

EuropeAid 2008/155-683

# Транспортный диалог и взаимодействие между ЕС и соседними странами и странами Центральной Азии

Сентябрь 2009



Данный проект  
финансируется  
Евросоюзом



Проект выполняется  
TRT Trasporti e Territorio, Alfen Consult GmbH, Dornier Consulting GmbH and PTV AG

**КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА**

Название Проекта: Транспортный Диалог взаимодействие между ЕС и соседними странами, и со странами Центральной Азии

Краткое название проекта:

**IDEA** Transport Interoperability and Dialogue between the **EU** Caucasus and **Asian** countries

Номер Проекта: EuropeAid 2008 / 155-683

Страны: Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Узбекистан и Украина. Болгария, Румыния и Турция связаны с проектом на уровне членов ТРАСЕКА.

Сотрудники Проекта IDEA организовали проектный офис в здании Постоянного Секретариата ТРАСЕКА по адресу: г. Баку, AZ1005, Азербайджан, ул. Т. Алиярбекова 8/2. Офисные телефонные и факсовые номера: +995-12-5982718 и +995-12-4986426 соответственно.

Контактные номера сотрудников проекта в Баку следующие:

Должность	Имя	Мобильные номера и адреса электронной почты
Руководитель проектной группы/Главный Эксперт I	Д-р. Удо Витульски	<a href="mailto:witulski@trtrasportieteritorio.it">witulski@trtrasportieteritorio.it</a> +994 - (0)50 – 646 3524
Главный Эксперт II	Д-р. Ашраф Хамед	<a href="mailto:Ashraf.Hamed@dornier-consulting.com">Ashraf.Hamed@dornier-consulting.com</a> +994 - (0)50 – 646 3598
Главный Эксперт III	Детлеф Пульзак	<a href="mailto:Detlef.Pulsack@dornier-consulting.com">Detlef.Pulsack@dornier-consulting.com</a> +994 - (0)50 – 646 3536
Менеджер по логистике	Фергана Шарифова	<a href="mailto:fergana.sharifova@gmail.com">fergana.sharifova@gmail.com</a> +994 - (0)50 – 682 8467
Менеджер по логистике / Переводчик	Наиля Абдуллаева	<a href="mailto:Nailya.Idea@gmail.com">Nailya.Idea@gmail.com</a> +994 - (0)50 – 215 2429

Проект IDEA координируется компанией:

TRT Trasporti e Territorio  
Via Rutilia, 10/8  
20141 Milano (Italy)  
Тел +39 02 57410380  
Факс +39 02 55212845  
[www.TRTrasportieteritorio.it](http://www.TRTrasportieteritorio.it)

Координатор проекта: Angelo Martino  
[martino@TRTrasportieteritorio.it](mailto:martino@TRTrasportieteritorio.it)

## Содержание

1.	Резюме и введение .....	10
1.1	Резюме.....	10
1.1.1	Действия, предпринятые в течении предварительного периода ...	10
1.1.2	Предстоящая деятельность.....	10
1.2	Контекст проекта .....	12
1.3	Исходная информация и политические основы .....	12
1.3.1	Политическая структура ТРАСЕКА.....	13
1.3.2	Последние достижения в регионе ТРАСЕКА.....	14
1.3.3	Европейская политическая структура .....	14
1.4	Синтез Технического плана IDEA .....	15
1.4.1	Краткое изложение целей, действий и избранной методологии....	15
1.4.2	Модификации.....	20
1.4.3	Методология .....	20
2.	Первоначальные исследования.....	22
2.1	Статус текущих проектов ТРАСЕКА .....	22
2.1.1	Проект Морских магистралей .....	22
2.1.2	Проект Международных Логистических Центров в странах Западного СНГ и Кавказа.....	23
2.1.3	Проект Международных Логистических Центров в Центральной Азии .....	24
2.1.4	Проект Безопасности наземного транспорта .....	24
2.1.5	Укрепление транспортных учебных институтов в рамках проекта СНГ .....	25
2.1.6	Координация логистических проектов.....	25
2.2	Статус деятельности проекта Грузопотоков .....	27
2.2.1	База данных ГИС.....	27
2.2.2	Веб-страница .....	32
2.2.3	Транспортная модель на основе программного обеспечения Visum .....	34
2.2.4	Установление приоритетности проектов .....	41
2.2.5	Форум Инвестиций ТРАСЕКА и Деловой Консультативный Совет .	41
2.3	Организационные Проблемы .....	41
2.3.1	Связь и организация .....	41

3.	Предварительные результаты анализа заинтересованных сторон .....	42
3.1	Определение заинтересованных сторон.....	43
3.2	Основные исследования по отдельным странам-участниц ТРАСЕКА ..	43
3.2.1	Армения.....	43
3.2.2	Болгария.....	44
3.2.3	Грузия .....	46
3.2.4	Казахстан.....	47
3.2.5	Кыргызстан.....	48
3.2.6	Молдова .....	49
3.2.7	Румыния .....	50
3.2.8	Турция .....	51
3.2.9	Украина.....	52
3.3	Предварительные общие исследования по предварительным Миссиям партнеров .....	53
4.	План Работы на следующий Период.....	54
4.1	Ожидаемые результаты .....	54
4.1.1	Управление риском и устойчивость .....	54
4.1.2	Ключевые стадии проекта .....	54
4.1.3	Распределение Задач и Действий .....	56
4.2	Развитие проекта а период первоначальной стадии проекта .....	56
4.2.1	Начало деятельности проекта и соотнесенные встречи.....	56
4.2.2	Мобилизация и подготовка к проекту.....	57
4.2.3	Выездная презентация проекта и анализ заинтересованных сторон.....	57
4.3	График распределения ресурсов и Бюджет.....	58
4.3.1	Ресурсы .....	58
4.3.2	Местный персонал.....	58
4.4	План Работ .....	58
4.4.1	Транспортная модель и база данных ГИС.....	58
4.4.2	Реструктуризация Постоянного Секретариата.....	59
4.4.3	Показатель Эффективности Логистической Цепочки ТРАСЕКА....	59
4.4.4	Планы Действия.....	60
4.4.5	Другие задачи .....	60

4.5	План работ в течение всего Проектного периода .....	61
4.5.1	Адаптировавшие промежуточные отчеты.....	61
4.5.2	Рабочая нагрузка.....	61
5.	СПИСОК РАСПРЕДЕЛЕНИЯ.....	62
6.	Приложения.....	63
	<i>Приложение 1: Повышение квалификации и институциональное строительство.....</i>	<i>63</i>
	Приложение 2: Список релевантных проектов ТРАСЕКА .....	65
	<i>Приложение 3: Анкетный опрос для партнеров в Процессе ТРАСЕКА.....</i>	<i>68</i>
	<i>Приложение 4: Полный план производимых работ (Обновленная Матрица Logframe).....</i>	<i>70</i>
	<i>Приложение 5: Распределение Задач и Действий среди ведущих Экспертов Проекта .....</i>	<i>78</i>
	<i>Приложение 6: Проектный Доклад о достигнутых результатах (Контроль и План Оценки, включая пересмотренные главные цели).....</i>	<i>79</i>
	<i>Приложение 7: Отчет об Использовании Ресурса (обновленный ежегодный список ресурсов и бюджет).....</i>	<i>81</i>
	<i>Приложение 8: План Операций в течение следующего Периода (обновленный Ежегодный план Работы за первый год), .....</i>	<i>83</i>
	<i>Annex 9: Work Programme.....</i>	<i>85</i>

## Список соеращений

АБР	Азиатский Банк Развития
AidCo	Офис Сотрудничества Euroraid
ДКС	Деловой Консультативный Совет
БГЖ	Болгарская Государственная Железная дорога
ОЧЭС	Организация Черноморского Экономического Сотрудничества
ЦАЛЦ	Международные Логистические Центры в проектах Центральной Азии
ЦАРЕС	Центрально-Азиатское Региональное Экономическое Сотрудничество
СНГ	Содружество Независимых Государств (бывший СССР)
DG TREN	Генеральный Директорат Европейской Комиссии по транспорту и Энергетике
ЕС	Европейский Союз
ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
ВП	Восточное Партнерство
ЕИБ	Европейский Инвестиционный Банк
ЕПД	Европейская Политика Добрососедства
ФШСР	Финляндия, Швеция, северная часть России
ГИС	Геоинформационная Система
ПГ	Правительство Грузии

IDEA	Транспортный Диалог и способность к взаимодействию между ЕС и соседними странами, и со странами Центральной Азии
МФК	Международная фрахтовая корпорация
МФИ	Международные Финансовые Институты
МПК	(ТРАСЕКА) Межправительственная Комиссия по транспортному коридору Европа-Кавказ-Азия
МЛЦ	Международные Логистические Центры
МСАТ	Международный Союз Автомобильного Транспорта
ПЭЛЦ	Показатель Эффективности Логистической Цепочки
ОМС	Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА)
МТ (К)	Министерство Транспорта (и Коммуникаций)
МоВ	Меморандум о взаимопонимании
МА	Морские Автомагистралы
НПО	Неправительственная Организация
ННГ	Новые Независимые Государства, также называются СНГ
НС	Национальный Секретарь (ТРАСЕКА)
ОБСЕ	Организация по Безопасности и Сотрудничества в Европе
ГЧП	Государственно Частное Партнерство
ПС	Постоянный Секретариат (ТРАСЕКА)
РЧС	Развитие Частного Сектора
РЕБИС	Региональная Балканская Инфраструктура Изучение -Транспорт
RELEX	Relations Extérieures (EC DG Foreign Relations)
RODER	Операторы Ro-Ro Судна и Ассоциация Перевозчиков по комбинированным перевозкам
ГС	Генеральный Секретарь
ТАСИС	Техническое Содействие для Государств СНГ
ТИРИ	Транспортная инфраструктура регионального исследования на Балканах
ТЕТС	Трансьевропейская Транспортная Сеть
ФИТ	Фонд Инвестирования ТРАСЕКА
ТЗ	Техническое Задание (данного проекта, если не обусловлено иное)
ТРАСЕКА	Транспортный Коридор Европа Кавказ Азия
ПРООН	Программа Развития Организации Объединенных Наций
ВБ	Всемирный Банк
РГ	Рабочая группа
МЛЦ	Международные Логистические Центры в странах Западного СНГ и Кавказа

## **КРАТКИЙ ОБЗОР ПРОЕКТА**

### Цель Проекта:

Общая цель ТРАСЕКА заключается в улучшении транспортных соединений между Трансъевропейскими сетями ЕС с соседними странами (Кавказ, включая Армению, Азербайджан, Украину и Грузию) и странами Центральной Азии, таким образом способствуя торговле и обеспечивая социально-экономическое развитие и развитие окружающей обстановки в регионе. Дополнительная цель проекта состоит в усилении регионального транспортного диалога и транспортной интермодальности между ЕС и данными странами посредством усиленной координации и работы с Международными Финансовыми Институтами (МФИ), тесного сотрудничества и участия МФИ, а также при возможности, частного сектора в транспортных проектах ТРАСЕКА. Ниже следуют специфические задачи проекта:

1. Укрепление механизмов политического и транспортного диалога между ЕС, странами-бенефициарами ТРАСЕКА, а также партнерами проекта и МФИ.
2. Обеспечение поддержки исполнению Долгосрочной Стратегии Межгосударственного Комитета до 2015 г. и соответствующих Планов Действий, путем содействия Постоянному Секретариату ТРАСЕКА и странам - членам для развития транспортного коридора и связей с Трансъевропейскими сетями ЕС.
3. Содействие в развитии и соглашении региональных инвестиционных планов ТРАСЕКА для транспортной инфраструктуры в поддержку идентификации проекта, определение проекта и оценки, ведущей к мобилизации финансирования и реализации проекта.
4. Достижение эффективной и устойчивой координации с МФИ и с другими финансовыми институтами для определения "жизнеспособных проектов ТРАСЕКА", включая участие государственного сотрудничества и финансирование проекта в отношении к странам проектного уровня.
5. Обеспечение поддержки реализации транспортных инвестиционных проектов, через обучение, развитие бизнеса и генеральных планов, анализирование финансовой и технической осуществимости, включая государственно-частные партнерства.
6. Достижение эффективных коммуникационных возможностей и распространения деятельности и результатов для программы ТРАСЕКА.

### Дата начала проекта:

12 мая 2009 года

### Продолжительность проекта:

Три года (36 месяцев)

### Стоимость проекта:

Общая стоимость проекта составляет 7 (семь) миллионов Евро, из которых 5 (пять) миллионов Евро – кадровые и другие соответствующие расходы 2 (два) миллиона Евро непредвиденные расходы.

### Основные партнеры:

Министерства транспорта, Министерства торговли и Экономики, Таможенные органы, Международные Финансовые Институты, Коммерческие банки, Международные автодорожные Грузоотправители, Грузоперевозчики, НПО, крупные транспортные клиенты.

### Специфическая деятельность:

Проект охватывает 4 компонента работы:

- (1) Осуществление поддержки для выполнения долгосрочной стратегии МПК и соответствующих Планов Действий, включая повышение уровня квалификации и институционального строительства;
- (2) Идентификация и определение проекта;
- (3) Мобилизация финансирования и
- (4) Коммуникационные возможности и распространение.

### Основные результаты

Относительно Рабочего Компонента 1:

1. Скоординированная стратегия, разработанная для укрепления сотрудничества между странами;
2. Прямое и целесообразное содействие Постоянному Секретариату и странам-участницам;
3. Организация не менее двух региональных Конференций в области транспорта и инфраструктуры на уровне министров;
4. Поддержка устойчивой транспортной и грузовой системы базы данных ТРАСЕКА;
5. Идентификация специфических задач, целей и действий в рамках долгосрочной стратегии МПК;
6. Повышение уровня квалификации для снабжения государственно-частной инфраструктуры, управление инфраструктурой и финансирование;
7. Структурированная обучающая программа, охватывающая специфические требования ПС ТРАСЕКА;
8. Установлена и действует тематическая структура рабочей группы; проведение не менее восьми рабочих групп;
9. Четко выстроенная программа тренингов для решения определенных потребностей ПС ТРАСЕКА;
10. Разработка "Руководства по Финансированию и Инвестированию";
11. Завершение "оценки готовности" стран-членов ТРАСЕКА по подготовке государственно-частного партнерства или других вариантов снабжения;
12. Институциональное строительство с применением правомочных центров ГЧП для передачи знаний на длительный период;
13. Проверка предварительного отбора страны;
14. Проведение не менее одной региональной конференции направленной на применение ГЧП для инвестирования в инфраструктуру;
15. Учреждение "рабочего сообщества", включающего в себя сеть ТРАСЕКА и МФИ;
16. Проведение не менее двух региональных координационных заседаний с МФИ;
17. Реализация согласованных изменений в управлении и организационной структуре Постоянного Секретариата ТРАСЕКА наряду с предложенными усовершенствованными механизмами финансирования.

Относительно Рабочего Компонента 2:

18. Имеется доступ и функционирует созданная база данных ТРАСЕКА;

19. Создание краткого листа из 6-8 инфраструктурных и транспортных проектов;
20. Завершение проектных предварительных оценок в согласованном списке проектов;
21. Структурированное первоначальное обсуждение с МФИ 6-8 проектов из краткого списка;
22. Идентификация и проектное определение, как минимум, двух региональных инфраструктурных и транспортных проектов, относящихся к Государственно-частному Партнерству;
23. Задokumentированная методология для использования Постоянным Секретариатом, охватывающая весь цикл проекта.

Относительно Рабочего Компонента 3:

24. Добиться вместе с МФИ принятия на себя ответственности, как минимум, за два Анализа Осуществимости; как минимум два Анализа Осуществимости с обеспечением финансирования и поддержки МФИ;
25. Обеспечить как минимум два жизнеспособных проекта ТРАСЕКА с задействованными инвестиционным финансированием МФИ;
26. Вынести на рассмотрение и обсуждение участников, как минимум, двух идентифицированных региональных инфраструктурных проектов ТРАСЕКА для возможного структурирования Государственно-частного сектора;
27. Предоставить практическую поддержку и технические консультативные услуги для предложенного Консультативного Совета;
28. Предоставить технические консультативные услуги для утверждения предложенного Инвестиционного Фонда ТРАСЕКА.

Относительно Рабочего Компонента 4:

29. Выпуск и широкое распространение материалов о деятельности, результатах и прочей информации относительно программы ТРАСЕКА.

Подготовка данного Предварительного отчета:

Данный Отчет был подготовлен главными экспертами проекта IDEA и представителями членов Консорциума: TRT Trasporti e Territorio, а также проектными партнерами Alfen Consult GmbH, Dornier Consulting GmbH и PTV AG.

Цель данного отчета состоит в

- A. предоставлении на рассмотрение краткого изложения основных задач проекта, а также рекомендации сотрудников IDEA ключевым лицам, принимающим решение; и
- B. обзор Проекта в контексте его соответствия требованиям, осуществимости и необходимым изменениям.

Формат отчета:

Данный Предварительный Отчет составлен в соответствии с форматом документа, предложенным ЕК "Укрепление внутреннего мониторинга проекта – Пути увеличения роли руководителей ЕК", Серия инструментов и методов – Ссылочный документ № 3, июнь 2007 г., стр. 19

## 1. Резюме и введение

### 1.1 Резюме

Следующий раздел предлагает краткое изложение наиболее значимой деятельности, протекающей в течение предварительного периода, и в настоящее время находящейся на стадии обсуждения и/или подготовки для корректировки первоначального Технического Задания (ТЗ) Проекта.

#### 1.1.1 Действия, предпринятые в течении предварительного периода

Предварительные миссии в страны-участницы: В период подготовки Предварительного Отчета были осуществлены предварительные миссии в страны-участницы Армению, Грузию, Турцию, Болгарию, Молдову, Румынию, Украину, Казахстан, Кыргызстан и Узбекистан. Миссии в Таджикистан и Туркменистан, а также вводные встречи в Азербайджане будут проведены вскоре до или после распространения Заключительного Предварительного Отчета. Ниже следует предварительное положение полученных общих данных, составленных на основании данных миссий:

- Внешняя торговля (в частности экспорт) в основном всех азиатских стран-членов ТРАСЕКА (ТРАНспортный Коридору Европа-Кавказ-Азия) остается на весьма ограниченном и недиверсифицированном уровне.
- Во время грузовой транспортировки автодорожные перевозчики сталкиваются с такими препятствиями, как политические проблемы, плохие дороги и мультимодальные узлы, коррупция/вымогательство, сложные процедуры по получению визы, однократные разрешения на импорт, экспорт или грузового транзита, высокие пошлины на дорогах и ограниченный график работы в таможенных пунктах.
- В настоящий момент финансирование проектов коммерческими банками в сфере автомобильной или железнодорожной инфраструктуры в какой-либо стране - участнице ТРАСЕКА маловероятно ввиду ограниченного капитала банков, или отсутствия законов о концессии или законодательных рамок.

#### 1.1.2 Предстоящая деятельность

**Транспортная Модель и База данных ГИС:** На данный момент выполняется организация передачи, осуществление которой запланировано на начало сентября, транспортной модели, разработанной проектом Транспортных Грузопотоков. Основываясь на установленных требованиях и на анализе существующей базы данных, будут разработаны меры и предложения для модернизации и улучшения существующей региональной Базы данных ГИС ТРАСЕКА. Структура базы данных будет приведена в соответствие с требованиями, в частности, транспортной модели. Для методов сбора данных будут определены стандарты качества, что приведет к сопоставимым и последовательным данным соответствующего качества. Сотрудники проекта IDEA (Транспортный диалог и способность к взаимодействию между ЕС и соседними странами и странами Центральной Азии) разработают и усовершенствуют метод вовлечения в процесс предоставления данных непосредственно пользователей модели и Базы данных ГИС.

12 мая 2009 года в Брюсселе было проведено Координационное заседание с представителями ТРАСЕКА "относительно логистических" проектов в связи с их множеством общих проблем. Одно из взаимосогласованных решений этой встречи была

важность обращения к косвенным бенефициариям проектов ТРАСЕКА, поскольку многие из них являются важными партнерами.

24-25 сентября 2009 года в Брюсселе будет организовано стартовое заседание высокого уровня с Национальными Секретарями и Представителями данных "логистических" проектов ТРАСЕКА, которое будет носить характер координационного заседания.

В настоящий момент из доступной информации все еще не понятно, до какой степени модель, разработанная проектом Грузопотоков, будет полезна для Проекта IDEA, по крайней мере, в ее текущей форме и с предоставленным уровнем информации о модели.

**Реформирование Постоянного Секретариата:** сотрудники проекта IDEA обеспечат содействие началу деятельности по реформированию Постоянного Секретариата (ПС) в качестве важного шага для увеличения эффективности сети. Реформирование ПС – является важным пунктом повестки дня Координационного заседания в Брюсселе 25 сентября 2009 года; НС всех стран - участниц ТРАСЕКА обсудят данный вопрос по реформированию ПС в формате Рабочей группы (РГ). Институты ТРАСЕКА будут приглашены для предоставления конкретных предложений относительно всех законных и организационных компонентов реструктуризации ПС. Данное преобразование и последующая обучающая программа усилит роль ПС при исполнении каталитической роли между национальными и международными участниками.

**Повышение уровня квалификации Государственно-Частного Партнерства:** Во время проведения заседания о ходе и реализации проекта в Брюсселе 22 июля 2009 года, была предварительна согласована необходимость рассмотрения вопроса относительно Государственно-Частного Партнерства (ГЧП) как вопроса по повышению уровня квалификации, при этом не заостряя внимания на деталях, как происходило с предыдущими проектами ТРАСЕКА. Такой измененный подход приведет к существенным результатам для запланированных работ Проекта IDEA и, возможно, потребует дополнений к контракту проекта IDEA с целью повышения ясности интерпретации деятельности ГЧП в рамках проекта.

В следующем подразделе стратегия ТРАСЕКА, которая первоначально была спроектирована в Техническом Предложении проекта IDEA, повторно пересмотрена и обновлена в показателях количества, качества и времени.

Возможности и преимущества Проекта IDEA ТРАСЕКА может обеспечить сотрудничество и обязательство страны ТРАСЕКА. Эти выгоды должны быть видимыми для получателей через всеобъемлющий потенциал и стратегию организационного строительства. Строительство взаимного доверия в странах ТРАСЕКА имеет важное значение для будущей реализации проекта.

Развитие Проекта сталкивается с огромными рисками на межстрановом, страновом и проектном уровнях. Страны ТРАСЕКА находятся на совершенно разных стадиях законодательных и административных норм в области инфраструктуры. Очевидно, что законодательные процедуры и нормативная база должна быть приведена в соответствие с международными стандартами финансирования в некоторых странах. Кроме того, существует необходимость в реконструкции технических стандартов и правил, а также административных процедур. Необходимые коррективы проложат путь для трансграничных проектов и / или частного участия.

Очень важно обеспечения руководства для страны ТРАСЕКА через процесс создания благоприятных условий для эффективной доставки и управления устойчивой инфраструктуры. Этот процесс должен начаться вместе со сбором необходимых

данных и предоставление инструментов планирования. Активное руководство может избежать потери интереса со стороны стран ТРАСЕКА с течением времени. Потеря интереса является вероятным, если основа для реализации проекта, не осуществляется. В такой ситуации, процесс будет отложен на года и реализация становится все менее вероятной. Поэтому, общее транснациональное понимание рисков, устойчивое предоставления инфраструктуры и управление между странами должны строиться шаг за шагом.

## **1.2 Контекст проекта**

Проект IDEA финансируется Европейской Комиссией DG EuropeAid в рамках программы ТРАСЕКА (Транспортный Коридор Евпоры, Кавказа и Азии). Проект официально вступил в силу с 12 мая 2009 года со сроком на три года.

Исторически, страны Центральной Азии и Кавказа служили мостом, соединяющим Запад и Восток (Европу и Восточную Азию), а также Север и Юг (страны Балтики и Россию с Индийским Океаном и Персидским Заливом). Благодаря своему географическому расположению, регион веками являлся главным путем передвижения пассажиров и грузоперевозок. Регион в особенности играет важную роль, обеспечивая крайне важный доступ к транзитным торговым маршрутам по грузоперевозкам между Азией и Европой (например новый «Шелковый путь»). Вследствие этого, совершенно очевидно, что транспорт всегда играл значительную роль в социально-экономическом развитии региона.

Следовательно, расширенный диалог по взаимодействию сетей между Евросоюзом и соседними странами, а также странами Центральной Азии является важнейшим условием для оптимизации регионального сотрудничества также в транспортном секторе. Ожидается, что это окажет содействие устойчивому экономическому и социальному развитию и процветанию в долгосрочной перспективе для стран СНГ и Черноморского побережья.

Более того, благодаря тому, что большинство стран не имеют выхода к морю, необходимо использовать процесс интеграции для совместимости между национальными транспортными системами. В действительности, они служат в качестве транзитных стран, таким образом обеспечивая защиту не только для местной экономики, но и для соседних стран, имеющих общую границу с регионом ТРАСЕКА.

В этом отношении, проект IDEA будет стремиться капитализации всех прогрессов, достигнутых в регионе до настоящего времени, особенно путем развития роли программы ТРАСЕКА в качестве главного катализатора для инвестиционных проектов, таким образом, прокладывая путь для ключевых политических и институциональных достижений с целью усиления роли как Международных Финансовых Институтов (МФИ), так и частных инвесторов.

