКМАГАМБЕТОВЫМ, Национальный Секретарь Казахстана	Г-н РОССИГ Г-жа УСАТОВА	- Вопросы в отношении ТЗ; - Стратегия МПК – последующие меры, важное значение трансформации ПС в международную организацию.
Участие в Центрально-Азиатском Семинаре: Улучшение качества и воздействия программы Содействия ЕК в отношении подходов к сектору и поддержки бюджета: роль проектов и программ	Г-н РОССИГ, Г-жа УСАТОВА	- Подходы к сектору и поддержка бюджета: модальность, инструменты и привлечения. - Новые инструменты внешней поддержки ЕС.
Г-н МЮЛЛЕР, Директор EuropeAid по Центральной Азии, Европейская Комиссия Г-н ПИКЕТ, Глава Департамента по Централизованной работе в Азии, Европейская Комиссия Г-н ДАЛАМАНГАС, Руководитель Группы, ЦА, AIDCO2, Европейская Комиссия	Г-н РОССИГ, Г-жа УСАТОВА	- Вопросы ТРАСЕКА; - Обозначение проекта; - Улучшение Project Fiches

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
Г-н ПИКЕТ, Глава Департамента по Централизованной работе в Азии, Европейская Комиссия Г-н ДАЛАМАНГАС, Руководитель Группы, ЦА, AIDCO2, Европейская Комиссия Мг Г-н Г-н БЕКМАГАМБЕТОВ, Национальный Секретарь Казахстана	Г-н РОССИГ, Г-жа УСАТОВА	<ul style="list-style-type: none"> - Деятельность Национального Секретаря TRACECA в Казахстане; - Приоритеты транспортного сектора для Казахстана; - Позиция Казахстана в отношении TRACECA; - Различные аспекты логистических узлов: от индивидуального центра по логистике к региональной системе центров логистике.
Г-н РУЭЛЬ, Первый Советник, Региональный Координатор по Содействию, Представительство ЕК в Казахстане	Г-н РОССИГ, Г-жа УСАТОВА	<ul style="list-style-type: none"> - Вопросы TRACECA; - Различные аспекты содействия торговле
Г-жа ПЛИНКЕТ, временно исполняющая обязанности дипломатического представителя, Глава Подразделения, Таджикистан, Представительство Европейской Комиссии в Таджикистане	Г-н РОССИГ	<ul style="list-style-type: none"> - Вопросы Проекта; - Предоставление информации
Г-н БЕКМАГАМБЕТОВ, Национальный Секретарь Казахстана	Г-н РОССИГ, Г-жа УСАТОВА	<ul style="list-style-type: none"> - Проведение семинаров; - Вопросы внедрения Проекта
Киев, Украина		
ТРАСЕКА, г-н Ю.ТЕРТЫШНИК, Национальный Секретарь Украины	Г-жа ЦВИКИ Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ, Г-жа СЕНЮК	<ul style="list-style-type: none"> - О ходе реализации проекта ТРАСЕКА СТИП; - Обсуждение и дальнейшая проработка решений РГ НС в г. Стамбул в феврале 2005 года; - Подготовительная работа по проведению РГ НС в ноябре 2005 года в г. Киев;

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
Держаналитинформ г-н А. ШОСТАКОВ, Главный эксперт	Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ Г-жа СЕНЮК	<ul style="list-style-type: none"> - Статистическая информация по социально-экономической среде Украины за 2003 год - Данные по регионам, изменения и возможности
Представительство Европейской Комиссии в Украине Д-р. Ф. ГЕТЦ Главный Экономист Руководитель проекта	Г-жа ЦВИКИ Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ, Г-жа СЕНЮК	<ul style="list-style-type: none"> - Обсуждение работы в рамках проекта СТИП; - Обсуждение отчета II о ходе реализации проекта СТИП; - Обсуждение и планирование заседания РГ НС в ноябре.
Рабочее заседание по упрощению процедур торговли с участием Министерства Экономики, ТПП Украины и Гос. Таможенной Службы Украины	Г-жа ЦВИКИ Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ Г-жа СЕНЮК	<ul style="list-style-type: none"> - Реформы в Украине и реализация мер по содействию торговли - Потребности и практическая необходимость в содействии торговле - Региональные аспекты и организационные структуры – государственно-частное сотрудничество для содействия торговли facilitation - Гармонизация Национального законодательства в сфере транспорта и таможни ввиду присоединения к Конвенции Евросоюза по Общей транзитной процедуре - Презентация ТРАСЕКА (г-жа ЦВИКИ)
Министерство транспорта и связи Украины г-н Г. ЛЕГЕНЬКИЙ, Руководитель Департамента координации и развития транспортных систем г-жа Т. ДЯЧЕНКО, Главный специалист Г-жа А. КУЗЬМЕНКО, Заместитель начальника департамента	Г-жа ЦВИКИ Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ Г-жа СЕНЮК	<ul style="list-style-type: none"> - О ходе реализации проекта ТРАСЕКА СТИП; - Подготовительная работа для проведения РГ НС, запланированного на ноябрь 2005 г. в г. Киев

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
Марио АПОСТОЛОВ Региональный советник по вопросам торговли ЭКЕ ООН Г-н БАТТЕРЛИ Заместитель главы представительства Global Trade Solutions	Г-жа ЦВИКИ Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ	<ul style="list-style-type: none"> - Выводы, сделанные в рамках Заседания по Содействию торговли - Проект СТИП/ участие Постоянного Секретариата - Новая концепция по Содействию торговли, как например Единое Окно и Электронные документы - Дальнейшее сотрудничество с ТРАСЕКА и другими региональными структурами
Министерство экономики г-жа Е. ЕМЕЛЬЯНОВА Зам. начальника департамента внешнеэкономической политики	Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ	<ul style="list-style-type: none"> - Вопросы по вступлению в ВТО, касающиеся торговли и транспорта; - Законодательство в сфере содействия торговле
Ноябрь 2005 г.		
Баку, Азербайджан		
Международная федерация автомобильного транспорта (IRF) Г-н ПИРС, Генеральный директор	Г-жа ТРЕНКОВА, Генеральный секретарь Г-н РОССИГ Г-жа ЦВИКИ Г-жа УСАТОВА, эксперт проекта / эксперт ПС по международным отношениям и связям с общественностью Г-н БИЛЫЙ, эксперт ПС по автомобильному транспорту	<ul style="list-style-type: none"> - Вопросы будущего сотрудничества ПС ТРАСЕКА и Международной автомобильной федерации (IRF) - Работа в рамках ТРАСЕКА

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
Консорциум НРТИ Г-н ХОЛТ, представитель компании	Г-н РОССИГ Г-жа ЦВИКИ	- Обсуждение проекта
Willi Betz Г-жа ГАДЖИЕВА, Директор представительства	Г-н РОССИГ	- Пилотная схема
Посольство Германии Г-н ЛИНГЕРМАНН, Посол	Г-н РОССИГ	- Вопросы ТРАСЕКА
Тбилиси, Грузия		
Регулярные встречи с Министерством экономического развития, таможенными службами, делегацией ЕС и другими задействованными организациями в области транспорта	Г-н ЧАНТЛАДЗЕ, эксперт проекта	- Работа проекта по компонентам А и В
Министерство экономического развития Г-н ЦИКЛАУРИ, Заместитель министра экономического развития, ответственный за вопросы транспорта, Национальный секретарь ТРАСЕКА	Г-н РОССИГ Г-н Исмаил, эксперт ПС по железнодорожному транспорту и тарифам Г-н ЧАНТЛАДЗЕ	- Пилотная схема для грузовых автомобилей, пересекающих границы - Контейнерный поезд, следующий по направлению Алматы-Баку-Поти - Горячая линия ТРАСЕКА как источник информации и служба помощи при пересечении границ - Сбор информации для Базы данных

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
Министерство финансов, Отдел таможни Г-н ДЖАРКАЯ, Начальник отдела таможенного контроля	Г-н РОССИГ Г-н ИСМАИЛ Г-н ЧАНТЛАДЗЕ Г-н ЦИКЛАУРИ	<ul style="list-style-type: none"> - Пилотная схема для грузовых автомобилей, пересекающих границы - Горячая линия ТРАСЕКА как источник информации и служба помощи при пересечении границ - Вопросы ТРАСЕКА
Порт Потти Генеральный директор	Г-н РОССИГ Г-н ИСМАИЛ Г-н ЧАНТЛАДЗЕ Г-н ЦИКЛАУРИ	<ul style="list-style-type: none"> - Усовершенствование порта - Генеральное планирование - Интермодальное сообщение порта
Железная дорога Г-н ЭЗУГБАЯ, Генеральный директор Г-н ГЕОРГАДЗЕ, Заместитель генерального директора Г-н АБУАШВИЛИ, Директор корпоративного управления	Г-н РОССИГ Г-н ИСМАИЛ Г-н ЧАНТЛАДЗЕ Г-н ЦИКЛАУРИ	<ul style="list-style-type: none"> - Контейнерный поезд, следующий по направлению Алматы-Баку-Поти
Делегация ЕС в г. Тбилиси Г-н ЛАКС	Г-н РОССИГ Г-н ИСМАИЛ Г-н ЧАНТЛАДЗЕ	<ul style="list-style-type: none"> - Отчет о результатах миссии - Отчет о заседании РГ, проведенном в г. Киев
Ереван, Армения		
Регулярные встречи с Министерством транспорта, таможенными службами и другими задействованными транспортными организациями	Г-н МАНУКЯН, эксперт проекта	<ul style="list-style-type: none"> - Работа в рамках проекта по компонентам А и В

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
Алматы, Казахстан		
Национальная Комиссия ТРАСЕКА Г-н БЕКМАГАМБЕТОВ, Национальный секретарь в Казахстане	Г-н НЕЛЬС ¹ , Координатор по Центральной Азии Г-жа СУББОТИНА, Ассистент координатора Г-жа УСАТОВА	<ul style="list-style-type: none"> - Процедуры пересечения границ - Визовый режим между 5 странами (препятствия и идеи) - Ожидания от ТРАСЕКА, совместный опыт - Выход в открытое море - Соглашение о тарифах - Либерализация экономики - Унификация транспортного законодательства - Присоединение к международным конвенциям - Устранение физических барьеров в развитии портов Актау-Курык-Баутино - Координация проекта, новые железные дороги, развитие коридора север-юг, содействие в выполнении технических задач
Делегация ЕС в Казахстане Г-н РУЭЛЬ, Первый Советник, Региональный Координатор по Содействию, Представительство ЕК в Казахстане	Г-н НЕЛЬС Г-жа СУББОТИНА	<ul style="list-style-type: none"> - Соответствие законодательств между 5 РСА странами - Визовый режим между 5 ЦА странами (препятствия и идеи) - Координация некоторых моментов транспортной политики - Вопросы Трасеса, различные аспекты Содействия Торговле

¹ Координатор по странам ЦА с ноября 2005 г.

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
Участие в Заседании Рабочей Группы экспертов ЕК, Черноморского региона и Каспийского бассейна по автомобильному и железнодорожному транспорту. Алматы, 21 ноября 2005	Г-н НЕЛЬС Г-жа СУББОТИНА	<ul style="list-style-type: none"> - Усовершенствования в настоящем дорожно-транспортном законодательстве в рамках Европейского Союза; - Состояние дел по внедрению дорожно-транспортного законодательства Европейским Союзом, его преимущества - Безопасность дорог в высших приоритетах ЕС - Настоящая ситуация в отношении безопасности дорог в Молдове - Развитие железнодорожного рынка и пересечение Международных Коридоров Казахстана
Институт транспорта и коммуникаций Казахстана Г-жа СМЕРНОВА Эксперт по железнодорожному транспорту	Г-н НЕЛЬС Г-жа СУББОТИНА	<ul style="list-style-type: none"> - Станция Актогау как основные ворота в Азию - Расширение и разгрузка станции Дружба
Институт транспорта и транспортных коммуникаций Казахстана Г-жа БЕКМАГАМБЕТОВА Старший научный сотрудник Отдел комплексных транспортных проблем	Г-н НЕЛЬС Г-жа СУББОТИНА	<ul style="list-style-type: none"> - Вопросы Трасеса в отношении транспортировки скоропортящихся продуктов - Ситуация с сертификационными центрами для ТС в Казахстане

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
Κиев, Украина		
ТРАСЕКА Межправительственная Комиссия Г-н Г.ЛЕГЕНЬКИЙ, Национальный Секретарь	Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ	<ul style="list-style-type: none"> - О ходе реализации проекта СТИП; - Со-финансирование /самофинансирование ПС МПК ТРАСЕКА; - Определение новых проектных предложений (План действий 2006); - Подготовительная работа перед заседанием РГ НС в г. Киев
Министерство транспорта и связи Украины Г-жа Т. ДЬЯЧЕНКО, Начальник отдела инвестиций и инноваций Департамент координации и развития транспортных систем	Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ Г-жа СЕНЮК	<ul style="list-style-type: none"> - Новые инвестиционные проекты в Украине - Подготовительная работа перед заседанием РГ НС в г. Киев
Заседание Рабочей группы ПС и юридических экспертов	Руководство ПС и эксперты Юридические эксперты МИД Эксперты проекта СТИП	- В соответствии с Повесткой дня
Держаналитинформ Г-н А. ШОСТАКОВ, Главный эксперт	Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ Г-жа СЕНЮК	<ul style="list-style-type: none"> - Статистическая информация по социально-экономической среде Украины за 2003 год - Результаты
Заседание РГ НС в г. Киев	Руководство ПС и эксперты Юридические эксперты МИД Эксперты проекта СТИП	- В соответствии с Повесткой дня

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
Представительство Европейской Комиссии в Украине Д-р. Ф. ГЕТЦ Главный Экономист Руководитель проекта	Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ Г-жа СЕНЮК	<ul style="list-style-type: none"> - Идентификация проектов как для Национальной, так и для других программ Тасис; - Обсуждение и дальнейшая проработка решений РГ НС в г.Киев; - Структурные и институциональные изменения в ПС и проекта СТИП
Семинар "Расширение Евросоюза. Влияние на Транспортный сектор и логистические услуги в Украине: Положительные и негативные аспекты», организованный проектом "Логистические платформы", под эгидой Правительства Нидерландов	Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ Г-жа СЕНЮК	<ul style="list-style-type: none"> - Транспортная политика Нидерландов; - Расширение Евросоюза и международные транспортные перевозки; - Возможности и Стратегия Развития Дорожного сектора в новой Европе; - Возросшая конкуренция в сфере транспортных услуг
Программа мониторинга Тасис и Cards г-жа М. АНДРЕЯНОВА Эксперт	Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ Г-жа СЕНЮК	<ul style="list-style-type: none"> - Деятельность в рамках проекта СТИП; - Обсуждение и дальнейшая проработка решений РЗНС в г. Киев;
Декабрь 2005 г.		
Баку, Азербайджан		
Министерство транспорта Г-н ПАНАХОВ, Заместитель министра Г-н ФАРАДЖЕВ, Начальник отдела международных проектов и ТРАСЕКА	Г-н РОССИГ Г-н МУСТАФАЕВ, Национальный секретарь Г-н Исмаил	<ul style="list-style-type: none"> - О ходе реализации проекта
Представители компании Azerkorgu	Г-н РОССИГ	<ul style="list-style-type: none"> - Невыплаченный вклад ЕК

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
Тбилиси, Грузия		
Регулярные встречи с Министерством экономического развития, таможенными службами, делегацией ЕС и другими задействованными организациями в области транспорта	Г-н ЧАНТЛАДЗЕ	- Работа проекта по компонентам А и В
Регулярные встречи с Министерством транспорта, таможенными службами и другими задействованными транспортными организациями	Г-н МАНУКЯН	- Работа проекта по компонентам А и В
Алматы, Казахстан		
Регулярные встречи с партнерами проекта и другими задействованными транспортными организациями	Г-н НЕЛЬС, Г-жа СУББОТИНА	- Основные задачи проекта
Киев, Украина		
ТРАСЕКА Межправительственная Комиссия Г-н Г.ЛЕГЕНЬКИЙ, Национальный Секретарь Министерство транспорта и коммуникаций Украины	Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ Г-жа СЕНЮК	- Работа в рамках проекта СТИП; - Подготовка к проведению заседания РГ НС в г. Бухарест;
Представительство Европейской Комиссии в Украине Д-р. Ф. ГЕТЦ Главный Экономист Руководитель проекта	Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ Г-жа СЕНЮК	- Идентификация проектов как для Национальной, так и для других программ Тасис; - Обсуждение и дальнейшая проработка решений РГ НС в г. Киев; - Регистрирование новых проектов ТРАСЕКА

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
1 ⁰⁰ Заседание рабочей группы Экспертов стран ЕС-Черноморского региона Каспийского бассейна по вопросам транспортной инфраструктуры	Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ Г-жа СЕНЮК	<ul style="list-style-type: none"> - Транс-Европейские Транспортные Сети (ТЕТС); - Группа Высокого Уровня по расширению основных ТЕТ осей с вовлечением соседних государств и регионов; - Проект ЕЭК/ЭСКАТО ООН по развитию евроазиатских транспортных связей
ТРАСЕКА Межправительственная Комиссия Г-н Г.ЛЕГЕНЬКИЙ, Национальный Секретарь Министерство транспорта и связи Украины Г-жа Т. ДЬЯЧЕНКО, Начальник отдела инвестиций и инноваций Департамент координации и развития транспортных систем	Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ Г-жа СЕНЮК Г-н Д. КАУН, Старший эксперт по вопросам радио и морского тренинга Г-н Р. ХОЛТ, Старший Советник	<ul style="list-style-type: none"> • Процедура регистрации проекта; • Методология проекта; • Министерство транспорта и связи, главные офисы и структура ТРАСЕКА
Эксперт Программа мониторинга Тасис и Cards г-жа М. АНДРЕЯНОВА	Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ Г-жа СЕНЮК	<ul style="list-style-type: none"> - Деятельность в рамках проекта СТИП; - Обсуждение и дальнейшая проработка решений РГ НС в г. Киев;
Январь 2006 г.		
Баку, Азербайджан		
Регулярные встречи с лицами, заинтересованными в реализации проекта	Г-н Россиг Г-жа ЦВИКИ	<ul style="list-style-type: none"> - Вопросы ТРАСЕКА

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
Europa House Встреча Руководителей проектов ЕС с г-ном ВАДДАМСОМ, Послом для специальных поручений	Г-н РОССИГ	- В соответствии с Повесткой дня
Министерство транспорта Г-н ФАРАДЖЕВ, Начальник отдела международных проектов и ТРАСЕКА	Г-н РОССИГ	- Вопросы ТРАСЕКА
Тбилиси, Грузия		
Регулярные встречи с Министерством экономического развития, таможенными службами, делегацией ЕС и другими задействованными организациями в области транспорта	Г-н ЧАНТЛАДЗЕ	- Работа проекта по компонентам А и В
Ереван, Армения		
Регулярные встречи с Министерством транспорта, таможенными службами и другими задействованными транспортными организациями	Г-н МАНУКЯН	- Работа проекта по компонентам А и В
Актау, Казахстан		
Встреча с Г-ном АБЫЛГАЗИНЫМ, Директором порта Актау	Г-н БЕКМАГАМБЕТОВ, Г-н НЕЛЬС, Г-жа СУББОТИНА	<ul style="list-style-type: none"> - Вопросы в отношении ToR по развитию порта Актау и генерального плана. - Строительство нового порта и сдача его в аренду ген.подрядчику Mobilex - Создание транспортного-логистического центра

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
Г-жа БЕКМАГАМБЕТОВА, Старший научный сотрудник Отдел комплексных транспортных проблем Г-жа ДУСУПОВА, Менеджер проектов	Г-н БЕКМАГАМБЕТОВ, Г-н НЕЛЬС, Г-жа СУББОТИНА	<ul style="list-style-type: none"> - Стратегия ТРАСЕКА - Изменения и финансирование проекта странами-участницами ТРАСЕКА - Создание Базы данных ТРАСЕКА - Пересечение границ, One-Stop Shop Проекты, находящиеся в процессе реализации
Киев, Украина		
ТРАСЕКА Межправительственная Комиссия Г-н Г.ЛЕГЕНЬКИЙ, Национальный Секретарь Министерство транспорта и связи Украины Г-жа Т. ДЬЯЧЕНКО, Начальник отдела инвестиций и инноваций Департамент координации и развития транспортных систем	Г-жа ТРЕНКОВА Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ	<ul style="list-style-type: none"> - Предстоящее заседание РГ НС в г. Бухарест; - Готовность Украины; - Со-финансирование /самофинансирование ПС МПК ТРАСЕКА; - Подготовительная работа для проведения заседания РГ НС, запланированного на февраль 2006 г. в г. Бухарест
Программа мониторинга Тасис и Cards г-жа М. АНДРЕЯНОВА Эксперт	Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ	<ul style="list-style-type: none"> - О ходе реализации проекта СТИП; - Регистрация новых проектов ТРАСЕКА;
«УКРВНЕСТРАНС» (Ассоциация транспортно-экспедиторских организаций Украины) г-н Е. НОВИКОВ, Генеральный Директор	Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ	<ul style="list-style-type: none"> - Программа ТРАСЕКА; - Вопросы сотрудничества

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
Представительство Европейской Комиссии в Украине Д-р. Ф. ГЕТЦ Главный Экономист Руководитель проекта	Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ	<ul style="list-style-type: none"> - О ходе реализации проекта СТИП; - Регистрация проекта ТРАСЕКА "Обучение работников морского транспорта"
МИД Украины Г-н. В. МАКУХА Заместитель министра	Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ	<ul style="list-style-type: none"> • РГ НС, запланированное на февраль 2006 г. в г. Бухарест; • Кандидатура от МИД Украины
МИД Украины Г-жа А. ЗАДОРЖНЯЯ	Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ	<ul style="list-style-type: none"> • программа ТРАСЕКА; • Прогресс по проекту СТИП; - РЗНС, запланированное на февраль 2006 в
Февраль 2006 г.		
Баку, Азербайджан		
Регулярные встречи с лицами, заинтересованными в реализации проекта	Г-н РОССИГ Г-жа ЦВИКИ	- ТРАСЕКА и вопросы, связанные с реализацией проекта
NEA Г-н МЕВИС Главный консультант	Г-жа ЦВИКИ	- Вопросы проекта

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
Europa House Г-н ШПОРЕР	Г-жа ЦВИКИ	- Стратегия ТРАСЕКА
NEA Г-н МЕВИС Главный консультант	Г-н Россиг Г-жа ЦВИКИ	- Вопросы проекта
Проект ЕК по результативному управлению Г-жа КРЫЛОВА	Г-н РОССИГ	- Вопросы ТРАСЕКА
Тбилиси, Грузия		
Регулярные встречи с Министерством экономического развития, Таможенными службами, делегацией ЕС и другими задействованными транспортными организациями	Г-н ЧАНТЛАДЗЕ, эксперт проекта	- Работа в рамках проекта по компонентам А и В
Ереван, Армения		
Регулярные встречи с Министерством транспорта, таможенными службами и другими задействованными транспортными организациями	Г-н МАНУКЯН, эксперт проекта	- Работа в рамках проекта по компонентам А и В
Бухарест, Румыния		
Заседание Рабочей группы ПС и юридических экспертов	Руководство ПС и эксперты Юридические эксперты МИД Эксперты проекта СТИП	- В соответствии с Повесткой дня