## **1.3 Исходная информация и политические основы**

Политические основы, образующие структуру проекта IDEA для развития своей деятельности и достижения поставленных целей определяются по двум главным принципам: (i) программой ТРАСЕКА и (ii) Европейской Транспортной политикой.

С учетом данных двух политических структур, проект IDEA окажет содействие странам-бенефициарам в преобразовании транспортных систем из разрозненного положения в состояние интеграции, путем содействия Правительствам в выборе соответствующих моделей для обеспечения транспортной инфраструктуры.

Наиболее важным и ожидаемым от проекта IDEA является определение будущей структуры и роли программы ТРАСЕКА, с целью дальнейшего укрепления устойчивой, эффективной и интегрированной мульти-модальной транспортной системы в регионе. Это позволит проекту занять выгодное положение в:

- Поощрению дальнейшего регионального сотрудничества;
- Привлечению и поддержке МФИ и частных инвесторов, а также;
- Дальнейшем присоединении региона ТРАСЕКА с Трансъевропейской транспортной сетью.
- В итоге, будут достигнуты следующие результаты:
- Развитие благоприятствующей среды в контексте концепций транспортной системы;
- Применение общих транспортных нормативов;
- Поощрение (и подготовка к) значительной роли частного сектора и использование финансовой инженерии (включая ГЧП, а также процедуры по снабжению);
- Наибольшая эффективность национальной транспортной политики; и
- Усиление конкурентоспособности на транспортном рынке.
- 

В заключении, до описания политических структур ТРАСЕКА и ЕС, предоставляется краткий обзор последних достижений в регионе ТРАСЕКА.

### **1.3.1 Политическая структура ТРАСЕКА**

Проект IDEA охватывает географическую зону, имеющую важное значение в перспективе дальнейшего расширения Трансъевропейского транспортной сети в соседние страны ЕС.

В связи с тем, что данный проект будет последним проектом в рамках текущей программы ТРАСЕКА, он представляет значительную важность и следовательно призван капитализировать все успехи, достигнутые в регионе.

Программа ТРАСЕКА была запущена в 1993 году в рамках программы Европейского Союза ТАСИС, оказывая финансовую поддержку посредством технического содействия, с целью развития транспортного коридора в направлении Западно-Восточной оси от Европы до Центральной Азии через Кавказ, с направлением на:

- Стимулирование сотрудничества среди стран-участниц, способствуя торговле в регионе;
- Продвижение оптимальной интеграции транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия "ТРАСЕКА" в Трансъевропейскую сеть (ТЕС-Т);
- Определение факторов, препятствующих развитию торговых и транспортных систем; а также
- Продвижение проектов ТРАСЕКА, как средств для привлечения заемов со стороны МФИ и частных инвесторов.

Вторым важнейшим шагом в развитии транспортного диалога в регионе явилось "Основное Многостороннее Соглашение по Международному Транспорту для развития Транспортного Коридора Европа-Кавказ-Азия", которое было подписано в 1998 году.

В том же году, была утверждена Межправительственная Комиссия (МПК) с целью проведения мониторинга по выполнению программы. Важно, что данное достижение также привело к учреждению Постоянного Секретариата в г.Баку при поддержке Национальных Секретарей стран-членов ТРАСЕКА.

Наряду с этим, в контексте расширения ЕС, в ноябре 2004 года в г.Баку состоялась Конференция по сотрудничеству в сфере транспорта между ЕС и государствами

побережья бассейнов Черного/Каспийского Морей на уровне министров и их соседями, была начата реализация так называемой “Бакинской Транспортной Инициативы”, Данная инициатива является политическим диалогом, направленным на расширение транспортного сотрудничества между ЕС и странами бассейнов Черного/ Каспийского морей и соседними государствами и составляет основу для развития транспортного сотрудничества и взаимодействия сетей.

В настоящем, участниками программы являются 14 стран (Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Иран, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина и Узбекистан). За исключением Туркменистана, который является участником программы, однако не подписал Многостороннего Соглашения, все страны являются участниками Многостороннего Соглашения и программы. Также, только Афганистан является участником, подписавшим Многостороннее Соглашение, но не являющемся членом программы ТРАСЕКА.

С момента учреждения программы ТРАСЕКА было оказано содействие достижению устойчивого развития и интеграции регионов Черного моря, Кавказа и Центральной Азии путем улучшения международных транспортных связей.

### **1.3.2 Последние достижения в регионе ТРАСЕКА**

Во время VII сессии Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА, которая проводилась 15 июня 2009 г. на озере Иссык-Куль, были затронуты 2 важных аспекта по разработке политики.

Первое, председательство Постоянного Секретариата ТРАСЕКА перешло от Казахстана к Кыргызстану. Бывший Министр транспорта Республики Кыргызстан господин Жанторо Сатыбалдиев, был избран новым Генеральным Секретарем.

Второе, Иранская Исламская Республика вступила в ОМС – Основное Многостороннее Соглашение, следовательно, в настоящее время страна полностью является полноправным членом Программы ТРАСЕКА.

### **1.3.3 Европейская политическая структура**

Потребность в более расширенной и углубленной интеграции между ЕС и соседними странами было увеличено двумя расширениями ЕС по 12 новым странам-членам, а также их интеграции с остальной частью ЕС которое было произведено в 2004 и 2007. Кроме того, эти расширения также называются, как подчеркивается в Сообщении о Расширенной Европе <sup>7</sup>, для создания новой основы для регионального сотрудничества, которое должно активизировать сбалансированное и устойчивое развитие для ЕС и его соседями.

В связи с этим Европейская Комиссия (ЕК), признает, что с одной стороны, внешние аспекты должны быть хорошо интегрированы в общую транспортную политику ЕС, а с другой стороны, в транспортная политика ЕС должна быть часть более широких отношений с третьими странами и организациями.

Таким образом, программа ТРАСЕКА решаясь позиционирует себя в рамках сотрудничества ЕС и стратегий для обеспечения стабильности и социально-экономического развития в регионе.

Во-первых, должна быть создана тесная связь в рамках Европейской Политики Соседства (ЕПС) <sup>8</sup> между этой программой и Восточным Партнерством (ВП) инициатив и тематических платформ.

Это относится и к различным областям действий, включая транспортный сектор, где транспортная политика и интеграция различных транспортных систем стран ТРАСЕКА должны быть основным принципом общей стратегии для достижения динамической экономики и сплоченного общества.

В этом отношении ВП может сыграть ключевую роль и взять на себя Программу ТРАСЕКА путем поощрения дополнительных технических переговоров по отдельным вопросам транспорта.

Во-вторых, ЕПС также обеспечивает основу для создания идеальных условий для интеграции стран ТРАСЕКА с общей стратегией, направленной на расширение TEN-T сети в соседние страны ЕС в соответствии с рекомендациями, в частности, по вопросу о расширении TEN-T Группой Высокого Уровня, учитывая пересмотренную концепцию Трансъевропейской сетевой политики, а также присоединение структуры и целей Европейской Политики Соседства.

Эта политика интеграции является важным элементом, который может способствовать развитию эффективной и хорошо интегрированной транспортной системы в области ТРАСЕКА путем: (I) устранения препятствий и трудностей на национальных границах, (II) создание общего и гармоничного рынка и правил торговли, (III) гармонизированной политики и административного управления, и (IV), способствуя трансграничным перевозкам путем технической совместимости, следовательно, он является основным элементом. Это также позволит частному сектору играть ведущую роль в укреплении и углублении как экономических отношений через национальные границы, так и интеграции соседних стран.

Кроме того, в этом отношении следуемый путь и методы управления, применяемые транспортной политикой ЕС, могут привести к новаторскому успеху для модели ТРАСЕКА.

В заключение, обоснование стратегии ЕС для региона является обеспечением сотрудничества инструментов для оказания помощи странам ТРАСЕКА в решении многочисленных задач более эффективного управления и экономического развития.

ЕПС - с его аспектами ВП - и расширением TEN-T сети имеет возможность для содействия достижения устойчивой, интегрированной, в финансовом отношении прочной и последнее, но не менее важное, экологически чистой транспортной системы в регионе.

#### **1.4 Синтез Технического плана IDEA**

Этот раздел отчета дает возможность просмотреть основные свойства Технического Плана, который был передан Европейской Комиссии, что служит базой задания для разработки проекта IDEA. Краткое изложение целей и задач проекта, а также презентация отдельных методологий даны ниже.

##### ***1.4.1 Краткое изложение целей, действий и избранной методологии***

Общая цель Проекта IDEA заключается в обеспечении устойчивой, эффективной и интегрированной мульти-модальной транспортной системы. Тесное сотрудничество со структурами ТРАСЕКА (а именно с Постоянным Секретариатом ТРАСЕКА), а также с Европейской Комиссией в этом отношении считается существенным. Для обеспечения безопасности, задачи проекта будут установлены по нижеуказанному порядку

- Укрепить механизмы политического и транспортного диалога;
- Обеспечить поддержки по исполнению долгосрочной стратегии МПК к 2015г., а также Плана действий;
- Содействовать развитию региональных инвестиционных планов транспортной инфраструктуры;
- Достигнуть эффективной и устойчивой координации с МФИ и с другими финансовыми институтами для определения "жизнеспособных проектов ТРАСЕКА", включая участие государственного сотрудничества и финансирование проекта в отношении к странам проектного уровня.

Выполнение данных приоритетов даст право Проекту обеспечить важное положение для: (i) обеспечения поддержки дальнейшего регионального сотрудничества; (ii) привлечения МФИ и частных инвесторов; и (iii) связывание регионов ТРАСЕКА с Трансъевропейской транспортной сетью.

Задачи проекта охватывают 4 компонента, данные ниже:

1. Поддерживать выполнение долгосрочной стратегии ТРАСЕКА и Плана действий;
2. Идентификация проекта и определение проекта;
3. Определение финансирования МФИ, частными банками, инвесторами, операторами частного сектора и прочими финансовыми организациями по проектами ТРАСЕКА;
4. Связи и распределение деятельности.

**Компонент 1** направлен на усиление политического диалога, также расширение институциональных и технических объемов. Таким образом, проект IDEA будет намереваться на активное сотрудничество при поддержке разрабатывающих стратегию, устранить те основные организационные, технические и легальные барьеры, которые все еще создают риск региональной интеграции транспортного сектора в странах ТРАСЕКА.

Для того, чтобы добиться этих целей, проект определяет нижеуказанные методы:

- Поддерживать диалог, касательно дальнейшего развития транспортного коридора и связей;
- Поддерживать развитие прочного партнерства и сотрудничества между странами-участницами и соответствующими международными организациями по транспортным вопросам;
- Усилить и с целью облегчения государственно-частного диалога, касательно транспортных вопросов;
- Передавать важность взаимосвязей между транспортным развитием и акцентировать на связи между развитием транспорта и окружающей среды, поддерживая экологически устойчивые транспортные позиции; и
- Усилить роль Постоянного Секретариата ТРАСЕКА в качестве катализатора/ускорителя процесса между национальными и международными агентами.
- 

Более того, разработанное финансовое и инвестиционное руководство обеспечит правительства региона ТРАСЕКА:

- описанием полной схемы обеспечения и финансирования транспортной инфраструктуры;
- описанием различных моделей, в частности, участие общественного сектора в обеспечении инфраструктуры и их характеристик;
- схемой распределения риска в различных моделях;
- структурами компенсации;
- выбором оптимальной величины привлечения частного сектора;
- объяснением, почему оперативность - это ключ для распределения ресурсов надлежащим образом; и
- рекомендациями для структурирования привлечения частного сектора должным образом.

По крайней мере, в трех странах, будут созданы условия для каждого значимого сектора транспортной инфраструктуры. Тщательная проверка страны будет включать аспекты, в зависимости от их наилучшего использования:

- Механизмы, используемые для инвестиций частного сектора, например, прямой приватизации, строительно-операционно-трансфертный проект и его производные, ГЧП, концессии, и т.д.;
- Виды транспорта, для которых используются различные механизмы;
- Система ведомств, управляющая вовлечением частного сектора включая, но не ограничиваясь, полномочиями, дающими право рассматривать уместность частных инвестиций, процесс решения, приводящий к такому решению (в частности Анализатор Общественного сектора), и т.д.;
- Тендерные процедуры, используемые в выборе частного инвестора (Наилучшее и Окончательное Предложение, Двухступенчатый тендер, и т.д.);
- Механизм, используемый для выбора частного инвестора (Затраты за срок службы, Общие затраты в течение срока службы, и т.д.);
- Механизм оплаты, выбранный для различных видов транспорта (оплата по наличию, теневые оплаты пошлины, оплаты пользователя, и т.д.); и
- Механизм, используемый для урегулирования споров при несоответствиях с законодательством.

Кроме того, создание и укрепление институтов будет способствовать выявлению основных препятствий в развитии инфраструктуры. Он также является платформой для установления приоритетов в общее понимание отбора проектов и определения транснациональных проектов. Этот процесс должен быть прозрачным между странами-членами. Процедуры и методы финансового бюджета федерального правительства обеспечит субсидирование и финансирование может быть доведена до сведения лиц, принимающих решения. Повышение потенциала может быть достигнуто обучением преподавателей или симпозиумов с ПС, основными совладельцами и принимающими решения лицами. Детали о предложенной программе обучения повышению потенциала отражены в Приложении 1. Объем и подробные задачи должны быть определены в дополнении к контракту проекта IDEA, как оговаривается в главе 1.1.

Далее могла бы быть разработана возможная аттестация. Можно сделать обзор наилучших методов международной практики для разработки и апробации необходимых условий, ключевых вопросов и факторов успеха для реализации моделей приватизации или ГЧП.

Как показывает опыт многих европейских стран, оперативные группы ГЧП имеют важное воздействие на: поток операций и разработку рынка ГЧП, успешное начинание проектов, принятие политики ГЧП, длительность процесса снабжения и влияние на издержки операций. Создание ведомств поддержит понимание возможных ролей частей ГЧП. Потенциальные роли частей ГЧП отражены в Приложении 1.

В результате упомянутые оперативные группы могли бы выполнить следующие задания:

- Поддержка проекта: поддержка владельцев проекта в его разработке; координация с МФИ;
- Передача знаний: поддержка и организация обмена опытом между странами-получателями, между МФИ и странами-получателями и между странами-получателями и другими странами;

- Установка норм: определение передового опыта; инициация и оптимизация процессов и инструментов; обзор и определение требований МФИ;
- Поддержка политики: разработка интегрированной стратегии для исполнения проекта.

Концептуальные исследования по созданию целевой группы могут быть основаны на отчете Всемирного банка централизованных частей ГЧП в развивающихся странах: Уроки на будущее. Может быть развита система оценки важности и производительности особенностей ведомств.

Анализ структуры будет проводиться страной, основываясь на уже существующей информации и всестороннем анкетном опросе, сопровождаемом локальными собеседованиями с принимающими решения лицами от общественных организаций, частных компаний и объединенных пользовательских групп. Анкетный опрос и собеседования будут включать например, следующие области исследования:

- Структура;
- Зрелость ГЧП и структур приватизации;
- Готовность общественного сектора;
- Желание и способность соответствующей промышленности, финансового рынка и рынка капитала;
- Вероятность проектного канала; и
- Надежность рефинансирования.

**Компонент 2** подготовить методологию для выявления и отбора проектов. В связи с этим, определение проектов, созданных ТРАСЕКА, которые будут отобраны для дальнейшего анализа осуществимости и финансирования, должны быть проведены в соответствии с правильным методологическим подходом. Это приведет к следующим видам деятельности:

- Проект разработки базы данных, цель которого является определение перечня инфраструктурных инвестиционных проектов для развития транспортной системы в регионе ТРАСЕКА ;
- Проект отбора и фильтрации, с целью определения, что выбранный проект в действительности может быть осуществлен и является лучшим вариантом из всех возможных альтернатив;
- Предварительный отбор проектов и краткий перечень, где 6-8 наиболее важные проекты будут определены с максимальным социально-экономическим преимуществом для региона;
- анализ и определение краткого перечня проектов, проект IDEA для каждого из этих проектов будет проводить соответствующие социально-экономические, технические и финансовые оценки;
- Согласование списка отобранных проектов, с МФИ и другими заинтересованными сторонами, в которых список проектов будет представлен соответствующим МФИ, определенный по Компоненту 1.

В этом документе, Руководство по инвестициям разработанных в рамках Компонента 1 будет взаимодействовать с потенциальными заинтересованными государственными органами и частным сектором в целях разработки стратегии и совместное соглашение двигаться в направлении полной оценки проектов.

Будет разработан анкетный опрос, сопровождаемый локальными собеседованиями, для того, чтобы собрать проектную информацию относительно вариантов приобретения, стратегий функционирования и обслуживания, допустимых требований, профиля риска и возможностей финансирования.

Основное внимание будет уделяться структуре оплаты и вариантах финансирования. Структура вознаграждения, то есть будущие источники дохода от компании (для инвесторов), может включать:

- фиксированные платы работоспособности, которые будут оплачены участником договора (то есть зависящие от обслуживания контракта), при котором инвесторы могут подвергаться только риску выполнения работ, или
- пользовательские платы, например, где проектная компания получает уступку, предоставляющую ей право взимать платы, для того, чтобы финансировать договорные услуги - включая инвестиции - через пользователей проекта; в этом случае, инвесторы могут подвергаться риску спроса, также как и риску выполнения работ, хотя это может быть смягчено в большей или меньшей степени правительственными гарантиями в зависимости от соответствующих обстоятельств.

Более того, проекты, которые все еще частично или полностью принадлежат государственному сектору, в основном продаются посредством государственных тендерных процессов. В этом случае инвесторы соревнуются "за рынок" с другими инвесторами и инвесторными группами. Однако, в течение последующего проектного срока, сама проектная компания вообще больше не соревнуется на открытом рынке. Соответственно, проекты обычно подвергаются регулированию (оплаты), если они финансированы пользователем. Компании проекта инфраструктуры становятся все более и более распространенными во всем мире, и могут быть найдены фактически во всех секторах инфраструктуры.

**Компонент 3** охватывает деятельность по разработке подхода "поощрять" инвестиционные планы и транспортные проекты, созданные ТРАСЕКА для рассмотрения и оценки МФИ на раннем этапе инвестирования или во время осуществления проекта.

Кроме того, проект IDEA будет экспериментировать данный подход представляющий на минимум шести отобранных транспортных проектах ТРАСЕКА путем исследования и оценки минимум двух МФИ. Основываясь на этой оценке, будет разработана концепция минимум двух инфраструктурных проектов по государственно-частному сотрудничеству. В этой сфере деятельности, будет обеспечена регулярная, адекватная и эффективная координация с международными финансовыми учреждениями

В заключении, проект IDEA будет также принимать во внимание предложения Делового Консультативного Совета (ДКС) и инвестиционного фонда ТРАСЕКА. Для организации Инвестиционного Фонда ТРАСЕКА, должны быть разработаны следующие вопросы:

- Финансовые источники инвестиционного фонда;
- Пути интеграции инвестиционного фонда в финансировании транспортных проектов;
- Подходящий объем инвестиционного фонда; и
- Какие критерии должны быть охвачены для участия в инвестиционном фонде.

**Компонент 4** относится к достижению эффективных связей и распространения деятельности и результатов работы Программы ТРАСЕКА. В этом отношении, связи и распределенная стратегия призвана обеспечить основу для обеспечения своевременной и эффективной информации для соответствующей аудитории

Стратегия будет включать в себя все средства и виды связи, такие как: (I) разработка материалов и литературы проекта ТРАСЕКА (II), обновление и распространение маркетинговых материалов ТРАСЕКА, ТРАСЕКА карт, информационных бюллетеней и брошюр, (III) обновление сайта, а также (IV), организация конференций и мероприятий, посвященных ТРАСЕКА. Таким образом, в этой деятельности проект IDEA гарантирует широкое понимание финансирования проектов ЕС и видимость ТРАСЕКА (Комментарий: предложение не совсем ясное).

Важно отметить, что эти области деятельности предшествуют по начальному этапу, которые рассматриваются как крайне значительны в обеспечении надлежащего начала деятельности по проекту. Настоящий Предварительный отчет является одним из двух промежуточных отчетов, запланированных на этом этапе, а другой относится к организации Стратового Совещания на высоком уровне.

#### **1.4.2 Модификации**

Во время заседания о ходе и реализации проекта, проведенной 22 июля 2009 года в Брюсселе, было предварительно соглашено, что тему частного-государственного партнерства следует рассматривать с точки зрения потенциала, а не детально, как это произошло с предыдущими проектами ТРАСЕКА. Эта адаптация имеет значительные последствия в запланированных действиях для проекта IDEA и будет обсуждаться на обоих уровнях, т.е. консорциумом IDEA и на уровне Комиссии. Руководитель программы предложил: (1) возможность подготовить дополнения к контракту IDEA, чтобы лучше разъяснить толкование деятельности ГЧП в проекте, и (2) Сотрудничество с ЕБР, а также обучающий проект ТРАСЕКА.

С даты представления Технического предложения консорциумом, политические условия проекта изменились, так как Иран недавно подписал ОМС. Однако Европейская комиссия сообщила группе IDEA не включать Иран в свои исследования, так как (1), эта страна не входит в ТЗ проекта и (2), требуется не мало времени для этой страны войти в договор.

#### **1.4.3 Методология**

Особенность методологического подхода установленный по проекту IDEA является удвоенным, в частности:

Касательно менеджмента проекта, Руководитель группы экспертов проекта IDEA, поддерживаемый координатором проекта, будет отвечать за мониторинг и оценку, в качестве основы для эффективного и устойчивого управления проектами. Это относится к двум основным показателям:

- мониторинг жизненного цикла проектов, сбор всех необходимых и соответствующих данных и документаций;
- оценка реализации проекта за счет использования вышеуказанной информации, с целью осуществления объективно-ориентированной оценки развития проектов. Своевременное и точное соответствия с календарным планом работ и мероприятий, также имеет важное значение.

В этой связи, такие меры могут рассматриваться как связующее звено между планированием проектов и их реализации, а также менеджмент проекта будет уведомлен о нижеследующем:

- работа была осуществлена в соответствии графиком проекта и цели были достигнуты своевременно, и
- могут быть достигнуты запланированные результаты отдельных этапов проекта, а также рекомендуется приспособление для планов работы.

Что касается отбора и определения проектов, созданных ТРАСЕКА, которые будут выбраны для оценки технико-экономического выполнения и их финансирования, должны быть на основании прочного методологического подхода поскольку существует необходимость в процессе оценки. В этом отношении, ссылаясь на опыт предыдущего проекта твердые знания, приобретенные в работе, которые были выполнены для Европейской комиссии (Генерального директората региональной политики), при подготовке Руководства для Анализа затрат и прибыли по инвестиционным проектам.

При выполнении таких работ, Проект IDEA предлагает шесть поэтапные методы:

1. Анализ социально-экономических условий и целей (качественная оценка социально-экономических условий и целей, предлагаемых инвестиционным проектом, планируется достижение следующего);
2. Четкое определение проекта (оценка ее прямых и косвенных затрат и выгод/прибыли);
3. Оценка осуществимости и определение возможных альтернативных вариантов (обоснование разработки проекта в отношении альтернативных планов действий: "дела идут своим чередом", "выполнять минимум", "делать что-то" и "сделать что-то другое");
4. Финансовый анализ;
5. Экономический анализ; и
6. Оценка риска.

Этот подход основан на предыдущие и твердые знания, накопленные с работой, которая была проделана для Европейской комиссии (Генерального директората региональной политики), при подготовке Руководства для анализа затрат и прибыли инвестиционных проектов.

Кроме того, проект IDEA будет также делать ссылку на задний план работу, которая была проделана по МФИ, REBIS и TIRS исследований. Наконец, методологии, разработанные в рамках ЕВРОМЕД Сиито будут также служить полезным опытом для выработки согласованных процедур для представления и отбора проектов.

Результат будет методологическим подходом к оценке проектов, который будет служить инструментом для Постоянного Секретариата ТРАСЕКА в (I) поддержание и обновление базы данных проекта как действующая папка (II), для непрерывной сортировки отбора и оценки проектов.

## 2. Первоначальные исследования

### 2.1 Статус текущих проектов ТРАСЕКА

В нижеуказанной таблице перечислены текущие проекты в рамках технического содействия со стороны Европейской Комиссии в регионе ТРАСЕКА.

Состояние текущих проектов ТРАСЕКА:

Project Title	Contractor and Mail Contact
1 Морские магистрали на Черном и Каспийском морях (TACIS 2008/154904)	Контрактор: Egis AVIA - <a href="mailto:marie-gaelle.chabot@egis.fr">marie-gaelle.chabot@egis.fr</a>
2 Логистические центры в странах Западного СНГ и Кавказа (TACIS 2008/154902)	Контрактор: Dornier Consulting - <a href="mailto:Andreas.Schoen@dornier-consulting.com">Andreas.Schoen@dornier-consulting.com</a>
3 Логистические центры в Центральной Азии (TACIS 2008)	Deconcentrated to Almaty, Contractor: SAFEGE - <a href="mailto:Tomlkennedy@cs.com">Tomlkennedy@cs.com</a>
4 Безопасность наземного транспорта в странах ТРАСЕКА (ENPI 2008/150-664)	Контрактор SAFEGE - <a href="mailto:ian.grant@safège.be">ian.grant@safège.be</a>
5 Транспортные Институты по Тренингам в СНГ (TACIS 2008/139583)	Контрактор: NEA - <a href="mailto:RMe@nea.nl">RMe@nea.nl</a> (Rene Meeuws)
6 Развитие общей Системы Управления Безопасности и Сотрудничества в сфере Морской Безопасности и Судостроения, RAP 2006	Контрактор: Mott MacDonald - <a href="mailto:Wim.Verheugt@mottmac.com">Wim.Verheugt@mottmac.com</a> and <a href="mailto:PARDO.FERNANDO@telefonica.net">PARDO.FERNANDO@telefonica.net</a>
7 ТРАСЕКА Охрана и Безопасность Гражданской Авиации (TACIS 2008/150669)	Контрактор: Egis Avia - <a href="mailto:Thibault.RAISSON@egis.fr">Thibault.RAISSON@egis.fr</a>
8 Реабилитация Магистралей Азербайджана (Газимамед-Кюрдемир), RAP 2004	Контрактор: Scott Wilson - <a href="mailto:Elena.Jackson@scottwilson.com">Elena.Jackson@scottwilson.com</a>
9 Восстановление Железной Дороги Тбилиси-Ереван, RAP 2005	Deconcentrated to the EC Delegation Tbilisi - <a href="mailto:Michal.NEKVASIL@ec.europa.eu">Michal.NEKVASIL@ec.europa.eu</a>

Источник: AIDCO, Европейская комиссия, Брюссель / Бельгия, август 2009  
представляют важное значение для проекта IDEA.

В приложении 2 перечислены основные характеристики данных проектов ТРАСЕКА. Еще до начала деятельности Проекта, ЕК подчеркивала необходимость ведущей роли проекта IDEA в области координации с данными проектами, а также уделение внимания их деятельности<sup>1</sup>. Из первых пяти проектов ТРАСЕКА по вышеуказанному списку, проект IDEA получил успешную документацию для информации и анализа возможных мер сотрудничества. Краткое изложение документации пяти проектов, предлагается ниже.

#### 2.1.1 Проект Морских магистралей

В течение отчетного периода, основная деятельность проекта была направлена на достижение двух главных результатов:

1. Завершение обзора соответствующей информации и исследований; данная работа началась в период первоначальной стадии проекта (Задание 1).
2. Начало деятельности по повышению информированности с целью обеспечения поддержки представлению общей концепции проекта Морские магистрали странам-бенефициарам проекта (Задание 2).

Принимая во внимание данные запланированные результаты, деятельность проекта в течение периода была сконцентрирована на:

<sup>1</sup> Действия, подтвержденные руководителями проекта соответствующих логистических проектов и сопровождались соответствующими отчетами

- завершении визитов в страны бенефициары. В течение отчетного периода, в рамках проекта были организованы региональные визиты в следующие страны бенефициары: Казахстан (Астана, Актау), Азербайджан (Баку) и Грузия (Тбилиси, Поти и Батуми);
- предоставлении общей концепции проекта Морских магистралей представителям стран бенефициариев проекта. Концепция проекта Морских магистралей была представлена и вынесена на обсуждение на семинаре в г. Киев, а также в течении личных встреч и путем непосредственного контактирования в период проведения вышеупомянутых визитов;
- расширении контактов с потенциальными участниками и пользователями проекта, например, участие представителей проекта во время Транспортной недели в г. Одесса и установление контактов с международными и национальными профессиональными организациями (перевозчики, таможенные брокеры и т.д.), компаниями по перевозкам, перевозчиками и морскими портами; а также
- координации деятельности с другими проектами. ЕК было проведено одно меж-контрактное заседание в г. Брюссель, а также организованы координационные встречи на Украине (Киев и Одесса, последнее явилось инициативой Делегации ЕС) и другие встречи по обмену информации приобрели регулярный характер.

### **2.1.2 Проект Международных Логистических Центров в странах Западного СНГ и Кавказа**

Стадия Б – Идентификация, Классификация и Продвижение проектов Логистических центров началась и следующий отчетный период охватывает период с 26-го января по 26 июля, т.е. шесть месяцев от начала проекта. Отчет 1 о ходе реализации проекта будет в основном иметь отношение к предоставлению результатов Стадии Б, где задачи включают следующие рабочие пакеты:

**Б1: Содействие в определении и характеристике приоритетных проектов логистических центров:** С основанием на идентифицированных на Стадии А макро расположениях, проект окажет содействие странам бенефициарам в определении перспективных проектов в данных месторасположениях. Проект продолжит свою работу по исследованиям в направлении портового, железнодорожного, автомобильного транспорта, аэропортов, грузовых перевозчиков, транспортных компаний, сектора недвижимости, грузоотправителей и грузополучателей, которая началась на стадии А.

**Б2: Классификация приоритетных проектов с использованием анализа мульти-критерия:** Проект проведет классификацию идентифицированных инициатив с использованием анализа мульти-критерия. Данный процесс требует координации с ЕС, бенефициарами и партнерами. Данные критерии будут включать региональные и специфические для страны параметры и будут развиваться в соответствии с лучшей практикой в Европе и принимая во внимание специфическую среду ТРАСЕКА. Основываясь на опыте стран ТРАСЕКА, проект организует семинар для завершения процесса классификации и окончательного отбора расположения для подготовленных исследований.

**Б3: Визит в соответствующие логистические центры:** Обучающий тур будет направлен на следующие задачи – Визит в Логистические центры в Европе и демонстрация применения ГЧП на практике и применяемые в порядке с целью визуализации и демонстрации наилучшие из практически опробованных решений. Программа и список участников по обучающему туру будут составлены при

координации с бенефициарами и ЕК. Обучающий тур предоставит участникам возможность увидеть «современное положение» логистического оборудования в действии. Также будут продемонстрированы лучшие практики организационной и финансовой оценки.

### **2.1.3 Проект Международных Логистических Центров в Центральной Азии**

Успешно завершены мобилизация и предварительная стадия данного проекта и весьма успешно продолжается работа по разработке транспортной базы данных в каждой стране. Значительный объем данных был получен из Казахстана и Узбекистана; были предоставлены некоторые результаты по сбору данных из других стран, работа продолжается. Были проведены встречи с партнерами в каждой стране бенефициаре, в двух странах определены рабочие группы и запланированы другие в будущем.

В апреле были проведены *Конференция, посвященная открытию и Первое Заседание Руководящего Комитета*. Организованы рабочие группы в Казахстане, Таджикистане, Узбекистане и Туркменистане. Мы планируем организацию рабочей группы в Кыргызской Республике в начале сентября.

Была проведена *Презентация проекта* в г. Алматы 8 апреля 2009 г.

Проект реализуется по плану согласно рабочей программе, отчет по Заданию А будет опубликован в сентябре; данный отчет будет охватывать информацию по базе данных грузопотоков, статус относительно транспортных и логистических центров в регионе и подчеркивать проблемы и вопросы участников. До издания данного отчета по Заданию А, проектная группа приступит к процессу применения критерия отбора для существующего списка потенциальных проектов для логистических центров. Данный список скорее всего будет пересмотрен в будущем, однако проектная группа намерена протестировать критерии и обсудить предварительные результаты с бенефициарами и партнерами.

### **2.1.4 Проект Безопасности наземного транспорта**

Стартовое совещание данному проекту было проведено в Брюсселе в марте 2009 года, где было решено, что основное внимание в проекте должно быть направлено на безопасность дорожного движения транспорта, особенно в форме правового сближения в рамках региона ТРАСЕКА, и согласование с директивами ЕС и наилучшей практикой. База проекта находится в Тбилиси, Грузия, в качестве регионального офиса для Кавказа. Кроме того, были созданы первый региональный офис в Кишиневе, Молдова, для стран Западного СНГ и второй региональный офис в Алматы по обслуживанию Центрально-Азиатских республик.

В первоначальный период, проект IDEA был сосредоточен на следующем:

- организация стартовой конференции для обсуждения проектного планирования;
- переговоры с ЕК менеджером проекта по заключению дополнений, необходимых для осуществления планирования;
- работа по функциональному обзору, анализу пробелов в законодательной, разработке и внедрению общих учебных программ;
- подготовка ТЗ / описание задач по приему на работу Главных краткосрочных экспертов из государств-бенефициаров с целью оказания содействия в проведении функционального обзора и анализа пробела законодательной основы;
- поддержка по внедрению тахографов, а также подготовительной работы по

реализации программы подготовки специалистов, а также – разработка шаблона для осведомленности и коммуникационной стратегии и инициирование процесса идентификации потенциальных партнеров из числа НПО в **экспериментальных** странах.

### **2.1.5 Укрепление транспортных учебных институтов в рамках проекта СНГ**

В регионе ТРАСЕКА создается региональная сеть в высших учебных заведениях и университетах транспортного планирования, инвестиционной оценки и мультимодальных перевозок. Проект также по возможности привлекает к участию Министерства транспорта, которым подлжит в конечном итоге использование и внедрение на практике методологии и инструментов, разработанных по транспортному планированию.

Региональный проектный офис с координатором по тренингу был открыт в г. Алматы. Кроме того, региональный офис и региональный координатор были учреждены и работают в Киеве. Также, в Тбилиси, региональный координатор осуществляет координационные задачи проекта.

Среди широкого круга деятельности по обучению, сотрудники проекта IDEA сосредоточены в данном контексте на региональном транспортном атласе региона ТРАСЕКА с сетью транспортной инфраструктуры, существующих и прогнозируемых транспортных потоков по основным коридорам в соответствии с видами транспорта, запланированными инвестициями в транспортную инфраструктуру данных коридоров и т.д. Этот грузовой атлас, подчеркивающий евразийские торговые и транспортные потоки, и завершение которого запланировано в августе 2009 года, имеет следующие основные компоненты:

- Транспортные и торговые потоки;
- Транспортная политика в ТРАСЕКА;
- Транспортные цепочки и мультимодальные транспортировки;
- Логистика в перспективе ТРАСЕКА;
- Протзводственная деятельность в ТРАСЕКА, а также
- Внешние воздействия на транспортировки в регионе ТРАСЕКА.

### **2.1.6 Координация логистических проектов**

Во время предварительного совещания проекта IDEA, главным заключением явилось построение совместного взаимодействия между параллельными проектами ТРАСЕКА. Проект IDEA будет выполнять роль координационного проекта, а также заниматься итоговыми заключениями проекта «Грузопотоков и транспортного прогнозирования» (который продолжал свою деятельность в период составления Предварительного отчета).

Выше-указанные логистические проекты имеют общие проблемы с проектом IDEA и, следовательно, существует потребность в проведении координационных встреч с целью сближения проектных экспертов и обмена информации. Координационные встречи является нововведением для AidCo и уместны на текущей стадии программы ТРАСЕКА, с учетом выбора нового Генерального Секретаря (ГС) в середине июня и последующей реструктуризации технического компонента секретариата до конца 2009 г.

Благодаря своей роли «зонтичного» проекта, деятельность проекта IDEA включает координацию и диалог, в то время, как другие проекты будут заниматься специфическими задачами и техническими вопросами. AidCo намерен усилить

взаимодействие между проектами технического содействия ТРАСЕКА и, поэтому, планирует проведение координационных встреч три раза в год.

24-25-го сентября 2009 г. будет проведено предварительное заседание высокого уровня с Национальными секретарями (НС), представители проекта организуют заседание координационного характера с повесткой дня, охватывающей ряд ключевых вопросов, отображающих План действий ТРАСЕКА.

## 2.2 Статус деятельности проекта Грузопотоков

### 2.2.1 База данных ГИС

Все последующие описания текущей базы данных ГИС (так называемой «базы данных ТРАСЕКА ГИС») были получены в результате нижеследующих официальных встреч и семинаров соответственно:

- Координационное Заседание логистических проектов, AidCo Брюссель, 12 мая 2009 г.;
- Неофициальная встреча проекта Грузопотоков, AidCo Брюссель, 13 мая 2009 г.;
- Предварительное заседание проекта IDEA ТРАСЕКА, AidCo Брюссель, 13 мая 2009 г.;
- Семинар, посвященный грузовой модели ТРАСЕКА, WSP Хельсинки, 26-27 мая 2009 г.;
- Обучающий семинар по ГИС и MapInfo/MapXtreme, WSP Баку, 1-5 июня 2009 г.

До завершения крайнего срока данного Предварительного отчета проектом Грузопотоков не была осуществлена ни официальная передача базы данных ГИС ТРАСЕКА ни передача полного описания базы данных.

Физически, в офисе Постоянного секретариата (ПС) установлена база данных ГИС, доступная для всех стран ТРАСЕКА, Проект грузопотоков недавно обновил базу данных, проверил и подтвердил результаты проверки. Проект Грузопотоков обеспечит функционирование базы данных до конца Сентября 2009 г.

База данных охватывает различные тематические области соответствующие для транспортных оценок, и состоит из общего количества *73 различных слоев* («тем»), включая все типы перевозок, региональные границы и границы стран, а также сопутствующие статистические данные. Как правило, каждая тема сохранена в качестве индивидуального слоя в рамках географической информационной системы *MapInfo*. Структура базы данных была установлена в соответствии со стандартами базы данных ГИСКО ЕК.

Например, существуют индивидуальные слои для автомобильных, железных дорог, портов, паромных сообщений, нефтяных трубопроводов, страновых и региональных границ, морей, водных объектов и других. Кроме геометрических данных, слои также предоставляют информацию о параметрах объектов для каждого проекта, такие как количество полос (дороги) или колеи (железные дороги), состояние электрификации (железные дороги), общие скорости и скоростные ограничения (дороги), или количество портовых бассейнов или длина пристани (порты). Как правило база данных ассоциирует определенные физические инфраструктурные условия с каждым видом транспортировки (количество полос/колеи, электрификация и т.д.) наряду с параметрами потоков таких как возможности присоединения и практические потоки присоединения.

В дополнение к таким географическим данным, база данных также хранит статистические данные в виде таблиц. Статистические данные включают, среди других, численность населения, ВВП, объемы транспортировок по товарным группам, транспортные потоки между странами и регионами и другую аналогичную информацию.

В соответствии с общим подходом ТРАСЕКА, база данных ГИС ТРАСЕКА содержит данные только по транспортным сетям ТРАСЕКА. В результате, в базу данных включены только транспортные данные для тех автомобильных, железнодорожных,

паромных соединений и портов, признанные транспортными инфраструктурами ТРАСЕКА. Однако, данные по другим инфраструктурам не имеющих отношение к ТРАСЕКА, не включены. Таким образом, база данных охватывает данные только для малой подгруппы всех транспортных инфраструктур в рамках стран ТРАСЕКА.

До наступления крайнего срока Предварительного отчета, проект IDEA не получал ни руководства для пользователей базы данных ни полного описания базы данных, также проект IDEA не получил необходимой информации по доступу (имя пользователя, пароли для непосредственного доступа в базу данных, таким образом полный список доступных слоев и их параметров, качества и завершенности, а также возможность доступа (с технической точки зрения) базы данных не могут быть предоставлены в данный момент, в то время, как вся указанная информация основана на опросах и презентациях проекта Грузопотоков.

Аспекты для оценки базы данных ТРАСЕКА ГИС разнообразны и могут быть сложены следующим образом:

Пространственная информационная система ТРАСЕКА: База данных ГИС составляет основу для (онлайновой) пространственной информационной системы ТРАСЕКА, обеспечивая общую информацию о маршрутах ТРАСЕКА и членах странах ТРАСЕКА посредством различных средств связи. База данных ГИС используется в качестве центральный сервер данных для приложений web map (Глава 2.2.2), распространение базы данных ГИС среди членов ТРАСЕКА возможно также посредством предоставления CD-ROM/DVD, база данных может использоваться для предоставления карт и иллюстраций для печатной продукции, такой как флаер, отчеты или плакаты.

Транспортная модель: База данных ГИС обеспечит ввод для транспортной модели, как в отношении жестких инфраструктур (дороги и железные дороги и т.д.) и транспортного спроса (статистические данные). В идеальной ситуации, транспортная модель должна напрямую считывать данные с сервера MapXtreme; если по техническим причинам это невозможно, специальные интерфейсы обеспечат обмен информации между базой данных и транспортной моделью. В свою очередь, результаты транспортной модели будут также записаны в ответ в общую Базу данных ГИС, обеспечивая возможность контроля за результатами моделирования в приложении web map.

Оценка проекта: База данных ТРАСЕКА ГИС также будет использована в качестве инструмента поддержки для индивидуальных проектных оценок в период деятельности Проекта IDEA. База данных обеспечит содействие генерированию карт и статистики, а также будет использована в качестве первоначального источника информации. Например, база данных должна служить для ответа на определенные оценки, например отслеживание логистических цепочек с Востока на Запад, такие как вычисление относительных размеров железнодорожных соединений, автомагистралей и морских соединений в цепочке поставок.<sup>2</sup> Все результаты проектной оценки будут записаны обратно в базу данных.

Информационный обмен: База данных ТРАСЕКА ГИС также будет средством по обмену информации и данных между странами ТРАСЕКА. Пользователи ТРАСЕКА могут обращаться к базе данных через приложение web map, или посредством CD-

---

<sup>2</sup> Проект IDEA намерен использовать базу данных таким образом, однако так как Проект не получал подробной документации по базе данных, необходимо оценить позволяет ли текущее состояние такое применение базы данных ГИС или необходимо усовершенствование базы данных для применения такого рода

ROM/DVD, таким образом получать информацию о соответствующих характеристиках транспортного сектора во всех странах членах ТРАСЕКА.

Хранение: Данная база данных ТРАСЕКА ГИС физически хранится на Веб сервере MapXtreme в офисе Постоянного секретариата, составляя основу для соответствующих приложений web map (См. Главу 2.2.2), которая обеспечивает возможность доступа в режиме онлайн и визуализации для зарегистрированных пользователей.

С технической точки зрения веб-сервер представляет тип «настольного» стандартного ПК с операционной системой Microsoft Windows XP, которая не может предоставить вычислительную мощность, сеть функциональных и резервных возможностей машины специального сервера. Его следует рассматривать как обмен ПК через интерфейс для связи серверного компьютера с сервером операционной системы.

Кроме того, как уже указывалось в письме ПС, направленного в ЕК по состоянию на 26 августа 2009 года, установленный компьютер не работает и таким образом невозможен доступ к базе данных ГИС, препятствуя деятельности ПС и проекта IDEA по проверке и работе с базой данных.

Таким образом, к Базе данных ГИС будет возможен удаленный доступ для зарегистрированных пользователей (члены пользователи ТРАСЕКА) при использовании разработанного приложения web map или локально в ПС с использованием программы MapInfo.

Так как веб сервер был установлен в ПС проектом Грузопотоков недавно, проект IDEA не получил информации по доступу (имена пользователей, пароли), позволяющие детально изучить настоящую базу данных. Информация по доступу должна быть передана на официальном мероприятии по передаче Базы данных ТРАСЕКА ГИС.

Завершенность и пробелы в данных: Согласно оценке проекта Грузопотоков степень завершенности приблизительно составляет 80% от всех данных, т.е. некоторые двадцать процентов данных все еще отсутствуют (статус на июнь 2009 г.); однако, степень завершенности меняется в зависимости от географического положения и заданного пакета данных. Европейские страны члены ТРАСЕКА такие, как Болгария и Румыния и пакеты 'простых' данных, например, численность населения почти полностью доступны на 100%, данные для стран Центральной Азии и для более сложных пакетов данных, например, товарные потоки демонстрируют значительно меньшую степень доступности. Отдельные наборы данных по некоторым странам полностью отсутствуют. Таким образом, несмотря на достаточно хорошую общую оценку завершенности на уровне 80%, указанной проектом Грузопотоков, существуют значительные колебания между странами и типами данных. В зависимости от пользования данных в будущем в рамках Проекта IDEA, это может послужить причиной препятствий при общем использовании базы данных.<sup>3</sup>

Кроме доступности общих данных, существует другой важный аспект пространственного соответствия и точности базы данных ГИС. Начиная с июня 2009 г., например, все еще были некоторые неточности в определении границ стран (например переход одной границы за другую границу соседних регионов и стран, которые должны, в действительности, совпадать), а также в определении границ Каспийского

---

<sup>3</sup> Как только сотрудники проекта IDEA получат полную базу данных от проекта Грузопотоков, одной из первых задач станет выполнение детальной оценки базы данных, т.е. составление списка полноты данных по странам и по пакетуданных. Это способствует идентификации пробелов в базе данных в деталях, которая в свою очередь является предпосылкой для формулирования будущей стратегии сбора данных.

моря; другой пример составляет все еще некоторые 'неправильные значения' (например, негативные значения для показателей по ВВП и численности населения).

Сбор данных: Основная часть информации для составления настоящей Базы данных ТРАСЕКА ГИС была предоставлена так называемыми Экспертами по сбору данных. В каждой стране члену ТРАСЕКА назначен один Эксперт по сбору данных, который несет ответственность за сбор как текущих, так и последовательных статистических данных наряду с данными о соответствующих транспортных инфраструктурах. Данные эксперты предоставляли информацию на регулярной основе в формате Excel таблиц или пересылали отсканированные или распечатанные на бумаге карты.

В дополнение, открытые и бесплатные ресурсы данных ГИС, такие как Цифровые карты мира, выполненные ESRI и другие были использованы при построении геометрической основы базы данных ГИС.

В то время как, информация, поступающая от экспертов по сбору данных в общем была необходима для включения фактических усовершенствований в транспортном секторе, прошлый опыт показал различные уровни достижений с точки зрения подхода работы с «местными экспертами», при котором эксперты были приняты на работу и оплачены проектом. Хотя в некоторых странах был достигнут высокий уровень предоставления весьма точных, практических и полных данных, в других странах наблюдался только низкий уровень коэффициента отдачи с более низкими показателями качества и завершенности, ведущий к пробелам в данных или их неточности. Сбор данных оказался на практике трудным процессом и частично в зависимости от оплат, в результате разрозненного хранения данных в разных странах. Другая существенная проблема текущего подхода заключается в предоставлении информации экспертом по сбору данных 'в первоначальном виде', имеющемся в странах, который ведет к широкому ряду данных различных форматов, с разными соответствующими годами, в разных единицах измерения и на разных языках и т.д., значительно способствующие для гармонизации данных в ПС.

Принимая во внимание практический опыт проекта Грузопотоков, предыдущий подход к сбору данных требовал расхода времени, оказался неэффективным и проблематичным в различных направлениях, как для местных экспертов по сбору данных, так и для персонала ПС. В конечном итоге он не достиг своей цели. С целью разрешения проблем по пробелам в данных, неточности и гармонизации данных, проект IDEA пересмотрит необходимые изменения в контексте нового подхода по сбору данных (см.ниже) .

Обновления базы данных: В данный момент предполагается, что База данных ТРАСЕКА ГИС может быть обновлена только локально сотрудниками Постоянного секретариата с использованием программного обеспечения MapInfo. Таким образом, MapInfo позволяет добавление, удаление, изменение или корректировку иного рода любого географического объекта или статистического показателя. Удаленные обновления экспертами по сбору данных в данный момент не поддерживаются.

В любом случае, эксперты по сбору данных, необходимы для обеспечения знаний и опыта на местном уровне, так как все изменения в транспортной инфраструктуре среди стран-членов ТРАСЕКА не могут наблюдаться в централизованном порядке ПС. Текущий рабочий процесс обновления базы данных состоит в предоставлении экспертами нового пакета данных и карт с регулярными интервалами, в то время как в техническом отношении, как только данные будут получены, эксперты ПС будут включать их в базу данных ГИС.

База данных ГИС и транспортная модель: текущая грузовая транспортная модель STAN не обеспечивает возможности совместимости ГИС и, следовательно, не связана с настоящей базой данных ТРАСЕКА ГИС, но требует использование другой базы

данных файлов в формате ASCII. Обе базы данных (ГИС и ASCII-файлы) разделяют разные форматы и различные файловые структуры, с одной частью информации, представленной в избытке, а другой частью информации, являющейся дополнительной.

Например, вся информация по маршрутам ТРАСЕКА и транспортным инфраструктурам хранятся в обеих системах (т.е., в ГИС и ASCII-файлы), что приводит к двойной работе по поддержке базы данных и обновлений. В то время как текущая база данных ТРАСЕКА ГИС охватывает только страны и маршруты ТРАСЕКА, база данных ASCII-файлы для STAN выходит за рамки данного ограничения, так как она дополнительно содержит данные для других Европейских и Азиатских стран (ЕС, Россия, Иран, Ирак и т.д.) и включает также не относящиеся к коридору ТРАСЕКА второстепенные автомобильные и железнодорожные маршруты в странах ТРАСЕКА с целью обеспечения более реалистичных результатов моделирования.