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
<p>Ташкент, Узбекистан</p> <p>Офис Постоянного представителя в Узбекистане</p> <p>Г-н БУРАНОВ, НС и Постоянный представитель в Узбекистане</p> <p>Г-на ОЧИЛОВ, Эксперт Национальной Комиссии</p> <p>Г-н МУСЛИМОВ, Эксперт Национальной Комиссии</p>	<p>Г-жа ТРЕНКОВА</p> <p>Г-н РОССИГ</p> <p>Г-жа УСАТОВА</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Цель визита в Узбекистан - Проработка решений заседаний РГ Пс в Киеве и Бухаресте - Высокий уровень участия Узбекистана в 5-ом ежегодном заседании МПК - Стратегия (обсуждение замечаний Узбекистана и необходимость представления официальной позиции правительства в отношении Стратегии; информация о ходе развития Стратегии) - Положение и авторитет Национальной Комиссии в Узбекистане - Приглашительное письмо соответствующим официальным лицам Узбекистана - Роль различных транспортных организаций, их компетентность и сфера деятельности - Встреча с г-ном Хановым, Заместителем Премьер-министра, ответственным за вопросы транспорта и строительства - Участие Узбекистана в самофинансировании ПС - Пересмотр бюджета ПС на 2006 г. и утверждение бюджета на 2007 гг. - Состояние офиса представительства ТРАСЕКА – необходимости в финансировании нет. - Реабилитация железнодорожного участка Термез-Галаба – стадия реализации инвестиционного проекта - Содействие в процессе привлечения экспертов в ПС - Различные ПД ТРАСЕКА

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
Узавтойул Г-н ХУСАИНОВ, Заместитель председателя	Г-жа ТРЕНКОВА Г-н РОССИГ Г-жа УСАТОВА Г-н БУРАНОВ Г-н ОЧИЛОВ	<ul style="list-style-type: none"> – Развитие сектора автомобильного транспорта – информация о государственных программах / планах действий в сфере автомобильного транспорта – Информация о строительстве автомобильной дороги Кунград – Бейнеу (необходимость в инвестировании строительства 75 км автомобильной дороги, дорога функционирует) – Деятельность Узавтойул в Афганистане – Планирование и проектирование новых ж/д линий в Афганистане
Ассоциация международных экспедиторов Узбекистана Г-н МУХИДОВ, Первый заместитель председателя	Г-жа ТРЕНКОВА Г-н РОССИГ Г-жа УСАТОВА Г-н БУРАНОВ Г-н ОЧИЛОВ	<ul style="list-style-type: none"> – Основная деятельность Ассоциации – Регулятивные меры в области транзита, экспедирования, необходимость в дополнении законодательства соответствующими положениями в сфере санитарной / ветеринарной деятельности, – Проект по проведению курсов усовершенствования FIATA (Начальный отчет NEA – отклонения от ТЗ, необходимость перемещения регионального офиса в г. Ташкент, недостатки работы региональных контактных лиц) – Интернет-портал по ТРАСЕКА – информация о грузопотоках – Инициатива ПРООН по вопросам визы при использовании Шелкового пути – Транспортировка скоропортящихся грузов – Работа в рамках проекта СТИП – база данных и пилотные схемы (ассоциация проявила интерес и запросила представить таблицы для предварительного информирования)

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
Europe House Г-н ЦИВЕРС, Координатор	Г-жа ТРЕНКОВА Г-н РОССИГ Г-жа УСАТОВА	<ul style="list-style-type: none"> - Общая информация о целях миссии - Изменения в политике правительства Узбекистана - Будущее ТРАСЕКА - Возобновление интереса к России - Присоединение Узбекистана к Евроазиатскому экономическому сообществу - Реформы в законодательной власти и их результаты - Процесс принятия решений и влияние правительственных учреждений
Узбекская железная дорога (УТЎ) Г-н ШУКУРОВ, Старший инженер и главный менеджер, Г-н МИРАХМЕДОВ, Начальник отдела маркетинга, Г-н САДЫКОВ, Начальник отдела международных отношений	Г-жа ТРЕНКОВА Г-н РОССИГ Г-жа УСАТОВА Г-н БУРАНОВ Г-н ОЧИЛОВ	<ul style="list-style-type: none"> - Развитие сектора железнодорожного транспорта и программ развития в Узбекистане - Железнодорожная линия Гузар-Байсун-Кункуртан- состояние - Проект Тасис ТРАСЕКА "Реабилитация ж/д линии Термез-Галаба" - Организация совместного семинара по использованию оптико-волоконного кабеля в железнодорожном секторе - Значение ТРАСЕКА для Узбекистана – новые тенденции и события, важная роль коридора и использование маршрутов ТРАСЕКА

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
Государственный таможенный комитет Г-н СЕРИКБАЕВ, Заместитель председателя Главных исполнителей департаментов Комитета (Начальник международного отдела, Начальник отдела таможенного контроля, Начальник отдела информатизации)	Г-жа ТРЕНКОВА Г-н РОССИГ Г-жа УСАТОВА Г-н БУРАНОВ Г-н ОЧИЛОВ	<ul style="list-style-type: none"> - Значимость программы ТРАСЕКА - Развитие в рамках ТРАСЕКА - Новые разработки в области таможенного контроля – готовность к осуществлению обмена информацией между таможенными службами - Информация о пилотных схемах по внедрению системы предварительного информирования (клиент – таможенная служба)
Ассоциация транспорта и транспортной связи Г-н ТАГИРОВ, Начальник отдела международных отношений и транзитной политики, Г-н БАХАДЫРОВ, Начальник отдела координации и взаимодействия железнодорожного, воздушного, автомобильного и речного транспорта	Г-жа ТРЕНКОВА Г-н РОССИГ Г-жа УСАТОВА Г-н БУРАНОВ Г-н ОЧИЛОВ	<ul style="list-style-type: none"> - Цель визита в Узбекистан - Обсуждение последних событий в рамках ТРАСЕКА - Встреча в форме открытого обсуждения и перекрестных вопросов по наиболее существенным для ТРАСЕКА - Запрос на предоставление заключительных документов заседания, проведенного в г. Бухарест
Посольство Болгарии Г-жа РУСИНОВА, Поверенный в делах	Г-жа ТРЕНКОВА	<ul style="list-style-type: none"> - Цели визита в ЦА

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
<p>Кабинет министров Е. Пр. Заместитель Премьер-министра ХАНОВ Г-н МИРХАЛИКОВ, Кабинет министров Узбекистана, ведущий специалист отдела капитального строительства и транспорта</p>	<p>Г-жа ТРЕНКОВА Г-н РОССИГ Г-жа УСАТОВА Г-н БУРАНОВ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Цели визита в Узбекистан - Высокий уровень участия Узбекистана в работе 5-го ежегодного заседания МПК - Ответственность перед ТРАСЕКА – назначение высокопоставленного представителя правительства на должность Председателя Национальной - Стратегия МПК - Приглашительное письмо для официальных лиц в Узбекистане - Участие Узбекистана в самофинансировании ПС - Пересмотр бюджета ПС на 2006 г. и утверждение бюджета на 2007 гг. - Реабилитация железнодорожного участка Термез-Галаба – стадия реализации инвестиционного проекта
Бишкек, Кыргызская Республика		
<p>Офис Постоянного представительства в Кыргызской Республике Г-н ЗАКИРОВ, Национальный секретарь в Кыргызской Республике</p>	<p>Г-жа ТРЕНКОВА Г-жа УСАТОВА</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Цели визита в ЦА - Развитие в сфере транспорта и учреждение Министерства транспорта – г-н Закиров - Деятельность Национального секретаря. - Высокий уровень участия Кыргызстана в работе 5-го ежегодного заседания МПК - Принятие Стратегии – позиция Кыргызстана - Участие в самофинансировании ПС - Институционализация ТРАСЕКА - Пересмотр бюджета ПС на 2006 г. и утверждение бюджета на 2007 гг. - Состояние офиса представительства ТРАСЕКА - Содействие в привлечении новых экспертов ПС

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
Государственная дирекция по проектированию и строительству магистральных железных дорог КР Г-н ГАТАУЛИН, Заместитель директора	Г-жа ТРЕНКОВА	<ul style="list-style-type: none"> - Собеседование для приема на должность эксперта ПС МПК ТРАСЕКА по наземному транспорту
МИД Г-н КЫДЫРОВ, Постоянный секретарь (Первый заместитель министра)	Г-жа ТРЕНКОВА Г-жа УСАТОВА Г-н ЗАКИРОВ	<ul style="list-style-type: none"> - Цели визита – обеспечение высокого уровня участия в работе 5-го ежегодного заседания МПК в г. София - Содействие в ратификации Ереванского протокола – сотрудничество с Парламентом при необходимости - Присоединение к Соглашению о совместном финансировании - Поддержка Стратегии - Институционализация ТРАСЕКА
Бюро по координации технической помощи Г-н КАНИМЕТОВ, Координатор, Администрация Президента Г-н ОСКОМБАЕВ, Эксперт	Г-жа ТРЕНКОВА Г-жа УСАТОВА Г-н ЗАКИРОВ	<ul style="list-style-type: none"> - Цели визита в Центральную Азию - Высокий уровень участия Кыргызстана в работе 5-го ежегодного заседания МПК - Принятие Стратегии – позиция Кыргызстана - Участие в совместном финансировании ПС - Новые инструменты нового внешнего содействия ЕК - Возросшая роль Кыргызстана в ТРАСЕКА (организация заседаний РГ в Кыргызстане) - Институционализация ТРАСЕКА - Предоставление информации о ТРАСЕКА – запрос Кыргызской Стороны

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
Министерство транспорта и коммуникаций Е. Пр. Министр СУЛАЙМАНОВ, Г-н ИСАКОВ, Заместитель министра	Г-жа ТРЕНКОВА Г-жа УСАТОВА Г-н ЗАКИРОВ	<ul style="list-style-type: none"> - Цели визита в Центральную Азию и Кыргызстан - Высокий уровень участия Кыргызстана в работе 5-го ежегодного заседания МПК - Принятие Стратегии – позиция Кыргызстана - Участие в совместном финансировании ПС - Новые инструменты нового внешнего содействия ЕК - Политическая поддержка Кыргызстана ТРАСЕКА - Институционализация ТРАСЕКА - ПД программы ТРАСЕКА
Посещение делегации ЕК	Г-жа ТРЕНКОВА Г-жа УСАТОВА Г-н ЗАКИРОВ	<ul style="list-style-type: none"> - Ввиду невозможности организации встречи с Поверенным в делах делегации ЕК в Кыргызстане по причине отсутствия г-на Скареби, были предоставлены информационные материалы
Национальная комиссия ТРАСЕКА Г-н БЕКМАГМБЕТОВ, Национальный секретарь	Г-жа ТРЕНКОВА Г-н РОССИГ Г-н СМОЛИН ² , Координатор по Центральной Азии Г-н НЕЛЬС Г-жа СУББОТИНА Г-жа УСАТОВА	<ul style="list-style-type: none"> - Обсуждение программы визита в г. Астана - Состояние офиса – нет необходимости в финансировании - Внутренне обсуждение повестки дня встреч

² Координатор по ЦА с февраля 2006 г.

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
<p>Астана, Казахстан</p> <p>Министерство транспорта и коммуникаций Г-н Касымбек, Заместитель министра</p>	<p>Г-жа Тренкова Г-н Бекмагамбетов Г-н Россиг Г-н Смолин Г-жа Усатова</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Развитие транспортного сектора в Казахстане - Обсуждение стратегии транспортного сектора в Казахстане, Информация о целях заседаний - Просьба об обеспечении высокого уровня участия Казахстана в работе 5-го ежегодного заседания МПК, обсуждение вопроса перехода председательства в МПК к Казахстану в 2007 г. – выполнение обеспечено. - МПК ТРАСЕКА – положительная позиция обеспечена - Присоединение к Соглашению о совместном финансировании и выплата взноса Казахстана за 2006 г. – в скором времени будет принято позитивное решение - Дальнейшая институционализация ТРАСЕКА – положительная позиция, Принятие пересмотренного бюджета на 2006 и бюджета на 2007 гг. - Организация Президентского Саммита в 2008 г. – вопрос будет рассмотрен и вынесен на обсуждение на высоком уровне - Вопрос избрания нового Генерального секретаря – необходимость в избрании инициативного Генерального секретаря, способного внести вклад в дальнейшее развитие международной организации, обладающего наряду с другими профессиональными качествами и опытом знанием английского языка, компьютера и т.п. МТ в ближайшее время примет решение о выдвижении соответствующего кандидата на данную должность. - Будет назначен эксперт от Казахстана для участия в работе Аудиторской группы - Развитие порта Актау, Различные проекты с участием Казахстана

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
<p>Министерство транспорта и коммуникаций</p> <p>Г-н УАНДЫКОВ, Директор департамента водного транспорта</p>	<p>Г-жа ТРЕНКОВА Г-н БЕКМАГАМБЕТОВ Г-н РОССИГ Г-н СМОЛИН Г-жа УСАТОВА</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Развитие в области водного транспорта Казахстана - Обсуждение стратегических программ в сфере водного (морского и речного) транспорта - Стратегическое развитие портов Актау и Кырык – обмен информацией - Обсуждение морского сообщения в рамках проекта, предусмотренного в ПД 2006 – обсуждение речного сообщения портов Каспийского моря
<p>Министерство иностранных дел</p> <p>Г-н ЖОШИБАЕВ, Заместитель министра, Г-н СОЛИН, Директор подразделения европейской интеграции</p>	<p>Г-жа ТРЕНКОВА Г-н БЕКМАГАМБЕТОВ Г-н РОССИГ Г-н СМОЛИН Г-жа УСАТОВА</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Трансформация ТРАСЕКА из международного органа в международную организацию МИД рассмотрит вопрос проведения президентского Саммита ТРАСЕКА - Ратификация Ереванского протокола, подписанного Казахстаном с оговорками - Присоединение к Соглашению о совместном финансировании ПС - Подготовка к 5-му ежегодному заседанию МПК - Обсуждение вопроса председательства Казахстана (после Болгарии) - Информация об избрании Генерального секретаря и членов Аудиторской группы в соответствии с Повесткой дня предстоящего заседания МПК
<p>Делегация ЕК в Казахстане, офис в г. Астана</p> <p>Г-н РОЙ, Первый советник, Глава политического и экономического подразделения ЕС</p>	<p>Г-жа ТРЕНКОВА Г-н БЕКМАГАМБЕТОВ Г-н РОССИГ Г-н СМОЛИН Г-жа УСАТОВА</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Развитие ТРАСЕКА - Результаты визита - Подготовлены информационные материалы

Учреждения/События/Проведенные встречи	Участники	Обсуждаемые/Исследуемые вопросы
Алматы, Казахстан		
Делегация ЕС Г-жа БРАМВЕЛЛ, Глава Технического Содействия в Казахстане, Представительство Европейской Комиссии Г-жа ДУСУПОВА, Менеджер Проектов	Г-жа ТРЕНКОВА Г-н РОССИГ Г-н СМОЛИН Г-жа УСАТОВА	<ul style="list-style-type: none"> - Миссия Генерального секретаря в ЦА - Будущие проекты ТРАСЕКА, ТЗ - Межправительственная комиссия ТРАСЕКА, новый проект Стратегии - Разное
Киев, Украина		
ТРАСЕКА Межправительственная Комиссия Г-н Г. ЛЕГЕНЬКИЙ, Национальный Секретарь	Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ	<ul style="list-style-type: none"> - Проработка решений Заседания в г. Бухарест; - Со-финансирование / самофинансирование ПС МПК ТРАСЕКА;
Расширенное заседание Инвестиционного совета по эгидой Министерства транспорта и связи Украины	Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ	<ul style="list-style-type: none"> - Украина. Инвестиционные возможности в сфере транспорта и коммуникаций; - Стратегические методы усовершенствования системы транспорта и коммуникаций в Украине; - Возможности финансирования транспортного сектора Украины; - Стратегические альтернативы для транспортного сектора Украины; - Предложение о пересмотре законодательства Украины в отношении лизинга
Заседание РГ НС в г. Бухарест	Г-жа НЕВМЕРЖИЦКАЯ	<ul style="list-style-type: none"> - Содействие в организации заседания;



ПРИЛОЖЕНИЕ VI

ОТЧЕТ О ПРЕДЛОЖЕНИЯХ ПО
УЛУЧШЕНИЮ И ДАЛЬНЕЙШЕМУ
РАЗВИТИЮ БАЗЫ ДАННЫХ
ГИС - ТРАСЕКА



Программа ТАСИС ТРАСЕКА Европейского Союза
для Азербайджана, Армении, Болгарии, Грузии, Казахстана, Кыргызской Республики, Молдовы, Румынии,
Таджикистана, Туркменистана, Турции, Узбекистана, Украины

Содействие торговле и институциональная поддержка

ОТЧЕТ О ПРЕДЛОЖЕНИЯХ ПО УЛУЧШЕНИЮ И ДАЛЬНЕЙШЕМУ РАЗВИТИЮ БАЗЫ ДАННЫХ ГИС - ТРАСЕКА

Февраль 2006 г.



Проект финансирует
Европейский Союз



Проект выполняет консорциум
Dornier Consulting / KLC



СОДЕРЖАНИЕ

0. Исходные сведения и цели	3
1. Существующая база данных ГИС TRACECA	6
1.1 Общая структура	6
1.2 Гео-база данных транспортной модели TRACECA (The TRACECA_TRANSPORT_MODEL Geodatabase).....	7
1.3 Гео база данных TRACECA_GEOGRAPHY	12
1.4 Гео база данных TRACECA_DATA	17
1.5 Суммарный обзор	22
2. Потенциальные особенности ГИС TRACECA Базы данных	23
2.1 Общий обзор пространства TRACECA	23
2.2 Информация о проектах технической помощи и инвестиционных проектах	24
2.3 Презентация Результатов Транспортных Моделей	25
2.4 Иллюстрация Основных Региональных Сведений.....	28
2.5 Расчет кратчайшего пути и изохроны	28
2.6 Перспективы дальнейшей реализации ГИС	30
3. Сбор данных.....	31
3.1 Руководство по сбору данных	31
3.2 Полученные данные	31
3.3 Конвертирование данных	33
4. Представление данных	34
4.1 Общие рассуждения	34
4.2 Презентация Базы данных TRACECA	34
4.3 Техническая реализация в ГИС	35
5. Перспективы и дальнейшая работа	36
5.1 Достижения.....	36
5.2 Будущая работа	36
Приложение 1: Имеющиеся атрибуты в TRACECA_TRANSPORT_MODEL географической базы данных.....	39
Приложение 2: Атрибуты в Гео базе данных TRACECA_GEOGRAPHY	48
Приложение 3: Атрибуты в Гео базе данных TRACECA_DATA.....	55
Приложение 4. Обзор ситуации с подачей данных странами – участницами TRACECA	60



0. Исходные сведения и цели

Постоянный Секретариат ТРАСЕКА был создан в качестве исполнительного органа Межправительственной Комиссии (МПК) ТРАСЕКА в рамках программы ТРАСЕКА (Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия), учрежденной Европейской Комиссией. Проект ТРАСЕКА был создан в мае 1993 года с целью содействия и развития инфраструктуры торговли и транспорта в коридоре Восток-Запад, связывающим Европу с Центральной Азией и проходящим по Черному морю, территории Закавказья и Каспийскому морю. Постоянный Секретариат расположен в г. Баку (Азербайджан), в его задачи входит предоставление экспертной оценки стратегического планирования перевозок, а также - проектной оценки инфраструктуры. Страны-участницы ТРАСЕКА определили стратегические транспортные сети ТРАСЕКА (автомобильное, железнодорожное, паромное сообщение и порты) и достигли соглашения по ним. Они являются частью целостных транспортных инфраструктур в данных регионах, представляя транспортные коридоры, которые рассматриваются в качестве наиболее важных для международных грузовых и пассажирских перевозок в данном регионе и за рубежом (Рисунок 1).

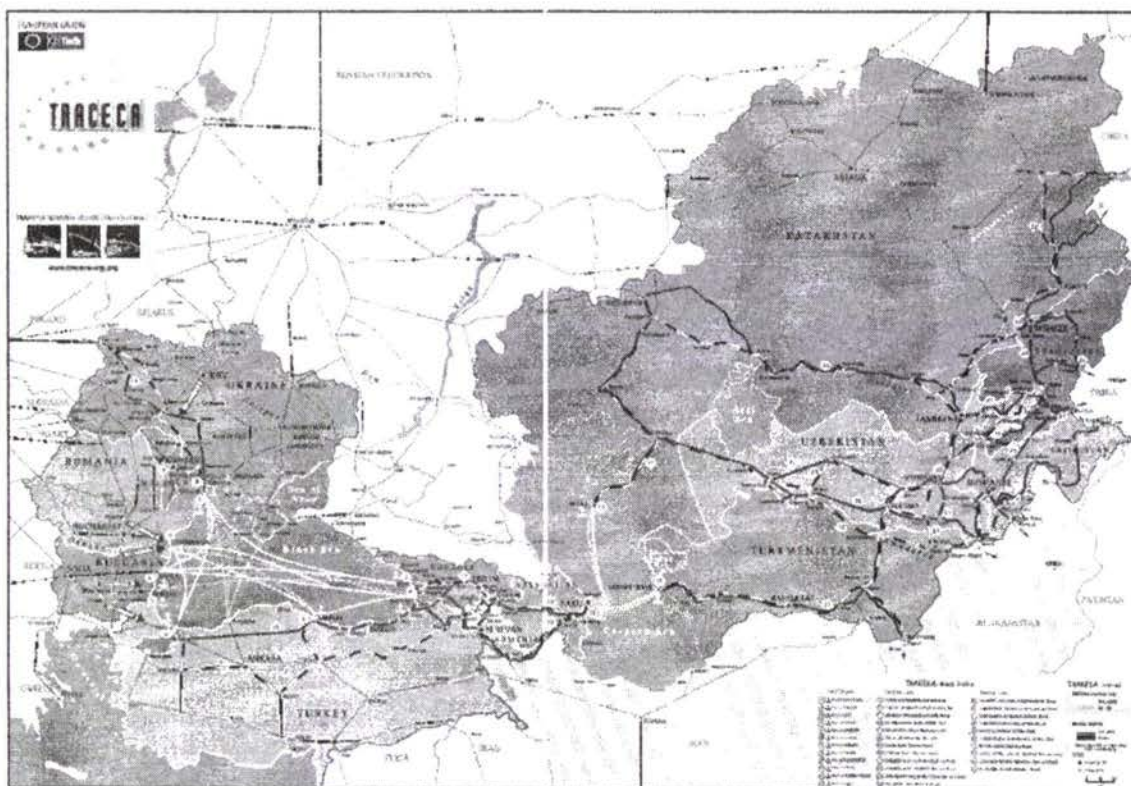


Рисунок 1. Зона ТРАСЕКА и транспортные коридоры ТРАСЕКА.

Создание библиотеки, архива и ведение документации также входят в задачи Постоянного Секретариата (ПС) МПК ТРАСЕКА. Цель вышеприведенной работы состоит в сборе связанных с перевозками текущих данных о социально-экономическом и социально-демографическом положении участвующих стран, о потоках перевозок и матрицах происхождения-назначения транспортных потоков, а также о сетевых характеристиках автомобильного и железнодорожного сообщения и



паромных перевозках. В рамках данной задачи в обязанности ПС также входит сбор данных по странам-участницам ТРАСЕКА и хранение их в общей базе данных.

Однако, начиная с 2005 года все эти данные, включая физический уровень данных по транспортным сетям, хранятся в виде Excel-файлов и пакета электронных таблиц Excel.

В мае 2005 года и позже в октябре 2005 года данные, хранящиеся в Excel-файлах, были внесены в персональную базу данных ГИС (среда MS Access), совместимую с современными ГИС. Параллельно с этим процессом преобразования, ПС МПК ТРАСЕКА внедрил использование программного обеспечения ESRI's ArcView GIS для эксплуатации и дальнейшей разработки и анализа его пространственных данных. Однако, как это приведено ниже, Excel файлы все еще использовались ПС для сбора данных средствами Национальных Секретарей среди стран-участниц ТРАСЕКА. Ввиду отсутствия у ПС электронных данных по границам регионов, такие комплекты данных были приобретены у ACASIAN и RRG, другие комплекты электронных данных по железным и автомобильным дорогам получены из бесплатных источников в Интернете и используются в качестве основополагающей информации при выпуске карт.

Внедрение современной системы ГИС вместе с реализацией электронных пространственных данных предоставляет ПС МПК ТРАСЕКА следующие возможности:

- Представлять и использовать географические данные в современной среде ГИС;
- Добавлять другую географическую информацию, такую как границы страны;
- Легко изготавливать карты и диаграммы с использованием функциональных возможностей ГИС;
- Хранить без ограничений данные, относящиеся к перевозкам;
- Дает возможность легко обновлять базу данных во всем объеме;
- Дает основание для дальнейшего предоставления (части) базы данных ТРАСЕКА через Интернет.

Данные виды деятельности, выполненные в 2005, детально описаны в отчете:

"Предложения по улучшению структуры баз данных ТРАСЕКА.

Введение ТРАСЕКА-ГИС."

Осенью 2005 года запрос о новой подаче данных был разослан Национальным Секретарям вместе с обновленным Руководством по Сбору Данных (детали см. в Главе 3.1). За это время большинство стран подали обновленные данные, которые должны были обрабатываться в общей Базе Данных ГИС ТРАСЕКА. Поэтому данный вид деятельности ставит следующие цели:

- Проектирование гео базы данных TRACECA1 с системой географической ссылки;
- Вносить старые файлы Excel по пограничным пунктам и портовой деятельности в новую гео базу данных;
- Вносить новые комплекты данных, полученных от стран-участниц в базу данных ГИС;
- Добавлять новые узлы в базу данных ГИС (полученные новые комплекты данных включают некоторое количество узлов транспортных сетей, которые не использовались в старой модели перевозок и поэтому должны быть внесены вручную);
- Оценивать и обеспечивать качество новых данных;
- Предоставлять визуализацию новых данных посредством составления карт, диаграмм и таблиц;
- Начать подготовительную работу для следующего заседания МПК в начале мая 2006 года в Софии.



Глава 1 данного отчета предоставляет фактический обзор состояния Базы Данных ТРАСЕКА ГИС, ее усовершенствованную структуру, содержание и обновление, выполненные с ноября 2005 г.

Глава 2 кратко демонстрирует потенциальные черты области применения данной Базы Данных ТРАСЕКА ГИС. Эти возможные области применения уже представлялись вниманию МПК в ходе заседания в Киеве в ноябре 2005, однако целью этой главы является повторить части этой презентации. Разумеется, потенциальные черты области применения данной Базы Данных ТРАСЕКА ГИС не ограничиваются границами, показанными здесь, они намного шире.

Глава 3 описывает процесс сбора последних данных и дает пояснение, какие виды данных были собраны в странах-участницах ТРАСЕКА при поддержке Национальных Секретарей. С этой целью был составлен и распространен технический документ по структуре базы данных ('Информационное Обзорение по концепции организации базы данных по перевозкам ТРАСЕКА' – август 2005). Глава 3 делает анализ подачи данных странами-участницами ТРАСЕКА в ответ на запрос о подаче данных со стороны Постоянного Секретариата.

Глава 4 показывает возможности представления Базы Данных ТРАСЕКА ГИС с использованием карт и других графических иллюстраций, делает некоторые предложения для подготовки возможных карт и их технической реализации.

Завершающая Глава 5 обобщает выполненную работу и дает краткое изложение предстоящей работы.

Приложения предоставляют техническую информацию о Базе Данных ГИС ТРАСЕКА, такую как структура таблиц и имеющихся атрибутов, в том числе краткие описания и комментарии к ним. Приложение 4 также включает подробный анализ данных, полученных от стран-участниц ТРАСЕКА, выводит комментарии и вопросы, на которые необходимо обратить внимание стран-участниц.

Работа была выполнена между 16 и 24 февраля 2006 в офисе Постоянного Секретариата ТРАСЕКА в Баку, Азербайджан в тесном сотрудничестве со специалистом Постоянного Секретариата по базам данных г-ном Игорем Коном, Руководителем группы экспертов г-ном Бодо Россигом, Супервайзером Постоянного Секретариата по проекту СТИП г-жой Ангеликой Цвики.

С целью подготовки данного отчета выполнены следующие задачи:

- Анализ самых последних данных, поданных странами-участницами ТРАСЕКА, в том числе критический анализ полноты и качества поданных данных
- Дальнейшее усовершенствование структуры базы данных и их реализация, в том числе добавление новой персональной гео базы данных и небольшие дополнения к двум существующим базам
- Дополнения в гео базе данных с целью отображения подачи последних данных и улучшения эффективности гео базы данных
- Конвертирование последних данных, полученных от стран-участниц ТРАСЕКА
- Гео привязывание данных, выведенных из базы данных по старой транспортной модели
- Подготовка ряда шаблонных файлов карт для представления базы данных ТРАСЕКА и разработка нескольких процедур написания для обработки данных
- Подготовка второго отчета по базам данных.



1. Существующая база данных ГИС ТРАСЕКА

1.1 Общая структура

База данных ГИС ТРАСЕКА хранится в так называемой персональной гео базе данных, которая является одной из рекомендуемых основных форматов для хранения комплекта программного обеспечения ESRI's ArcGIS GIS. Персональная гео база данных является базой данных связей, основанной на формате банка данных Microsoft's Access, который спроектирован для местного хранения на персональном компьютере. Персональные базы данных поддерживаются программным обеспечением ArcGIS / ArcView 9.x. Путем использования этого формата, обеспечивается способность современных ГИС систем иметь доступ, извлекать и обрабатывать любые данные базы данных ТРАСЕКА.

Персональная гео база данных может состоять из одной или нескольких так называемых комплектов характеристик. Каждый комплект характеристик в свою очередь содержит один или более классов характеристик. Каждый класс характеристик представляет один слой, который технически хранится в одной таблице системы управления банком данных. Слой может представлять полигон, линию, очки или характеристики примечания, или представлять простые табличные данные. Различные слои (или таблицы) могут быть связаны друг с другом определенными классами связей или определенными видами правил топологии; однако последние два аспекта все еще не реализованы для ТРАСЕКА. Персональная гео база данных также позволяет включать простые таблицы и (например, для предоставления статистических данных или матричных данных), обеспечивает, чтобы любые статистические данные могли быть связаны с классами географических характеристик.

В основном, вся База данных ГИС ТРАСЕКА состоит из трех отдельных персональных гео баз данных:

1. **TRACECA_TRANSPORT_MODEL** (в прошлом **TRACECA1** гео база данных)
2. **TRACECA_GEOGRAPHY** (в прошлом **TRACECA2** гео база данных)
3. **TRACECA_DATA** (новая добавленная гео база данных)

Такое подразделение вводится с целью содержания чистых и компактных структур баз данных.

Первая персональная гео база данных **TRACECA_TRANSPORT_MODEL** включает всю информацию и данные, которые в прошлом хранились в файлах Excel транспортной модели, и могут считаться как основная (или рабочая) гео база данных. Так как эти данные были выведены из транспортной модели, у них очень бедное сетевое представление (т.е. прямые линии между двумя узлами без фактической регулировки автомобильных и железных дорог, но с включением функциональных связей, таких как пограничные связи или связей перегрузки с/на паромы). В прошлом эта гео база данных называлась **TRACECA1**.

Вторая персональная гео база данных **TRACECA_GEOGRAPHY** далее хранит геометрические элементы, которые могут использоваться при выпуске высококачественных карт и картографических иллюстраций, но которые не являются частью основной гео базы данных ТРАСЕКА. Данные таких картографических целей выведены из Интернет ресурсов и продавцов коммерческих данных. Эти данные также использовались для установления комплектов характеристик по проектам технической помощи и инвестиций, которые проводились под эгидой ТРАСЕКА. Данные, конвертированные из старого файла Corel Draw (см. Рис. 1 и первый технический отчет) также размещены здесь. В прошлом эта гео база данных называлась **TRACECA2**.

Третья персональная гео база данных **TRACECA_DATA** является новой гео базой, которая хранит все данные, собранные Постоянным Секретариатом от стран-участниц ТРАСЕКА за последние годы. Эти данные покрывают статистические данные о социально-экономической ситуации внутри регионов, по использованию транспортной инфраструктуры, а также о параметрах технической инфраструктуры. В отличие от двух других баз данных, эта гео база данных включает только таблицы без геометрии.



Следующие главы описывают более подробно содержание трех персональных гео баз данных, формирующих всю Базу данных ГИС TRACECA.

1.2 Гео-база данных транспортной модели TRACECA (The TRACECA_TRANSPORT_MODEL Geodatabase)

Гео база данных транспортной модели TRACECA (TRACECA_TRANSPORT_MODEL geodatabase) составляет основной элемент базы данных TRACECA-ГИС, ввиду того, что она хранит всю сетевую информацию, которая до этого управлялась транспортной моделью в формате файлов Excel. Эта персональная гео база данных включает различные классы характеристик для разных режимов, с сопутствующими таблицами, вместе представляющими модель сети, используемой компанией ВСЕОМ.

В отношении сетевых данных при конвертировании из формата файлов Excel в формат ГИС применялись следующие принципы:

- Для каждого режима существует один слой (например, автодороги, ж/д дороги, морские пути, функциональные связи). Это обеспечивает четкую структуру и дает возможность для легкого обновления сетевой базы данных.
- В дополнение есть один общий узловый слой, содержащий все соответствующие узлы для режимных слоев.
- Данные об объемах движения выполнены не как атрибуты к слоям, а хранятся в отдельных таблицах в гео базе данных **TRACECA_DATA**, одна таблица на год, и затем связаны в назначенный сетевой слой. Это дает большую гибкость, обеспечивает возможность для легкого обновления такой информации, т.к. данные по будущим годам будут просто импортироваться в виде дополнительных таблиц, что лучше, чем создавать комплект новых атрибутов.

Теперь гео база данных транспортной модели TRACECA (TRACECA_TRANSPORT_MODEL geodatabase) спроецирована (т.е. проекция назначена для нее). Это было необходимо, т.к. исходным данным, взятым из транспортной модели, не хватало какой-либо указанной проекции. Эта персональная гео база данных теперь хранится в географической проекции со следующими параметрами:

Проекция: Географическая
Единицы: DD
СФероид: Clarke1866

Здесь используется та же проекция, как и для базы данных TRACECA_GEOGRAPHY (см. Главу 1.3), которая была необходимым условием для накладывания классов характеристик как из гео базы данных, так и из других источников или поставщиков данных.

Рисунок 2 иллюстрирует различные классы характеристик в наличии в базе данных транспортной модели TRACECA (TRACECA_TRANSPORT_MODEL database). Она включает семь классов геометрических характеристик, плюс четыре таблицы. Классы геометрических характеристик следующие:

BorderLinks1	функциональные пограничные связи	Связи
BorderLinks2	функциональные пограничные связи	Связи
NODES	расположение всех узлов по всем режимам	Точки
PortLinks	функциональные связи перегрузки из/на судна	Связи
RailLinks	представляет сеть ж/д	Связи
RoadLinks	представляет сеть автодорог	Связи
SeaLinks	маршруты морских и паромных перевозок	Связи



Следует упомянуть, что все классы связей не представляют фактического выравнивания автомобильных и ж/д дорог, а отображает только прямые линии между началом и концом узлов. С ноября 2005 г., было добавлено несколько новых узлов к классу характеристик NODES, т.к. новые данные, полученные от стран-участниц TRACECA, включали ряд новых участков. Соответственно это включает также дополнение новых связей в классы характеристик, в частности, по классу характеристик автомобильных и ж/д дорог (RailLinks и RoadLinks). Кроме этого, теперь покрыты Болгария и Румыния (и частично Турция), которые отсутствовали в предыдущей транспортной модели ВСЕОМ, когда они не являлись странами-участницами TRACECA.

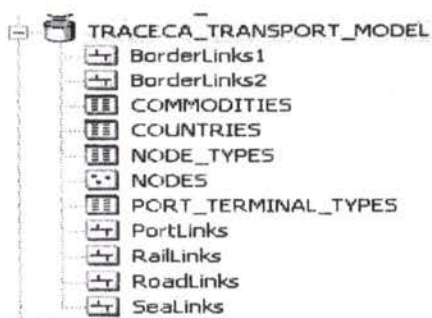


Рисунок 2. Классы характеристик и таблицы в гео базе данных TRACECA_TRANSPORT_MODEL.

В дополнение к геометрическим объектам, добавлены четыре таблицы, включающие следующее:

- **PORT_TERMINAL_TYPES** Список разных типов портовых терминалов (Таблица 1)
- **COMMODITIES** Список используемых товаров (Таблица 2)
- **NODE_TYPES** Список разных типов узлов (Таблица 3)
- **COUNTRIES** Список стран с кодами стран (Таблица 4)

Эти четыре таблицы представлены ниже. Список стран (COUNTRIES) (Таблица 2) не только содержит список стран-участниц TRACECA, но и перечисляет набор других стран по всему миру. Это необходимо для ссылки таблиц Импорта/Экспорта из гео базы данных TRACECA_DATA, т.к. они также содержат ссылки на страны вне зоны TRACECA. Более того, другие страны могут быть использованы для подготовки совокупной статистики (например, по объему транспортного потока). По этой же причине были добавлены две новые колонки к списку стран: одна новая колонка, представляющая супер регион, в котором расположена страна (например: Кавказ, Средняя Азия, Ближний Восток, Западная Европа, Скандинавия и т.д.), и другая новая колонка, представляющая 'политические области' (т.е. ЕС, TRACECA и т.д.). Выбор стран в этом списке представляет наиболее важных торговых партнеров для стран-участниц TRACECA; однако, если необходимо, этот список может быть расширен всеми дополнительными странами. Два разных кода страны в этой таблице необходимы ввиду того, что источники статистических данных иногда используют 3-х буквенные или 2-х буквенные коды ISO.

Таблица 1. Список разных типов портовых узлов.

Номер типа	Тип порта
1	Общие грузы
2	Наливные не нефть
3	Наливные нефтяные
4	Сухие навалочные грузы
5	Контейнерный
6	Специализированный (зерно, другое)
7	Паромный



Таблица 2. Список используемых товаров.

Код	Товары
1	Уголь
2	Кокс
3	Бокситы
4	Другие руды, в том числе соль
5	Бензиновые продукты
6	Сырая нефть
7	Зерно и злаковые
8	Удобрения
9	Другие химические продукты
10	Цемент
11	Другие строительные материалы
12	Металлолом
13	Другие черные и цветные металлы
14	Лесоматериалы
15	Древесина и древесные изделия
16	Бумага
17	Пластик и резина
18	Хлопок
19	Текстиль и изделия (отличные от хлопка)
20	TEU контейнеры
21	Техника и оборудование
22	Продукция животноводства
23	С/х продукция
24	Продукты питания
25	Потребительские товары и другое

Таблица 3. Список разных типов узлов, используемых в транспортной модели.

Номер типа *	Классификация типа узла
20	ж/д
25	Внешний ж/д (т.е. расположен вне зоны TRACECA)
30	Автодорожный
35	Внешний автодорожный (т.е. расположен вне зоны TRACECA)
60	Порт
65	Внешний порт (т.е. расположен вне зоны TRACECA)
67	Промежуточный узел
70	Паромный порт
92	ж/д таможня
93	Таможня на автомобильном пункте пропуска

* Эти номера узлов взяты из транспортной модели ВСЕОМ.

Таблица 4. Перечень стран.¹

No	Страна	ISO код страны		Супер регион	Политическая зона
		3-буквы	2-буквы		
4	Афганистан	AFG	AF	Центральная Азия	TRACECA
8	Албания	ALB	AL	Балканы	
32	Аргентина	ARG	AR	Южная Америка	

¹ Коды стран и соответствующие номера относятся к ISO 3166 Кодам (Страны). Полный перечень всех стран можно найти на сайте http://userpage.chemie.fu-berlin.de/diverse/doc/ISO_3166.html, если нужно добавить дополнительные страны.



951	Армения	ARM	AM	Кавказ	TPACEKA
36	Австралия	AUS	AU	Австралия	
40	Австрия	AUT	AT	Западная Европа	EC
931	Азербайджан	AZE	AZ	Кавказ	TPACEKA
112	Беларусь	BLR	BY	Восточная Европа	
56	Бельгия	BEL	BE	Западная Европа	EC
84	Белиз	BLZ	BZ	Африка	
70	Босния и Герцеговина	BIH	BA	Балканы	
76	Бразилия	BRA	BA	Южная Америка	
100	Болгария	BGR	BG	Балканы	TPACEKA
116	Камбоджа	KHM	KH	Дальний Восток (Азия)	
124	Канада	CA	CAN	Северная Америка	
156	Китай	CHN	CN	Дальний Восток (Азия)	
191	Хорватия	HRV	HR	Восточная Европа	
196	Кипр	CYP	CY	Восточная Европа	EC
203	Чехия	CZE	CZ	Восточная Европа	EC
208	Дания	DNK	DK	Скандинавия	EC
818	Египет	EGY	EG	Северная Африка	
233	Эстония	EST	EE	Восточная Европа	EC
246	Финляндия	FIN	FI	Скандинавия	EC
250	Франция	FRA	Fr	Западная Европа	EC
268	Грузия	GEO	GE	Кавказ	TPACEKA
276	Германия	DEC	DE	Западная Европа	EC
300	Греция	GRC	GR	Восточная Европа	EC
348	Венгрия	HUN	HU	Восточная Европа	EC
352	Исландия	ISL	IS	Скандинавия	
356	Индия	IND	IN	Дальний Восток (Азия)	
360	Индонезия	IDN	ID	Дальний Восток (Азия)	
364	Иран	IRN	IR	Средний Восток	TPACEKA
368	Ирак	IQR	IQ	Средний Восток	
372	Ирландия	IRL	IE	Западная Европа	EC
376	Израиль	ISR	IL	Средний Восток	
380	Италия	ITA	IT	Западная Европа	EC
392	Япония	JPN	JP	Япония	
400	Иордания	JOR	JO	Средний Восток	
398	Казахстан	KAZ	KZ	Центральная азия	TPACEKA
404	Кения	KEN	KE	Африка	
410	Корея	KOR	KR	Дальний Восток (Азия)	
414	Кувейт	KWT	KW	Средний Восток	
417	Кыргызстан	KGZ	KG	Центральная азия	TPACEKA
428	Латвия	LVA	LV	Восточная Европа	EC
434	Ливия	LBY	LY	Северная Африка	
438	Лихтенштейн	LIE	LI	Западная Европа	
440	Литва	LTU	LT	Восточная Европа	EC
442	Люксембург	LUX	LU	Западная Европа	EC
807	Македония	MKD	MK	Балканы	
458	Малайзия	MYS	MY	Дальний Восток (Азия)	



470	Мальта	MLT	MT	Западная Европа	ЕС
498	Молдова	MDA	MD	Восточная Европа	TRACECA
516	Намибия	NAM	NA	Африка	
528	Нидерланды	NLD	NL	Западная Европа	ЕС
554	Новая Зеландия	NZL	NZ	Австралия	
578	Норвегия	NOR	NO	Скандинавия	
1200	Другие	OTH	OT	Другие	Другие
586	Пакистан	PAK	PK	Дальний Восток (Азия)	
591	Панама	PAN	PA	Южная Америка	
608	Филиппины	PHL	PH	Дальний Восток (Азия)	
616	Польша	POL	PL	Восточная Европа	ЕС
620	Португалия	PRT	PT	Западная Европа	ЕС
642	Румыния	ROM	RO	Балканы	TRACECA
643	Россия	RUS	RU	Восточная Европа	
682	Саудовская Аравия	SAU	Sa	Средний Восток	
891	Сербия и Монтенегро	SCG	CS	Балканы	
702	Сингапур	SGP	SG	Дальний Восток (Азия)	
703	Словакия	SVK	SK	Восточная Европа	ЕС
705	Словения	SVN	SI	Восточная Европа	ЕС
724	Испания	ESP	ES	Западная Европа	ЕС
144	Шри-Ланка	LKA	LK	Дальний Восток (Азия)	
752	Швеция	SWE	SE	Скандинавия	ЕС
756	Швейцария	CHE	CH	Западная Европа	
760	Сирия	SYR	SY	Средний Восток	
762	Таджикистан	TJK	TJ	Центральная азия	TRACECA
158	Тайвань	TWN	TW	Дальний Восток (Азия)	
764	Таиланд	THA	TH	Дальний Восток (Азия)	
792	Турция	TUR	TR	Восточная Европа	
795	Туркменистан	TKM	TM	Центральная азия	TRACECA
804	Украина	UKR	UA	Восточная Европа	TRACECA
784	ОАЭ	ARE	AE	Средний Восток	
826	Великобритания	GB	GBR	Западная Европа	ЕС
840	США	USA	US	Северная Америка	США
860	Узбекистан	UZB	UZ	Центральная азия	TRACECA
704	Вьетнам	VNM	VN	Дальний Восток (Азия)	
716	Зимбабве	ZWE	ZW	Африка	

Полное описание атрибутов, относящихся к классам характеристик и таблиц, находится в Приложении 1.

Предлагаемая упрощенная схема для иллюстрации базы данных TRACECA_TRANSPORT_MODEL хранится в файле TRACECA_PHYSICAL_NETWORK.mxd. Этот файл, по необходимости, может быть в дальнейшем отработан для более детального представления данных.