Следовательно, обе базы данных частично совпадают, а частично расходятся, что приводит к увеличению усилий, направленных на их синхронизацию и поддержку обеих баз в соответствии с последними данными

База данных и эксперт ГИС: В настоящее время существует вакантная должность для базы данных и ГИС-эксперта в ПС в г. Баку. Опросы показали, что данная должность, вероятно, останется вакантной до избирания и официального вступления в должность нового ГС. Эта должность должна включать ответственность за выполнение всех задач, относящихся к базе данных ТРАСЕКА ГИС, т.е. ее обновление и техническое обслуживание, техническое развитие, продвижение, обмен данными и связь с экспертами по сбору данных.

Усовершенствование: На первый взгляд, исходя из результатов заседаний, упомянутых выше, и презентации, представленной проектом Грузопотоков, Консорциум IDEA полагает, что существуют возможности для дальнейшего улучшения Базы данных ГИС как такового, а также процесса по сбору данных, в частности:

1. Участники-государства ТРАСЕКА должны взять на себя ответственность и обязательство по предоставленным данным, их полноты и целостности для сервера базы данных ГИС, в то время как он находится в Баку. Предлагается назначить по одному координатору ГИС в каждой стране путем формирования рабочих групп базы данных ТРАСЕКА ГИС. Регулярные встречи координаторов должны способствовать обмену знаниями и обеспечению совместимости информации вдоль маршрутов ТРАСЕКА. Это будет стимулировать групповую динамику. Данная группа должна стать технической 'Рабочей группой ГИС ТРАСЕКА', которая будет нести ответственность за все связанные с ГИС задачи. В целях формирования общих принципов данной рабочей группы ГИС, участники группы будут совместно принимать участие в обучающих курсах, будут вместе работать над улучшением структуры базы данных и совместно разрабатывать, осуществлять и добавлять функции в контексте применения приложения web map. Рабочая группа ГИС будет также упоминаться в качестве ответственной группы по всем вопросам и продуктам базы данных. Сотрудники проекта IDEA смогут обеспечить регулярные тренинги для координаторов ГИС по мере необходимости.
2. Возможны обсуждения по определению предполагаемой должности базы данных ГИС и эксперта ГИС, которая будет иметь характер не закрепленной должности в ПС, а скорее являться сменяющейся должностью с переходной базой в разных странах (например, с пребыванием полгода в стране А, с дальнейшим переходом в страну Б и т.д.).

3. Одна из первых задач Рабочей группы ГИС ТРАСЕКА, поддерживаемая проектом IDEA, заключается в тщательной проверке полноты, точности и достоверности базы данных ГИС, как было передано проектом Грузопотоков; какие-либо неточности или ошибки, должны быть устранены перед разработкой какого-либо нового приложения на основе базы данных ГИС.
4. Необходимо отклонить разделение базовой основы базы данных ГИС и ASCII для транспортной модели STAN, а наборы данных обеих баз необходимо интегрировать в одну общую базу данных. В идеале, транспортная модель должна быть тесно интегрирована с базой данных ГИС без необходимости применения какого-либо интерфейса или преобразования данных. Все данные, необходимые для транспортного моделирования должны быть сохранены в одной общей базе данных. Это позволит сократить усилия по обновлению базы данных ГИС.
5. С одной стороны, ряд из более чем 70 слоев в базе данных ГИС позволяет весьма детальное представление о реальной ситуации; однако, с другой стороны усилия для обновления такого высокого числа слоев велики. Необходимо оценить возможное сокращение количества слоев, что облегчит процесс обновления, сохраняя при этом всю необходимую информацию.
6. Приложение web тар должно и далее усовершенствоваться таким образом, чтобы обеспечивать средства для удаленного обновления базы данных, в целях облегчения и упорядочения процедур обновления. Это способствовало бы гораздо скорому обновлению данных и облегчению гармонизации данных, и обеспечило бы возможности для автоматической проверки данных (например, выявление пробелов в данных, или "неверных значений"). Проект IDEA определит группы данных, (не) попадающих под категорию данных для удаленного обновления
7. Необходимо также пересмотреть уровень деталей и ответственности для будущих сборов в контексте нового подхода по сбору данных. Требуется обсудить наиболее интенсивное использование свободно доступных международных источников данных для будущих обновлений базы данных, в частности, когда речь идет о статистических и экономических данных. Такими источниками могут быть данные ООН, Eurostat, Всемирного банка (ВБ), Азиатского банка развития (АБР), Международного Союза Автомобильного Транспорта (МСАТ) и других источников. Преимущество таких источников заключается в их предоставлении уже гармонизированных данных для всех стран-участниц ТРАСЕКА (и за ее пределами), а также в том, что процесс обновления данных может протекать быстрее, так как рассматриваются данные только из одного источника. В такой ситуации, местные эксперты по сбору данных могли бы полностью сосредоточиться на сборе данных, связанных с транспортной инфраструктурой.
8. Вышеуказанные пункты в конечном итоге приведут к формированию нового подхода по сбору данных, поддерживаемых сотрудниками проекта IDEA в тесном сотрудничестве с ПС и стран ТРАСЕКА.

### **2.2.2 Веб-страница**

Текущий статус: веб-сайт ТРАСЕКА "<http://www.traseca-org.org>" до сих пор являлся электронным средством для односторонней связи и распространения информации о проекте для общественности и частично участников. В основном участники не пользовались активно веб-сайтом для просмотра или скачивания информации.

Упорядочивание размещения информации происходит через ПС. По дизайну, веб-сайт не предлагал параметры для поиска конкретных документов по ключевым словам, а тем более их просмотра или обновления. Централизованный подход противостоит

идее переработки веб-сайта в платформу для средства коммуникации и обмена информацией.

В настоящий момент, следующие веб сайты параллельно веб сайту ТРАСЕКА, в частности:

Название проекта	Адрес сайта
1. Укрепление сотрудничества в программах обучения в сфере транспортного сектора в странах СНГ	<a href="http://tracecattraining.org/">http://tracecattraining.org/</a>
2. Обучение работников морского транспорта: Азербайджан, Грузия, Казахстан, Украина	<a href="http://www.maritime-training.biz/">http://www.maritime-training.biz/</a>
3. Развитие координированных транспортных политик для ЦА	<a href="http://www.centralasiatransport.com/">http://www.centralasiatransport.com/</a>
4. Международные логистические центры в странах СНГ и Кавказа	на стадии подготовки
5. Курсы обучения экспедиторов	<a href="http://www.tvm-e-learning.com/nea/inlog.php">http://www.tvm-e-learning.com/nea/inlog.php</a>

Так как проект 'Курсы обучения экспедиторов' завершился, доступ к веб сайту и содержанию веб сайта будет отключен. В дополнение, такие страны, как Турция и Румыния располагают собственными веб страницами. Национальный Секретарь Молдовы поддерживал веб сайт на протяжении нескольких лет и недавно отключил к нему доступ.

Проект Грузопотоков создал новую веб-страницу ТРАСЕКА с целью обслуживания двух групп пользователей: (1) внешний пользователь, заинтересованный в вопросах ТРАСЕКА, который может видеть только итоговые документы, одобренные для публикации, и (2) внутренний пользователь - для обмена проектными документами, регистрации для участия на заседаниях рабочих групп и т.д.

Данный веб-сайт, очевидно, осуществлялся без активного участия ПС. Основываясь на информации от веб-администратора ПС, неутвержденный секретарь принимал участие в вышеупомянутой встрече. В результате данного процесса, новая разработанная версия не приняла во внимание текущую базу данных о проектах, существующих в рамках домена tracesca-org.org.

Постоянный Секретариат положил начало новой инициативе по дальнейшему развитию сайта ТРАСЕКА на основе существующей базы данных проектов и примет во внимание позитивные моменты разработки модели Грузопотоков. В следующем отчетном периоде, проект IDEA будем поддерживать данное развитие деятельности с целью достижения усовершенствованного веб-сайта ТРАСЕКА, служащего для:

- Центрального и поисковой библиотеки для всех публикаций ТРАСЕКА;
- Предложение странам-участницам ТРАСЕКА, индивидуальный веб-сайт с учетом местных условий на основе заданных шаблонов, поддерживаемых Системой управления содержанием;
- Веб-сайты проектов ТРАСЕКА, основанные на заданных шаблонах, поддерживаемые системой управления содержанием;
- Область загрузки для информации по стране, управляемой НС;
- Привлекательное представление инвестиционных проектов для инвесторов и частного сектора; а также
- Интранет для зарегистрированных участников (например. транспортные администрации стран-членов, ассоциации грузоперевозчиков, специалисты МФИ) для наблюдения деятельности ТРАСЕКА.

Это позволит обеспечить эффективное использование веб-сайта как двустороннюю связь, НС и участники могут активно участвовать в заполнении информации на веб-

сайте. НС должны чувствовать свою ответственность и в конечном итоге взять на себя ответственность за соответствующие данные страны и соответствующее содержание сайта. Проекты и НС будут загружать информацию по технико-экономическим анализам и т.д. для просмотра и скачивания участниками.

Данная ответственность направлена на активное участие партнеров с их последующим привлечением к загрузке соответствующих данных, активного использования сайта и предоставления своего вклада в деятельность веб-сайта.

Целевая группа будет создана для набора функций сайта и сопровождать его развитие до представления его всем членам-странам ТРАСЕКА и участникам. Целевая группа предлагает включить представителей Постоянного Секретариата, 3 страны-члена, а также представителя от проекта

Деятельность Проекта Грузопотоков привела к созданию базы данных с инструментами поиска, Многопользовательского управления доступом, децентрализованной загрузкой документа, и, работа инициированная администратором по предоставлению электронных новостей для зарегистрированных пользователей. Дизайн веб-страницы также привлекал к участию группы будущих пользователей.

На начальном этапе реконструкции, отобранные эксперты были приглашены в Вену (от ПС, Украины и Казахстана) и обсудили функции нового веб-сайта, с базирующимся в Вене техническим разработчиком. Было обеспечено активное участие делегатов; несколько рабочих сессий были проведены на физическом и виртуальном уровнях. В настоящее время веб-сайт разработан в бета-версии и находится на стадии ожидания пользовательского тестирования / проверки / начальной загрузки базы данных и окончательного утверждения клиентом. После этого, сайт будет готов для публикации (начала функционирования).

### **2.2.3 Транспортная модель на основе программного обеспечения *Visum***

Модель ECA-Trans на основе программного обеспечения STAN: В мае 2009 г., в г. Хельсинки был проведен семинар с участием экспертов проекта Грузопотоков и IDEA; в рамках семинара был запланирован обмен исходной информацией о данных, обсуждение подхода к моделированию и методологии, которая лежит в основе транспортной модели ECA-Trans.

Описание основ этой модели, как было выяснено в ходе семинара приводится ниже. Модель грузопотоков ECA – Trans проекта Грузопотоков была разработана и выполнена на основе программного обеспечения STAN. Это мультимодальная, многопрофильная модель назначения, и включает три основных компонента: поставка, спрос и функции издержек.

Поставка: Компонент Поставка ECA – Trans состоит из сетей, которые представляют пространственный слой транспортной системы, переходных узлов, охватывающие характеристики интермодальной перевалки грузов в таких системах (в настоящее время осуществляется только в портах, моделирование для внутреннего грузового двора и какого-либо другого переходного узла не осуществляется), а также виды, которые определяют способы осуществления транспортной деятельности.

ECA Trans состоит из следующих сетей:

- Автодорожная сеть,
- Железнодорожная сеть,

- Морское сообщение (трамповые перевозки (наливные грузы), грузовые автомобили паромы, железнодорожные паромы) включая порты,
- Нефте- и газопроводы.

Очевидно, в начале деятельности проекта Грузопотоков было определено, что Воздушные перевозки не соответствует виду грузовых перевозок в регионе ТРАСЕКА. В результате, текущая модель не охватывает воздушные грузопотоки.

Сеть модели ECA – Trans в настоящее время состоит из маршрутов ТРАСЕКА в рамках ТРАСЕКА. Дополнительно она содержит подробную информацию по сетям для регионов FRISBEE (Финляндия, Швеция, северные части России), и сокращенную информацию по сети для остальной части Европы. Сеть за пределами ЕС-Европы и ТРАСЕКА весьма ограничена, т.е. только 2 соединения до Китая.

Объем сети модели следует ниже:

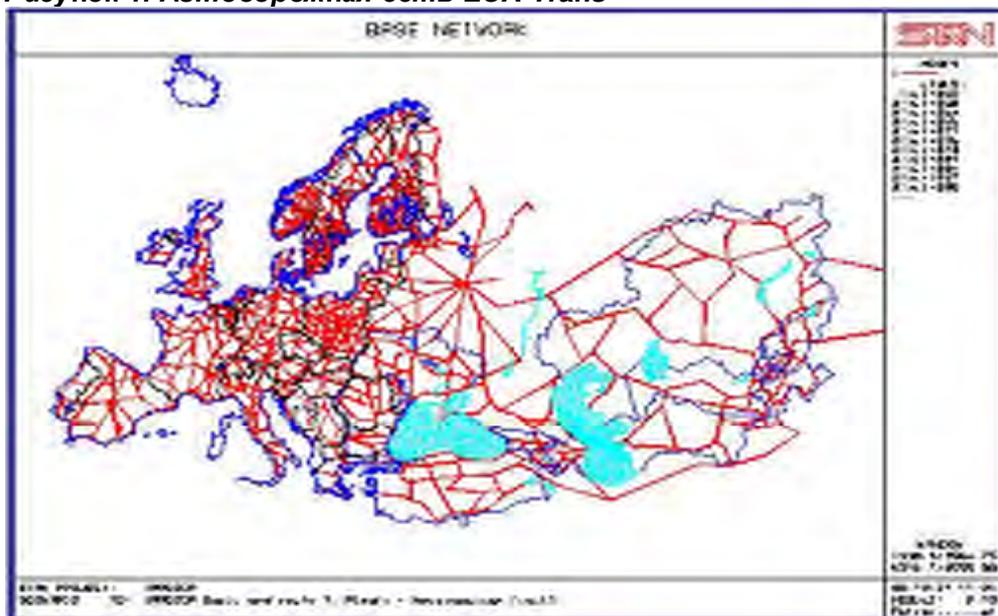
1. 121 зона грузового анализа, с приблизительно 80 зонами в рамках региона ТРАСЕКА. Необходимо отметить, что некоторые страны представлены только одной зоной (например, внешние страны: Россия, Китай, Молдова) и некоторые страны более, чем одной зоной (например, Казахстан охватывает 19 зон);
2. Общее количество 1,950 соединений и звеньев для всех сетей с:
3. Приблизительно 500 автодорожными соединениями,
4. Приблизительно 300 железнодорожными соединениями,
5. 446 регулярными узлами

Длина звеньев получена из базы данных ГИС.

Все звенья из центроидных зон по направлению сети смоделированы длиной в 1 км и стоимостью 0 Евро.

В настоящее время модель использует проектирование Шведской карты в качестве координационной системы.

**Рисунок 1: Автодорожная сеть ECA-Trans**



Источник: Анализ грузопотоков в странах ТРАСЕКА и диалог по межрегиональному транспорту между ЕС и СНГ. Промежуточный отчет 3

**Таблица 2: Виды транспорта ЕСА**

Вид транспорта	Код в модели
Автомобильный	L
Железнодорожный	R
Вид портов ТРАСЕКА	P
Грузовой автомобиль-паром, Ро-Ро	F
Железнодорожный-паром, Ро-Ро	E
Наливные грузы (морской)	B
Нефтепроводы	O
Газопроводы	G
Портовая модель 1 FRISBEE	H
Портовая модель 2 FRISBEE	X
FRISBEE Ло-Ло, (морской)	A
FRISBEE для авиаперевозок	U
FRISBEE для внутренних водных путей	I
FRISBEE паромы для перевозок легковых и грузовых автомобилей	C

Источник: Анализ грузопотоков в странах ТРАСЕКА и диалог по межрегиональному транспорту между ЕС и СНГ. Промежуточный отчет 3.

У каждого типа транспорта есть определенная сеть. В STAN выбор типа транспорта и выбор маршрута моделируются одновременно. Конечный выбор основывается на обобщенной стоимости и использования сети определенного типа транспорта. Фактор стоимости в ЕС за тонну рассчитывается для каждого возможного маршрута в пределах всех модальных сетей. Эта стоимость используется для одновременного назначения на маршруты и, следовательно, на типы транспорта.

должно быть отмечено, что модель ECA-Trans позволяет изменение типа транспорта только в портах (с судов на дорожный или ж/дорожный транспорт), в то время как другие узлы логистики (товарные узловые станции) не смоделированы.

В основном, у всех звеньев цепи в модели транспортировки есть функция сдерживания способности, которая представлена асимптотическими функциями. В модели ECA-Trans нет никакой пропускной способности сети на узлах за исключением портов. Эта портовая "способность" получена из суммарных потоков, наблюдаемых в году 2006, и выражается в тоннах, ежегодно обработанных портом. Функции сдерживания Способности (СС), не имели бы никакого применения в этой модели на узлах кроме портов, так как мощности не указаны, и ни внутренний грузопоток, ни частная транспортировка не смоделированы вообще.

**Спрос:** спрос на транспортировку определяется анализом специфических продуктов или товарных групп продуктов, зон производства и зон потребления для каждого товара, определяющих область для изучения, а также спрос на каждый продукт или товарную группу. Спрос, наконец, может быть описан как количества каждого продукта / товарная группа, которая будет перемещена от зон происхождения в зоны назначения (матрица ОиН).

Из-за нехватки данных и, в некоторых случаях, из-за задержки данных от экспертов по стране, фрахтовый спрос (определенный как объем потока в тоннах между парами происхождения и места назначения) был оценен, основываясь на статистике Данных Comtrade ООН в 2006.

Эта статистика регистрирует объемы экспорта и импорта для всех государств - членов ТРАСЕКА в денежной стоимости (доллары США). Поэтому грузопотоки в модели ECA-Trans были, сначала выражены потоками фрахтовых стоимостей (в долларах США) и были, потом преобразованы в грузопотоки в тоннах, используя определенные товарные коэффициенты пересчета.

С этой целью 68 SITC2 (US-\$) группы были объединены в 14 товарных групп. В результате у модели ECA-Trans есть 13 матриц, одна для каждой товарной группы плюс газ.

Матрицы спроса были оценены на 2006 и для двух горизонтов прогноза 2020 и 2030. Прогнозы транспортного потока основаны на экономических сценариях на 2020 и 2030, которые были приняты государствами - членами ТРАСЕКА. Стоит отметить, что эти сценарии отражают экономические проекции перед началом текущего экономического упадка.

Экономические прогнозы были основаны на согласованных данных роста ВВП для каждого государства - члена ТРАСЕКА. Спрос на транспортировку был сначала спрогнозирован на национальной основе, с точки зрения импорта и экспорта различных товарных групп на каждое государство - член ТРАСЕКА. Он был далее разъединен на зоны анализа движения (приблизительно 80 зон) на основе распределения населения в этих зонах.

Количество населения в зонах анализа движения и развитие населения по зонам было получено из официальной статистики, согласованной Правительством соответствующего государства - члена ТРАСЕКА. Так оказалось, что природ

населения был только известен на национальном уровне, размещение населения в зонах анализа движения для будущих сценариев предполагалось таким, как в 2006.

Нет никакой прямой связи или взаимодействия между Экономической моделью и STAN, то есть предпосылки будущего экономического развития экзогенны к модели транспортировки и наоборот, то есть, нет никакого влияния инфраструктуры транспортировки на экономическое развитие при таком подходе.

**Функции стоимости:** суть программного обеспечения STAN состоит в наборе функций стоимости для подсчета обобщенных издержек, различаемых между типами связи, транспорта и предметами потребления. Эти функции соединяют компоненты спроса и предложения и определяют критерии, используемые, чтобы определить, как движение перемещается по сети.

У модели ECA-Trans есть одна функция по каждому типу связи, транспорта и товара.

Определены шесть главных компонентов стоимости перевозки:

1. Эксплуатационные затраты,
2. Риск повреждения,
3. Надежность транспортировки,
4. Стоимость товаров,
5. Время транспортировки (время выполнения в среднем), и
6. Частота (только для морского транспорта).

Кроме того, шесть компонентов стоимости группированы в

- Эксплуатационные затраты, и
- Уровень Стоимостей услуг (все другие компоненты стоимости).

Весовые множители определены для различных компонентов стоимости для различных видов транспорта и предметов потребления. Эти группы компонентов стоимости могут иметь различный вес во время процесса назначения (вручную).

функции стоимости состоят из формул с различными параметрами, описывающими например Величину Времени. Это означает, что различные величины для времени могут быть смоделированы для различных предметов потребления, типов связи и видов транспорта. Однако, так как не очень много обзоров можно проводить в области, большинство этих параметров получено из других исследований и других моделей, например, модель FRISBEE. После определения функций стоимости существует итерационный процесс присваивания для достижения системного равновесия (конвергенции).

**Итоги Модели:** основные итоги модели ECA-Trans - объемы транспортировки в тоннах в год на связь или узел на товарную группу. Так как только грузопоток, пересекающий национальные границы, был охвачен проектом движений потока, только международные грузопотоки были смоделированы. Это означает, что модель ECA-Trans не охватывает внутренние грузопотоки, но только потоки между государствами - членами ТРАСЕКА, а также потоки между государствами - членами ТРАСЕКА и другими странами (грузовые перевозки, начинающиеся в зоне ТРАСЕКА, грузовые перевозки, пункт назначения которых в зоне ТРАСЕКА и транзитные грузопотоки).

Результаты движений потока несимметричны, что отражает асимметрию Импорта и Экспорт различных стран. Очевидно, модель не отражает движение транспортных средств, например, возвращение порожних транспортных средств, которые тогда привели бы к более симметричным потокам.

**Начальная оценка:** Хотя модель была только кратко представлена Консорциуму IDEA на встрече в Хельсинки, и ни модель, ни ее документация все еще не доступны для

---

консорциума, первая оценка качества подхода моделирования и, следовательно, итога модели и полноценности модели может быть получена сейчас.

В основном, кажется, что модель ECA-Trans очень проста и с очень ограниченной степенью детализации:

- Модели сети кажутся очень простыми, не очень детализированными, представляя только самые важные связи в зоне ТРАСЕКА, которые оформлены только прямыми линиями; представляя очень мало связей вне зоны ТРАСЕКА, например, существует только 2 связи, соединяющих область ТРАСЕКА и Китай.
- Модель представляет область изучения с очень ограниченным числом зон анализа движения: в общей сложности 121 пояс для 13 стран ТРАСЕКА и для всех окружающих стран, например, Китай в целом представлен только 1 зоной, то же самое применяется к России и другим меньшим странам.
- Все зональные центроиды соединяются с сетью универсальными связующими звеньями по 1 км и с функцией стоимости 0,00€.
- Модель ECA-Trans представляет только международный грузопоток, то есть, грузопоток, пересекающий по крайней мере одну границу государства - члена ТРАСЕКА. Внутренний грузопоток не представлен; пассажирская транспортировка не представлена. Мощности связей не представлены. Единственное звено цепи, которое представлено с пропускной способностью - это порты. Следовательно, заторы в транспортных сетях, за исключением портов, не могут быть представлены моделью. Никакие функции сдерживания Способности не могут быть применены в моделировании спроса, поскольку ни мощности, ни полный спрос не представлены в модели. Влияние заторов на спрос транспортировки ("Перегрузка Узкого места") не могут поэтому быть представлены этой моделью.
- Параметры функций стоимости были частично получены из других европейских исследований и фактически не основываются на обзорах в государствах - членах ТРАСЕКА; применимость этих параметров европейских стран сомнительна и следовательно применимость функций стоимости и модели запроса для государств - членов ТРАСЕКА в целом сомнительна.
- Имеющиеся и используемые для модельной калибровки данные в некоторых случаях кажутся неадекватными; данные для подсчета движения происходят от различных местоположений. Они расположены в портах и границах, но также и на связках в соответствующих странах. Подсчеты Портов и границ могут рассматриваться для представления полных международных потоков транспортировки, тогда как внутренний подсчет состоит из комбинации международных потоков и внутренних потоков, которые, однако, не могут быть далее разделены. Во всех случаях имеющиеся данные – это суммарный поток в соответствующем поперечном сечении, то есть количество транспортных средств в обоих направлениях. Данные на границах и портах могут использоваться для проверки правильности. Данные с других станций подсчета не могут быть использованы, поскольку невозможно определить соотношение международных грузопотоков на внутренних связках.
- На некоторых станциях подсчета также сообщается о доле HGV; в настоящий момент, известные связи между грузопотоками на связках в тоннах и количестве подсчитываемого HGV на связках используются, чтобы определить коэффициенты загрузки (тонны на HGV). Так получается обратный подход. Однако, никакие обзоры не проводились, чтобы получить информацию о коэффициентах загрузки.

**Модель прогноза:** модель прогноза основана на следующих данных:

---

- Официально принятые прогнозы экономического развития только на государственном уровне
- Официально принятые прогнозы прироста населения только на государственном уровне.

Пространственное распределение прогнозируемого населения приблизительно в 80 внутренних зонах принимается, точно таким же, как и в базисный 2006 год. Никакие крупные события, никакое территориальное планирование или что-то подобное не были учтены. Прогноз чрезвычайно упрощается, предполагая, что все зоны или области каждой страны растут с одинаковым темпом.