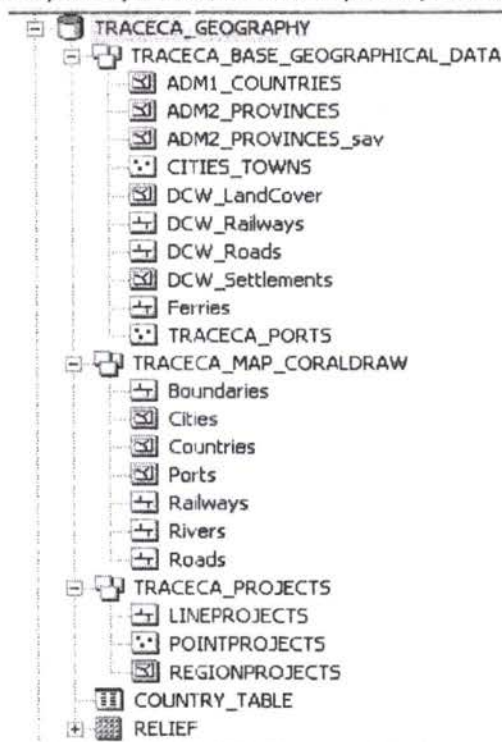


1.3 Гео база данных TRACECA_GEOGRAPHY

Эта персональная гео база данных предоставляет географические элементы, которые могут быть использованы для картографических целей или других иллюстраций. Она в основном состоит из трех комплектов данных, которые называются TRACECA_BASE_GEOGRAPHICAL_DATA, TRACECA_MAP_CORELDRAW и TRACECA_PROJECTS. Рисунок 3 демонстрирует содержание этой базы данных.

Как видно из рисунка, эта гео база данных включает только классы характеристик без таблиц.

Рисунок 3. Комплекты данных характеристик, классы характеристик и таблицы в гео базе данных



TRACECA_GEOGRAPHY

Комплекты данных характеристик базы географических данных TRACECA (TRACECA_BASE_GEOGRAPHICAL_DATA) предоставляет в виде ее основного содержания собрание слоев, полученных от поставщиков данных или загруженных из бесплатных Интернет источников, а именно с веб-страницы сайта GeoCommunity. Эта Интернет база данных предоставляет цифровые данные для членов TRACECA, которые представляют цифровые карты мира ESRI's Digital Charts of the World, кроме стран и схем регионов, которые покупались у RRG (для Болгарии и Румынии) и ARCASIAN (для всех других стран). На текущий момент в наличии следующие схемы:

- ADM1_COUNTRIES	Страны и границы стран	Полигоны
- ADM2_PROVINCES	Границы региона	Полигоны
- CITIES_TOWNS	Расположение городов	Точки
- DCW_Settlements	Зоны поселений	Полигоны
- DCW_LandCover	Наземное покрытие	Полигоны



- DCW_Railways	Ж/д ветки	Связи
- DCW_Roads	Сети автодорог	Связи
- Ferries	Паромные пути через Черное и Каспийское моря	Связи
- TRACECA_PORTS	Расположение портов (слой точек)	Точки

Были загружены отдельные схемы из цифровых карт мира (Digital Charts of the World) для стран, совмещены и построена топология. После этого были выполнены некоторые геометрические поправки (например, по сокращению недочетов), а также добавлены дополнительные атрибуты по странам. В конечном итоге, покрытие было импортировано в персональный комплект характеристик гео базы данных TRACECA_BASE_GEOGRAPHICAL_DATA, TRACECA_GEOGRAPHY как отдельные классы характеристик

Однако, классы характеристик паромов (Ferries) и портов TRACECA_PORTS были составлены силами Постоянного Секретариата специально для этой базы данных.

Полное описание атрибутов представлено в Приложении 2. Эта персональная гео база данных хранится в географической проекции вместе со следующими параметрами (сходными с гео базой данных TRACECA_TRANSPORT_MODEL):

Проекция: Географическая
Единицы: DD
Сфероид: Clarke1866

На основе этих данных файл с расширением mxd дает обзор комплекта характеристик данных TRACECA_BASE_GEOGRAPHICAL_DATA, установлено также использование простой схемы карты под названием TRACECA_BASE_DATA.MXD. Этот файл может далее быть обработан для более подробного представления имеющихся данных.

Как уже предполагается в самом названии, комплект характеристик TRACECA_MAP_CORELDRAW включает те слои, которые были импортированы и затем обработаны из старых карт TRACECA в формате Corel Draw. Комплект включает следующие семь классов характеристик:

- Boundaries (линия представляет границы стран, побережье и ограничивающий прямоугольник)
- Cities (полигон представляет города и имена городов в зоне TRACECA)
- Countries (полигон представляет страны и водоёмы)
- Ports (полигон представляет порты и их названия в зоне TRACECA)
- Railways (линия представляет ж/д ветки)
- Rivers (линия представляет реки и течения)
- Roads (линия представляет автодороги разных категорий)

Более того, каждый из данных классов характеристик содержит дополнительные атрибуты, которые позволяют разделять характеристики на подклассы. Например, атрибут тип автодороги (TYPE of the ROADS) отличать (и искать) автодороги TRACECA от других главных и второстепенных дорог и от морских путей. Подобным образом атрибут тип городов (TYPE of the CITIES) позволяет отличать столицы, крупные города, региональные центры от других городов. Полное описание атрибутов представлено в Приложении 2.

Следует отметить, что настоящее представление городов и портов в двух классах характеристик не является оптимальным решением, т.к. обе характеристики представлены полигонами (кружками определенного радиуса), и кроме того, их названия также представлены полигонами вместо того, чтобы храниться как атрибуты к характеристикам. Тем не менее, это происходит, т.к. эти черты были



представлены в Corel Draw. Лучшим способом (более гибким) для представления городов и портов, а также их названий будет класс характеристики точки, с ее именем, прилагаемым как атрибутивная информация.

Ввиду того, что данные были выведены из старых файлов формата Corel Draw, комплект данных TRACECA_MAP_CORELDRAW не проецируется, т.е. у него нет определенной координатной системы, и, поэтому он не может накладываться в операции обработки гео данных с другими данными, пока не будет спроецирован.

Кроме установки комплекта характеристик данных, генерировался файл ArcView mxd, который воспроизводит схему карты Corel Draw в ее основной форме, оптимизированной для плоттера А0. Этот файл называется TRACECA_OVERVIEW_MAP.mxd и ему необходимо храниться в той же папке, что и персональная база данных TRACECA2. Для окончательного выпуска карты эта схема должна дорабатываться до определенной степени.

Третий комплект характеристик данных гео базы TRACECA_GEOGRAPHY называется TRACECA_PROJECTS и служит для представления всей технической помощи и проектов по инфраструктуре, проводимых и контролируемых TRACECA. Такие проекты могут иметь линейный характер (т.е. модернизация/новое строительство линейных транспортных инфраструктур), могут быть привязаны к единому расположению (т.е. размещение точки), или могли бы быть региональными проектами, т.к. несколько регионов или даже целые страны получали бы выгоды от них. Соответственно, этот комплект характеристик данных включает три схемы

- **ЛИНИЯPROJECTS** для представления горизонтальных проектов TRACECA
- **ТОЧКАPROJECTS** для представления местных проектов и
- **РЕГИОНPROJECTS** для представления региональных/национальных проектов.

С целью эффективной реализации проектов технической помощи и инвестиционных проектов в ГИС Базе данных TRACECA, им присваивается уникальный код проекта (Таблица 5 инвестиционных проектов; Таблица 6 проектов технической помощи), который представлен серией букв и цифр. Если выполняются новые проекты, им также нужно присваивать новый уникальный код (для внутреннего использования в базе данных ГИС). Структура кода выглядит следующим образом:

ххуу

где хх - 2-х буквенный код для представления режима (GE = общий или несколько режимов; HO = горизонтальный проект; IM = интермодальный проект; LT = юридический или торговый проект; MA = морской порт или судоходный проект; RA = ж/д проект; RF = ж/д паромный проект; RO = автодорожный проект) и уу последовательный номер для каждого режима, начиная с 00 (ноль-ноль) и считая с повышением (01, 02, 03, и т.д.).

Таблица 5. Коды Инвестиционных проектов.

Код проекта	Тип	Название проекта /описание
GE01	Точка	Центр распределения экспортного хлопка в Бухаре
GE02	Линия	Обработка контейнеров в портах на Каспийском море-Баку и Туркменбаши
GE03	Точка	Интермодальное / терминальное оборудование (Кармир Белур, Чимкент, Актау, Бишкек)
MA01	Точка	Создание компьютеризованной системы грузовых паромных перевозок & поставка & и установка компьютеров & оборудования связи для портов Ильичевск (Украина) и Поти (Грузия)



Код проекта	Тип	Название проекта /описание
MA02	Точка	Оборудование для переработки грузов и контейнеров для морских портов Баку (Азербайджан), Туркменбаши (Туркменистан), Поти (Грузия) и Ильичевск (Украина)
MA03	Точка	Поставка навигационного оборудования для портов Баку, Актау и Туркменбаши
RA01	Линия	Реабилитация железных дорог Кавказа
RA02	Точка	Станции промывки ж/д цистерн в баку (Азербайджан)
RA03	Линия	Закупка системы оптико-волоконного кабеля для совершенствования системы коммуникации и сигнализации железных дорог в Азербайджане, Армении и Грузии
RA04	Регион	Поставка цистерн для Азербайджанской Ж/Д
RF01	Точка	Проектирование и сооружение железнодорожно-паромного оборудования в порту Поти (Грузия)
RF02	Точка	Совершенствование существующего ж/д-паромного терминала и установка оборудования в порту Ильичевск (Украина)
RF03	Точка	Реабилитация железнодорожно-паромного терминала в Актау
RO01	Линия	Реабилитация Красного моста и сооружение моста ТРАСЕКА

Таблица 6. Коды проектов технической помощи.

Код проекта	Тип	Название проекта /описание
GE01	Регион	Центр распределения экспортного хлопка в Бухаре
GE02	Линия	Обработка контейнеров в портах на Каспийском море-Баку и Туркменбаши
GE03	Регион	Интермодальное / терминальное оборудование (Кармир Белур, Чимкент, Актау, Бишкек)
HO01	Регион	Обучение организации перевозок
HO02	Регион	Модель прогнозирования региональных перевозок
HO03	Регион	Координационное бюро ТРАСЕКА
HO04	Регион	Прогнозирование перевозок и ТЭО
HO05	Регион	Координационное бюро ТРАСЕКА
HO06	Регион	Повышение квалификации руководящего состава транспортного сектора
IM01	Регион	Интермодальные перевозки
IM02	Регион	Создание интермодальных служб & обучение
LT01	Регион	Транспортные законодательные и регулирующие основы
LT02	Регион	ТРАСЕКА – содействие торговли
LT03	Регион	Международный автомобильный транспорт и содействие транзитным перевозкам



<i>Код проекта</i>	<i>Тип</i>	<i>Название проекта /описание</i>
LT04	Регион	Межправительственная Комиссия по реализации Многостороннего Соглашения по транспорту
LT05	Регион	Таможенное оформление на автомобильных пунктах пропуска Центральной Азии
LT06	Регион	Межправительственная Комиссия по реализации Многостороннего Соглашения по транспорту (продолжение)
LT07	Регион	Гармонизация процедур пересечения границ
LT08	Регион	Единая политика транзитных пошлин и тарифов
LT09	Регион	Общая юридическая база для транзитных перевозок
LT10	Регион	Пункты пропуска на украинско-молдавской границе
MA01	Точка, Регион	Обучение в области морских перевозок в порту Баку
MA02	Точка, Регион	Паромные терминалы: Баку - Туркменбаши
MA03	Точка, Регион	ТЭО новых терминальных мощностей в Грузинских портах Поти и Батуми
MA04	Регион	Руководство и обучение эксплуатации навигационного оборудования
RA01	Регион	Содержание инфраструктуры железных дорог (Кавказ)
RA02	Регион	Содержание подвижного состава
RA03	Регион	Содержание инфраструктуры железных дорог (Центральная Азия)
RA04	Регион	Совместное предприятие для обслуживания железных дорог Кавказа
RA05	Регион	Железнодорожные тарифы и расписание
RA06	Регион	Реструктуризация железных дорог Центральной Азии и телекоммуникации
RA07	Регион	Реструктуризация железных дорог в Азербайджане и Грузии
RA08	Регион	Предварительное ТЭО нового участка железной дороги между Ферганской Долиной, Бишкеком и Кашгаром (Китай)
RA09	Регион	Телекоммуникации на железных дорогах стран Центральной Азии
RA10	Регион	Логистический центр по транзитным перевозкам нефти железнодорожным транспортом
RO01	Регион	Проект 'Dolphin' ТЭО для каравансарая
RO02	Регион	Автомобильные перевозки (Кавказ)
RO03	Регион	Внедрение систем содержания дорожного покрытия
RO04	Регион	Автомобильные перевозки (Центральная Азия)
RO05	Регион	Эксплуатация дорог



Код проекта	Тип	Название проекта /описание
RO06	Регион	Дорожный сектор Кавказа – ТЭО реабилитации и реконструкции автомобильной дороги, соединяющей Баку, Тбилиси и Ереван
RO07	Регион	Реконструкция автомобильных дорог Кавказа

Две указанные выше Таблицы 5 и 6 предоставляют коды проектов, названия проектов, а также тип проекта (Точка, Линия, Регион). Тип указывает на доминантный характер проекта, является ли он линейным (линия), местным (точка), или региональным (касается регионов или стран); однако, некоторые проекты могут иметь как местный, так и региональный характер.

Кроме этих трех комплектов характеристик данных, гео база данных TRACECA_GEOGRAPHY включает три таблицы (COMMODITIES, COUNTRY_TABLE, PORT_TERMINAL_TYPES), используемые как ссылка для классов характеристик, и далее включает растровый комплект данных, называемый RELIEF, который дает топографию пространства TRACECA. Таблицы, по существу, те же самые, как и в модели гео базы данных TRACECA_TRANSPORT_MODEL (см. Таблицы 1, 2, 3 и 4 отчета).

1.4 Гео база данных TRACECA_DATA

Эта гео база данных содержит все статистические данные, которые были собраны Постоянным Секретариатом от стран-участниц. Такие данные включают сведения о социально-экономической ситуации и производстве в регионе, включает физические параметры технической инфраструктуры транспорта, данные по использованию такой инфраструктуры (объемы перевозок пассажиров и грузов, транспортные матрицы). Все эти данные были конвертированы из разных файлов Excel (см. Главу 3.3) и введены в формат Access.

В отличие от двух других гео баз данных, описанных в предыдущих разделах, эта база данных не содержит каких-либо географических объектов или классов геометрических характеристик. Тем не менее, статистические данные, предоставляемые здесь могут иметь связи с географическими объектами посредством уникальных номеров (Ids).

В контрасте с прежней базой данных TRACECA, которая полностью устанавливалась на файлах Excel, применялись следующие принципы:

Есть одна таблица на поле индикатора для того, чтобы иметь четкую структуру базы данных и ограничить количество колонок на таблицу.

Все отдельные файлы Excel по стране были соединены в одну таблицу (с целью сокращения количества таблиц).

Двуязычные версии (русский и английский) также были соединены вместе, т.е. таблицы основных сведений в базе данных представлены на одном языке, тогда как ПО управления базой данных дает возможности двух языков. Это также сокращает количество таблиц.

На группу индикатора есть одна таблица на год. Это дает четкую структуру базы данных, а также позволяет легко обновлять сведения будущими данными, т.к. нужно создавать только новые таблицы вместо добавления нескольких колонок в несколько таблиц.

Кроме другого формата данных (база данных Access вместо файлов Excel), основная разница/преимущество настоящей ГИС базы данных TRACECA перед предыдущим базой данных на основе файлов Excel состоит в следующем:

Все отдельные файлы по стране заменяются одним полным файлом, включая все регионы всех стран, и



Две разные языковые версии соединены вместе в один, и

Избыточная информация, которая ранее хранилась в нескольких файлах Excel, теперь решена в одной таблице, хотя и последней, но не менее важной

Данные физической сети, границ региона и страны теперь выведены в другие базы данных и имеют географическую ссылку в ГИС.

Тем не менее, пересмотренная версия старых файлов Excel остается все еще в пользовании для сбора данных (см. Главу 3.1).

Рисунок 4 дает обзор таблиц в наличии в гео базе данных TRACECA_DATA. Можно видеть долгий список таблиц, в наличии на сегодня; однако, это ввиду представления 'времени': если данные в наличии на несколько лет, будет одна отдельная таблица на каждый год. С одной стороны это можно рассматривать как недостаток, т.к. это создает большое количество таблиц в базе данных, с другой - это уменьшает сложность каждой таблицы (потому как каждая таблица уже включает количество индикаторов на каждый год) и делает обновление базы данных более легким, т.к. нужно создавать 'только' новую таблицу с самого начала, чем добавлять колонки и строки в существующие таблицы.

Кроме того, из Рисунка 4 можно вывести и другие принципы:

Эта гео база данных содержит таблицы данных, а также следующие таблицы ссылок: COMMODITIES, COUNTRIES, PORT_TERMINAL_TYPES, NODE_TO_NODE_ROUTES, NODES, OBLASTS. Первые три таблицы соответствуют таким же таблицам в других базах данных. Таблица узлов (NODES) в принципе соответствует классу характеристик узлы (NODES) гео базы данных транспортной модели TRACECA (TRACECA_TRANSPORT_MODEL geodatabase), однако, ей недостает географических ссылок. Иначе и таблица и класс характеристик будут идентичны. Таблица области (OBLASTS) дает список всех регионов, которые определяются между странами-участницами TRACECA, включая уникальный код региона.

Все таблицы данных работают с буквами 'zt_'.

Две последние буквы таблицы данных называют год, по которому есть данные (98 = 1998; 99 = 1999, 00 = 2000, и т.д.).

Остальные символы названий таблиц данных указывают на содержание таблицы.

В принципе каждая таблица содержит данные по всем странам TRACECA; однако, зачастую данные еще не одинаково в полном объеме для всех стран (см. Главу 3.2 для деталей).

Как только данные по новому году (например, по 2005) поданы в Постоянный Секретариат, создается новая соответствующая таблица, к которой подходят новые данные.



Общее содержание таблиц данных приведено ниже в Таблице 7

The image shows a screenshot of a database table list for the 'TRACECA_DATA' database. The tables are listed in a hierarchical view, with each table name preceded by a small icon representing a table. The list includes:

- commodities_tbl
- counties_tbl
- node_to_node_routes_tbl
- nodes_tbl
- oblasts_tbl
- port_terminals_type_tbl
- zt_border_crossings_rail_time_tbl_00
- zt_border_crossings_rail_time_tbl_02
- zt_border_crossings_rail_time_tbl_98
- zt_border_crossings_rail_time_tbl_99
- zt_border_crossings_rail_traff_tbl_00
- zt_border_crossings_rail_traff_tbl_01
- zt_border_crossings_rail_traff_tbl_02
- zt_border_crossings_rail_traff_tbl_98
- zt_border_crossings_rail_traff_tbl_99
- zt_border_crossings_road_time_tbl_00
- zt_border_crossings_road_time_tbl_02
- zt_border_crossings_road_time_tbl_98
- zt_border_crossings_road_time_tbl_99
- zt_border_crossings_road_traff_tbl_00
- zt_border_crossings_road_traff_tbl_01
- zt_border_crossings_road_traff_tbl_02
- zt_border_crossings_road_traff_tbl_98
- zt_border_crossings_road_traff_tbl_99
- zt_maritime_routes_tbl_00
- zt_maritime_routes_tbl_01
- zt_maritime_routes_tbl_02
- zt_maritime_routes_tbl_98
- zt_maritime_routes_tbl_99
- zt_port_terms_chars_tbl_00
- zt_port_terms_chars_tbl_01
- zt_port_terms_chars_tbl_02
- zt_port_terms_chars_tbl_98
- zt_port_terms_chars_tbl_99
- zt_ports_chars_tbl_00
- zt_ports_chars_tbl_01
- zt_ports_chars_tbl_02
- zt_ports_chars_tbl_98
- zt_ports_chars_tbl_99
- zt_product_obls_ivl_tbl_98
- zt_rail_routes_commodities_tbl_01

Рисунок 4. Таблицы в наличии в гео базе данных TRACECA_DATA.



Таблица 7. Содержание таблиц данных TRASECA_DATA geodatabase.

Название таблиц данных	Содержание
zt_BORDER_CROSSING_RAIL_TIME_xx	Среднее время пересечения границ видами поездов (пассажирские, грузовые)
zt_BORDER_CROSSING_RAIL_TRAFF_xx	Количество видов поездов (пассажирские, грузовые), пересекших границу в день
zt_BORDER_CROSSING_ROAD_TIME_xx	Среднее время пересечения границ видами транспортных средств (автомобиль, грузовик, автобус)
zt_BORDER_CROSSING_ROAD_TRAFF_xx	Грузопотоки ССИД (AADT) через пункты пропуска видами транспортных средств (автомобили, грузовики, автобусы)
zt_MARITIME_ROUTES_xx	Пассажиры и грузы, провозимые по морю
zt_PORT_TERMS_CHARS_xx	Характеристика складских помещений порта на берегу
zt_PORTS_CHARS_xx	Общая техническая характеристика прибрежной инфраструктуры порта
zt_PRODUCT_OBLS_xx	Данные по производству видов товаров по годам и по регионам (в тоннах)
zt_RAIL_ROUTES_COMMODITIES_xx	Количество тонн, группы товаров перевезенных по связке в год
zt_RAIL_ROUTES_GEN_CHARS_xx	Количество пассажиров и общий тоннаж на связи
Rzt_AIL_ROUTES_PHYS_CHARS_xx	Технические характеристики ж/д участка
zt_ROAD_ROUTES_GEN_CHARS_xx	Количество транспортных средств по связке по типу тр. средств
zt_ROAD_ROUTES_PHYS_CHARS_xx	Технические характеристики дорожного участка
zt_SOCIO_ECONOM_OBLS_xx	Социально-экономическая база данных по регионам

Примечание:

xx представляет года, за которые есть таблицы (98, 99, 00, 01 и т.д.)

Эти различные таблицы связаны вместе несколькими связями и могут также быть привязаны к классам геометрических характеристик двух других гео баз данных. Рисунок 5 дает упрощенный вид структуры гео базы данных, в том числе и отношения между разными таблицами. На Рисунок 5 каждая таблица базы данных иллюстрируется одним прямоугольником, однако, с целью упрощения некоторые отдельные таблицы соединены в один прямоугольник на диаграмме (например, Импорт/Экспорт и социально-экономические/товары для статистических данных, и объемы пограничного движения /BorderComEx/BorderComIn и разные таблицы Порты (Ports*) – таблицы, относящиеся к сетевым данным). Так как некоторые из групп данных (социально-экономические данные, объемы потоков, связующие дороги, и товары) в наличии уже несколько лет, и это представлено отдельными таблицами в баз данных, диаграмма указывает на это (t=1, t=2 ... t=n).



Trade Facilitation and Institutional Support
Содействие торговле и институциональная поддержка

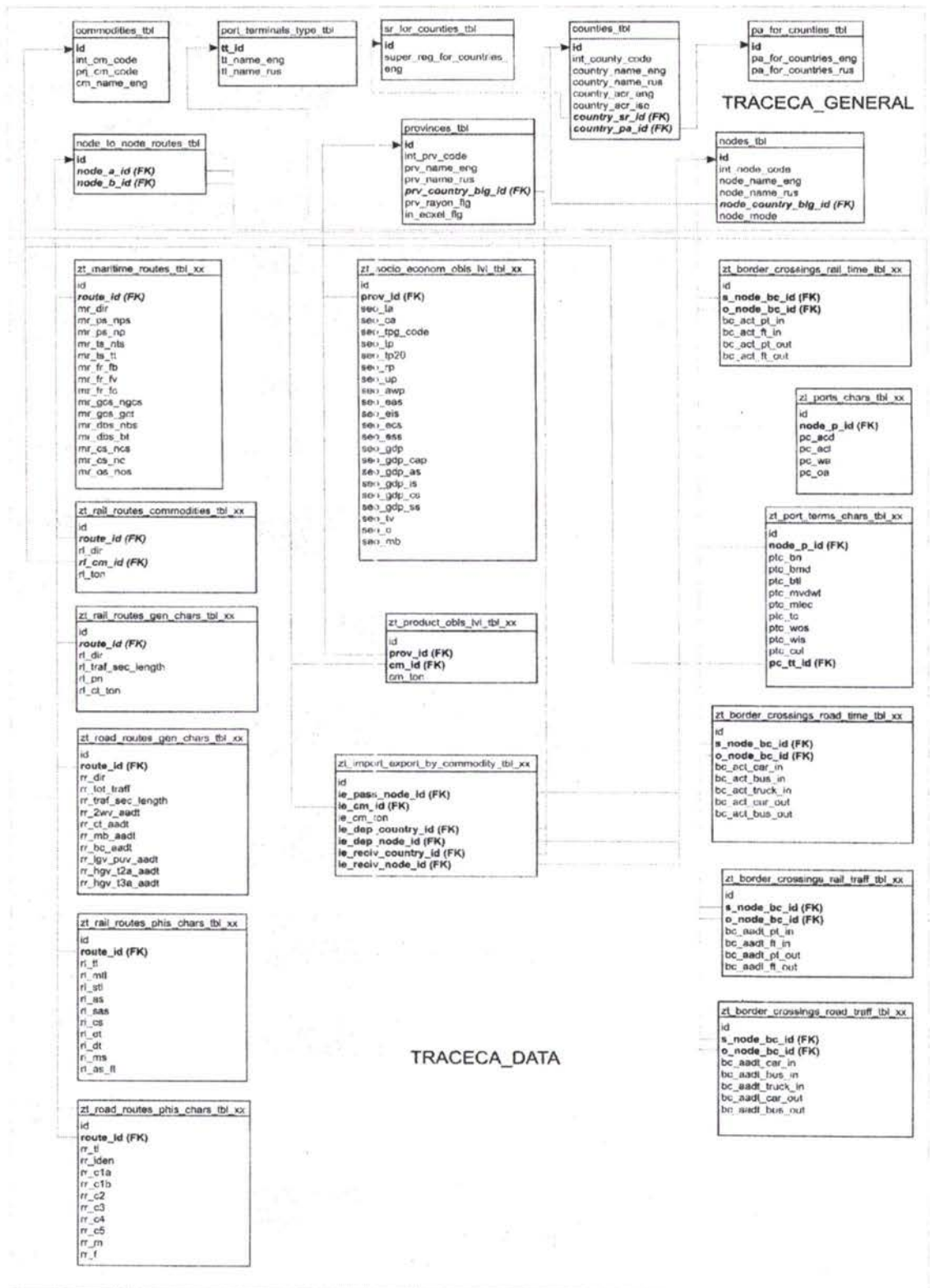


Рисунок 5. Отношения между разными классами характеристик и таблицами в трех гео БД



1.5. Суммарный обзор

Так как все три гео персональные базы данных ТРАСЕКА хранятся как отдельные Access файлы, они могут открываться, просматриваться и редактироваться отдельно от ArcGIS/ArcView, а также с использованием ПО Microsoft Access (или любой другой программы по управлению базой данных, которая способна открывать файлы, форматированные Access файлы). Здесь все атрибуты (поля) в наличии просматриваются, могут быть доступными и редактироваться (кроме тех полей, которые представляют географическую информацию). Однако рекомендуется не редактировать данные вне ArcGIS/ArcView в целях избежания какой-либо опасности потери или нарушения связей между географическими объектами и табличными данными, кроме возможности поиска, иллюстрации и анализа данных в ПО Microsoft Access.

Некоторые таблицы обзоров (ссылки) (например, COUNTRY, NODES, PORT_TYPES) имеются во всех трех гео базах данных, что является избыточным, а поэтому потенциальным источником путаницы и ошибок, с другой стороны – это преимущество, т.к. все три Access файла могут копироваться и обрабатываться отдельно, поэтому необходимо иметь в распоряжении все таблицы ссылок.

Как показывает Рисунок 5, различные таблицы и классы характеристик в трех гео базах данных могут связываться уникальными Ids, что является одним из основных принципов систем управления базой данных. Не только таблицы внутри одной гео базы данных (т.е. внутри одного Access файла) могут иметь отношение друг к другу, но также таблицы и классы характеристик из нескольких гео баз данных. Отношение таблиц внутри одной персональной гео базы данных (т.е. внутри одного Access файла) может быть установлено либо в Access или в ArcGIS/ArcView, однако отношение между таблицами и классами характеристик из разных гео баз данных (а именно, из разных Access файлов) может быть установлено только в ArcGIS/ArcView. Технически, эти отношения могут храниться в ArcView в так называемых документах MXD-documents (или шаблонах-документах); таким образом, отношения не являются перманентными, но MXD-документы хранят все параметры, необходимые для документов для установления отношений, и каждый раз, когда MXD-документ открывается – отношения будут переустанавливаться. Это, в противовес, также означает, что такие отношения не видимы вне ArcGIS / ArcView.



2. Потенциальные особенности ГИС TRACESA Базы данных

ГИС TRACESA База данных на сегодняшний день уже предоставляет целый ряд потенциальных возможностей для использования. Некоторые из возможных полей применения уже были продемонстрированы в ходе заседания МПК в Киеве в ноябре 2005 года. Такие области применения могут включать (и не ограничиваются этим) следующее:

- Общий обзор пространства TRACESA (Рисунок 6)
- Информацию о проектах технической помощи и инвестиционных проектах (Рисунок 7)
- Презентацию результатов транспортных моделей (Рисунки 8 и 9)
- Иллюстрацию основных региональных сведений (Рисунок 10)
- Расчет кратчайшего пути (Рисунок 11)
- Визуализацию сервисных зон (изохроны) (Рисунок 12)

Следующие разделы кратко представляют вышеуказанные области применения.

2.1 Общий обзор пространства TRACESA

Прежде всего, ГИС База данных TRACESA может быть использована для иллюстрации пространства TRACESA, а именно страны-участницы TRACESA с их транспортными инфраструктурами (автодороги и ж/д, порты, судоходные морские пути и т.д.), главные города, региональное распределение и их физические условия. Это основная информация, которая может быть доведена людям внутри и вне структуры TRACESA посредством карт, Интернет программ или других картографических иллюстраций. Рисунок 6 дает пример, как может выглядеть такая презентация в ArcGIS

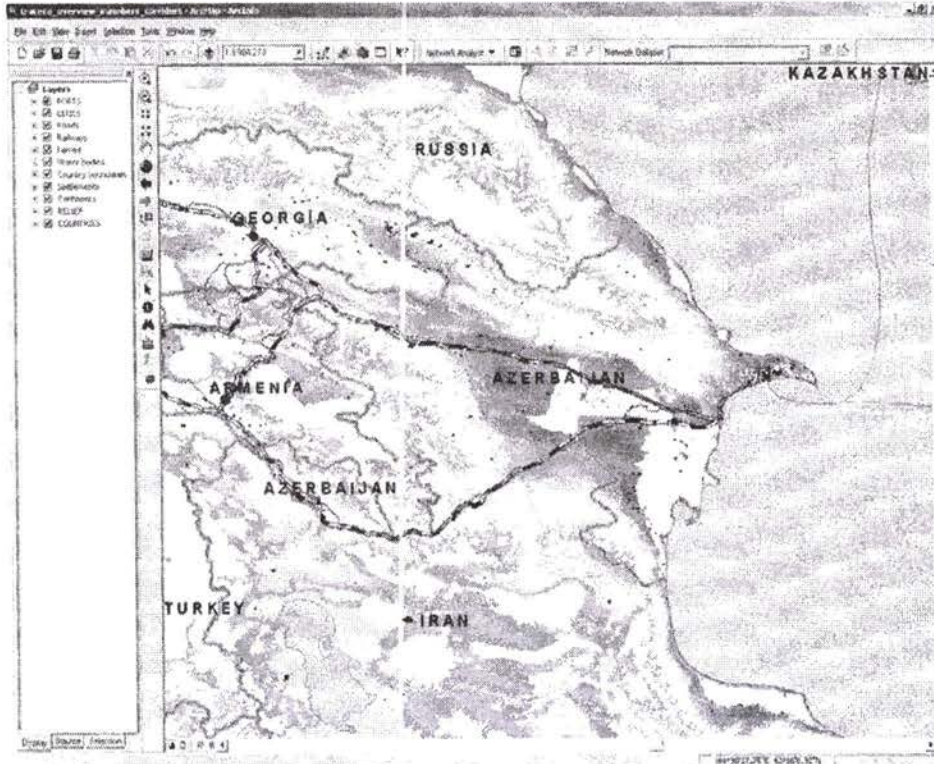


Рисунок 6. Общий обзор пространства ТРАСЕКА: рельеф, сети автомобильных и железных дорог, судоходные морские пути, страны ТРАСЕКА и основные города.

2.2 Информация о проектах технической помощи и инвестиционных проектах

Вторая область применения ГИС Базы данных ТРАСЕКА является предоставление информации о проектах технической помощи (ТА) и инвестиционных проектах, выполняемых и контролируемых ТРАСЕКА. Все эти проекты могут быть визуализированы вместе как целый набор проектов, или они могут быть показаны и отдельно найдены для более подробного изучения их целей, результатов и географического покрытия. Географическая иллюстрация проектов в ГИС может также иметь ссылку на веб-страницу ТРАСЕКА (см. верхний правый прямоугольник на Рисунке 7), где представлена полная информация по каждому проекту технической помощи (ТА) и инвестиционных проектах.

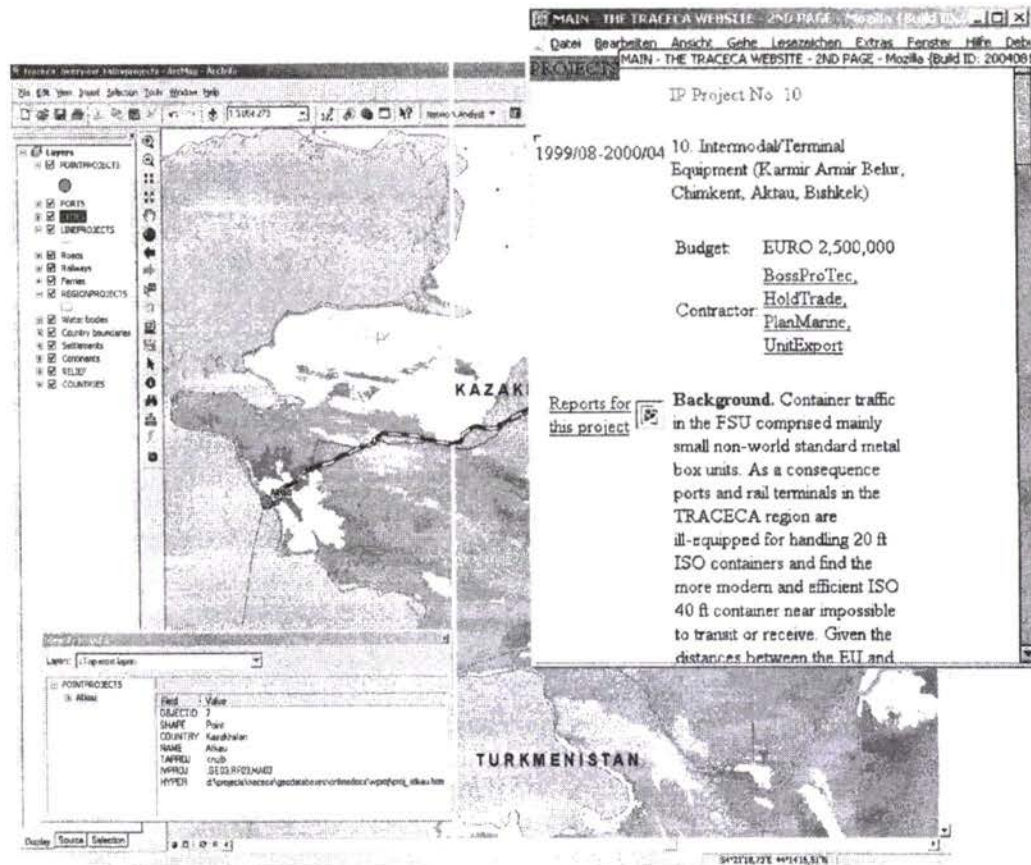


Рисунок 7. Информация по проектам технической помощи и инвестиционным проектам

2.3 Презентация Результатов Транспортных Моделей

Учитывая, что теперь все сетевые данные имеют гео ссылку (т.е. имеют географическое расположение в системе x-/y-координат), ГИС может также использоваться для презентации результатов старой транспортной модели (выполненной ВСЕОМ) или любой другой попытки транспортного моделирования. Теперь ГИС может выводить все данные, которые были произведены транспортной моделью, включая (но не ограничиваясь) тоннажем перевалки грузов в портах (см. пример на Рисунке 8), связками дорог на автодорожных и ж/д участках (Рисунок 9), транспортными потоками на пограничных пунктах пропуска (не показано) или пассажирским и грузовым перевозками между регионами (не показано). Также возможно показывать параметры технической базы сетей ТРАСЕКА, таких как количество путей ж/д участка, электрификацию, участки автодорог с покрытием и без, и другие параметры. Результаты моделирования могут быть показаны практически неограниченным количеством комбинаций из карт, диаграмм или таблиц, вся эта функциональность предоставляется ArcGIS.



Trade Facilitation and Institutional Support
Содействие торговле и институциональная поддержка

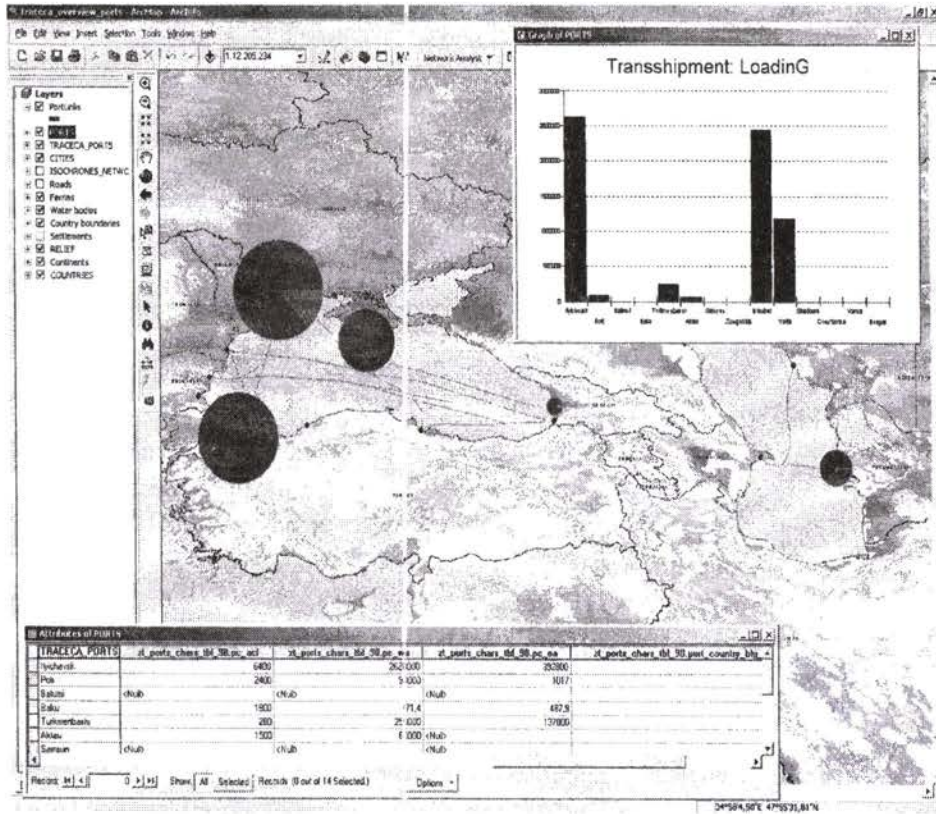


Рисунок 8. Результат Транспортной модели I: Тоннаж перевалки грузов в портах.

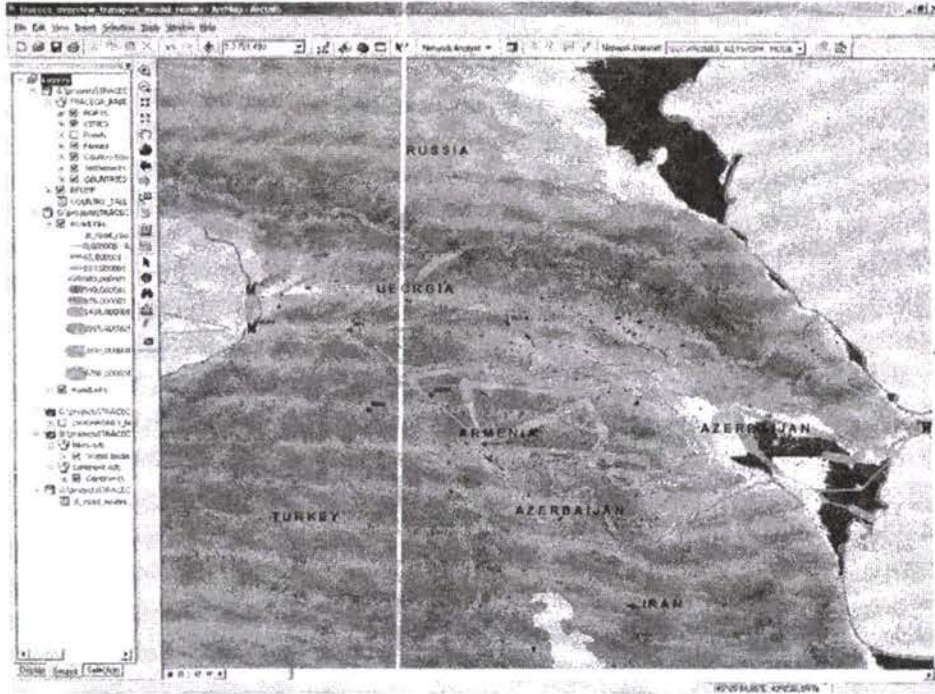


Рисунок 9. Результат Транспортной модели II: Связь загрузки автомобильных и железных дорог.



2.4 Иллюстрация Основных Региональных Сведений

Основные социально-экономические данные, собранные от стран-участниц ТРАСЕКА также могут быть показаны средствами карт, диаграмм или комбинацией из них. Эти данные могут быть включены в поиск и выведены интерактивно, по отдельным странам или полным набором стран-участниц ТРАСЕКА. Различные типы информации могут, если это необходимо, накладываться в ГИС с целью создания комбинации карт. Следующий рисунок показывает пример для Украины.

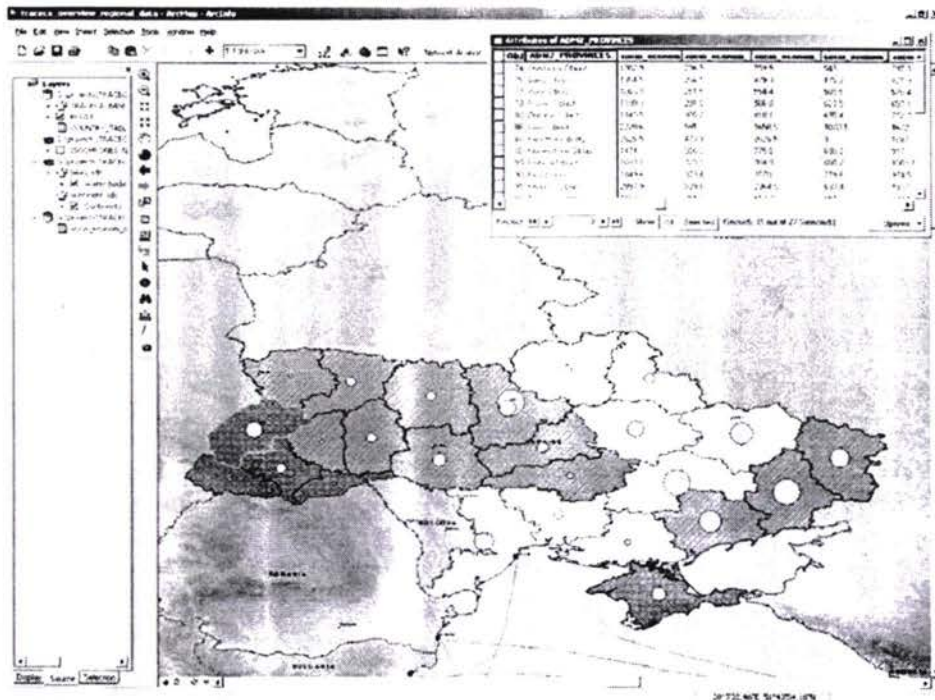


Рисунок 10. Иллюстрация основных региональных данных

2.5 Расчет кратчайшего пути и изохроны

Указанные выше рисунки представляют примеры использования ГИС для иллюстрации и анализа данных, которые генерировались транспортными моделями или собраны из внешней статистики. Противоположно, можно также применять встроенные ГИС функции по разработке кратчайших маршрутов² между любым городом или местом (см. для примера Рисунок 11), или любую другую из функций ГИС. Таким же образом может выполняться функция интерактивной выработки и презентации изохронов по определению времени на путь для выбранных мест (иногда упоминаемые в литературе как 'сервисные зоны') с помощью ГИС (Рисунок 12).

После запуска веб-страницы ТРАСЕКА, планируется предлагать такие (или подобные) виды услуг через Интернет, основываясь на базе данных ТРАСЕКА.

² Разумеется, здесь необходимо не иметь неправильного представления, в любом отношении, что расчет кратчайшего пути не является уникальной функцией ГИС, но является одним из основных элементов любой коммерческой или некоммерческой транспортной модели.



Рисунок 11. Расчет кратчайшего пути.

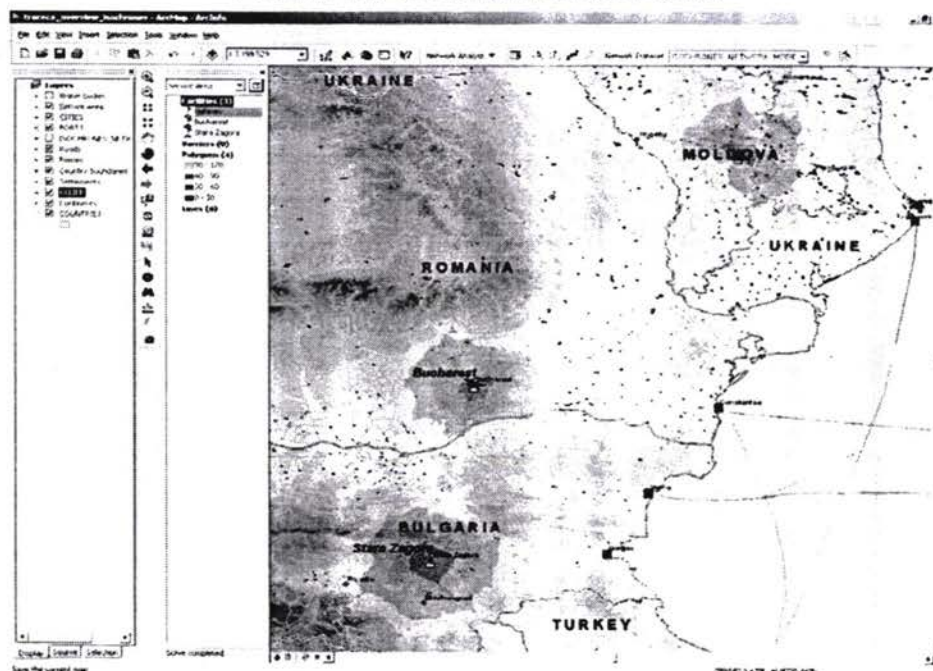


Рисунок 12. Визуализация сервисных зон (изохронов).