И будущий запрос транспортировки просто также спрогнозирован на государственном уровне на основании прогнозируемого экономического развития. Потоки различных предметов потребления затем просто распределены по 80 внутренним зонам распределяя пункты отправления и места назначения по зонам в соответствии с распределением населения только по этим зонам.

И вновь, это - очень простой подход. Он не отличает экономическое развитие для различной промышленности или частей экономики, и он просто связывает формирование грузопотоков и потребление с ростом населения. Это - конечно не применимо для всей промышленности. Более дифференцированный подход является необходимым, чтобы спрогнозировать спрос грузопотока на различные предметы потребления для будущих сценариев.

Модель ECA-Trans в программном обеспечении VISUM: модель грузопотока, разработанная проектом движений потока, в настоящий момент преобразовывается из программной платформы STAN в платформу VISUM. Это задание проводится PTV как подконсультантом Луи Берджера / WSP. Контракт был подписан 02 июля 2009. Время, для подконсультанта, для проведения модельного преобразования, было оговорено по контракту, это 6 недель после поставки всех необходимых данных и документации. Ко Времени написания этот отчета не все данные были переданы подконсультанту. Следовательно, предполагается, что преобразованная модель не будет доступна в VISUM и не будет передана Комиссии ЕС до сентября 2009.

**Заключительные замечания:** Из доступной в настоящий момент информации все еще не понятно, до какой степени модель, разработанная проектом Транспортного Потока, будет полезна для Проекта IDEA, по крайней мере, в ее текущей форме и с существующими деталями.

Она представляет только международный грузопоток (ни внутренний груз, ни пассажирская транспортировка), состоит только из очень простых сетей, состоит из очень ограниченного числа зон движения и имеет очень простые подходы для расчета спроса в течение базисного года и даже более сомнительна для прогнозируемых лет. Она, конечно, не может сразу использоваться в ее текущей степени детализации, для идентификации узких мест в сетях и анализа влияния сдерживания способности и узких мест. Следовательно, она не может также использоваться для анализа влияния мер высвобождения способности, развития инфраструктуры, мер спроса транспортировки и т.д.

Охват Проекта IDEA это идентификация узких мест и проблем в транспортных сетях, для разработки мер и анализ вероятных влияний этих мер. Для этой функции Консорциум IDEA будет нуждаться в более детализированной модели, представляющей полные потоки движения, то есть международные и внутренние потоки, более точное представление будущего спроса и его распределения, большего количества зон, большего количества связей, более точных подходов.

Учитывая сегодняшнее ограниченное знание модели потоков движения выходит, что значительно больше усилий должно быть приложено к модели, чтобы переделать ее для практического использования Проектом IDEA

#### **2.2.4 Установление приоритетности проектов**

По Проекту Транспортного Потока было согласовано, что каждая Национальная Комиссия создает взаимно согласованную базу данных с взаимно согласованными приоритетами выбора<sup>4</sup>. Проект тогда тщательно проверил около 87 приоритетных проектов, из которых 3 проекта находятся на рыночной стадии - от всех государств - членов ТРАСЕКА за исключением Туркмении. Часть этих приоритетных проектов была представлена на встрече Рабочей Группы транспортной инфраструктуры в Бухаресте в феврале 2009.

Встреча Рабочей Группы транспортной инфраструктуры, организованная Проектом Транспортного Потока, которая должна была состояться в мае 2009 в Брюсселе, была тогда отложена Комиссией (AidCo и ГД ТРЭН), чтобы обеспечить полностью конструктивную содержательную встречу. По той же самой причине было тогда согласовано созывать встречу Рабочей Группы только значительного содержания и подготовки и решение о дате, и содержании было отложено после фазы начала Проекта IDEA, в зависимости от общего политического расписания и технической реформы ПС.

#### **2.2.5 Форум Инвестиций ТРАСЕКА и Деловой Консультативный Совет**

ТЗ Проекта Транспортного Потока при Деятельности 2.6: Возможные Государственно-Частные Партнерства, требуют, чтобы проект рассмотрел возможность создания Инвестиционного Форума ТРАСЕКА (ИФТ) и Делового Консультативного совета (ДКС) для проектов ТРАСЕКА.

Так как ни ДКС, ни ИФТ не были основаны Проектом Транспортного Потока, Проект IDEA оказался перед ситуацией, отличающейся от того, что было принято в ТЗ Проекта.

Однако, на последней Прогрессивной Встрече в Брюсселе 22 июля 2009, было согласовано, чтобы тему Государственно-Частного Партнерства (ГЧП) рассматривали с точки зрения повышения потенциала, не заостряя внимания на деталях, как случилось с предыдущими проектами ТРАСЕКА. Такой измененный подход имеет существенные последствия для запланированных работ, среди которых учреждение ДКС и ИФТ, Проекта IDEA.

### **2.3 Организационные Проблемы**

#### **2.3.1 Связь и организация**

Проект начал свои локальные действия с 02 июня 2009 с расположения ПС ТРАСЕКА в Баку как операционной базы. Подразумевается, что физическая близость и следовательно более короткие маршруты связи к ПС как центральному получателю Проекта должны увеличить эффективность и сотрудничество на всем сроке действия разработки Проекта. Никакие другие офисы Проекта не установлены как упомянуто в

---

<sup>4</sup> Взаимно согласованные внутренние коэффициенты рентабельности должны служить пороговой ставкой, чтобы различать возможности финансирования общественных и частных проектов. Например, АБР принимает для собственного финансирования, только проекты с экономическим внутренним коэффициентом рентабельности выше 12% (все другие проекты не обеспечивают социальные пособия, достаточные для финансирования МФИ), и финансовый внутренний коэффициент рентабельности ниже 12% (все другие проекты должны быть финансированы частным сектором),

Техническом Предложении. Потребность в дополнительном офисе в западной области ТРАСЕКА будет переоценена во время следующего срока отчета.

Будут отсортированы незначительные проблемы организации, какими были задержка во времени пуска нового офисного периода SG. У Проекта есть расчетная потребность четырех комнат для создания адекватных условий производственной среды для трех ведущих экспертов, местный персонал (три человека) и приток краткосрочных локальных и международных экспертов к операционной базе. SG оценивает доступное пространство в ПС. В случае отсутствия необходимого места проект может идти вперед и арендовать дополнительное пространство вне помещения ПС.

Группа IDEA также установила внутреннюю схему связи. Консорциум IDEA координирован TRT и включает Dornier Consulting, PTV и Alfen Consult. Управление TRT организовано следующим образом:

- У Проекта есть Координатор проекта, Директор - распорядитель и Проектный Супервайзер. Проект IDEA воплощается во главе с Руководителем команды, который также отвечает за офис в Баку.
- В дополнение к трем ведущим экспертам, оперирующим в Баку (руководитель команды, эксперт по транспорту и финансовый эксперт), каждый партнер Консорциума IDEA обеспечивает данное количество человеко-дней для краткосрочных международных и локальных экспертов.
- Деятельностями по осуществлению проекта IDEA управляет Административный комитет, который составлен пятью членами (руководитель команды и по одному представителю от партнера) и чьи правила отражены в Соглашении о консорциуме.
- Связь с Европейским сообществом происходит через Руководителя команды, Координатора проекта и Директора - распорядителя. Указанное распределение действий следующее:
- TRT (Координатор проекта и Директор - распорядитель) управляет напрямую с Европейским сообществом для координации / действия материального обеспечения, например, организация встреч, запросы визы, письменных приглашений, одобрение миссий в Брюссель и другие места ЕС и во всех случаях, где привлечены краткосрочные международные эксперты, и т.д.;
- Связь Руководителя команды с Европейским сообществом в основном по проблемам связанными с проектом и одобрениями миссий в пределах зоны ТРАСЕКА, и т.д.

### **3. Предварительные результаты анализа заинтересованных сторон**

В ходе анализа заинтересованных сторон, команда проекта IDEA планирует заниматься следующими видами деятельности:

1. Определение общих проблем развития или возможность их осуществимости / выполняемости;
2. Определение тех групп, которые имеют значительный интерес к проекту IDEA и, потенциально проистекающих инвестиционных проектов;
3. Исследование соответствующих ролей, различных интересов, соответствующую мощь и потенциал для участия (сильные и слабые стороны);
4. Определение степени сотрудничества и конфликтов в отношениях между этими заинтересованными сторонами и
5. Предварительная интерпретация результатов анализа.

Анализ заинтересованных сторон состоит из проекта введения миссий и последующего анализа их результатов. Ключевая группа экспертов распределила координационные функции нижеследующим образом:

- Ключевой Эксперт 1 : Армения, Азербайджан, Грузия и Турция;
- Ключевой Эксперт 2: Болгария, Молдова, Румыния, Украина; и
- Ключевой Эксперт 3: Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан.

В рамках периода Предварительного Отчета, были организованы предварительные миссии для Армении, Грузии, Турции, Болгарии, Молдовы, Румынии, Украины, Казахстана, Кыргызстана и Узбекистана.

Далее подробный анализ и присоединение соответствующей информации в процессе Проекта IDEA поможет обеспечить нижеследующее, чтобы

- ресурсы соответственно должны быть правильно распределены / объективны, а также отвечать требованиям приоритетных групп,
- управление и координация механизмов соответствуют для содействия собственности и участия заинтересованных сторон, и
- признание конфликта интересов заинтересованных сторон, а также подробное рассмотрение в разработке проектов.

### **3.1 Определение заинтересованных сторон**

Партнеры, по определению, являются такие учреждения (государственные или частные), группы людей, которые могут быть весьма заинтересованы в успехе или неудаче проектов (исполнителей, посредников, бенефициарами или противников). Прямых целевых групп, как это определено в ТЗ, являются в частности:

- Министерства транспорта,
- Модальные администрации,
- Транспортные и грузоотправительные агентства,
- Транспортные операторы (железнодорожные организации, судоходные–компании, железнодорожные паромы ро-ро и контейнерные линии предоставляющие услуги по сети ТРАСЕКА),
- Таможенные и пограничные органы,
- Агентства по управлению портами и терминалами.

–

Соответствующие местные ассоциации и учреждения, также должны быть тесно связаны с проектом, в зависимости от их роли и национальных транспортных организаций.

### **3.2 Основные исследования по отдельным странам-участниц ТРАСЕКА**

В дальнейшем, сотрудники проекта IDEA изложены основные исследования представленные миссиями по странам-участницам ТРАСЕКА (в алфавитном порядке), поскольку они были посещены в течение ограниченного времени, до разработки данного Первоначального отчета.

#### **3.2.1 Армения**

В данной миссии встреча с заинтересованными сторонами состоялась в Армении с 13 по 16 июля. После первой встречи с НС ТРАСЕКА, делегация ЕС также посетили, АБР, Таможенное управление, ЕБРР, "Армянское агентство развития, Министерство экономики, Национальное статистическое управление и ВБ.

- 90% сухопутной торговли между Арменией и Турцией проходит через Грузию, 10% через Иран. Некоторые воздушные грузы в настоящее время курсировали на еженедельных рейсах между Ереваном и Стамбулом. 70% от общего объема наземной торговли Армении идет через Грузию, 30% через Иран. Европейские / Американские, а также Иранские компании заинтересованы в создании производственных и торговых фирм в Армении, чтобы обойти запреты торговли и бойкоты. Функционирование транспортной инфраструктуры является одним из наиболее важных предпосылок для обоснования этих фирм.
- АБР ищет совместное финансирование по Север-Юг реабилитации дорожного коридора, вероятно, с ВБ и ЕБРР.
- Ведутся переговоры с Китайской Международной Железнодорожной Компанией с Ограниченной Ответственностью, который является основным акционерным обществом по строительству, об эксклюзивном займе в железнодорожную инфраструктуру.
- процедуры таможенной декларации в настоящее время упрощены, появилась возможность электронного декларирования юридических органов на таможне. Оформление таможенной декларации на границе должна быть осуществлена только физическими лицами, а юридические лица оформляют таможенную декларацию на таможне недалеко от пункта назначения. Координация вывода данных требуется между странами в регионе, поскольку национальные требования отличаются, и приводят к искусственной перегруппировке данных 96 HS.
- ЕБРР планирует сотрудничество с ЕИБ: ЕБРР заключается в определении структуры и проекты, где участвует ЕИБ, поскольку у них низкие процентные ставки. ЕБРР уже подписал меморандум о взаимопонимании с ЕИБ.
- В настоящее время коммерческие банки пока еще не финансируют транспортные инфраструктурные проекты, так как их капиталы очень низки, и потому до сих пор нет концессионного закона или базы для привлечения частного сектора в Армении. Там существуют программы ЕБРР по содействию торговле с определенными банками (десять из 22 применены в Армении), гарантирующие аккредитивы и тем самым принимая риски местных банков.

Официальные документы должны быть направлены по дипломатическому каналу посредством миссии в Брюсселе, для того, чтобы облегчить нисходящий принцип. Какие-либо сделки с Ираном, и любые решения по ЦАРЭС должны быть прояснены ЕС.

### **3.2.2 Болгария**

На основе координации с Украинским НС, введение миссии в Болгарии проходил с 23 по 24 июля 2009 года. В ходе миссии состоялось заседание круглого стола в Министерстве Транспорта с

- МТ – государственный эксперт в Департаменте международных связей,
- МТ – Директорат Национальной Транспортной Политики,
- Национальная компания инфраструктуры железных дорог,
- Исполнительный орган Железнодорожной Администрации,
- Исполнительный орган Морской Администрации,
- Болгарская Ассоциация Грузоотправителей, транспорта и логистики,
- БЖДУ

Было проведено заседание круглого стола с НС, ЕБРР и ВБ.

В ходе встречи, была представлена презентация проекта, а также цели проекта и подхода были продемонстрированы участникам. В ходе встречи, презентации и последующие обсуждения, следующие мнения и вопросы вызвали беспокойство:

- общее понимание о необходимости для поддержания базы данных и их обновления.
- Интенсификации обучения, возможно ТРАСЕКА внедрит Болгарский опыт в качестве инструктора.
- Генеральный транспортный план разрабатывается для Болгарии, но нет генерального плана по грузовым перевозкам. Проект IDEA предложил создать рабочую группу по грузовым перевозкам для разработки подробного отчета по грузоотправкам, определяющий высокий уровень задач/целей для Болгарского грузового транспорта и соответствующих методов и маршрутов. Эти маршруты будут использоваться в качестве основной предпосылки для дальнейшего развития маршрута ТРАСЕКА.
- Участники круглого стола выражают потребность в Болгарии сосредоточиться на нижней оси грузовых перевозок и развитие новой оси между Балканами и Италией в направлении к Турции.
- Высокий приоритет проявляется в активизации сотрудничества с Грузией в наземном транспорте по Черному морю.
- коридор ТРАСЕКА отстает от весьма усовершенствованной Российской системы. Отсутствуют интегрированные упрощенные процедуры торговли в ТРАСЕКА. Необходимы совместные действия между государствами для решения методологических и организационных вопросов, а также параллельно для решения Это потребует совместных действий в процедурных и организационных вопросов, а также параллельно среди ассоциации частного сектора с обращением внимания на оперативных «узкие места».
- В Болгарии ЕБРР не вовлечен в проекты с правительственными–гарантиями. Они готовы поддержать инвестиции частного сектора. Существует закон о концессиях в Болгарии. Для проектов ГЧП, существует законодательство, а послужной список находится в беспорядке. Небольшой порт на реке Дунай получила концессию. Крупные порты на Черном море, не рассматриваются как альтернатива. По мнению представителя ЕБРР кажется, что пока политическая воля отсутствует. В Болгарии это может измениться в ближайшем будущем.
- В настоящее время ЕБРР не участвует в транспортных проектах. Однако, ЕБРР финансирует дорожные проекты на муниципальном уровне. Проекты, привлекающие ЕБРР прежде всего являются относящиеся к частному сектору. ГЧП может также быть привлекательным в сотрудничестве с государственными транспортными организациями.
- В региональном контексте, ЕБРР видит возможности– для финансирования региональных / многосторонних проектов, в том случае, если региональные партнеры, возможности, а также риски ясны. В финансировании проектов ЕБРР работает со всеми основными банками. Финансирование границ определяется в пределах от 5 до 50 миллионов Евро. Для более крупных инвестиций, возможны синдикаты других банков. Стандартный срок кредитов составляет от 15 до 17 лет с льготным периодом.
- ВБ принимает участие в восстановлении дорожного сектора в Болгарии. Международные финансовые корпорации (МФК) в Болгарии оказывает поддержку частному сектору и проектам ГЧП.

### 3.2.3 Грузия

Встреча заинтересованных сторон состоялась в Грузии с 7 по 11 июля и 16 июля. Предварительное совещание было проведено с Национальным Секретарем и его заместителем Грузии. На следующий день, состоялась встреча за круглым столом, в Министерстве Экономического Развития. На совещании кроме Национального Секретаря и его заместителя, присутствовали представители ЕБРР, Таможенного управления, Международной ассоциации по дорожным перевозкам, Ассоциации по грузотправкам. Позже, к совещанию круглого стола присоединились Европейская Комиссия и Всемирный банк.

Основное объяснение нынешнего состояния транспортной отрасли было то, что

- Внешняя торговля Грузии (в частности, экспорт), остается весьма ограниченным и не многоотраслевым. Ассортимент товаров экспортируемый из территории Грузии доминирует минеральное топливо (около 40% от общего объема товара в ЕС составляет товар, экспортируемый транзитом из Азербайджана и Центральной Азии), а также сельскохозяйственная продукция (почти 30% от общего объема товара – это местные продукты). Основные проблемы были высказаны по снижению объемов грузопотоков: глобальный экономический кризис оказывает серьезное воздействие на дорожные и железнодорожные перевозки по Грузии. Тем не менее, объемы данных являются запасной, и участники жалуются на свою неспособность прогнозирования будущих объемов перевозок грузов в качестве основной предпосылки для инвестирования в транспортную инфраструктуру.
- старые недееспособные железнодорожные пути между Тбилиси и Ереваном / Армения могут быть вновь введены в эксплуатацию, если указания по открытию Турецко-Армянской границы для грузотправок начиная с конца 2009 года будут осуществлены. Реконструкция существующей железной дороги между Тбилиси и Поти / Кулеви является другим приоритетом Грузинского Правительства. Реконструкция участка железной дороги Хасури - Зестафони призвано уменьшить "узкие места" основной Грузинской железнодорожной линией (Азербайджан - Черное море). Второй проект предусматривает капитальный ремонт железнодорожных путей участка Зестафони - Самтредиа.
- Правительству необходимо в значительной степени восстановить участки дорог, а также единственная асфальтированная восточно-западная дорога Грузии была разрушена во время конфликта в августе 2008 г (вторая восточно-западная грунтовая дорога имеет ограниченную возможность). Из двух дорог, ведущих в Восточную Турцию, предпочтительнее применение прибрежной дороги Батуми, проходящая через город Вал, чем использование внутренних дорог, которые, хотя и короче, но ведут через гористые зоны и, следовательно, использование таких дорог требует больше топлива и расходы на техническое обслуживание. Из двух дорог, связывающих Армению с Грузией, грузотправители пользуются дорогой, связывающей города Еревана с портами Поти и Батуми, Тбилиси, несмотря на дольше расстояние, находится в лучшем состоянии и менее горной местности по сравнению с прямой дорогой через город Ахалкалаки. В настоящее время семь идентифицированных транспортно-инфраструктурных проектов в основном нацелены на восстановление существующего основного участка дорог, а также расширения дорожных "узких мест" за счет строительства кратчайших путей, объездных дорог и узловых точек.

- Частные банки до сих пор не инвестировали в строительство или восстановление транспортной инфраструктуры.
- ВБ видит крайнюю необходимость в повышении профессионального уровня общего планирования перевозок и транспортной экономики в целом, в частности автомобильного сектора. ВБ предложил миссии для проведения технико-экономического обоснования для участка дороги между границей с Арменией и Батумским портом. Однако, поскольку GoG не имеет необходимости в этой дороге и, следовательно, не хотят взять на себя любые расходы, ТРАСЕКА следует изучить возможности предоставления гранта, либо финансирования ГЧП.

### **3.2.4 Казахстан**

В ходе первоначальных исследований и миссии партнеров проведенной с 10 по 12 июля 2009 года были посещены Делегация ЕК, проект партнерства Международных Логистических Центров в Центральной Азии, Министерство транспорта и коммуникаций, Национальный секретариат Казахстана, делегация АБР и двух представителей международных коммерческих банков (Commerzbank AG, Landesbank Berlin AG).

Экономическое положение Казахстана находится под определенном напряжении, связанное с международным кредитным кризисом, а также некоторыми местными финансовыми проблемами, которые привели одного из крупнейших банков страны (напр. Банк ТуранАлем) в серьезные неприятности.

Достоверность этого банка, а также имидж Казахстана, как основного экономического игрока в Центральной Азии, находится под угрозой. Независимо от дальнейшего хода действий на один-три года, отсутствие уверенности международных инвесторов будут отражены в решениях, касающихся еще не созревших моментов ГЧП финансирования. Хотя Казахстан, согласно правительственному зонту, установил ГЧП центр, который будет предоставлять информацию, а также ноу-хау соответствующим сторонам, только отдельные особо лоббированные и поощренные проекты имели возможность осуществлять конкретные ГЧП структуры, которые не могли быть вывезены через страну или даже через весь регион Центральной Азии.

Основной интерес страны в транспортной сфере является маршрут Китай-Казахстан-Россия и обратно. Возник вопрос о том, как ЕС и проект IDEA могут поддержать эту идею с помощью ТРАСЕКА проектов.

С 2010 года в Казахстане будет создано представительство ОБСЕ, и за это время планирует продвигать идеи приведения законодательной системы различных стран, а также общие подходы и шаги по дальнейшей интеграции, в частности, в транспортном секторе.

МТК Республики Казахстан видит главное преимущество общего подхода более значимости индивидуальных проектов.

Касательно Проекта IDEA, МТК предлагает четыре этапа подхода:

- Определение границ, как сложные пункты (без пересечения границы, без транспортных каналов),
- Создание списка существующих проблем,
- Оценка ситуации,
- Рекомендации для правительств.

Любой проект должен обеспечить участие частных лиц и бенефициаров эффективных логистических коридоров (например, операторов логистических центров).

Проект Международного логистического центра в Центральной Азии (ЦАЛЦ) направлен на обработку потока данных на местном и региональном уровне и высоко ценит координацию данной методологии оценки различных проектов (WTLC, IDEA и т.д.).

Для ЦАЛЦ, вопрос об определении проекта тесно связан с дорожными картами ТРАСЕКА, аналогично, частное вовлеченность МТК в логистические центры.

Сбор данных для ЦАЛЦ не было серьезной проблемой, поскольку проект непосредственно охватывал различные частные учреждения по получению данных по перевозкам.

Для НС, как частной структурой в рамках правительственной боттленек, как например поток информации, очень привлекательна идея сделать страны-бенефициары ТРАСЕКА владельцами базы данных (Принимающей может быть страна проекта IDEA).

Ответ на вопрос, кто должен пополнять базу данных, ясен по двум причинам: частные структуры менее бюрократичны и заинтересованы в продаже информации и соответственно в том, чтоб эта информация была актуальной.

Здесь нет никакого противоречия: с одной стороны частные компании, как собирающие и обрабатывающие информацию, и с другой стороны интересы правительства, которые автоматически могут организовать сборы информации, её структуризацию, предоставление. Правительство может использовать эту схему и показать свою ведущую политическую роль в осуществлении проекта ТРАСЕКА.

Структура АБР в ЦАРЭС продвигает ГЧП в регионе также как Развитие Частного сектора. Казахстан и Кыргызстан (они недавно приняли закон о ГЧП) являются лидерами в регионе ЦАРЭС, где Таджикистан, Казахстан и Азербайджан еще не сделали никаких шагов для подготовки соответствующей структуры для ГЧП в транспортном секторе.

В соответствии АБР с целевым донором должны быть структуры и мощности Средней Азии, которые соразмерны и полностью способны обеспечить предварительное изучение в отдельных странах.

В заключение можно сказать, что Казахстан понимает свою важную роль в проекте ТРАСЕКА и других процессах, основанных на экономической мощности и стратегическом географическом положении. Однако там видят необходимость кооперации для части замкнутого региона. Проект IDEA выигрывает от тесного сотрудничества с международными донорами и действительными НС.

### **3.2.5 Кыргызстан**

В ходе первоначальной миссии в период с 16 по 17 июля 2009 года, Делегация Еврокомиссии, Министерство Транспорта и Коммуникаций, Министерство Финансов, Национальный Секретариат Кыргызстана, была проведена встреча с делегацией АБР и ЕБРР, а также с коммерческим банком (КИКБ).

Экономическая ситуация во всем мире, также не оставила Кыргызстан не без влияния на рост экономики в Республике. Однако, стабильность политической системы было подчеркнута, по результатам президентских выборов.

Недавно Правительство ввело ГЧП и законы о концессии, для проложения пути для международной приватизации инфраструктуры и транспортных систем.

Попытки приватизирования энергетического сектора в последние годы пока прекращены. Хотя имеются соответствующие правила по банкам и международным донорам, как нежелание показать АБР, из-за несрабавывания общесистемного подхода, однако необходимо создать эффективные процедуры, стабильную ситуацию доходов, а также социально безвредные структуры обслуживания населения.