2.6 Перспективы дальнейшей реализации ГИС

Примеры, приведенные выше, демонстрируют лишь небольшой набор возможных областей применения с использованием довольно простых картографических схем. Основываясь на географических и статистических данных с помощью ГИС можно выполнять более широкий диапазон иллюстраций (см. Главу 4.2). Однако, возможности для представления и анализа данных обусловлены и ограничиваются полнотой, точностью, качеством и актуальностью вносимых данных. Поэтому необходимость в обновлении базы данных до сих пор важна (см. Главу 3).

С другой стороны, огромные усилия по сбору данных и вводу их в базу данных ГИС будут оправданы, если ГИС в свою очередь предлагает дополнительные ценности для стран-участниц ТРАСЕКА. Поэтому предусматривается предложить и реализовать набор функций ГИС для стран-участниц через веб-портал ГИС, благодаря которому страны-участницы могут иметь доступ и выводить данные со всей базы данных ГИС ТРАСЕКА, могут выпускать переделанные карты, осуществлять поиск и анализировать данные, которые есть в пространстве ТРАСЕКА.³ Параллельно, Постоянный Секретариат будет предлагать набор *стандартных карт ТРАСЕКА* и сделает их доступными для стран-участниц ТРАСЕКА на ежегодной основе.

³ Первые идеи 'видения' для будущей базы данных ТРАСЕКА уже излагались МПК (на недавнем заседании в Киеве в начале ноября 2005); более подробно см. Главу 2 в: Шурман, К., 2005, Предложение по улучшению Структуры Базы данных ТРАСЕКА. Введение ТРАСЕКА-ГИС. Баку: Постоянный Секретариат ТРАСЕКА.



3. Сбор данных

3.1 Руководство по сбору данных

В августе 2005 Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА подготовил и распространил пересмотренное Руководство по сбору данных⁴ с целью собрать самые последние сведения для обновления базы данных. Текст руководства выполнен на английском и русском языках. Процесс пересмотра руководства по сбору данных столкнулся с необходимостью реструктуризации файлов Excel, которые передавались в виде 'шаблонов' в Постоянный Секретариат для заполнения.

Все страны-участницы получили запрос на заполнение десяти файлов Excel, где каждый файл содержал одну группу данных, и затем каждая группа далее дифференцировалась несколькими показателями. Эти группы данных такие:

- Таблица 1: Технические данные по ж/д связям
- Таблица 2: Технические данные по автодорожным связям
- Таблица 3: Морские потоки
- Таблица 4: Технические данные по портам
- Таблица 5: Автомобильные потоки и время прохождения пунктов пропуска
- Таблица 6: Железнодорожные потоки и время прохождения пунктов пропуска
- Таблица 7:
- Социально-экономические данные на областном уровне
- Основное производство товаров на областном уровне
- Таблица 8: Внутренний объем автомобильного движения
- Таблица 9: Внутренний объем железнодорожного движения
- Таблица 10: Импорт, экспорт грузов автодорогами, ж/д и морем

В сравнении с предыдущей ситуацией, пересмотр Руководства по сбору данных обнаружил значительное сокращение количества показателей для сбора, а также количества файлов Excel. Содержание и формат этих десяти файлов Excel повторно не приводятся здесь (см. refer to the Руководство по сбору данных).

3.2 Полученные данные

В ответ на запрос Постоянного Секретариата о подаче данных со времени заседания МПК в Киеве в ноябре 2005 и в начале 2006, ряд стран прислали свои последние сведения в Постоянный Секретариат. Таблица 8 подводит итоги по странам, которые подали новые сведения.

Таблица 8. Новые комплекты данных, полученных после заседания в Киеве (на 23 февраля).

Страна	Дата получения данных
Армения	8 февраля 2006
Азербайджан	Ноябрь 2005
Болгария	3 и 22 февраля 22, 2006
Грузия	4 февраля 2006
Казахстан	Ноябрь 2005
Молдова	8 февраля 2006
Румыния	Конец 2005
Узбекистан	15 февраля 206

⁴ Обзорная информация по концепции Базы данных перевозок организации TRACECA.



Как следует из таблицы, некоторые из стран-участниц ТРАСЕКА должны еще предоставить свои последние сведения. Как и в первом обзоре, Таблица 9 дает обзор тому, какие таблицы были поданы указанными восемью странами:

Таблица 9. *Файлы Excel, предоставленные каждой страной.*

Страна	Excel файлы (Таблицы)									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Армения	(1)	X	(3)	(3)	X	X	X	(1)	X	(1)
Азербайджан (4)						X				X
Болгария	X		X	X	X		X	X	X	X
Грузия	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Казахстан			X	X						X
Молдова	X	X	(3)	(3)	(2)	(2)	X	X	X	X
Румыния	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Узбекистан		X	(3)	(3)	X		X	X		X

Примечания:

(1) Поданные файлы Excel 1, 8 и 10 по Армении были пустыми.

(2) Поданные файлы Excel 5 и 6 по Молдове были пустыми.

(3) Ввиду того, что Армения, Молдова и Узбекистан не имеют прямого выхода к морю, Таблицы 3 и 4 по морским перевозкам и данным по портам нет необходимости подавать.

(4) Азербайджан подал все данные в форме напечатанного письма (несколько страниц), которые затем пришлось сканировать и переделывать с целью конвертирования данных в электронный формат.

Приведенная выше таблица показывает, что в общем по всем из восьми стран было предоставлено разумное покрытие файлами Excel. По понятным причинам Армения, Молдова и Узбекистан не предоставили файлы Excel 3 и 4, т.к. у этих стран нет прямого доступа к морю. Тем не менее, некоторые вопросы остаются открытыми: несмотря на то, что Армения подала Excel файлы 1, 8 и 10, они оказались пустыми и незаполненными. Подобная ситуация с Молдовой, поданы пустые Excel файлы 5 и 6. Болгария прислала данные по всем файлам Excel, кроме 2 и 6, тогда как Казахстан шлет файлы Excel 3 и 4 вместе с 10 (по портам). Азербайджан предоставил некоторые данные для Excel файлов 6 и 10, но в форме напечатанного письма. Казахстан прислал Excel файлы 3, 4 и 10; и Узбекистан не подал данные по Excel файлам 1, 6 и 9, но подал данные по другим файлам.

Тем не менее, Таблица 9 дала только обзор по данным, полученным до сих пор. В отдельных случаях форматы данных, в которых они подавались, не отвечали запросу, распространенному Постоянным Секретариатом. Более того, соответствие годам, по которым подавались данные, отличается среди



стран. По этой причине Приложение 4 представляет список дополнительных комментариев по странам и файлам Excel, ставит вопросы на которые следует обратить внимание странам-участницам.

3.3 Конвертирование данных

Все данные, полученные с ноября 2005 необходимо внести в современную Базу данных ГИС ТРАСЕКА, чтобы они были обработаны с использованием инструментов и функций ГИС. Это означает, что данные необходимо конвертировать из формата Excel в формат Access. С целью содействия такому конвертированию, были определены стандартные Excel файлы (см. Руководство по сбору данных) с использованием predetermined фиксированных структур в отношении количества колонок и рядов. На основе фиксированной структуры файлов Excel, Постоянным Секретариатом были разработаны языки написания сценария Visual Basic Scripts, которые автоматически конвертируют файлы Excel в соответствующие таблицы Access.

С технической точки зрения, если Excel файлы использовали стандартный формат, процесс конвертирования этих данных может быть автоматическим. Однако, если поданные Excel файлы не совпадают со стандартным форматом, тогда

Либо языки сценария должны быть изменены для каждого отдельного случая с целью захвата отличающегося формата, или

Excel файлы должны быть предварительно обработаны вручную для перенастройки записывающего формата с целью применения языков сценария VBA.

В любом случае обе опции требуют дополнительных усилий для конвертирования этих данных.

Отдельно от технических вопросов, две другие проблемы создают дополнительные трудности для конвертирования данных:

В Excel файлах 1, 2, 5, 6, 8 и 9 страны-участницы ТРАСЕКА подали названия узлов (или городов) с целью определения начального и конечного узла дорожного или ж/д участка, или для определения порта или пункта пропуска. Сравнивая со старыми комплектами данных, теперь страны-участницы предоставили ряд новых узлов, которые еще не входили в ГИС Базу данных ТРАСЕКА. Вследствие этого, эти узлы отсутствуют в настоящей базе данных, поэтому они должны быть сначала локализованы и добавлены в гео базу данных перед тем, как конвертировать Excel файлы. Локализация узлов (x-/y-координаты) может быть выполнена только вручную, т.к. информация о ссылке отсутствовала, кроме таких стран, как Болгария, Молдова, Румыния, Украина и Турция. Для последних в качестве ссылки может использоваться База данных RRG ГИС5, где ряд расположений городов (но не все) под вопросом уже включены.

Подобные проблемы возникали с Excel файлами 7, дающими социально-экономические и производственные данные по регионам. Вместо предоставления уникального кода региона Excel файлы включали названия регионов (на русском). Опять таки, эти названия необходимо заменять (вручную) кодами регионов перед тем, как Excel файлы будут конвертированы в Access.

После решения этих проблем, вновь присланные, Excel файлы конвертировались в подходящие таблицы Access персональной гео базы данных TRASECA_DATA как это описано в Главе 3.3. Ввиду того, что вопрос по Excel файлам по некоторым странам все еще не решен, новым созданным таблицам Access в ГИС Базе данных ТРАСЕКА все еще недостает данных по нескольким странам.

5 База данных RRG ГИС включает класс характеристик под названием 'Города в Европе', который представляет точечный слой с расположением всех городов в Европе с населением более 50,000 жителей. Эта база данных охватывает всю Европу, но ей недостает городов Средней Азии. Поэтому, ее можно использовать для ссылки для Болгарии, Румынии, Молдовы и Европейской части Турции и Украины. Более подробно о Базе данных RRG ГИС можно ознакомиться на веб-странице RRG <http://cgi.brrg.de/cgi-bin/database.php?language=de>.



4. Представление данных

4.1 Общие рассуждения

ГИС База данных ТРАСЕКА теперь может считаться как операционная ГИС База данных 6, которая может использоваться для визуализации, составления карт, анализа и доводить определенные реальные процессы. ArcView ГИС находится в распоряжении Постоянного Секретариата и предлагает основные функции, которые могут использоваться для этих целей; однако, стандартные функции необходимо довести до требований ТРАСЕКА. Как уже отмечалось в предыдущем отчете о базе данных⁷, необходимо отличать четыре группы анализа:

Карты
Статистика
Графики, таблицы и диаграммы
Таблицы и отчеты

Однако обычно эти разные средства анализа данных объединяются в любую комбинацию; например, хлопчатые карты могут часто включать схемы или другие формы диаграмм, а таблицы и отчеты могут сопровождаться картами иллюстраций. Здесь применяются определенные виды комбинаций различных способов презентации ГИС База данных ТРАСЕКА.

И тем не менее, необходимо отметить, что процесс сбора данных все еще не завершен, большинство из предлагаемых иллюстраций, описанных в данной главе, охватывают только часть пространства ТРАСЕКА (некоторые страны или регионы), т.к. по некоторым странам все еще отсутствуют почти все группы данных.

4.2 Презентация Базы данных ТРАСЕКА

Без сомнения, карты являются наиболее важным средством для презентации географических данных, поэтому они служат для представления Базы данных ГИС ТРАСЕКА. Обычно карты предлагает обзорные определенных региональных или сетевых характеристик. Карты способны передавать пространственные явления всей зоны ТРАСЕКА, а также по отдельным регионам или их группам. Теперь, когда База данных ГИС ТРАСЕКА является действующей, могут выпускать карты, отображающие интересы ТРАСЕКА⁸:

- Основная карта ТРАСЕКА(см. Рисунок 1 отчета)
- Основные топографические карты Кавказа и регионов Средней Азии
- Презентация полной транспортной сети ТРАСЕКА
- Презентация проектов ТРАСЕКА (с расположением проектов технической помощи и инвестиционных проектов)
- Презентация физической сети инфраструктуры
- Иллюстрации социально-экономических характеристик регионов
 - o Плотность населения
 - o Соотношение сельского/городского населения
 - o Процентное соотношение активного работающего населения к общему числу населения
 - o Занятость по секторам (доли с/х, промышленности, строительства, услуг)
 - o ВВП на душу населения
 - o Количество транспортных средств на душу населения
 - o Количество легковых автомобилей, зарегистрированных на душу населения

⁶ Даже несмотря на то, что некоторые страны ТРАСЕКА все еще не подали последних данных по запросу ПС.

⁷ Главу 5.5 в: Шурман, К., 2005, Предложение по улучшению Структуры Базы данных ТРАСЕКА. Введение ТРАСЕКА-ГИС. Баку: Постоянный Секретариат ТРАСЕКА.

⁸ Эти карты предполагаются быть показаны на предстоящем заседании МПК в Софии в начале мая 2006.



- Загруженность связующих дорог и объемы движения на пограничных пунктах пропуска и в портах
- Товарные потоки между странами и регионами
- Товарные потоки в особо интересующих точках
- Время ожидания на пограничных пунктах пропуска и в портах

Указанные выше карты будут содержать или сопровождаться специальными графиками, статистикой и иллюстративными таблицами.

4.3 Техническая реализация в ГИС

При рассмотрении применения карт, статистики или отчетов, ArcView ГИС предлагает возможность их настройки под запросы пользователя. Вообще, все эти специфичные виды анализа нужно произвести один раз и на время сохранить в так называемый документ карты (mxd файл) (или шаблон карты map template), затем они могут применяться каждый раз, когда открывается документ карты. Это значит, однажды произведенные, они могут запускаться одним кликом мышки, и карты, статистика, таблицы или отчеты будут воспроизводиться без особого труда с использованием обновленных данных. Принимая во внимание, что эти разные виды анализа данных могут быть добавлены в интерфейс ArcView в форме подобранных инструментов или строк меню, или же просто иконок, ArcView может быть приспособлен к нуждам и специфическим требованиям ТРАСЕКА.

Иногда необходимо использовать процедуры языков сценария для подготовки карт определенного вида (например, для показа транспортного потока через определенные пункты пропуска или порты). Такие языки сценария производятся, затем вводятся в схему ArcView как особые кнопки или инструменты, которые нужно просто запустить.

Каждый файл mxd может также хранить определенную комбинацию инструментов для анализа. Например, схема карты может включать графики или диаграммы, показывающие более подробно особую информацию. Еще раз, в принципе можно реализовать любую значимую комбинацию из карт, графиков, статистики и отчетов, размещенных в одной картографической схеме.

Различные карты, статистика, графики и отчеты могут также затем экспортироваться из ArcView в разные форматы графических файлов (растровые форматы BMP, TIFF, JPG, PNG или векторные, такие как EMF, WMF, SVG, AI) или текстовые форматы (DOC, RTF, PDF) для дальнейшей обработки или внесения в отчеты, публикации, брошюры или любые другие документы.



5. Перспективы и дальнейшая работа

5.1 Достижения

В ходе выполнения этого вида деятельности были получены следующие результаты:

- Последние данные, полученные Постоянным Секретариатом от стран-участниц, были проанализированы, (по необходимости) отредактированы и проверены по полноте и качеству содержимого. По каждой стране были собраны комментарии и открытые вопросы, на решение и выяснение которых необходимо направить внимание стран-участниц.
- В ответ на эти данные, были реализованы некоторые улучшения во всей структуре базы данных ТРАСЕКА ГИС, включая исправления и дополнение определенных таблиц.
- Слои Базы данных ТРАСЕКА ГИС, выведенные из старой модели 'ВСЕОМ transport model', которым недоставало пространственной ссылки, теперь были спроецированы в систему географических координат с целью обеспечения их перекрытия слоем других гео данных.
- Новые транспортные узлы, поданные странами ТРАСЕКА были определены и добавлены в класс характеристик NODES при гео базе данных TRACECA_TRANSPORT_MODEL. Такие добавление особенно касаются Болгарии и Румынии, потому что на время установления транспортной модели ВСЕОМ они еще не являлись странами-участницами ТРАСЕКА (поэтому не были охвачены базой данных). Также были добавлены новые узлы и по некоторым другим странам ТРАСЕКА. Соответственно этому, новые сетевые связи были внесены в RailLinks и RoadLinks классы характеристик гео базы данных TRACECA_TRANSPORT_MODEL.
- Подготовка ряда файлов шаблонов карт для представления Базы данных ТРАСЕКА ГИС и разработка процедур для языков сценария по обработке данных.
- Продолжается начатая работа по добавлению недостающих кодов (узлы и регионы) в Excel файлы, предоставленные странами-участницами с целью их последующего конвертирования в Базу данных ТРАСЕКА ГИС. Часть этой работы уже завершена и соответствующие Excel файлы конвертированы в формат Access.
- Подготовка данного отчета.

5.2 Будущая работа

Принимая во внимание, что процесс конвертирования Excel файлов в формат Access потребовал привлечения больших ресурсов, чем планировалось, некоторые из поставленных целей этой деятельности не могли быть достигнуты. Несмотря на то, что некоторые файлы шаблонов карт были произведены для презентации данных, 'окончательные' карты нельзя было сделать, т.к. необходимые данные по статистике, потокам и сетевым данным все еще нужно было конвертировать. Недостают новых файлов Excel из нескольких стран, ожидается, что они будут поданы в Постоянный Секретариат в ближайшем будущем, поэтому работу по окончательному производству карт необходимо отложить.

Для будущей работы остаются следующие задачи:

- (1) В ближайшее время необходимо разослать странам-участницам ТРАСЕКА комментарии и вопросы о предоставлении самых последних сведений.



- (2) Продолжается начатая работа по обновлению региональных границ в классе характеристик **ADM2_PROVINCES** гео базы данных **TRANCEKA_GEOGRAPHY**. Это необходимо, ввиду того, что со временем (т.к. ВСЕОМ устанавливала старую транспортную модель) некоторые статистические/административные регионы в странах ТРАСЕКА изменились, а также их наименования и коды, что конечно же должно быть отражено в гео базе данных. Таблица 10 контрастирует с новыми региональными подразделениями отдельных стран ТРАСЕКА с теми регионами, которые есть в наличии в нынешней базе данных ТРАСЕКА ГИС, и дает комментарии по необходимой работе для приведения в соответствие.

Таблица 10. Разделение по регионам в Excel файлах и в слое ГИС.

Страна	Excel файлы	ГИС слой	Комментарии
Армения	11	1	Необходима разбивка по регионам
Азербайджан	60	1	Необходима разбивка по регионам
Болгария	28	28	---
Грузия	12	3	Провести различия между областями
Казахстан	16	18	Некоторые регионы объединить в слое ГИС
Кыргызстан	8	3	Провести различия между областями
Румыния	42	42	---
Таджикистан	5	4	Выделить отдельно столицу в слое ГИС
Турция	???	67	Не получены файлы Excel, не ясно какого рода изменения нужно внести в региональную систему
Туркменистан	6	4	Выделить отдельно столицу в слое ГИС
Украина	25	25	---
Узбекистан	14	11	Выделить отдельно города и АР

- (3) Некоторые новые узлы и соответственно новые сетевые связи нужно определить и добавить в соответствующие классы характеристик.
- (4) Необходимо разработать дополнительные языки сценария для презентации карт с целью отображения структур сложных таблиц. Эти языки особенно полезны, т.к. они избегают настройки классов определенных отношений, символики карт и схем карт каждый раз, когда пользователь желает переделать какую-либо карту.
- (5) По мере поступления файлов Excel от стран-участниц ТРАСЕКА, их необходимо проверить и конвертировать в формат Access с целью завершения полной Базы данных ТРАСЕКА ГИС. Однако, это скорее более длительное, чем одноразовое задание для Постоянного Секретариата.

Кроме этой конкретной работы, существуют и некоторые стратегические решения, которые необходимо реализовать Постоянному Секретариату:



Во-первых, последние собранные данные выявили (несмотря на количество полученных данных), что процесс сбора данных нуждается в более эффективном изменении (и более удобным для пользователя), как для стран-участниц ТРАСЕКА (и Национальных Секретарей), так и для самого Постоянного Секретариата. Существующий способ с использованием файлов Excel не является оптимальным решением для людей, принимающих участие в этом процессе. Необходимо выработать новые идеи на эту тему, и новая веб-страница ТРАСЕКА, которая скоро будет запущена, а также программное обеспечение ТРАСЕКА ГИС могут сыграть важную роль в этом процессе. После этого необходимо привести в соответствие и внести поправки в *Руководство по сбору данных*.

Касательно новой веб-страницы ТРАСЕКА, необходимо решить, какая из частей базы данных ТРАСЕКА ГИС будет выставлена на ней, какими средствами и для кого предназначена. Общее видение для веб-услуг (на основе ГИС) уже представлялось вниманию МПК на последнем заседании в Киеве, однако эта версия нуждается в детальной доработке, как в отношении содержания, так и по технической реализации.⁹

Предусмотрено, что Постоянный Секретариат должен предоставлять странам-участницам набор стандартных карт Базы данных ТРАСЕКА ГИС на регулярной основе. Необходимо определить такой набор. Готовится предложение для МПК на предстоящее заседание в Софии.

И завершающее, новый специалист по транспортному планированию и базам данных должен быть ознакомлен с Базой данных ТРАСЕКА ГИС и всеми вопросами по данным, чтобы усилить способности кадров в Постоянном Секретариате и обеспечить будущее содержание и устойчивость базы данных. Идеально, если такой специалист будет обладать базовыми знаниями и навыками ГИС (предпочтительно с ESRI's ArcGIS).

⁹ Глава 2 предыдущего отчета по базе данных также описывает общее видение ТРАСЕКА ГИС...

**Приложение 1: Имеющиеся атрибуты в TRACECA_TRANSPORT_MODEL географической базы данных**

Персональная гео база данных транспортной модели TRACECA TRACECA_TRANSPORT_MODEL состоит из семи классов характеристик и хранит сетевые данные выведенные из существующей транспортной модели, плюс четыре таблицы с ссылками для классов характеристик. Атрибуты и их значения определяются пользователем и назначаются для классов характеристик, ниже приведена таблица с пояснением другие внутренние атрибуты, используемые ГИС не поясняются):

Таблица А.1. Имеющиеся атрибуты персональной базы географических данных TRACECA_TRANSPORT_MODEL.

Названия функциональных классов	Атрибуты	Значение/ комментарии
Пограничные соединения 1	ANODE	Номер А-узла (см. ТОЧКАID в NODES fc)
	BNODE	Номер BNODE (см. ТОЧКАID в NODES fc)
	ANODE_NAME	Ярлык/ Название А-узла
	BNODE_NAME	Label / Название В-узла
	MODE	Тип соединения (=97,98)
	OPENCLOSE	Общее открытое (2) / закрытое (1) звено
	COSTS	Стоимость \$ США 20 t
	ROWNUMB	Номер ряда (редактор связи)
	OPENCLSEPOIL	Открытое (2) / закрытое (1) звено связи для данных по нефти
	MINOILOPEN	Отрицательный (нефть) покрытый (2) / закрытый (1)
	DISTANCE	Длина соединения (в км)
	GENCOST	Обобщенная стоимость (\$ США)
	OIL_OPEN	Открытое(2) / закрытое (1) соединение для данных по нефти
Пограничные соединения 2	ANODE	Номер А-узла (см. ТОЧКАID в NODES fc)
	BNODE	Номер В-узла (см. ТОЧКАID в NODES fc)
	ANODE_NAME	Ярлык / Название А-узла
	BNODE_NAME	Ярлык / Название В-узла
	MODE	Тип соединения (=92,93)
	OPENCLOSE	Общее открытое (2) / закрытое (1) звено
	COSTS	Стоимость \$ США 20 t
	ROWNUMB	Номер ряда (связующее звено)
OPENCLSEPOIL	Открытое (2) / закрытое (1) соединение для данных по	



		нефти
	MINOIOOPEN	Отрицательное (нефть) открытое (2) / закрытое (1)
	DISTANCE	Длина соединения (в км)
	INCOUNCAR	Среднее время пересечения (включая время ожидания в очереди и время обслуживания) для автомобилей и такси, следующих в страну
	INCOUNBUS	Среднее время пересечения (включая время ожидания в очереди и время обслуживания) для автобусов, следующих в страну
	INCOUNTRU	Среднее время пересечения (включая время ожидания в очереди и время обслуживания) для грузовых автомобилей, следующих в страну
	OUTCOUNCAR	Среднее время пересечения (включая время ожидания в очереди и время обслуживания) для автомобилей и такси, следующих в страну
	OUTCOUNBUS	Среднее время пересечения (включая время ожидания в очереди и время обслуживания) для автобусов, следующих из страны
	OUTCOUNTRU	Среднее время пересечения (включая время ожидания в очереди и время обслуживания) для грузовых автомобилей, следующих из страны
	INCOUNPAS	Среднее время пересечения для пассажирских поездов, следующих в страну
	INCOUNFREI	Среднее время пересечения для грузовых поездов, следующих в страну
	OUTCOUNPAS	Среднее время пересечения для пассажирских поездов, следующих из страны
	OUTCOUNFRE	Среднее время пересечения для грузовых поездов, следующих из страны
	OIL_OPEN	Открытое (2) / закрытое (1) соединение для нефти
	STATICCOST	Статическая стоимость (\$ США)
УЗЛЫ	ТОЧКАID	Однозначный номер точки (соответствует номерам A/B-узлов в других слоях)
	LABEL	Название / Ярлык
	MODUS	Тип узла / точка:
	XCOR	x-координата
	YCOR	y-координата
МОРСКОЕ СООБЩЕНИЕ (ПОРТЫ)	ANODE	Номер A-узла (см. ТОЧКАID в NODES feature cla)
	BNODE	Номер B-узла (см. ТОЧКАID в NODES feature cla)



ANODE_NAME	Ярлык / Название А-узла
BNODE_NAME	Ярлык / Название В-узла
MODE	Тип соединения 60 = таможенное соединение Порт-Порт 62 = Перевалка железнодорожных грузов 63 = Перегрузка автомобильных грузов
OPENCLOSE	Общее открытое (2) / закрытое (1) соединение
COSTS	Стоимость \$ США 20 t
ROWNUMB	Номер ряда (соединение)
OPENCLSEPOIL	Открытое (2) / закрытое (1) соединение для нефти
COUNTRY	Код страны
MINOIOOPEN	Отрицательное (нефть) открытое (2) / закрытое(1)
ACDEPTH	Глубина канала доступа (м)
ACLENGTH	Глубина канала доступа (м)
PAWATER	Территория порта: водный объект (кв. м)
PAOFFSHORE	Территория порта: береговая зона порта (кв. м)
GCBERTH	Генеральные грузы: количество причалов
GCDRAFT	Генеральные грузы: скидка на провес (м)
GCLENGTH	Генеральные грузы: общая длина (м)
GCMAXVESSE	Генеральные грузы: Максимальный дедвейт судна (в тоннах)
GCLIFTCAP	Генеральные грузы: Общая грузоподъемность оборудования (в тоннах)
GCBERTHCAP	Генеральные грузы: общая пропускная способность причала (тонн/в год)
GCLOADING	Генеральные грузы: среднее время эксплуатации – погрузка (тонн/в год)
GCUNLOADING	Генеральные грузы: среднее время эксплуатации – разгрузка (тонн/в день)
LBBERTH	Жидкие грузы (не нефтяные): количество причалов
LBDRAFT	Жидкие грузы (не нефтяные): скидка на провес (м)
LBLENGTH	Жидкие грузы (не нефтяные): общая длина (м)
LBMAXVESSE	Жидкие грузы (не нефтяные): Максимальный дедвейт судна (в тоннах)
LBLIFTCAP	Жидкие грузы (не нефтяные): Общая грузоподъемность оборудования (в тоннах)
LBBERTHCAP	Жидкие грузы (не нефтяные): общая пропускная



	способность причала (тонн/в год)
LBLOADING	Жидкие грузы (не нефтяные): среднее время эксплуатации – погрузка (тонн/в год)
LBUNLOADIN	Жидкие грузы (не нефтяные): среднее время эксплуатации – разгрузка (тонн/в день)
LBOBERTH	Жидкие грузы: количество причалов
LBODRAFT	Жидкие грузы: нефть: скидка на провес (м)
LBOLENGTH	Жидкие грузы: нефть: общая длина (м)
LBOMAXVESSE	Жидкие грузы: нефть: Максимальный дедвейт судна (в тоннах)
LBOLIFTCAP	Жидкие грузы нефть: Общая грузоподъемность оборудования (в тоннах)
LBOBERTHCAP	Жидкие грузы нефть: общая пропускная способность причала (тонн/в год)
LBOLOADING	Жидкие грузы: нефть: среднее время эксплуатации – погрузка (тонн/в год)
LBOUNLOADI	Жидкие грузы нефть: среднее время эксплуатации – разгрузка (тонн/в день)
BULKBERTH	Сухогрузы: количество причалов
BULKDRAFT	Сухогрузы: скидка на провес (м)
BULKLENGTH	Сухогрузы: общая длина (м)
BULKMAXVES	Сухогрузы: Максимальный дедвейт судна (в тоннах)
BULKLIFTCAP	Сухогрузы: Общая грузоподъемность оборудования (в тоннах)
BULKBERTHC	Сухогрузы: общая пропускная способность причала (тонн/в год)
BULKLOADIN	Сухогрузы: среднее время эксплуатации – погрузка (tons/day)
BULKUNLOAD	Сухогрузы: среднее время эксплуатации – разгрузка (тонн/в год)
CONBERTH	Контейнеры: количество причалов
CONDRAFT	Контейнеры: скидка на провес (м)
CONLENGTH	Контейнеры: общая длина (м)
CONMAXVESS	Контейнеры: Максимальный дедвейт судна (в тоннах)
CONLIFTCAP	Контейнеры: Общая грузоподъемность оборудования (в тоннах)
CONBERTHCA	Контейнеры: общая пропускная способность причала (тонн/в год)
CONLOADING	Контейнеры: среднее время эксплуатации – погрузка



		(тонн/в год)
	CONUNLOADI	Контейнеры: среднее время эксплуатации – разгрузка (тонн/в год)
	SPCBERTH	Специализированные (паромные и др.): количество причалов
	SPCDRAFT	Специализированные (паромные и др.): скидка на провес (м)
	SPCLENGTH	Специализированные (паромные и др.): общая длина (м)
	SPCMAXVESS	Специализированные (паромные и др.): Максимальный дедвейт судна (в тоннах)
	SPCLIFTCAP	Специализированные (паромные и др.): Общая грузоподъемность оборудования (в тоннах)
	SPCBERTHCA	Специализированные (паромные и др.): общая пропускная способность причала (тонн/в год)
	SPCLOADING	Специализированные (паромные и др.): среднее время эксплуатации – погрузка (тонн/в год)
	SPCUNLOADI	Специализированные (паромные и др.): среднее время эксплуатации – разгрузка (тонн/в год)
	MPTCOMM	Многоцелевые терминалы: грузы
	MPTAREA	Многоцелевые терминалы: общая территория (кв.м)
	MPTDRAFT	Многоцелевые терминалы: скидка на провес (м)
	MPTCAP	Многоцелевые терминалы: возможности (м3)
	SHEDSNUMB	Количество депо
	SHEDSAREA	Депо: Общая территория (кв.м)
	OIL_OPEN	открытое(2) / закрытое(1) соединение для нефти
	STATICCOST	Статическая стоимость (\$ США)
RAILLINKS	ANODE	Номер А-узла (см. ТОЧКАID в NODES feature cla)
	BNODE	Номер В-узла (см. ТОЧКАID в NODES feature cla)
	ANODE_NAME	Ярлык/ Название А-узла
	BNODE_NAME	Ярлык / Название В-узла
	MODE	Тип соединения (20 = железнодорожный)
	OPENCLOSE	Общее открытое 2) / закрытое (1) соединение
	COSTS	Стоимость (\$ США) 20 t
	ROWNUMB	Номер ряда (соединение)
	OPENCLSEPOIL	Открытое (2) / закрытое (1) соединение для нефти
	COUNTRY	Код страны



MINOIOOPEN	Отрицательное открытое для нефти (2) / закрытое (1)	
TOTLENGTH	Общая длина соединения (км)	
MLUTITRACK	Длина многоколейных путей (км)	
SINGLETRAC	Длина участка одноколейных путей (км)	
SIGAUTO	Длина участков автоматической сигнализации (км)	
SIGSEMIAUT	Длина участков полуавтоматической сигнальной системы (км)	
SIGCENTR	Длина участков централизованной сигнальной системы (км)	
OPERATION	Тип действия 1 = Электрический 2 = Дизельный	
ELECTRIC	Длина электрифицированных участков (км)	
DIESEL	Длина участков использования дизельного топлива (км)	
MAXSPEED	Максимальная скорость на линии (км/час)	
SPEEDLIM	Километры ограничения скорости (км)	
AVSPEEDFRE	Средняя скорость грузовых поездов (км/час)	
AVSPEEDPAS	Средняя скорость пассажирских поездов (км/час)	
COMSPEEDFR	Эксплуатационная скорость грузовых поездов (км/час)	
COMSPEEDPA	грузовых поездов пассажирских поездов (км/час)	
MAXLOADAB	Максимальная нагрузка, в направлении А-В (в тоннах)	
MAXLOADBA	Максимальная нагрузка, в направлении В-А (в тоннах)	
ENTRANCE	Длина пути входа (км)	
OIL_OPEN	Открытое (2) / закрытое(1) соединение для нефти	
STATICCOST	Статическая стоимость (\$ США)	
АВТОМОБИЛЬНО Е СООБЩЕНИЕ	ANODE	Номер А-узла (см. ТОЧКАID в NODES feature cla)
	BNODE	Номер В-узла (см. ТОЧКАID в NODES feature cla)
	ANODE_NAME	Ярлык/ Название А-узла
	BNODE_NAME	Ярлык / Название В-узла
	MODE	Тип соединения (30 = автомобильный)
	OPENCLOSE	Общее открытое 2) / закрытое (1) соединение
	COSTS	Стоимость (\$ США) 20 t
	ROWNUMB	Номер ряда (соединение)
	OPENCLSEPOIL	Открытое 2) / закрытое (1) соединение для нефти



COUNTRY	Код страны
MINOIOPEN	Отрицательное открытое для нефти (2) / закрытое (1)
TOTLENGTH	Общая длина соединения (км)
LABEL	Название дороги, идентификатор дороги
CATIA	Длина категории I-a автомобильных дорог (км)
CATIB	Длина категории I-b автомобильных дорог (км)
CATII	Длина категории II автомобильных дорог (км)
CATIII	Длина категории III автомобильных дорог (км)
CATIV	Длина категории IV автомобильных дорог (км)
CATV	Длина категории V автомобильных дорог (км)
MOUNT	Длина горных участков(км)
FLAT	Длина равнинных участков (км)
SURFACED	Покрытие: длина поверхностного покрытия (км)
NONSURFACE	Покрытие: длина участков, не имеющих покрытия (км)
PAV_GOOD	Состояние покрытия: длина удовлетворительного покрытия (км)
PAV_FAIR	Состояние покрытия: длина неудовлетворительного покрытия (км)
PAV_BAD	Состояние покрытия: длина плохого покрытия (км)
WIDTH	Проезжая часть: ширина (м)
WIDTH_SHOU	Проезжая часть: Width with hard shoulders (m)
LOMAXAXLE	Допустимая нагрузка: наименьшая нагрузка на ось (в тоннах)
LOMAXWWEIGH	Допустимая нагрузка: минимальный вес (в тоннах)
CAR_SPEED	Средняя скорость для автомобилей (км/час)
BUS_SPEED	Средняя скорость для автобусов (км/час)
TRUCK_SPEE	Средняя скорость для грузовых автомобилей (км/час)
CAP_A_B	Пропускная способность автомобильной дороги (транспортных средств/в день): в направлении A-B
CAP_B_A	Пропускная способность автомобильной дороги (транспортных средств/в день): в обратном направлении B-A
ROADFORM	Ширина опалубки покрытия автомобильной дороги (м)
OIL_OPEN	открытое (2) / закрытое (1) соединение для нефти
STATICCOST	Статическая стоимость (\$ США)
SEALINKS	ANODE
	Номер А-узла (см. ТОЧКАID в NODES feature cla)



BNODE		Номер В-узла (см. ТОЧКАID в NODES feature cla)
ANODE_NAME		Ярлык/ Название А-узла
BNODE_NAME		Ярлык / Название В-узла
MODE		Тип соединения (10 = паромных соединений)
OPENCLOSE		Общее открытое 2) / закрытое (1) соединение
COSTS		Стоимость (\$ США) 20 t
ROWNUMB		Номер ряда (соединение)
OPENCLSEPOIL		Открытое 2) / закрытое (1) соединение для нефти
MINOILOPEN		Отрицательное открытое для нефти (2) / закрытое (1)
DISTANCE		Расстояние, включая обходные пункты (км)
TRAVELTIME		Среднее время прохождения (в часах)
PASSHIP_		Пассажирские суда: количество в месяц
PASSENGERS		Пассажирские суда: количество пассажиров в месяц
TANKSHIP		Танкеры: количество в год
TANKERTONS		Танкеры: количество тонн в год
ROROSHIP_		Паромная связь Ро-Ро: Количество в год
ROROVEHICL		Паромная связь Ро-Ро: количество транспортных средств в год
CARGOSHIP_		Суда для транспортировки генеральных грузов: количество в год
CARGOTONS		Суда для транспортировки генеральных грузов: количество тонн в год
BULKSHIP_		Суда для транспортировки сухогрузов: количество в год
BULKTONS		Суда для транспортировки сухогрузов: количество в год
CONTAINSHI		Контейнерные суда: количество в год
CONTAINERS		Контейнерные суда: количество контейнеров в год
OTHSHIP_		Другие суда: количество в год
OTHERTONS		Другие суда: количество тонн в год
OIL_OPEN		Открытое (2) / закрытое (1) соединение для нефти
STATICCOST		Статическая стоимость (\$ США)
COMMODITIES	INT_CM_CODE	Международный код товара (еще не использовался)
	PRJ_CM_CODE	Проектный код товара (1-25) (Таблица 2)
	CM_NAME_ENG	Название товара (English) (Таблица 2)
	CM_NAME_RUS	Название товара (Russian) (Таблица 2)



COUNTRIES	INT_COUNTRY_CODE	ISO номер кода страны (Таблица 4)
	COUNTRY_NAME_ENG	Название страны (Англ.) (Таблица 4)
	COUNTRY_NAME_RUS	Название страны (Русс.) (Таблица 4)
	COUNTRY_ACR_ENG	Сокращенное название страны (3-буквы ISO код страны) (Таблица 4)
	ISO_COUNTRY_CODE	Сокращенное название страны (2-буквы ISO код страны) (Таблица 4)
NODE_TYPES	MODUS	Номер типа узла (Таблица 3)
	NODE_TYPE	Описание типа узла (Таблица 3)
PORT_TERMINAL_TYPES	TT_NAME_ENG	Название типа терминала (Англ.) Таблица 1)
	TT_NAME_RUS	Название типа терминала (Русский) (Таблица 3)



Приложение 2: Атрибуты в Гео базе данных TRACECA_GEOGRAPHY

Персональная гео база данных TRACECA_GEOGRAPHY состоит из трех комплектов характеристик данных, называемых TRACECA_BASE_GEOGRAPHICAL_DATA, TRACECA_MAP_CORELDRAW и TRACECA_PROJECTS, которые в свою очередь содержит ряд разных классов характеристик. Атрибуты и их величины определяются пользователем для разных классов характеристик в трех комплектах данных, ниже приведена таблица с пояснением (другие внутренние атрибуты, используемые ГИС не поясняются):

Таблица А.2. Атрибуты в комплекте характеристик данных, TRACECA_BASE_GEOGRAPHICAL_DATA

Названия функциональных классов	Атрибуты	Значение/ комментарии
ADM1_Страны	ADM	2-буквы ISO Код Страны
	TRACECA	Страна TRACECA 0 = No участник TRACECA 1 = участник TRACECA
ADM2_ОБЛАСТИ	ADM	2-буквы ISO Код Страны
	ADM2	Код области
	TRACECA	Страна TRACECA 0 = No участник TRACECA 1 = участник TRACECA
DCW_наземное покрытие	LCPYTYPE	Тип наземного покрытия: 0 = внутренний многоугольник, информация отсутствует 1 = Рисовые поля 2 = Клюквенные поля 3 = Посевная площадь, поля 4 = Торфяные породы 5 = Чрен для соли 6 = Пруд для разведения рыб/нерестовый пруд 7 = Каменоломня, карьер, территория для проведения взрывных работ 8 = Нефть / газ 10 = Поток лавы 11 = Деформированная площадь покрытия 12 = Неуплотненный материал



	13 = Зона естественных ориентиров
	14 = Затопленная площадь
	15 = Недифференцированные заболоченные территории
	99 = неизвестный
	Типы 2, 3, 6, и 10 не применяются для стран ТРАСЕКА.
СТРАНА	Коды стран
	AFG = Афганистан
	ARM = Армения
	AZE = Азербайджан
	BUL = Болгария
	GEO = Грузия
	IRA = Иран
	KAZA = Казахстан
	KYR = Кыргызстан
	MOLD = Молдова
	ROM = Румыния
	TAJ = Таджикистан
	TUR = Турция
	TURK = Туркменистан
	UKR = Украина
	UZE = Узбекистан
DCW_железные дороги RRLNTYPE	Тип железных дорог:
	1 = Одноколейная ж/д
	2 = Многоколейная ж/д
	3 = Маломощные ж/д (вагонетки)
	8 = Дополнительный железнодорожный сцепщик на территориях в черте города Железнодорожный тип номер 3 не применяется для стран ТРАСЕКА.
RRLNSTAT	Состояние железнодорожных линий
	1 = Функционирующая
	2 = Находящиеся не в рабочем состоянии, заброшенные, разрушенные или строящиеся
	3 = Наличие неопределенно



			4 = Компилированные ж/д 9 = нет информации Тип состояния 3 не применяется для стран ТРАСЕКА.
	СТРАНА		Коды стран AFG = Афганистан ARM = Армения AZE = Азербайджан BUL = Болгария GEO = Грузия IRA = Иран KAZA = Казахстан KYR = Кыргызстан MOLD = Молдова ROM = Румыния TAJ = Таджикистан TUR = Турция TURK = Туркменистан UKR = Украина UZE = Узбекистан
	ТРАСЕКА		Ж/Д Участок ТРАСЕКА 0 = ж/д участок не являющийся частью сети ТРАСЕКА 1 = ж/д участок ТРАСЕКА
	TRACCOR		Ж/Д коридоры ТРАСЕКА " = No коридора ТРАСЕКА ,13,...,33, = коридор ТРАСЕКА
DCW_автомобильные дороги	RDLNTYPE		Тип автомобильной дороги: 1 = Двухполосная автомагистраль (разделенные) 2 = Основная и второстепенная автомобильная дорога 3 = Дорога, тротуар 8 = Дополнительное дорожное соединение на территориях, включенных в городскую зону
	RDLNSTAT		Состояние автомобильных дорог



		1 = Функционирующая
		2 = Находящаяся в процессе строительства
		3 = Наличие неопределенно
		4 = Компилированное соединение автомобильной дороги
		5 = Компилированное соединение автомобильной дороги
		9 = Схематика автомобильных дорог на урбанизированных территориях (точное направление неопределенно)
		Тип состояния 3 не применяется для стран ТРАСЕКА.
СТРАНА		Коды стран
		AFG = Афганистан
		ARM = Армения
		AZE = Азербайджан
		BUL = Болгария
		GEO = Грузия
		IRA = Иран
		KAZA = Казахстан
		KYR = Кыргызстан
		MOLD = Молдова
		ROM = Румыния
		TAJ = Таджикистан
		TUR = Турция
		TURK = Туркменистан
		UKR = Украина
		UZE = Узбекистан
ТРАСЕКА		Дорожный участок ТРАСЕКА
		0 = Дорожный участок не является частью сети ТРАСЕКА
		1 = Дорожный участок ТРАСЕКА
TRACCOR		Автомобильные коридоры ТРАСЕКА
		" = No коридора ТРАСЕКА
		,13,...,33, = коридор ТРАСЕКА
DCW_поселения	PPPYTYPE	Тип поселений
		0 = ненаселенная территория, отсутствие



	СТРАНА	поселений 1=Урбанизированные застроенные поселения 9 = Участок, не включенный в городскую зону, внутри урбанизированной территории Коды стран AFG = Афганистан ARM = Армения AZE = Азербайджан BUL = Болгария GEO = Грузия IRA = Иран KAZA = Казахстан KYR = Кыргызстан MOLD = Молдова ROM = Румыния TAJ = Таджикистан TUR = Турция TURK = Туркменистан UKR = Украина UZE = Узбекистан
ПАРОМЫ	TYPE	Тип парома 1 = ж/д паром 2 = Ро-Ро паром
	FROM_CITY	Название города убытия
	TO_CITY	Название города прибытия
	FROM_COUNTRY	ISO Код Страны убытия
	TO_COUNTRY	ISO Код Страны прибытия
ТРАСЕКА_ПОРТЫ	NAME	Название порта
	Country	ISO Код Страны
	TRACPORTNO	Номер порта ТРАСЕКА (см. карту Corel Draw)



Таблица А.3. Имеющиеся атрибуты набора данных признаков **TRASEKA_MAP_CORELDRAW**.