Хотя железнодорожный бизнес является прибыльным и эффективным, подавляющее большинство товаров и услуг осуществляются путем перевозок грузовыми и легковыми автомобилями в и через Кыргызстан. Усилия правительства по улучшению дорожной системы поддерживаются международными донорами, особенно АБР и Всемирным Банком. Они, вместе с другими управляют стратегией поддержки страны и сопредседательствуют их деятельности. После первых лет грантов, в настоящее время банки обеспечивают содействие комбинированных проектов ориентированных объектов.

Что касается гражданской авиации, страна будет делать все для того, чтобы национальные перевозчики вышли из черного списка "непризнанных авиакомпаний". Большинство малых частных компаний, ведущие бизнес с соседними странами и регионами, не видят необходимости или экономического значения для улучшения своих баз и в основном не зависят от ограничений, вытекающих по черному списку.

АБР содействует ГЧП в регионе, а также в развитии частного сектора (РЧС), но не видит каких-либо крупных проектов в рамках ГЧП-структуры на ближайшие годы. Эта ситуация идентична Казахстанскому, которая следует стратегии расширения потенциала и определении малых, осуществляемых проектов, позволяющие практический учебный процесс.

Министерство транспорта признает свое возрастающее значение для экономического развития страны. С одной стороны, получили более высокие взносы в бюджет, а с другой стороны усилия, чтобы положить активизировать свое сотрудничество в международных организациях, как ЦАРЭС, ТРАСЕКА, Шанхайская Группа.

Естественно, Китай, Казахстан и Россия являются самыми сильными партнерами для Кыргызстана. Однако, правительство ясно заявила об улучшении сотрудничества с ЕС.

### **3.2.6 Молдова**

Вводный анализ партнеров в Молдове проводился 17-го и 18-го августа 2009. Период миссии был скоординирован с НС Молдовы. Встречи имели место с ЕБРР, Делегацией ЕС, и ВБ в дополнение к встрече НС ТРАСЕКА и заместителя министра Транспорта.

- ЕБРР совместно с ЕИБ финансирует проекты в Молдове. В транспортном секторе ЕБРР был в числе финансистов грузового порта на Дунае в Джурджулешти.
- В прошлом году Молдова установила законность ГЧП. Джурджулешти - главный проект ГЧП в Молдове с трехмодульной транспортной инфраструктурой и благоприятной структурой налогов и таможенных пошлин.
- В то время как ЕБРР не проявляет большого интереса к Железной дороге, они проявляют интерес в финансировании дорог наряду с ВБ. Также ЕБРР совместно финансирует с ЕИБ модернизацию аэропорта.
- ЕБРР открыт для финансирования проектов ГЧП также для региональных проектов с соседними странами.
- У Молдовы есть развитый генеральный план транспортировки, однако необходима поддержка в определении приоритетных проектов ТРАСЕКА в Молдове.
- Намечается встреча за круглым столом для заинтересованных лиц Молдовы в октябре 2009 в Кишиневе. Она должно включать общественных и частных партнеров.

- Процедуры пересечения границы должны удовлетворять требования ЕС. Молдова потребовала, чтобы румынские водители получали визу для въезда в Молдову.
- Корпорация Millennium Challenge (КМС), американское правительственное агентство ассигновало бюджет US\$300 миллионов для транспортного сектора в Молдове.
- У ВБ был проект помощи торговле и транспорту, который сосредотачивался главным образом на таможене пошлинах и ее усовершенствовании в Молдове.
- У ВБ нет никаких текущих инвестиционных планов в транспортном секторе кроме ТС в обслуживании дорог.
- Международная финансовая корпорация действует в Молдове из Бухарестского офиса. До сих пор занятость в Молдове была очень ограничена, и сосредотачивалась на консультативных услугах.

### 3.2.7 Румыния

Основанный на координации с румынским НС, вводный анализ партнеров Румынии был проведен 13 и 14 августа 2009. После первоначальной встречи с НС ТРАСЕКА, имела место встреча с Делегацией ЕС в Бухаресте и ЕБРР. ВБ не был представлен на встрече.

- Румыния солидаризируется с проектами ТРАСЕКА, которые являются частью румынских национальных транспортных планов и активно и последовательно добивается обеспечения финансирования и распределения средств для этих проектов. Румынский транспортный генеральный план находится на своем заключительном этапе завершения.
- Намечается встреча за круглым столом для партнеров Молдовы в октябре 2009 в Бухаресте или Констанце. Она должно включать общественных и частных партнеров.
- У Румынии есть закон о концессии, который устанавливает правовые рамки и предоставляет возможности для проектов ГЧП также в пределах транспортного сектора. В настоящее время инвестиции ГЧП в дорожную систему находятся в процессе заключения контракта. Опыт ГЧП в Румынии практичный, но не проверенный.
- ЕБРР больше не поддерживает независимый проекты, если они не включают компонент переходного периода (реформы). Основные финансы фокусируются на проектах частного сектора, таких как электростанции на основе концессии. Правительственные учреждения, с почти независимым характером управления их доходами, рассматриваются как частные юридические лица и могут получить финансирование от ЕБРР. Кроме того, ЕБРР вовлечено в финансирование строительства АЗ к северу от Бухареста.
- Региональное проектное финансирование – один из возможных вариантов для ЕБРР, если обе страны - страны где ЕБРР проводит операции, например средства пересечения границ или Трубопровод.
- Секторная Эксплуатационная Программа - Транспорт ассигновала 4.5 миллиарда евро для приоритетных направлений в Румынии. Приоритетные направления, относящиеся к ТРАСЕКА, являются модернизацией и развитием приоритетного направления ТЕТС нацеленного на устойчивую транспортную систему, объединенной с сетями транспорта ЕС с полным размещением бюджета в 3.85 миллиардов евро.

### 3.2.8 Турция

Вводная миссия анализа партнеров в Турции прошла с 6го по 13-е Августа в Стамбуле. Миссия встретила с Судовыми операторами PO-PO и Совместной Ассоциацией Перевозчиков () и Организацией Черноморского Экономического Сотрудничества (ОЧЭС).

- Для облегчения транспортировки RODER обеспечивает своих участников с Глобальными Транзитными Гарантиями для транспортировки транзитных грузов в Европу без необходимости получения местных гарантий. RODER намеревается распространить RODERNET (сеть RODER) и на Центральную Азию. БСЕК планирует ввести разрешение на транзит к началу 2010 года путём распространения 200 разрешений своим 12 странам-участникам. RODER собирается посетить Баку в Сентябре 2009 года и планирует встречу с Руководством Таможенного Комитета в Азербайджане, о чем было запрошено от Миссии через НС Азербайджана.
- Координированное развитие Черноморской Кольцевой автомобильной дороги (ЧКАД) началось в середине 2008 года. Проект состоит из двух двухполосных асфальтированных трасс вокруг Черного моря. Еще в середине 2006 года (ЧКАД) обратилось к TRACEKA, но предложенные условия не позволили сформулировать проект.
- БСЕК также планирует приложить усилия к расширению Транс-Европейской Сети и развитие Евро-Азиатской транспортной ветки. БСЕК также разработал Транспортный План Действий о том, как можно соединить инфраструктуру БСЕК с Транс-Европейской Сетью, с Пан-Европейским и Евро-Азиатским коридорами через проекта и программы, соединяющими Европу с Центральной Азией. RODER в настоящее время ведет переговоры с CASPER по обеспечению шаттл-услуг (регулярного транспортного сообщения между двумя пунктами) и снижению тарифов на ро-ро услуги вдоль Каспийского моря.
- В Анкаре провели круглый стол в министерстве Транспорта и Коммуникаций. Миссия встретила с НС Трасека и его специалистом, а также представители TCDD (ответственными за железные дороги). KGM (ответственными за дороги). Департамент Министерства Транспорта и Коммуникаций по вопросам Евросоюза, Делегация Евросоюза, Генеральный Секретариат Евросоюза, Организация Государственного Планирования и Мировой Банк.
- В конце апреля 2009 года, количество приоритетных проектов TRACEKA был сокращен с первоначально 16 до девяти. В то время как первоначальные проекты были сохранены как приоритетные проекты, количество приоритетных дорожных проектов было сокращено с 9 до 3х, а изначальные 4 железнодорожных проекта были полностью заменены на три проекта электрификации и сигнализации. За исключением секции Ирмак-Карабук-Зонгулдак, которая соединяет порт Зонгулдак на Черном море через будущий порт Фильос с железнодорожной линией Восток-Запад, остальные железнодорожные и дорожные проекты в строгом соответствии с Восточно-Западным направлением Коридора TRACEKA.
- Менеджер Транспортной Политики и Менеджер Инвестиций в Инфраструктуру из Делегации ЕС направит копии анализа осуществимости строительства Порты Кандарли и Мерсинского Контейнерного Терминала, а также электрификации и сигнализации участка Ирмак-Карабук-Зонгулдак, после завершения ФС по конец 2009

(для порта Фильос в мае 2010 года). Менеджер сектора также предложил пригласить сотрудников ТРАСЕКА на сайт будущего порта Фильос, к Сентябрью 2009 года.

### **3.2.9 Украина**

Основываясь на координации с НС Украины, вводная миссия на Украине проводилась 27го и 28го июля, 2009 года. После первоначальной встречи с НС ТРАСЕКА, была проведена встреча с Делегацией ЕК и Ассоциацией Грузоперевозчиков. Не было возможности провести встречи с ВБ и ЕБРР, из-за занятости представителей в период миссии.

- С точки зрения НС Украины, Проект IDEA должен сосредоточиться на обеспечении поддержки для Базы данных ГИС, тесно работать с приватизированными, а также государственными транспортными операторами, а также обеспечить ресурсы для анализов осуществимости проектов. Процедуры для реализации проекта на Украине длительны и могут занимать несколько лет.
- Законодательство для концессий в принципе доступно. Отдельные законы разрабатываются для железных дорог, портов, автомобильных дорог и обслуживания на пограничных пунктах.
- НС особенно рекомендует задействовать Ассоциацию Грузоперевозчиков, таможенную, управляющие структуры портов, железнодорожные и грузовые операторов. Возможно организация специального собрания круглого стола для партнеров в конце сентября.
- НС указал, что на Украине существует 13 транспортных проектов и надо обеспечить совместную деятельность (альянс).
- Делегация ЕК подчеркнула необходимость скорого принятия руководства по МФИ, которая должна стать общей основой для существующих проектов при оценке осуществимости.
- BSRH как проект должен быть включен в сферу деятельности.
- Представитель Делегации ЕК упомянул 12 проектов на Украине, финансируемые Европейской Комиссией, для которой особо важна совместная деятельность (альянс). Во время следующего визита на Украину (Сентябрь 2009) собрание круглого стола должно быть проведено для обсуждения и обмена информацией.
- Украинская Международная Ассоциация Грузоперевозчиков весьма заинтересована в участии мероприятиях проектов ТРАСЕКА. Ассоциация представляет более, чем 160 грузоперевозчиков на Украине. Большинство перевозчиков Украины специализируются на перевозках грузов одного типа.
- На маршрутах ТРАСЕКА перевозчики сталкиваются с несколькими проблемами. Это, например, частое изменение правил, обычно нигде не опубликованное, необходимые таможенные закладные, представление таможен в качестве источника финансирования государственного бюджета, неравные тарифы на контейнеры с превышением номинального объема и наконец, требующие времени формальные процедуры на границах маршрутов ТРАСЕКА в противовес альтернативным маршрутам через Россию.

- Украинская Международная Ассоциация Грузоперевозчиков выразила заинтересованность в отношении подхода ГЧП.
- В октябре 2009 года в Киеве или в Одессе предусмотрено заседание круглого стола для Украинских партнеров. Оно должно включать государственных и частных партнеров.

### **3.3 Предварительные общие исследования по предварительным Миссиям партнеров**

1. Следующие общие исследования, которые могли быть предварительно вычтены из предварительных миссий партнеров, до сих пор проводятся: Внешняя торговля (в частности, экспорт) практически всех азиатских стран-членов ТРАСЕКА остается весьма ограниченной и не диверсифицированной.
2. Во время дорожных перевозок грузов автоперевозчики сталкиваются с препятствиями, такими, как политические проблемы, некачественные дороги и мультимодальные связи, коррупция / вымогательство, сложные визовые процедуры, одноразовые разрешения на ввоз, вывоз или транзит грузов, высокие дорожные сборы, а также ограниченный график работы таможенной. В прошлом национальные финансовые интересы в быстрых доходах вытеснили интерес к региональному экономическому развитию путем замедления улучшений в ликвидации барьеров на путях автомобильных перевозок грузов в регионе ТРАСЕКА. Как следствие, высокие сборы за перевозки между Европой и Кавказом / странами Центральной Азии приведет к увеличению торговли между регионом и западным Китаем, где как ожидается, будет установлена промышленность.
3. В настоящее время коммерческие банки вряд ли финансируют строительство дорог или железнодорожные инфраструктурные проекты в какой-либо стране-членов ТРАСЕКА, поскольку либо донорский капитал банков очень низкий, или до сих пор не существуют законы или концессия по привлечению частного сектора.

## **4. План Работы на следующий Период**

В следующем подразделе, стратегия ТРАСЕКА, как первоначально намечено в Техническом Предложении IDEA, повторно затронуты и обновлены вопросы количества, качества и времени. Количественные единицы включают в себя, например, статистические отчеты, в то время как индикаторы качества в общем являются оценкой и концепцией, полученными из субъективного анализа проделанного развития.

### **4.1 Ожидаемые результаты**

#### **4.1.1 Управление риском и устойчивость**

Приложение 4: Общий План Результата Деятельности, обеспечивает основную матрицу логистической рамки Технического предложения, обновленную относительно ограничений и предположений, таким образом указывая на подход проекта IDEA к управлению риском и устойчивостью. Предположения, на которые едва может повлиять деятельность проекта:

- длительное политическое обязательство и техническая поддержка, которые обеспечиваются новым ПС и странами-членами ТРАСЕКА;
- партнерские государства и власти готовы при необходимости сотрудничать, в приоритетных областях и принимать меры, требуемые в случаях одобрения принятых юридических, технических и институциональных реформ, а также предоставление соответствующих ресурсов;
- МФИ готовы и выражают желание полностью сотрудничать в сфере координации желаемой деятельности и совместной подготовке проектов;
- Страны - члены ТРАСЕКА готовы полностью разделить торговые и транспортные данные; а также
- Инвестиции, которые перенаправлены в более надёжные долгосрочные транспортные инфраструктурные проекты из-за экономического кризиса.

Предположения, на которые деятельность проекта может положительно повлиять положительно:

- Основной персонал и сотрудники партнера назначены и доступны вовремя, в необходимом объёме и с квалификацией, для участия в деятельности проекта;
- Содействие в предоставлении офисного пространства, а также логистической поддержки обеспечивается странами - членами ТРАСЕКА; и
- Подписываются индивидуальные двусторонние соглашения с льготными условиями, вместо соглашений основанных на международных стандартах.

#### **4.1.2 Ключевые стадии проекта**

Сроки в следующей таблице были предварительно изменены, на ключевых этапах Проекта IDEA в течение первых двух лет его выполнения.

Данная реорганизация была необходима из-за увеличенного периода времени, необходимого для предварительной фазы, дополнительно содержащей обширный анализ заинтересованных сторон как описано в упомянутой ранее главе.

**Таблица 2: Пересмотренный директивный график реализации проекта.**

<b>Название работ проекта</b>	<b>Срок выполнения (Месяц)</b>
М1 Координационное заседание	5
М2 Вебсайт Проекта запускается онлайн	6
М3 Заседание Рабочей группы по реформации ПС	7
М4 Первая Региональная Конференция на уровне министров	10
М5 Первый обучающий семинар для сотрудников Постоянного Секретариата ТРАСЕКА	11
М6 Второй обучающий семинар для сотрудников Постоянного Секретариата ТРАСЕКА	13
М7 Руководство ТРАСЕКА по инвестированию	15
М8 Заседание Рабочей группы	16
М9 Вторая Региональная Конференция на уровне министров	17
М10 Третий обучающий семинар для сотрудников Постоянного Секретариата ТРАСЕКА	19
М11 Заседание Рабочей группы	20
М12 Заседание Рабочей группы	23
М13 Предварительный отбор шести/восьми проектов	24
М14 Четвертый обучающий семинар для сотрудников Постоянного Секретариата ТРАСЕКА	25
М15 Заседание Рабочей группы	26
М16 Третья Региональная Конференция на уровне министров	28
М17 Пятый обучающий семинар для сотрудников Постоянного Секретариата ТРАСЕКА	30
М18 Заседание Рабочей группы	30
М19 Идентификация минимум двух жизнеспособных проектов	34
М20 Шестой обучающий семинар для сотрудников Постоянного Секретариата ТРАСЕКА	34
М21 Заседание Рабочей группы	35

Основные вопросы, которые требуют наблюдения, среди прочего, включают:

- Отклонения от прогресса против предварительно согласованных работ по реализации проекта;
- Приверженность к плану работы, относительно деятельности и результатов проекта;
- Отклонения от прогресса и ресурсах необходимых для завершения деятельности при сравнении с планом;
- Введение новых действий работы, не включенных в изначальный план; Появление препятствий, ограничений и других проблем, которые препятствуют или неблагоприятно воздействуют на завершение проекта, и которые требуют расширения проекта.

#### **4.1.3 Распределение Задач и Действий**

Приложение 5 Распределение Задач и Действий среди Главных Экспертов по проекту, отмечает основные обязанности трех главных экспертов Проекта. В детализации технического задания проекта, четыре компонента проекта, которые соответствующим отдельным главным экспертам, далее разделены на действия согласно экспертной оценке главных экспертов.

Компонент 2: Основная обязанность по идентификации и определению проекта - за исключением ГЧП - будет закреплена за Ключевым Экспертом 2: Эксперт по Транспортному Развитию Проекта. Компонент 3: Мобилизация Финансов, находится полностью под ответственностью Главного Эксперта 3: Эксперт по Финансированию и ГЧП.

В противоположность этому, обязанности по многочисленной технической деятельности, первоначально поручены Главному Эксперту 1: Руководитель группы - Эксперт по транспортной политике, в пределах Компонента 1: Обеспечение поддержки по выполнению Долгосрочной Стратегии ТРАСЕКА и соотнесенных Планов Действия, были распределены между другими двумя главными экспертами в соответствии с экспертной квалификации. Например, реализация базы данных и обучение персонала переданы Главному эксперту 2, а вопросы по финансированию проекта Главному Эксперту 3. Следовательно, руководитель группы может уделить больше времени, для концентрации на его основной функции, как Эксперт Транспортной Политики и координатор проекта; и распределять и предоставлять общественности информацию развития и результаты Проекта Компонентом 4: Коммуникация и Распространение.

#### **4.2 Развитие проекта а период первоначальной стадии проекта**

Приложение 6 предоставляет Отчет о Развитии проекта реализации проекта, указывая на главные действия, осуществленные в течение первоначальной фазы с середины мая до середины сентября 2009г., а также включает оценку и пересмотр всех целей.

##### **4.2.1 Начало деятельности проекта и соотнесенные встречи**

Днём 12 мая, Координированное Заседание по Логистике было проведено при участии Европейской Комиссии (AIDCO, DGTREN) и следующих проектов ТРАСЕКА:

- Морские автомагистрали,
- Международные Логистические Центры в странах Западного СНГ и Кавказа,
- Международные Логистические Центры в Средней Азии, и
- Проект по Транспортной Возможности к взаимодействию и Диалог между ЕС, Кавказ и Азией – проект IDEA.

Это была первая Координационная встреча такого типа, ЕК решила проводить регулярные координационные встречи, с целью облегчения роли Проекта IDEA, координации внешней коммуникационной деятельности проектов ТРАСЕКА, связанных с логистикой.

Утром 13 мая, с проектом Транспортных Грузопотоков был проведен неофициальный брифинг, при участии AIDCO и DGTREN и сотрудниками проекта IDEA. Группа обсуждала результаты проекта Транспортные Грузопотоки, доступ к данным проекта Транспортные Грузопотоки, связи между моделью и геоинформационной системой (ГИС), точность транспортных проектирований, преобразование модели Транспортного Грузопотока и данных из STAN в пакет VISUM, статус Делового Консультативного Совета (ДКС), и процедуры передачи офиса.

13 мая днем, Проект IDEA официально начал свою деятельность со Стартового Сопещания при участии ЕК (AIDCO, DGTREN). Главными решениями участников относительно планирования проекта IDEA стали:

- исправление плана работ, с добавлением миссии экспертов IDEA в г. Хельсинки в конце мая, с целью получения информации о модели и базе данных, созданной проектом Транспортных Грузопотоков,
- проведение Стартового Сопещания Высокого уровня нашего проекта IDEA, на заседании МПК, Иссык-Куль/Кыргызстан, 15 июня,
- продление срока относительно ответа на предоставление проектную версию первоначального отчета до начала сентября,
- проведение обширной миссии заинтересованных сторон во всех странах - членах ТРАСЕКА в течение продленной первоначальной фазы, и
- собрание следующего заседания МПК, встречающий в Брюсселе в сентябре после распространения Заключительной Версии Первоначального Отчета.

#### **4.2.2 Мобилизация и подготовка к проекту**

После назначения главных экспертов, период от 2-ого июня, использовался, с целью мобилизации экспертов, пересмотра и анализа важных документов, и получения последних данных о деятельности, о текущих проектах ТРАСЕКА.

В период между 3-м и 13-ого июня, международный кратко-срочный эксперт вместе с одним из главных экспертов, составили, кто первоначальную оценку Транспортной Модели, Транспортной Базы данных, а также Веб страницы во время сессии по геоинформационной системе, предоставленной проектом Транспортных Грузопотоков в Баку. В остальное время, три ключевых эксперта занимались вопросами по организации офиса для проекта, покупке и установке связи и другого электронного оборудования и подробно списали свой график работы и деятельность.

#### **4.2.3 Выездная презентация проекта и анализ заинтересованных сторон**

В ходе следующей миссии во время проведения заседания МПК на озере Иссык-Куль / Кыргызстан, наш проект IDEA предоставил краткую презентацию проекта ТРАСЕКА и ознакомил участников с содержанием предстоящей выездной презентации, а также миссией относительно анализа заинтересованных сторон. Вследствие, главные эксперты подготовили данный анализ партнеров, а в течение месяца в июле и августе организовали миссию. С этой целью, эксперты распределили сферу действий в соответствии с целевым назначением и посредством раздела

общего региона ТРАСЕКА на отдельные регионы - Центральную Азию, Кавказ / Турцию и Восточную Европу. В ходе своей поездки и сразу по ее завершению, главные эксперты подготовили первоначальный отчет об анализе заинтересованных сторон, а также Проектную версию Первоначального отчета

Распространение Заключительной версии Первоначального отчета запланировано до 11 сентября, после прохождения необходимого процесса в соответствии с внутренней координацией проекта, перевода на русский язык, ожидания, получения и учета комментариев клиентов.

#### **4.3 График распределения ресурсов и Бюджет**

Приложение 7: Отчет об Использовании Ресурсов (обновленный ежегодный график ресурсов и бюджет) включает объем и расходы по деятельности экспертов.

##### **4.3.1 Ресурсы**

В результате дополнительной деятельности, не предусмотренной в техническом задании проекта IDEA, период рабочей деятельности трех главных экспертов увеличился от 45 до 67 рабочих дней и от 0 до 13 в общей сложности трех краткосрочных международных экспертов, принимающих участие в подготовке анализа модели Грузопотоков и базы данных ГИС. По началу деятельности первоначальной стадии сотрудники проекта IDEA закупили некоторое ИТ-оборудование (мобильные маршрутизаторы, принтер, монитор), необходимое для надлежащей первоначальной деятельности проекта. Проект приобрел дополнительное оборудование в течение оставшейся части начальной стадии, после того, как местный персонал приступил к работе. Проект IDEA докупил принтеры и предоставил офисному персоналу ноутбуки с учетом будущей командировочной деятельности.

##### **4.3.2 Местный персонал**

В середине июля, менеджер по логистике приступила к подготовке Координационного заседания в г. Брюссель (как описано ниже). В начале августа к ней присоединилась офис менеджер / переводчик. Первые два сотрудника предназначены также для содействия в проведении Координационного заседания в г. Брюссель на месте.

#### **4.4 План Работ**

В нижеследующем Приложении 8 приводится график деятельности: План Работ на следующий Период (обновленный ежегодный рабочий план за первый год).

##### **4.4.1 Транспортная модель и база данных ГИС**

Ввиду того, что в проекте IDEA существует значительный объем повторяющейся и дополнительной деятельности с проектом Грузопотоков, сотрудники проекта IDEA разработает требования стран-участниц ТРАСЕКА для инструментов анализа и транспортного прогнозирования (транспортная модель) в контексте последующей деятельности истекающего проекта Грузопотоков и с целью обеспечения безопасного использования инструментов моделирования и прогнозирования для соответствующих институтов и управляющих структур в регионе ТРАСЕКА в области инвестиционного планирования и идентификации проектов. Различные требования будут сопоставлены, проанализированы и включены при разработке будущей базы данных, что обеспечит всем вышеперечисленным процессам использование сохраненных данных. Сотрудники проекта IDEA проведут детальный анализ базы данных ГИС для определения соответствия определенным требованиям структуры, содержания, качества и количества сохраненных данных.

Передача транспортной модели от проекта Грузопотоков организовывается и как ожидается будет проведена в начале сентября с экспертами проекта Грузопотоков, службами ЕК (DG AIDCO и TREN) и сотрудниками IDEA.

На основе выявленных потребностей и анализа существующей базы данных, будут разработаны предложения и меры по модернизации и укреплению существующей региональной базы данных ТРАСЕКА ГИС. Структура базы данных будет приведена в соответствие с требованиями, в частности, транспортной модели, разработанной в рамках проекта Грузопотоков до июня 2009 года. Стандарты качества будут определены для методов сбора данных, что приведет к последовательным и сопоставимым данным необходимого качества. Особый акцент будет сделан на оценке соответствия методов сбора данных для предоставления сопоставимых результатов среди стран региона ТРАСЕКА. Будет определено, что является приемлемыми методами сбора данных, и как можно гарантировать последовательность. Сотрудники проекта IDEA будут работать над созданием и усовершенствованием метода вовлечения пользователей модели и базы данных в процесс непосредственного предоставления данных.

#### **4.4.2 Реструктуризация Постоянного Секретариата**

Согласно Заключениям Бакинской Межправительственной конференции, которая состоялась в Баку 4 декабря 2008 года, сотрудники проекта IDEA обеспечат содействие для начала преобразования ПС в качестве важного шага для повышения эффективности сети. Реформация ПС является важным предметом обсуждения Повестки Дня Координационного Совещания, которое будет проведено в Брюсселе 25 сентября 2009 года.

Институты ТРАСЕКА будут приглашены для выступления с конкретными предложениями по всем правовым и организационным компонентам реструктуризации ПС. На основании данных рекомендаций, сотрудники проекта IDEA проведут первый обучающий семинар для персонала ПС ТРАСЕКА. Данная преобразование, а впоследствии обучающий семинар будут способствовать укреплению ПС в роли катализатора между национальными и международными участниками.

В целях усовершенствования несовместимости законодательства в области транспорта, сотрудники проекта IDEA будут следить за результатами, достигнутые по прошлым проектам ТРАСЕКА.

#### **4.4.3 Показатель Эффективности Логистической Цепочки ТРАСЕКА**

Логистическая цепочка и содействие торговле являются ключевыми факторами успеха маршрутов коридора ТРАСЕКА. Первоначальный обзор будет направлен на изучение временного и денежного фактора, стоящего перед виртуальной контейнерной перевозкой между парами различных пунктов отправления / назначения (Европа-Азия и наоборот) по коридору ТРАСЕКА и альтернативным путям. Будет востребовано и обеспечено и содействие других текущих проектах ТРАСЕКА. Основываясь на данные предварительные исследования, а также краткосрочные консультации, сотрудники проекта IDEA предлагают приступить к работе по оценке Показателя Эффективности Логистической Цепочки для коридора ТРАСЕКА и параллельных маршрутов.

Результаты этой оценки должны выявить недостатки и узкие места различным маршрутам. Набор последующих мероприятий могут быть вызваны для противодействия выявленных недостатков на исполнение логистической цепочкой вдоль маршрута ТРАСЕКА, например, (1) обзор текущего состояния нормативной и правовой базы в странах ТРАСЕКА, (2) План действий о пересечении границы, и усовершенствование транзитных перевозок (3), План действий по гармонизации институциональной структуры (3) взаимодействия по маршрутам ТРАСЕКА.

Предназначенное Заседание Рабочей группы (Этап работы 4), на Декабрь 2009 г. должно быть оговорено.

Другим результатом действия будут основываться на переговорах за круглым столом с участием ПС ТРАСЕКА и юридических экспертов Министерств Транспорта, где сотрудники IDEA будут разрабатывать рекомендации по более тесной интеграции нормативной базы стран-членов ТРАСЕКА с ЕС, на осуществление содействия в сроки, а также по дальнейшим техническим мероприятиям (проектов) в условиях реорганизации транспортного законодательства и упрощения процедур торговли, обеспечения более тесной интеграции между TEN-T и ТРАСЕКА.

Другая, вытекающая из этого деятельность, будет основана на обсуждениях круглого стола с ПС ТРАСЕКА и юридическими экспертами из Министерств транспорта, сотрудники проекта IDEA будут разрабатывать рекомендации для более тесной интеграции стран-членов ТРАСЕКА в нормативную базу ЕС, для осуществления поддержки и соблюдения временных сроков, и для дальнейших технических работ (проектов) в контексте реорганизации транспортного законодательства и содействия торговли обеспечивая более тесную интеграцию между TEN-T и ТРАСЕКА.

#### **4.4.4 Планы Действия**

Реализации конкретных работ, указанных в Планах действий на 2007-2009 г.г., напрямую связана с институциональным укреплением ПС ТРАСЕКА. Сотрудники проекта IDEA осуществляют обновление программы действий в отдельных странах на 2009 год и обновление региональной деятельности мероприятий, а также определяют вопросы и действия, которые следует в осуществить в следующем плане действий.

Сотрудники проекта IDEA воспользуются образцом существующего Плана Действий на 2010-2012 г.г., однако, если потенциальное улучшение очевидно и по желанию бенефициаров, данный образец может быть обновлен. Осуществление данной работы будет происходить при непосредственной координации с ПС; заседания ТРАСЕКА будут использоваться в качестве платформы для принятия решений по рекомендации предоставляемой в рамках данной деятельности.

#### **4.4.5 Другие задачи**

Срочные задачи, такие как, предоставление web страницы в режиме онлайн, осуществляется постоянно с предварительной фазы и на протяжении всей деятельности. Задокументированные методы для идентификации и предварительного просмотра будут сформулированы с целью поддержки и обновления разрабатываемого проекта, и для непрерывного просмотра, отбора и оценки проектов. В ноябре 2009 г. Сотрудники проекта IDEA примет участие в конференции в г. Баку. Первый промежуточный отчет о ходе реализации будет распространен в середине декабря 2009 г.

Предполагается проведение Заседания Рабочей группы по Инфраструктуре, совместно с Форумом инвесторов, в начале 2010 г., планирование заседания необходимо согласовать с DG TREN.

К концу 2009 г. сотрудники проекта IDEA организуют и проведут Региональную конференцию по реализации проекта на уровне министров.

Конкретные темы для обсуждения на конференции будут определяться на этапе осуществления на основании специфических и точных требований и запросов соответствующих партнеров и лиц, принимающих решения.

На основании результатов указанной выше деятельности, к февралю 2010 г. сотрудники IDEA приступит к формированию заключений и соответствующих

рекомендаций, направленных на развитие ТРАСЕКА и её деятельности в соответствии с согласованной Долгосрочной Стратегией.

#### **4.5 План работ в течение всего Проектного периода**

Дополнение 9 отображает распределение заданий среди трех ведущих экспертов Проекта IDEA и распределение действий по всей Продолжительности проекта в течение трех лет.

##### **4.5.1 Адаптировавшие промежуточные отчеты**

Поскольку синхронизация результирующих адаптировавших промежуточных отчетов может в лучшем случае быть только показательной, уровни рабочей нагрузки ведущих экспертов обозначены как ежемесячные показатели.

##### **4.5.2 Рабочая нагрузка**

Группа IDEA планирует адаптировать ее интервалы низких рабочих нагрузок к курортным сезонам в Баку и государствах - членах ТРАСЕКА, и всегда иметь по крайней мере одного ведущего эксперта на месте, для оказания постоянной помощи ПС ТРАСЕКА и индивидуальному НС.

Вводные посещения государств-членов ТРАСЕКА показывают потребность поддерживать непрерывную связь с партнерами, а именно увеличить диалог с частным сектором, чтобы гарантировать достижение программ капиталовложений, привлекательных для участия частного сектора. Группа IDEA регулярно предусматривает посещать государства-члены ТРАСЕКА каждые 2-3 месяца на постоянной основе. Учитывая тот факт, что много встреч и конференций будут иметь место, согласно просьбе AidCo, в пределах Европейского сообщества в Брюсселе и в других европейских местоположениях (например, форум инвесторов в Лондоне), затраченное время проведенное вне рабочего места, возможно, должно быть откорректировано выше уровня 10 % как предложено в Техническом Предложении Проекта IDEA до 25 % согласно максимальному требованию ТЗ в региональных офисах и в миссиях в регионе. Это даст больше гибкости в соответствии с требованиями Проекта IDEA.

## **5. СПИСОК РАСПРЕДЕЛЕНИЯ**

## 6. Приложения

### **Приложение 1: Повышение квалификации и институциональное строительство**

Сочетание повышение квалификации потенциала и институционального строительства имеет важное значение для разработки рамок для развития устойчивой инфраструктуры с долгосрочным фокусом.

Во время вводной фазы обсуждения показали дополнительную потребность рассматривать ГЧП с точки зрения потенциала и институциональной разработки как заявлено в Главе 1.3.2. Существует несколько путей по достижению повышения потенциала.

Один из путей повышения потенциала мог быть обучением преподавателей или семинаров с постоянными секретарями, основными заинтересованными лицами и лицами, принимающими решения. Путь обучения преподавателей имеет существенное преимущество дубликации знаний более широкой аудитории. Это - передача знаний и навыков по инвестициям транспортной инфраструктуры для непрерывного долгосрочного процесса повышения потенциала. Семинары с избранными основными лицами, принимающими решения, и преподавателями могут играть главную роль в достижении общего понимания о приобретении, координации, управлении и финансировании инфраструктуры между странами. На основе этого могут быть проанализированы потребности и проблемы, равно как и необходимые шаги. Ряд семинаров мог быть организован в местном масштабе и/или в Германии, что дает возможность проявить себя и обсудить реальные проекты инфраструктуры ГЧП. Учебный план программы обучения для ГЧП может включать следующие пункты:

#### **План обучения/семинара по потенциалу:**

- ⇒ Постановка стратегии ГЧП
  - При каких обстоятельствах должны быть использованы ГЧП
  - Форма ГЧП
  - Идентификация проекта (критерии)
  - Координация между правительственными учреждениями
  - Конфликтующие цели между министерствами
  - Поддержка коммерческих навыков
- ⇒ Политика ГЧП (ответственность / консультативная роль)
- ⇒ Нормативы анализа/ распределения риска
  - Преодоление недостаточности навыков/ неуместных льгот
- ⇒ Управление транзакциями
- ⇒ Управление контрактами
  - Долгосрочный период политического фокуса
- ⇒ Определения льгот для приобретений ГЧП
- ⇒ Отсроченные цены
- ⇒ Сверхплановые транзакции
- ⇒ Коммерческие льготы

- ⇒ Контрактные мероприятия
- ⇒ Передача информации всем правительственным подразделениям
- ⇒ Многолетнее бюджетирование
- ⇒ Оценка потенциальной ценности для денег и эффективности

Повышение потенциала может быть расширено вплоть до проектного финансирования, но оно должно охватывать все аспекты устойчивого управления инфраструктурой и снабжение.

Сильная институциональная разработка важна для операционного потока, развития условий для привлечения частной инфраструктуры снабжения, принятия политики инфраструктуры, продолжительности процесса приобретения и влияния на операционные затраты. Строительство институциональной стратегии проекта IDEA ТРАСЕКА оказывает содействие в создании учреждений, ответственных за снабжение инфраструктуры, включая ГЧП.

Семинары и тренинг по институциональной разработке будут служить поддержкой к пониманию возможных ролей ответственных единиц.

#### **Институциональная разработка:**

Этими ролями могут служить (в зависимости от исполнительной власти):

- ⇒ Передача наука
- ⇒ Определение финансового воздействия инфраструктурных проектов
- ⇒ Выбор проектов
  - Льготы на уровне министерств
  - Преодоление недостаточности реформ и стремление переложить затраты на другие организации
- ⇒ Оказание содействия на управление финансовым риском
- ⇒ Управление проектным риском
- ⇒ Управление транзакциями
  - Стандартные процедуры/ документы
  - Понимание риска инвесторами
  - Информация рынка
- ⇒ Мониторинг контракта и принуждение к его исполнению
- ⇒ Переработка институциональных недостатков

**Приложение 2: Список релевантных проектов ТРАСЕКА**

No.	Название	Страны-получатели	Целевые Группы / партнеры	тип транспорта	Тип товаров	Вид анализа	Имеющиеся данные о поставках релевантные проекту IDEА	Имеющиеся данные о Спросе релевантные проекту IDEА
1	Транспортный Диалог и возможность взаимодействия Сетей между ЕС прилегающими к нему странами и странами Центральной Азии	Все страны ТРАСЕКА Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Румыния, Таджикистан, Узбекистан, Турция, Туркменистан, Украина	Министерства транспорта, различные транспортные партнёры команд проекта ТРАСЕКА	Все типы	Все товары	Координация, связь	Содержание диалогу между транспортными партнерами ТРАСЕКА, между проектами и между проектами и заинтересованными лицами. - Новый интернет сайт для упрощения связи. - Может управлять новой базой данных и моделью прогнозов.	
ТА58	Сеть Центров Логистики Центральной Азии, Кавказа и европейского ТРАСЕКА	Все страны ТРАСЕКА Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Румыния, Таджикистан, Узбекистан, Турция, Туркменистан, Украина	Министерства транспорта, инвесторы проекта в логистики, деловые круги, операторы транспорта, профессиональные ассоциации, таможенные органы	Все типы кроме трубопровода:	Товары перевозимые контейнерами (это исключает среди других навал)	Рынок	Возможная координация, для того, чтобы подделиться информацией о нехватке ресурсов, в особенности и помесях на внутренних районах порта и конкурентоспособных маршрутах	Возможная координация, для того чтобы лучше покрыть поток товаров из двери в дверь, проект ММ отвечает за Морскую связь и связь море-земля и сухопутные и Центры Логистики, отвечающие за сухопутный транспорт
ТА54	Восстановление ж/дорожного сообщения между Тбилиси и Ереваном (ТРАСЕКА)	Грузия, Армения	Министерства транспорта, власти ж/дорожного транспорта	ж/дор ожный			Контракт заключен 24 марта 2009	

Таб 1 Морские магистральи	Прямой получатель: Азербайджан, Грузия, Казахстан, Украина Со-получатель Болгария, Румыния, Турция,	Министерства Транспорта, морские и портовые администрации и управление, деловые круги, операторы Транспорта, (связь порта, кораблей и прибрежных зон) профессиональные ассоциации, таможенные органы	Морская связь связь море- земля и сухопутные (дорожный, ж/дор ожный, и возможно внутреннего водного пути)	Товары Перевозимые контейнерами (это исключает среды других навал)	Рынок	Необходимые Данные о поставках: Анализ: - Инфраструктуры и оборудования - Обслуживания (морского, операции порта, внутри страны (водные пути, дорога и ж/дорога) - Информационных систем: Порт / операторы терминала, операторы морского Порта и сухопутного Транспорта - Транспортная политика: налоги, нормы рынка, - Воздействия на конкуренцию (затраты, время, надежность, безопасность, окружающая среда)	Необходимые Данные о Спросе: - Социально-экономические факторы, главным образом экспорт, импорт - главные транспортные потоки (Син, товары, тип транспорта) из регионов в регионы - Движение (товар, тип единицы, Син) - Движение сухопутного транспорта (ж/дорога, дорога, водные пути) - Движение по альтернативным маршрутам - Гранзит (не торговыми) грузовых потоков - Прогнозы	
Т449 Развитие Морских связей между Коридорами ТРАСЕКА и Коридорами ТЕТС	Болгария, Румыния, Турция, Грузия, Украина	Министерства Транспорта, морские и портовые администрации судовые компании, морские службы безопасности, ответственные за транспорт прибрежной зоны(ж/дороги, дороги, морские пути )	Морская связь и связь море- земля и сухопутные (дорожный, ж/дор ожный, и возможно внутреннего водного пути)	Все товары	Макро, модель+анал из микро экономии ки на уровне порта	- Оценка нескольких Черноморских портов: Мощности, тарифы, провозительность, инвестиционные планы и связи с прибрежными зонами - Данные по существующей и предложенной Связи и Информационной системе (будут проанализированы, когда будут доступны)	База данных и модель, чтобы предсказывать Черноморское портовое движение с двумя сценариями к 2020 году. Общий прогноз в тоннах на мировой регион Син (без деталей по товару или типу груза) Порт делет прогноз в тоннах и ДФЗ по типу груза (основной груз: контейнеры, навал) без ОИН. Отсутствует возможность матриц ОИН и транспортной модели по товарам и по типам	
Поддержка интеграции Украины в ТрансЕвропейскую Сеть ТЕТС (ТАСИС)	Украина, ЕС/ ЦВЕС and ННГ	Начальная целевая Группа включающая MoTС, исполнительные агента все видов Транспорта, власти контроля границ, технические институты, координационные комитеты, рабочие группы, действующие развитию Коридора. Конечная целевая Группа включающая пользователей	Дорожный, ж/дорожный(ин фраструктура и Транспорт), морской, внутреннего водного пути, аэропорты и авиаТранспорт	Все товары	Советы по стратегиям в Транспорте, планы действий для Транспортных секторов	Интеграция Украины в европейские транспортные системы и сети Вводный отчет датирован ноябрем 2008. Еще нет определенных деталей спроса, и поставки	Ожидается, что будут предприняты некоторые исследования, для того, чтобы предсказать спрос на определенные типы транспорта	
No.	Название	Страны- получатели	Целевые Группы/ партнеры	тип транспорта	Тип товаров	Вид анализа	Имеющиеся данные о поставках релевантные проекту ММ	Имеющиеся данные о Спросе релевантные проекту ММ

ТА55	Развитие порта Агдау, Генеральный план и технико-экономическое обоснование для порта Агдау в Казахстане	Казахстан	Министерства Транспорта, Морские и портовые администрации Агдау, Судходные компании, Компании ответственные за транспорт прибрежной зоны (ж/дороги, дороги, морские пути)	Морская связь и связь море-земля и сухопутные (дорожный, ж/дорожный, и возможно внутренне водного пути)	Все товары	Макро анализ, модель+ анализ, микроэкономии	Возможные инвестиции Существующих проектов Пролужной способности Порта с модернизацией	Транспортный прогноз на нефть, сухой груз, паром, контейнер в 2020 (3 сценария) - без О/Н или типов товара
	Технико-экономическое обоснование Развития портов Украины (ТАСИС)	Украина	Министерства Транспорта, морские и портовые администрации, Судходные компании, Компании ответственные за транспорт прибрежной зоны (ж/дороги, дороги, морские пути)	Морская связь и связь море-земля и сухопутные (Дорожный, ж/дорожный, и возможно внутренне водного пути)	Все товары	Макро анализ, модель+ анализ, микроэкономии	транспортная сеть Украины (ж/дорога, дорога, море). Существующая тарифная система в портах Украины (типы сборов). Использование мощностей, физическое (сухой, навал, жидкий грузы и контейнеры) и другие ограничения (таможенные пошлины, операции порта, и т.д.)	Ожидаемые ставки роста ВВП Экономические и промышленные данные торговые страны-партнеры Украины и товарная структура торговых предретов потребления морских портов (импорт, экспорт, транзит)
ТА45	Транспорт опасных грузов в странах ТРАСЕКА	Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан и Украина	Министерства Транспорта	Все виды транспорта для сжиженного нефтяного газа (жидководородная дистиллат (жид), грузовики и сжнт, контейнеры сжнт или суда сжнт)	Сжиженный нефтяной газ	только сжиженный нефтяной газ	Оценка транспортного средства: - тип имеющийся ж/дорожной и паромной инфраструктуры; терминалы и оборудование - затраты на транспортировку (первоначальные сметы для коридора ТРАСЕКА) - детальная оценка имеющихся средств	Анализ рынка и транспортный прогноз Транспортные коридоры и О/Н для сжиженного нефтяного газа)
ТА46	Навигационный Канал для Порта Туркменбаши (ТРАСЕКА)	Прямой полуканал - Туркменистан, другие страны ТРАСЕКА - равномерно увеличенного движения через Туркменбаши	портовые администрации	Морской транспорт	Все товары	Гидрографический обзор, драгирование	- технические спецификации дноуглубительных работ - результаты гидраграфических обзоров - драгирование (капитальное и обслуживание), оценка потребностей в обучении, EIA	Вводные прогрессивные отчеты без данных
ТА53	Усиление о обучении молодежи в ННГ		Транспортные учебные организации и студенты, университетские трансферты институты				общая цель проекта - обеспечить обучение квалифицированно и компетентного штата относительно развития жизнеобеспечивающей транспортной и инфраструктур, и следовательно транспортные услуги в странах ТРАСЕКА улучшены	

**Источники:** Морские магистралей для Черного моря и Каспийского моря, Азербайджана, Грузии, Казахстана, Туркменистана и Украины – Вводный отчет - 31 марта 2009 Egis Всемир International в сотрудничестве с Sorreltans, Ialferg, Совет Евро-Украины

### **Приложение 3: Анкетный опрос для партнеров в Процессе ТРАСЕКА**

Вы когда-либо слышали о ТРАСЕКА? (Здесь мы должны ввести визави в соответствующий образ.)

#### **Транспортный Диалог:**

- Какие существуют потребности у различных участников для проектов инфраструктуры, созданных Проектом IDEA?
- Где трудно передвигаться между или вне различных государств - членов ТРАСЕКА (то есть Средняя Азия)?
- Насколько привлекателен коридор ТРАСЕКА для достижения Европы (то есть для Средней Азии)?
- Представляет ли коридор ТРАСЕКА "дорогу жизни" для определенных регионов?
- Насколько существенным является коридор ТРАСЕКА по сравнению с альтернативными транспортными маршрутами (Россия, Иран, панъевропейские коридоры, и т.д.)?
- Какое воздействие будет иметь вступление Ирана в ТРАСЕКА на значимости стран транзита (то есть Азербайджан, Грузия)?
- Может ли увеличение количества транспортных маршрутов между государствами - членами ТРАСЕКА и Дальним Востоком (то есть Китаем) отвлекать интерес / доходность от коридора ТРАСЕКА?
- Каковы транспортные ожидания различных партнеров?
- Каковы роли партнеров, различные интересы, относительная власть и способность участвовать в ПРОЕКТЕ IDEA?
- Вы заинтересованы в продвижении программы ТРАСЕКА как группа, или индивидуум?
- Достаточна ли Ваша финансовая мощь для продвижения программы ТРАСЕКА?
- Имеются ли транспортные учреждения или агентства, которые могут влиять на процесс принятия решений, например, отменяя рекомендации других учреждений?
- Какие потенциальные механизмы могут перемещать проекты в частный сектор?
- Существуют ли ситуации сотрудничества или конфликта, или могут ли они потенциально возникнуть в отношениях между участниками?
- Существует ли конкуренция между различными видами транспорта (например, ж/д против дорог) или между различными транспортными операторами (общественные против частных грузовых экспедиторов, судоходных линий, транспортных компаний, и т.д.)?

#### **Проектная Идентификация:**

- Какие существуют потребности у различных участников для проектов инфраструктуры, созданных Проектом IDEA?
- Как могут проекты, созданные ТРАСЕКА, вписываться в стратегии страны / проектные трубопроводы отдельного МФИ?
- Какие имеются конкретные проекты, которые партнеры могли бы предложить?
- Приводят ли Идентифицированные проекты инфраструктуры к потенциальным неблагоприятным условиям для участников?

- Существуют ли регионы, государства - члены или группы/сегменты населения, которые могли бы оказаться в невыгодном положении после распределения/размещения предложенных проектов
- Могла ли развиться "беспощадная" конкуренция между различными видами транспорта или перевозчиками, от внедрения какого-либо проекта инфраструктуры ТРАСЕКА?
- Чувствуют ли какие-нибудь партнеры, что их не приняли во внимание/не учли в программе ТРАСЕКА или ее производными проектами инфраструктуры?
- Отмечалось ли у пользовательских групп отсутствие стимулов к использованию нового (возможно лучшего) транспортного средства из-за более высоких тарифных курсов?
- Каковы главные стимулы в отличие от препятствий коридора ТРАСЕКА (время, безопасность, платы транзита, расходы на транспорт, и т.д.)?
- Существуют ли "политические" тарифы которые наносят ценовой ущерб транспортным перевозчикам?

**Проектное Финансирование:**

- Имеет ли транспорт / логистика (проекты инфраструктуры и/или поставщики услуг) приоритетное положение в Вашем инвестиционном портфеле?
- Видите ли Вы, что какие-нибудь клиенты/партнеры/акционеры интересуются усовершенствованием многосторонних и многомодульных транспортных систем? (экспедиторы, торговцы, строительные компании)
- Есть ли у Вас какой-либо опыт в области ГЧП-финансирования (BOOT, схемы Лицензии)?
- Насколько реалистично применение ГЧП-метода для финансирования проекта в Вашей стране/регионе в настоящее время и в будущем (когда)?
- Если так, можете ли Вы привести некоторые примеры, включая период и количество средств, участвующих сторон?
- Подготовлено ли Ваше учреждение для принятия участия в финансировании многостороннего проекта (включая различные юридические лица из различных стран)?
- Кто Ваши международные партнеры в банковском секторе (соседние страны, Европа, кто-то еще)?
- Каковы Ваши процедурные / юридические предварительные условия для проектного финансирования (в общем)?
- Какие гарантии Вы определяете как соответствующие?
- Существуют ли ограничения согласно законодательству по объему финансирования?
- Существуют ли у Вас какие-либо ограничения во временных рамках (период финансовых услуг)?
- Насколько реалистичными могут быть экспортные схемы финансов (ссуды, покрываемые Экспортным Кредитным Агентством)?
- Гарантировано ли условие правительственной гарантии? Что насчет схем гарантии от банка к банку?