Наименование функциональных классов	Атрибуты	Значения и комментарии
ГРАНИЦЫ	Граница	Тип линейного сегмента 1 = Ограничивающий прямоугольник 2 = Границы стран 3 = Береговые линии и контуры водоносности
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ	ТИП	Тип ж/д BIGRAIL = железнодорожная сеть TRASEKA PUNKTIR = другая железнодорожная сеть региона
АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ	ТИП	Тип автомобильной дороги BIGRED = сеть автомобильных дорог TRASEKA ORANGE = другие основные автомобильные дороги YELLOW = другие второстепенные автомобильные дороги SEA = морские паромные соединения (автомобильные и железнодорожные)
ГОРОДА	ТИП	Тип города CAP = Столица MAIN = Основной город OTHER = Другие города WHITE = Белые города
	СОДЕРЖАНИЕ	Тип объекта 1 = Кольцо города (локатор) 2 = Название города
СТРАНЫ	ТИП	Тип многоугольника MAINLAND = Основная наземная поверхность SEA = Водные объекты
	СТРАНА	Названия стран
ПОРТЫ	ТИП	PORT = Порт
	СОДЕРЖАНИЕ	1 = Кольцо порта (локатор) 2 = Название порта
РЕКИ	---	---

Примечание: Значения, прикрепленные к различным атрибутам, отражают названия слоев в Corel Draw, откуда они были извлечены, что должно способствовать облегчению управления базой данных ГИС (несмотря на то, что значения могут показаться несколькими странными).

Таблица А.4. Имеющиеся атрибуты набора данных признаков **TRASEKA_PROJECTS**.

Наименование функциональных классов	Атрибуты	Значения и комментарии
ЛИНИЯPROJECTS	COUNTRY	Название страны
	NAME	Название проекта
	TAPROJ	Код проектов Технической помощи (Таблица 6)
	IVPROJ	Код инвестиционных проектов (Таблица 5)
	HYPER	Ссылка на документ(ы) html
ТОЧКАPROJECTS	COUNTRY	Название страны
	NAME	Название проекта
	TAPROJ	Код проектов Технической помощи (Таблица 6)
	IVPROJ	Код инвестиционных проектов (Таблица 5)
	HYPER	Ссылка на документ(ы) html
РЕГИОНPROJ	ADM2	Код региона
	ENGLISH_NA	Название региона (Англ.)
	RUSSIAN_NA	Название региона (Русский)
	TAPROJ	Код проектов Технической помощи (Таблица 6)
	IVPROJ	Код инвестиционных проектов (Таблица 5)
	HYPER	Ссылка на документ(ы) html

Таблица А.5. Имеющиеся атрибуты таблицы **COUNTRIES_TABLE**.

Наименование функциональных классов	Атрибуты	Значения и комментарии
COUNTRIES_TABLE	INT_COUNTRY_CODE	ISO номер кода страны (Таблица 4)
	COUNTRY_NAME_ENG	Название страны (Англ.) (Таблица 4)
	COUNTRY_NAME_RUS	Название страны (Русс.) (Таблица 4)
	COUNTRY_ACR_ENG	Сокращенное название страны (3-буквы ISO код страны) (Таблица 4)
	ISO_COUNTRY_CODE	Сокращенное название страны (2-буквы ISO код страны) (Таблица 4)



Приложение 3: Атрибуты в Гео базе данных TRACECA_DATA

Персональная гео база данных TRACECA_DATA содержит широкий диапазон таблиц, хранит социально-экономические и транспортные данные, собранные от стран-участниц TRACECA. Основное различие может быть сделано между данными таблиц (все таблицы, начинающиеся с букв 'zt_') и других таблиц для ссылки. Таблицы данных обычно выполнены по разным годам, которые отмечаются последними двумя номерами в названии таблиц (например: _98, _99, _00 и т.д.), однако структура таблиц не меняется с течением времени. Некоторые ссылочные таблицы идентичны соответствующим таблицам в гео базе данных TRACECA_TRANSPORT_MODEL. Эти таблицы повторно не приведены в Приложении 3 (для описания их атрибутов см. Приложение 1).

Таблица А.6. Имеющиеся атрибуты разных Таблицах Данных TRACECA_DATA Geodatabase.

Атрибуты	Содержание / Комментарии
ТАБЛИЦА: ZT_RAIL_ROUTES_PHIS_CHARS_TBL_XX	
ROUTE_ID	Id маршрута (ссылки NODE_TO_NODE_ROUTES_TBL-ID начала маршрута NODE_TO_NODE_ROUTES_TBL)
RL_TL DOUBLE	Общая длина связи между двумя узлами (km)
RL_MTL DOUBLE	Многоколейная длина (km)
RL_STL DOUBLE	Однокорейная длина (km)
RL_AS DOUBLE	Длина автоматической сигнализации (km)
RL_SAS DOUBLE	Длина полуавтоматической сигнализации (km)
RL_CS DOUBLE	Длина централизованной сигнализации (km)
RL_ET DOUBLE	Длина электрической тяги (km)
RL_DT DOUBLE	Длина дизельной тяги (km)
RL_MS DOUBLE	Максимальная скорость на связи (км/ч)
RL_AS_FT DOUBLE	Средняя скорость для товарных поездов (км/ч)
RL_AS_PT DOUBLE	Средняя скорость для пассажирских поездов (км/ч)
RL_ACS_FT DOUBLE	Средняя коммерческая скорость для товарных поездов (км/ч)
RL_ACS_PT DOUBLE	Средняя коммерческая скорость для пассажирских поездов (км/ч)
ROUTE_COUNTRY_BLG_ID	ID страны (ссылки COUNTIES_TBL_ID страны, которой принадлежит маршрут)
ТАБЛИЦА: ZT_RAIL_ROUTES_GEN_CHARS_TBL_XX	
RL_DI	Указатель направления (2 ключа для этой ТАБЛИЦЫ)
RL_TRAF_SEC_LEN	Длина участка между двумя узлами (km)
RL_PN	Количество пассажиров в год
RL_CT_TON	Общий тоннаж всех товаров в год
ROUTE_COUNTRY_BLG_ID	ID страны (ссылки COUNTIES_TBL_ID страны, которой принадлежит маршрут)
ТАБЛИЦА: ZT_RAIL_ROUTES_COMMODITIES_TBL_XX	
RL_DIR SMALLINT	Указатель направления (2 ключа для этой ТАБЛИЦЫ)
RL_CM_ID INTEGER	Ссылки COMMODITIES_TBL_ID товара из таблицы товаров
RL_TON DOUBLE	Тоннаж отдельного товара в год (в тоннах)
ROUTE_COUNTRY_BLG_ID	ID страны (ссылки COUNTIES_TBL_ID страны, которой принадлежит маршрут)
ТАБЛИЦА: ZT_ROAD_ROUTES_PHIS_CHARS_TBL_XX	
ROUTE_ID	Ссылки NODE_TO_NODE_ROUTES_TBL-ID начала пути NODE_TO_NODE_ROUTES_TBL
RR_TL	Общая длина связи (km)
RR_IDEN	Идентификация автодороги
RR_C1A	Длина автодороги категории 1а (km)



RR_C1B	Длина автодороги категории 1b (km)
RR_C2	Длина автодороги категории 2 (km)
RR_C3	Длина автодороги категории 3 (km)
RR_C4	Длина автодороги категории 4 (km)
RR_C5	Длина автодороги категории 5 (km)
RR_M	Длина горной автодороги (km)
RR_F	Длина уплотненной автодороги (km)
RR_SP	Длина мощеной автодороги (km)
RR_UP	Длина немощенной автодороги (km)
RR_GP	Длина автодороги с хорошим покрытием (km)
RR_FP	Длина автодороги с удовлетворительным покрытием (km)
RR_BP	Длина автодороги с плохим покрытием (km)
RR_MLP	Максимально разрешенная нагрузка
RR_MVW	Максимально разрешенный вес транспортного средства
RR_MCS	Максимальная скорость автомобиля (км/ч)
RR_MBS	Максимальная скорость автобуса (км/ч)
RR_MTC	Максимальная скорость грузовика (км/ч)
RR_RCA	Пропускная способность автодороги в день от узла А до узла В
RR_RCB	Пропускная способность автодороги в день от узла В до узла А
RR_RP	Вес дорожной платформы
ROUTE_COUNTRY_BLG_ID	ID страны (Ссылки COUNTIES_TBL_ID страны, которой принадлежит маршрут)

ТАБЛИЦА: ZT ROAD ROUTES GEN CHARS_TBL_XX

ROUTE_ID	Ссылки NODE_TO_NODE_ROUTES_TBL-ID начала маршрута NODE_TO_NODE_ROUTES_TBL
RR_DIR	Указатель направления (2 ключа для этой ТАБЛИЦЫ)
RR_TOT_TRAFF	Общий объем движения (все типы транспорта)
RR_TRAF_SEC_LENGT	Длина участка между двумя узлами (km)
H	
RR_2WV_AADT	2-х колесные транспортные средства ССИД (AADT)
RR_CT_AADT	Легковые автомобили и такси ССИД (AADT)
RR_MB_AADT	Микроавтобусы ССИД (AADT)
RR_BC_AADT	Автобус и экипаж ССИД (AADT)
RR_LGV_PUV_AADT	Транспортные средства для легких товаров (микроавтобус) ССИД (AADT)
RR_HGV_T2A_AADT	Транспортные средства для тяжелых товаров (двухосный грузовик) ССИД (AADT)
RR_HGV_T3A_AADT	Транспортные средства для тяжелых товаров (трехосный грузовик) ССИД (AADT)
RR_HGV_TMORE3A_AADT	Транспортные средства для тяжелых товаров (грузовик > трехосный) ССИД (AADT)
ROUTE_COUNTRY_BLG_ID	ID страны (Ссылки COUNTIES_TBL_ID страны, которой принадлежит маршрут)

ТАБЛИЦА: ZT MARITIME ROUTES_TBL_XX

ROUTE_ID	Ссылки NODE_TO_NODE_ROUTES_TBL-ID начала маршрута node_to_node_routes_tbl
MR_DIR	Указатель направления (2 ключа для этой ТАБЛИЦЫ)
MR_PS_NPS	Количество вызовов по пассажирским судам
MR_PS_NP	Количество пассажиров
MR_TS_NTS	Количество вызовов по танкерам
MR_TS_TT	Тоннаж груза по танкерам
MR_FR_FB	Количество вызовов по паромам



MR_FR_FV	Количество транспортных средств на паромех
MR_FR_FC	Количество вагонов на паромех
MR_GCS_NGCS	Количество вызовов по обычным грузовым судам в год
MR_GCS_GCT	Тоннаж по обычным грузовым судам в год
MR_DBS_NBS	Количество вызовов по сухогрузам в год
MR_DBS_BT	Тоннаж по сухогрузам в год
MR_CS_NCS	Количество вызовов по контейнерным судам в год
MR_CS_NC	Количество контейнеров в год
MR_OS_NOS	Количество вызовов по другим судам в год
MR_OS_OT	Тоннаж груза по другим судам в год
ROUTE_COUNTRY_BLG_ID	ID страны (Ссылки COUNTIES_TBL_ID страны, которой принадлежит маршрут)

ТАБЛИЦА: ZT_PORTS_CHARS_TBL_XX

NODE_P_ID	Ссылки NODES_TBL-ID узла порта с NODES_TBL
PC_ACD DOUBLE	Максимальная глубина канала доступа (м)
PC_ACL DOUBLE	Максимальная длина канала доступа (м)
PC_WA DOUBLE	Водная территория порта
PC_OA DOUBLE	Береговая территория порта
PORT_COUNTRY_BLG_ID	Ссылки COUNTIES_TBL-ID страны, которой принадлежит порт

ТАБЛИЦА: ZT_PORT_TERMS_CHARS_TBL_XX

NODE_P_ID	Ссылки NODES_TBL-ID узла порта с NODES_TBL
PTC_BN SMALLINT	Количество причалов
PTC_BMD DOUBLE	Максимальная осадка у причалов (м)
PTC_BTL DOUBLE	Общая длина причала (м)
PTC_MVDWT DOUBLE	Максимальная осадка у причалов
PTC_MLEC DOUBLE	Максимальная осадка у причалов
PTC_TC DOUBLE	Пропускная способность терминала
PTC_WOS DOUBLE	Открытый склад
PTC_WIS DOUBLE	Крытый склад
PTC_COL DOUBLE	Склад с охлаждением
PC_TT_ID	Ссылки port_terminals_type_tbl (tt_id терминала порта типа с port_terminals_type_tbl)
PORT_COUNTRY_BLG_ID	Ссылки COUNTIES_TBL-ID страны, которой принадлежит порт

ТАБЛИЦА: ZT_BORDER_CROSSINGS_ROAD_TRAFF_TBL_XX

S_NODE_BC_ID	Ссылки NODES_TBL-ID источника узла пункта пропуска с NODES_TBL
O_NODE_BC_ID	Ссылки NODES_TBL-ID с другой стороны приграничного узла с NODES_TBL
BC_AADT_CAR_IN	Среднегодовое суточное количество въезжающих автомобилей
BC_AADT_BUS_IN	Среднегодовое суточное количество въезжающих автобусов
BC_AADT_TRUCK_IN	Среднегодовое суточное количество въезжающих грузовиков
BC_AADT_CAR_OUT	Среднегодовое суточное количество выезжающих автомобилей
BC_AADT_BUS_OUT	Среднегодовое суточное количество выезжающих автобусов
BC_AADT_TRUCK_OUT	Среднегодовое суточное количество выезжающих грузовиков
BC_COUNTRY_BLG_ID	Ссылки COUNTIES_TBL-ID страны, которой принадлежит пункт пропуска

ТАБЛИЦА: ZT_BORDER_CROSSINGS_ROAD_TIME_TBL_XX

S_NODE_BC_ID	Ссылки NODES_TBL-ID источника узла пункта пропуска с NODES_TBL
O_NODE_BC_ID	Ссылки NODES_TBL-ID с другой стороны приграничного узла с NODES_TBL



BC_ACT_CAR_IN	Среднее время пересечения границы автомобилями/въезд (мин)
BC_ACT_BUS_IN	Среднее время пересечения границы автобусами /въезд (мин)
BC_ACT_TRUCK_IN	Среднее время пересечения границы грузовиками/въезд (мин)
BC_ACT_CAR_OUT	Среднее время пересечения автомобилями/выезд ((мин)
BC_ACT_BUS_OUT	Среднее время пересечения границы автобусами /выезд (мин)
BC_ACT_TRUCK_OUT	Среднее время пересечения границы грузовиками/выезд (мин)
BC_COUNTRY_BLG_ID	Ссылки COUNTIES_TBL-ID страны, которой принадлежит пункт пропуска

ТАБЛИЦА: ZT_BORDER_CROSSINGS_RAIL_TRAFF_TBL_XX

S_NODE_BC_ID	Ссылки NODES_TBL-ID источника узла пункта пропуска с NODES_TBL
O_NODE_BC_ID	Ссылки NODES_TBL-ID с другой стороны приграничного узла с NODES_TBL
BC_AADT_PT_IN	Среднегодовая суточная интенсивность движения пассажирских поездов/въезд
BC_AADT_FT_IN	Среднегодовая суточная интенсивность движения товарных поездов/въезд
BC_AADT_PT_OUT	Среднегодовая суточная интенсивность движения пассажирских поездов/выезд
BC_AADT_FT_OUT	Среднегодовая суточная интенсивность движения товарных поездов/выезд
BC_COUNTRY_BLG_ID	Ссылки COUNTIES_TBL-ID страны, которой принадлежит пункт пропуска

ТАБЛИЦА: ZT_BORDER_CROSSINGS_RAIL_TIME_TBL_XX

S_NODE_BC_ID	Ссылки NODES_TBL-ID источника узла пункта пропуска с NODES_TBL
O_NODE_BC_ID	Ссылки NODES_TBL-ID с другой стороны приграничного узла с NODES_TBL
BC_ACT_PT_IN	Среднее время пересечения границы пассажирскими поездами/въезд (мин)
BC_ACT_FT_IN	Среднее время пересечения границы товарными поездами /въезд (мин)
BC_ACT_PT_OUT	Среднее время пересечения границы пассажирскими поездами /выезд (мин)
BC_ACT_FT_OUT	Среднее время пересечения границы товарными поездами /выезд (мин)
BC_COUNTRY_BLG_ID	Ссылки COUNTIES_TBL-ID страны, которой принадлежит пункт пропуска

ТАБЛИЦА: ZT_SOCIO_ECONOM_OBLS_LVL_TBL_XX

OBL_ID	Ссылки OBLASTS_TBL-ID с Области OBLASTS_TBL
SEO_TA	Общая площадь (км ²)
SEO_CA	Обрабатываемая площадь (км ²)
SEO_TPG_CODE	Код топографии
SEO_TP	Общее число населения (тысяч)
SEO_TP20	Общее число населения ниже 20 (тысяч)
SEO_RP	Сельское население (тысяч)
SEO_UP	Городское население (тысяч)
SEO_AWP	Активно работающее население
SEO_EAS	Занято в с/х
SEO_EIS	Занято в промышленности
SEO_ECS	Занято в строительстве
SEO_ESS	Занято в услугах
SEO_GDP	ВВП
SEO_GDP_CAP	ВВП на душу населения
SEO_GDP_AS	ВВП в с/х



SEO_GDP_IS	ВВП в промышленности
SEO_GDP_CS	ВВП в строительстве
SEO_GDP_SS	ВВП в услугах
SEO_TV	Общее количество зарегистрированных транспортных средств
SEO_C	Общее количество зарегистрированных автомобилей
SEO_MB	Общее количество зарегистрированных микроавтобусов
SEO_TB	Общее количество зарегистрированных автобусов
SEO_LT	Общее количество зарегистрированных легких грузовиков
SEO_HT	Общее количество зарегистрированных тяжелых грузовиков
SEO_COUNTRY_BLG_ID	Ссылки COUNTRIES_TBL-ID страны, социально-экономические данные
D	
ТАБЛИЦА: ZT_PRODUCT_OBLS_LVL_TBL_XX	
OBL_ID	Ссылки OBLASTS_TBL-ID с Области OBLASTS_TBL
CM_ID	Ссылки COMMODITIES_TBL-ID товар из таблицы COMMODITY
CM_TON	Тоннаж товара в год



Приложение 4. Обзор ситуации с подачей данных странами – участницами ТРАСЕКА

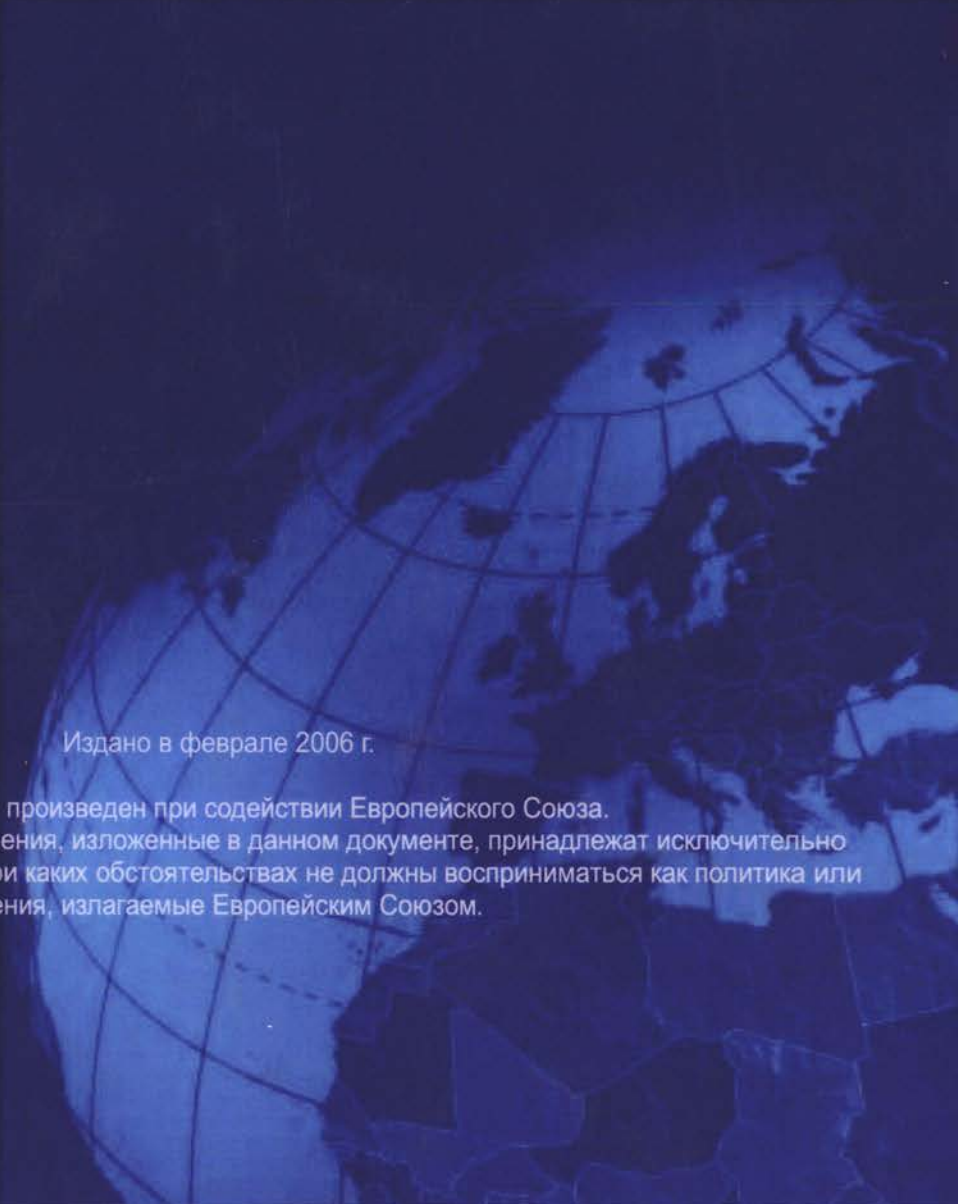
Прилагаемые таблицы содержат детальный анализ ситуации по предоставлению данных странами ТРАСЕКА с ноября 2005 в Постоянный Секретариат. В ней отмечено все ли Excel файлы были предоставлены, по каким годам есть данные, соответствуют ли данные необходимому формату, и комментарии. Колонка «Данные в %» в данной таблице показывает приблизительную оценку по заполненным строкам в Excel таблицах, таким образом, отражает картину наличия данных. Конкретные вопросы относятся к каждой стране, которые возникли во время работы с базами данных с целью дать ответ странам и обсудить степень завершенности работы.

Ниже приводится шаблон таблицы с комментариями:

Таблица А.7. Данные, предоставленные <название страны>

Excel файл	Года в наличии	Комментарии	Данные в %
Таблица 1			---
Таблица 2			1
Таблица 3			---
Таблица 4			---
Таблица 5			---
Таблица 6			---
Таблица 7			---
Таблица 8			---
Таблица 9			---
Таблица 10			---

Вопросы, адресованные <название страны>:
xxxxx



Издано в феврале 2006 г.

Данный отчет произведен при содействии Европейского Союза.
Сведения, заключения, и объяснения, изложенные в данном документе, принадлежат исключительно Dornier Consulting and KLC и ни при каких обстоятельствах не должны восприниматься как политика или мнения, излагаемые Европейским Союзом.