**Приложение 4: Полный план провозводимых работ (Обновленная Матрица Logframe)**

Название проекта: Транспортный диалог и возможность взаимодействия сетей между ЕС, прилегающими к нему странами и странами Центральной Азии	Номер проекта : Euporedid ТРАСЕКА 155-683	Страны: Все государства-члены ТРАСЕКА
Плановый период : Май 2009 - Май 2012	Подготовлен: 10 августа 2009	Консультант: Консорциум TRT, Doc, Alfen, RTV
указаны Достигаемые результаты и установленные сроки	Индикаторы Объективной Проверки	Ограничения и Допущения
Общая цель развития: Улучшение транспортных связей Транс-европейских Сетей ЕС с соседними странами (Кавказ, включая Армению, Азербайджан, Украину и Грузию) и Центральными азиатскими странами, таким образом, облегчая торговлю и способствуя социально-экономическому развитию и развитию окружающей среды в регионе.		Правительства партнеров и власти должны быть готовы сотрудничать, где необходимо в приоритетных областях; принимать меры, требуемые с точки зрения одобрения принятых юридических, технических и институциональных реформ и адекватного распределения ресурсов.
Общее назначение проекта: Увеличение регионального транспортного диалога и транспортной интероперабельности между ЕС и странами, принадлежавшими Восточному Региону ЕПС и Региону Центральной Азии, в свете поддержки дальнейшего развития транспортной системы региона и ее взаимосвязи с Главной Транс-европейской транспортной осью.	Нужен эффективный механизм координации между Консултантом, Постоянным Секретариатом ТРАСЕКА и МФИ для адекватной оценки Долгосрочной стратегии ТРАСЕКА и выбора проектов с финансовым обеспечением	Ожидается длительная сильная политическая ориентация и техническая поддержка, которая будет обеспечена Постоянным Секретариатом ТРАСЕКА и странами получателями. Открытость и готовность МФИ, к полной совместимости в предпринятых координационных действиях и для подготовки к совместному проекту.

<b>Результат 1 - Поддержка внедрения Долгосрочной Стратегии ТРАСЕКА и связанных с ней Планов действий</b>		
<p>1. Скоординированная стратегия на месте и работа между странами, для того, чтобы усилить региональное транспортное сотрудничество, вместе с демонстрируемой юридической, институциональной и регулирующей системой перестройки транспорта в регионе.</p>	<p>1 Учебный план и работа двух пятидневных учебных сессий;</p>	<p>Ожидается длительная сильная политическая ориентация и техническая поддержка, которая будет обеспечена Постоянным Секретариатом ТРАСЕКА и странами получателями.</p>
<p>2. Прямое и намеренное вмешательство в Постоянный Секретариат и государства - члены для выполнения определенных действий, требуемых Планом действий ТРАСЕКА 2007-2009 и определения вклада для последующего Плана действий 2010-2012.</p>	<p>2 Один или два объединенных изучения конкретного случая после изучения методологии МФИ;</p>	<p>Открытость и готовность МФИ, к полной совместимости в предпочтительных координационных действиях и для подготовки к совместному проекту.</p>
<p>3. Организация минимум двух Региональных Конференций транспорта и инфраструктуры на уровне Министров для поощрения Европейской Транспортной политики и продвижение транспортного и политического диалога ТРАСЕКА.</p>	<p>3 Инвестиционное Руководство для Постоянного Секретариата ТРАСЕКА и правительств ТРАСЕКА;</p>	<p>1. Рабочие группы могут быть запланированы ЕС / ТРАСЕКА</p>
<p>4. Созданное демонстрируемое продвижение было нацелено на обеспечение устойчивости базы данных транспорта и транспортных систем ТРАСЕКА для сбора, сопоставления и обработки транспортных данных для прогноза, анализа, планирования инвестиций и проектной идентификации.</p>	<p>4 Демонстрация Передового Международного опыта ГЧП</p>	<p>2. Конференция может быть намечена Министрами.</p>
<p>5. Идентификация определенных целей и действий, которые требуют изменения баланса в пределах Долгосрочной Стратегии ТРАСЕКА к 2015 и вытекают из контролирующего инструмента для оценки прогресса при внедрении долгосрочной стратегии.</p>	<p>3. Обоснованные проекты могут быть идентифицированы и согласованы ЕС / ТРАСЕКА, особенно региональные проекты</p>	<p>3. Обоснованные проекты могут быть идентифицированы и согласованы ЕС / ТРАСЕКА, особенно региональные проекты</p>
<p>6. Поставленная, высококачественная и успешная программа обучения, включающая "Обучение Обучающих", программа, совместимая с требованиями и нуждами Постоянного Секретариата ТРАСЕКА и государств - членов ТРАСЕКА.</p>	<p>5 Анализ внутренних критериев МФИ для "принимаемых банком к учету" проектов;</p>	<p>4. Хорошее сотрудничество, вклад и инициативы ТРАСЕКА / НС с Консультантами</p>
<p>7. Структурированная программа обучения, настроенная и внедренная для удовлетворения определенных требований ПС ТРАСЕКА, для поднятия уровня компетентности в области финансирования и лучших методов для продвижения инвестиций МФИ и частного сектора в инфраструктуру и транспортный сектор. Получение максимальной пользы от обучения, предлагаемого другими проектами Т.С.</p>	<p>6 Набор критериев для оценки готовности страны к ГЧП;</p>	<p>5. Вклад и превентивное сотрудничество ТРАСЕКА / НС с Консультантами</p>

8. Установленная и работающая тематическая структура рабочей группы, производящая сфокусированный и структурированный результат в поддержку регионального инвестиционного планирования и определения инфраструктуры и транспортный проектов. Минимум восемь рабочих групп будут созданы в течение проекта.	7 Анкетный опрос для разработки вышесомнянутых критериев;	6. (i) Предполагает, что есть подходящие проекты для развития ГЧП;
9. Подготовка "Финансового и Инвестиционного Руководства" для оперативного использования и компетентного обучения Постоянным Секретариатом ТРАСЕКА и для государств - членов.	8 анализ SWOT стран получателей;	(ii) Предполагает, что МФИ согласится на встречу
10. Завершение "оценки готовности" государств - членов ТРАСЕКА для мероприятий ГЧП с точки зрения соответствующих правовых рамок и основ регулирования и дорожной карты для необходимых юридических и регулятивных изменений.	9 Дефицит и предложенные последующие шаги в пределах региона ТРАСЕКА;	7. Подразумевается тесное сотрудничество
11. Увеличение понимания роли и уместности ГЧП везде в государствах - членах ТРАСЕКА, для проектов связанных с транспортом и инфраструктурой. Созыв минимум одной основной и высокого профильной региональной конференции, сосредотачивающаяся на ГЧП инвестиций в инфраструктуру и поташающихся западноевропейских инвестиций и опыт развивающегося рынка.	10 Концептуальные исследования относительно создания целевой группы	Предложены обоснованные подходящие проекты.
12. Установленное "рабочее партнёрство" в месте, включающем сеть ТРАСЕКА и МФИ с преданными координаторами, национальными и международными банками и другими финансовыми институтами, работающими в тесной консультации и сотрудничестве по согласованию инвестиций и транспортных приоритетов для государств - членов ТРАСЕКА и расширения Трансеевропейских Сетей к соседним странам.	Технические документы	
13. Созыв минимум двух региональных координационных встреч МФИ.	Проектная документация	
14. Внедрение согласованных изменений в управление и структуру организации ПС ТРАСЕКА вместе с предложенными исправленными механизмами финансирования.	Проектные доклады о достигнутых результатах	

**Результат 2 - Проектная идентификация и Проектное определение**

<p>1. Установка и пуск Базы данных проекта трубопровода ТРАСЕКА, для того чтобы разрешить проверку, выбор и оценку потенциальных проектов ТРАСЕКА.</p>	<p>1 Длинный список кредиторов, спонсоров и строительных компаний;</p>	<p>Возможные изменения в ключевых организациях партнеров государства - члена.</p>
<p>2. Создание краткого списка между 6-8 инфраструктурами и транспортными проектами, которые соответствуют критериям регионального проекта ТРАСЕКА, нацеленного на развитие коридора.</p>	<p>2 Подготовка до пяти встреч представляющих компаний подготовленных материалов и документов инвесторам (организация и содержание);</p>	<p>Вступление в отдельные двусторонние соглашения и льготные режимы вместо того, чтобы создать соглашения, основанные на международных стандартах. Принятые стандарты являются часто устаревшими, и таким образом вытекают дополнительные затраты.</p>
<p>3. Завершение проектных предварительных оценок по согласованному краткому списку проектов для установки сравнительного анализа затрат и результатов, экономического и финансового положения и индикативной классификации краткого списка проектов.</p>	<p>3 Определения критериев выбора ЧП;</p>	<p>Желание отдельной страны обеспечить себе самый высокий возврат приобретенных ценностей, вместо того, чтобы принять во внимание регион. Регулярные спланированные встречи EWG помогут преодолеть эти трудности и неправоильные представления.</p>
<p>4. Структурированное вводное обсуждение с МФИ краткого списка 6-8 проектов, для установки уровня интереса, для продвижения с объединенным субсидированием и технико-экономическими обоснованиями в целях мобилизации финансирования.</p>	<p>4 Список идентифицированных проектов, применимых для ЧП;</p>	<p>не существуют ни одной рабочей модели транспортного потока или базы данных как инструмента, полезного для целей Проекта IDEA</p>
<p>5. Идентификация и проектное определение минимум двух региональных проектов инфраструктур и транспортных проектов, которые подпадают под структуру ЧП для оценки ЕС, государствами - членами ТРАСЕКА и потенциальными финансовыми институтами.</p>	<p>5 Рекомендации на следующих шагах в разработке проекта</p>	<p>Возможное закрытие границ между определенными странами. Важно поддерживать хорошую коммуникацию между транспортными ключевыми партнерами соседних стран. Определенные политические споры между странами не будут полностью предотвращать сотрудничество и связь транспортных специалистов в тех странах. Эффективное сотрудничество может быть поддержано, используя текущие механизмы ТРАСЕКА,</p>

		включая Постоянный Секретариат, и следуя дипломатическим способностям Руководителя группы и других членов команды.
6. Документальная методология в работе для использования ПС, охватывающих проектный цикл для проектной идентификации и проектного определения	Семинар, обучение и материал конференции	Доступ к тарифам стоимости и установочным тарифным процедурам дорожного транспорта, возможно, не будет осуществлен в скором времени из-за проблем коммерческих тайн транспортных операторов.

<b>Результат 3 - Мобилизация финансирования проектов ТРАСЕКА МФИ и другими финансовыми учреждениями</b>		
<p>1. Следующее за начальными результатами обсуждений с МФИ, принятие безопасности с тем, чтобы МФИ предприняли минимум два полных Технико-экономических обоснования на проектах, созданных на основе ТРАСЕКА в пределах проектной шкалы времени.</p>	<p>1 Идентификация короткого списка из шести проектов, которые будут представлены к оценке минимум двух отделов МФИ.</p>	<p>не существуют никакой рабочей модели транспортного потока или базы данных как инструмента, полезного в целях Проекта IDEA</p>
<p>2. Настройка и завершение минимум двух технико-экономических обоснований совместно и с субсидированием и поддержкой МФИ.</p>	<p>2 минимум два технико-экономических обоснований из короткого списка проектов будут начаты в тесной координации с МФИ.</p>	<p>В работе наблюдаются слабая юридическая имплементация и механизмы управления.</p>
<p>3. Обеспечение минимум двух пригодных к учету проектов созданных на основе ТРАСЕКА вверенными попечению инвестиционных фондов МФИ и/или в соединении с другими финансовыми учреждениями для совместного финансирования мероприятий.</p>	<p>3 Идентификация минимум двух проектов, которые МФИ может рассматривать как пригодные к учету.</p>	<p>Пытты свободного входа на рынок для операторов (включая услуги пересечения границ) и честная конкуренция по цене и качеству обслуживания (нуждается в строгом регулировании по безопасности и окружающей среде) полностью не оценены.</p>
<p>4. Выдвижение минимум двух идентифицированных проектов региональной инфраструктуры ТРАСЕКА для дебатов и рассмотрения МФИ, государствами - членами ТРАСЕКА, другими финансовыми учреждениями и интересами частного сектора, для возможного структурирования ЧП.</p>	<p>4 концептуальное развитие для минимум двух проектов инфраструктуры для возможного финансирования ЧП.</p>	

<p>5. Оказание практической поддержки и технических консультативных услуг для предложенного Делового Консультативного совета по требованию, и создание эффективных контактов и рабочих отношений с МПК ТРАСЕКА и Постоянным Секретариатом.</p>	<p>5 Организация до трех координационных встреч между Европейской Комиссией и МФИ для оценки развития и роли Инвестиционного фонда ДКС.</p>	<p>Все еще существует предпочтение в некоторых штабах для сверхрегулирувания, монополистических и государственных операций.</p>
<p>6. оказание практической поддержки и технических консультативных услуг для создания предложенного фонда ТРАСЕКА по требованию, и создание эффективных контактов и рабочих отношений с МПК ТРАСЕКА и Постоянным Секретариатом.</p>	<p>6 Организация до трех координационных встреч между Европейской Комиссией и МФИ для оценки развития и роли Инвестиционного фонда ТРАСЕКА.</p>	

**Результат 4 - Связь и Распространение**

<p>1. Создание коммуникационной стратегии, которая будет служить основой для того, чтобы гарантировать, что информацией донесится до соответствующих целевых групп на своевременной основе и самыми современными средствами.</p>	<p>1 будет организована одна координационная встреча ежегодно, между Проектной Командой, Постоянным Секретариатом ТРАСЕКА, Европейской комиссией и странами ТРАСЕКА, для разработки эффективной стратегии коммуникации и распространения.</p>	<p>Ожидается длительная сильная политическая ориентация и техническая поддержка, которая будет обеспечена Постоянным Секретариатом ТРАСЕКА и странами получателями.</p>
<p>2. Организация координационных встреч между Постоянным Секретариатом ТРАСЕКА, Национальными Секретарями, Руководителем проекта ЕС ТРАСЕКА, Делегацией ЕС, Национальными транспортными координационными единицами, проектными партнерами и МФИ. Они будут нацелены на разработку и последующие обновления на стратегии коммуникации и распространения проекта.</p>	<p>2 будут организованы две координационные встречи ежегодно между Постоянным Секретариатом ТРАСЕКА, Национальными Секретарями, Руководителем проекта ЕС ТРАСЕКА, Делегациями ЕС, Национальными транспортными координационными единицами, проектными партнерами и МФИ.</p>	
<p>3. Обновление, производство и распространение маркетингового материала ТРАСЕКА, информационные бюллетени и брошюры имели обыкновение продвигать программу ТРАСЕКА. Главным распространением информации, как предполагается, будет являться интернет страница.</p>	<p>3 вебсайт проекта будет создан и доступен на всей продолжительности проекта</p>	
<p>4. Организация конференций посвященных ТРАСЕКА, подготовка пресс-релизов, и организация пресс-конференций и т.д.</p>		

### Приложение 5: Распределение Задач и Действий среди ведущих Экспертов Проекта

Задачи и Действия Проекта	ВЭ 1	ВЭ 2	ВЭ 3	вместе
<b>Составляющая 1: Поддержка внедрения Стратегии TRASECA LT и связанные с ней Планы действий</b>				
A1.1.1 Политический и Транспортный Диалог	●			
A1.1.2 Перестройка Транспортного законодательства		●		
A1.1.3 Национальная Транспортная политика	●			
A1.1.4 План действий 2007-2009	●	○	○	
A1.1.5 План действий 2010-2012	●	○	○	
A1.1.6 Региональные Конференции Министерств				●
A1.1.7 TRASECA Транспортная База Данных и Сбор данных		●		
A1.1.8 TRASECA Транспортная База Данных и прогноз движения		●		
A1.1.9 TRASECA Долгосрочная стратегия	●			
A1.2.1 протоколы предыдущих рабочих групп				●
A1.2.2 Тематические Рабочие группы				●
A1.2.3 итоги Тематических Рабочих групп и продолжение				●
A1.3.1 Текущие компетенции	●	○	○	●
A1.3.2 Обучение	●	○	○	●
A1.3.3 Координация Обучения	●			
A1.3.4a Леверидж методологий МФИ – Подготовка проекта		●		
A1.3.4b Леверидж методологий МФИ – Финансирование проекта			●	
A1.3.5 Руководство по инвестициям		○	●	
A1.3.6 Государственно Частное Партнерство			●	
A1.4.1 Постоянный Секретариат TRASECA и Координация МФИ	●		○	
A1.4.2 рабочее сообщество МФИ и партнеров	●	○	○	
A1.4.3 Координационные встречи МФИ	●	○	○	
A1.5.1 Совет и развитие рекомендаций для изменения	○	●		
A1.5.2 Помощь во внедрении		●		
A1.5.3 Персонал и ресурсы		●		
A1.5.4 Обучение		●		
<b>Составляющие 2: идентификация Проекта и определение Проекта</b>				
A2.1 Методология идентификации Проекта и проверка		●		
A2.2 База данных проекта трубопровода		●	○	
A2.3 проверка Проекта и фильтрация		●		
A2.4 предварительный отбор и краткий список проектов		●		
A2.5 Оценка и одобрение краткого списка проектов		●		
A2.6 Озвучивание краткого списка проектов с МФИ и другими партнерами		●		
A2.7 ГЧП и идентификация Проекта			●	
<b>Составляющая 3: Мобилизация Финансирования</b>				
A3.1 Озвучивание краткого МФИ и проверка			●	
A3.2 Оценка технико-экономического обоснования			●	
A3.3 Проведение технико-экономического обоснования			●	
A3.4 идентификация нужд и источников Финансирования Проекта			●	
A3.5 ГЧП и продвижение проектов ГЧП			●	
A3.6 Деловой Консультативный Совет			●	
A3.7 Инвестиционный фонд TRASECA			●	
<b>Составляющая 4: Связь и Распространение</b>				
A4.1 Стратегии Связи и Распространения	●			
A4.2 Действия координации	●			
A4.3 Производство проектных материалов TRASECA и литература	●			
A4.4a События	●	○		
A4.4b веб сайт TRASECA	○	●		

– ● Основная ответственность

○ Поддержка Ответственности

## Приложение 6: Проектный Доклад о достигнутых результатах (Контроль и План Оценки, включая пересмотренные главные цели)

Название проекта: Транспортный диалог и возможность взаимодействия сетей между ЕС, прилегающими к нему странами и странами Центральной Азии		Номер проекта : EuroRoad 155-683		Страны: Все государства-члены ТРАСЕКА	
Плановый период: Май 2009 - Май 2012		Подготовлен: 20 августа 2009		Консультант: Консорциум ТРТ, Дос, Афеа, РТВ	
Временные рамки (месяцы)		затраты			
Середина мая - середина сентября 2009		ПЕРСОНАЛ (Ведущие Эксперты)	ПЕРСОНАЛ (Краткосрочные Эксперты)	ОБОРУДОВАНИЕ	ДРУГИЕ МАТЕРИАЛЫ
Н ОСУЩЕСТВЛЕННЫЕ ДЕЙСТВИЯ	МАЙ ИЮНЬ июль август сентябрь	запланировано использованы	запланировано использованы	запланировано использованы	запланировано использованы
1 стартовое совещание консорциума ЕС	X	Использовано Большее число недель, дней, чем запланировано в начале проекта из-за проверки работы транспортной Модели и Базы данных ГИС	использовано Большее число недель, дней чем запланировано в начале проекта из-за проверки работ транспортной Модели и Базы данных ГИС	Ноутбуки, Принтеры, Монитор, Г Оборудование	
2 сбор	X				
3 Обзор / анализ исследований	XXX				
4 Информационное обновление	XX				
5 Оценка Транспортной Модели	X				
6 Определение сайта проекта	XX XXX				

ТРАСЕКА Проект IDEА - Контракт 2008/155-683

Транспортный диалог и взаимодействие между ЕС и соседними странами и странами Центральной Азии

7	Оценка Транспортной Базы данных и Интернет Страницы	XX	X					
8	Программа работ и действия	XX	X					
9	Встреча МПК / Иссык Куль	XX						
1	Анализ партнеров	XX						
1	Идентификация и связь основных партнеров	XX	XXXXXX	XX				
2	Анализ Ответов партнеров	XXXXXX	XXX					
3	Черновой Вводный Отчет	X	XXXXXX	XXXX				
4	перевод		XXX					
5	комментарии	XX	XX					
6	Конечный Вводный Отчет		XX					

**Приложение 7: Отчет об Использовании Ресурса (обновленный ежегодный список ресурсов и бюджет)**

Название проекта: Транспортный Диалог и возможность взаимодействия сетей между ЕС, приглашаемыми к нему странами и странами Центральной Азии		Номер проекта : EuporeId 155-683		Страны : Все государства-члены ТРАСЕКА	
Плановый период : Май 2009 - Май 2012		Подготовлен: 20 августа 2009		Консультант: Консорциум TRT, Doc, Aifen, PTV	
РЕСУРСЫ/ЗАТРАЧЕННЫЕ	ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ	ЗАПЛАНИРОВАННЫЙ ПЕРИОД	ОСУЩЕСТВЛЕННЫЙ ПЕРИОД	ОБЩИЕ ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ	ИМЕЮЩИЕСЯ В ОСТАТКЕ
<b>ПЕРСОНАЛ</b>					
Ведущие Эксперты		использовано Больше человеко-дней чем запланировано перед началом Проекта из-за проверки работы Транспортной Модели и Базы данных ГИС			
Краткосрочные Межд. Эксперты		1,600			
Краткосрочные Местные Эксперты		1,965			
<b>частный итог</b>		2,080			
<b>Оборудование и материалы</b>		Ноутбуки, Принтеры, Интернет & Маршрутизатор WiFi	Ноутбуки, Принтеры, Интернет & Маршрутизатор WiFi	Ноутбуки, Принтеры, Интернет & Маршрутизатор WiFi	Нет офисного оборудования
<b>ДРУГИЕ ЗАТРАТЫ</b>		Оплачено Больше суточных чем запланировано перед началом			

суточные перевод		Проекта из-за дополнительных поездок для проверки работы Транспортной Модели и Базы данных ГИС				
<b>Итого</b>						

**Приложение 8: План Операций в течение следующего Периода (обновленный план Работы за первый год),**

Название проекта: Транспортный Диалог и возможность взаимодействия сетей между ЕС, привлекающими к нему странами и странами Центральной Азии		Номер проекта : EuropeAid ТРАСЕКА 155-683		Страны: Все государства-члены ТРАСЕКА							
Плановый период : Май 2009 - Май 2012		Подготовлен: 20 августа 2009		Консультант: Консорциум ТРТ, Дос, Айфен, РТУ							
<b>Общая цель:</b> Улучшение транспортных связей Транс европейских Сетей ЕС с соседними странами (Кавказ, включая Армению, Азербайджан, Украину и Грузию) и Центральными азиатскими странами, таким образом, облегчая торговлю и способствуя социально-экономическому развитию и развитию окружающей среды в регионе. Дополнительно цель проектов состоит в Увеличении регионального транспортного диалога и транспортной интермодальности между ЕС, и этими странами через расширенную координацию и работу с МФИ более тесное сотрудничество и участие МФИ и, где возможно, частного сектора в транспортных проектах ТРАСЕКА.											
№	ДЕЙСТВИЯ	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ						ЗАТРАТЫ		ОБОРУДОВАНИЕ/МАТЕРИАЛЫ	ДРУГИЕ
		04. сен	05. окт	06. ноя	07. дек	08. янв	09. фев	Вед. Эксперты	КС Эксперты		
1	M2 Проект веб сайта выходит в онлайн	X									
2	IR вводный Отчет	X									
4	Брюссельское координационная встреча/ встреча РГ по реформации ПС		X								
5	A1.1.2 Рекомендации по поддержке внедрения		X	X							
7	A1.1.2 Рекомендации по проектам обеспечивающим интеграцию ТЕТ Си ТРАСЕКА			X	X						
8	M3Первая Региональная Министрская Конференция по преобразованию ПС			X							
9	A1.1. Рекомендации по поддержке внедрения политики улучшения			X	X						
10	M4 встреча Рабочей группы, по конкурентоспособности тарифов				X						
11	A1.1.4 Рекомендации по коррекции плана действий в определенных областях				X	X					
12	A1.5.1 Анализ текущего функционирования и персонала нового ТРАСЕКА ПС				X	X					
13	A1.1.5 План Действий на 2010-2012				X	X					
14	R1 Первый Временный отчет о достигнутых результатах					X	X		X		
15	M7 встреча Рабочей группы по торговой помощи					X					





