

EuropeAid 2008/155-683

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

1-ый Предварительный Отчет

Январь 2010



This project is funded by
the European Union



This project is implemented by
TRT Trasporti e Territorio, Alfen Consult GmbH, Dornier Consulting GmbH and PTV AG



This project is funded
by the European Union

ТРАСЕКА Проект IDEA - Контракт 2008/155-683

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



Титульный Лист

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

Краткое название проекта:

IDEA (Transport Interoperability and Dialogue between the EU, Caucasus and Asian)

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.

Контрактор

Название: TRT Trasporti e Territorio & Consortium Partners

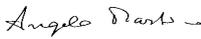
Адрес: Via Rutilia, 10/8 20141 Milano, Italy

Телефон: +39-02-57410380

Факс: +39-02-55212845

E-mail: martino@TRTtrasportieterritorio.it

Контакт: Mr. Angelo Martino / Project Coordinator

Подпись : 

Дата Отчёта : 20 January 2010

Отчётный Период: 12 Мая – 11 Ноября 2009 г.

Автор Отчёта: Д-р. Удо Витульски, Руководитель проектной группы

Сотрудники Проекта IDEA организовали проектный офис в здании Постоянного Секретариата ТРАСЕКА по адресу: г. Баку, AZ1005, Азербайджан, ул. Т. Алиярбекова 8/2. Номера телефона и факса в офисе : +994-12-5982718 и +994-12-4986426 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	witulski@trttrasportieterritorio.it +994 - (0)50 – 646 3524
Главный Эксперт II	Д-р. Ашраф Хамед	Ashraf.Hamed@dornier-consulting.com +994 - (0)50 – 646 3598
Главный Эксперт III	Детлеф Пульзак	Detlef.Pulsack@dornier-consulting.com +994 - (0)50 – 646 3536



Список Распределения

Лицо/Партнёр Проекта	на русс. языке	на англ. языке	Электрон. форма (англ. и русс.)
1. EC Project Manager Brussels	-	2	1
2. TRACECA Permanent Secretariat, Baku	2	2	1
3. TRACECA National Secretary Armenia	1	1	1
4. TRACECA National Secretary Azerbaijan	1	1	1
5. TRACECA National Secretary Bulgaria	1	1	1
6. TRACECA National Secretary Georgia	1	1	1
7. TRACECA National Secretary Kazakhstan	1	1	1
8. TRACECA National Secretary Kyrgyzstan	1	1	1
9. TRACECA National Secretary Moldova	1	1	1
10. TRACECA National Secretary Romania	1	1	1
11. TRACECA National Secretary Tajikistan	1	1	1
12. TRACECA National Secretary Turkey	1	1	1
13. TRACECA Nat. Secretary Turkmenistan	1	1	1
14. TRACECA National Secretary Ukraine	1	1	1
15. TRACECA National Secretary Uzbekistan	1	1	1
16. EC Delegation Armenia	1	1	1
17. EC Delegation Azerbaijan	1	1	1
18. EC Delegation Georgia	1	1	1
20. EC Delegation Kazakhstan	4	4	1
21. EC Delegation Kyrgyzstan	1	1	1
19. EC Delegation Moldova	1	1	1
22. EC Delegation Tajikistan	1	1	1
23. EC Delegation Turkey	1	1	1
24. EC Delegation Ukraine	1	1	1



Содержание

Титульный Лист.....	2
Список Распределения.....	3
Список сокращений	5
1. Резюме	9
2.1 Проект фон и прогресс.....	9
2.1 Рекомендаций.....	11
2. Введение	13
2.1 Политика и контекст проекта	13
2.2 Состояние проекта на момент представления документов	15
2.3 Координация с текущими ТРАСЕКА проектов технической помощи..	16
2.4 Рекомендации для оставшегося периода работы	18
3. Прогресс и производительности на сегодняшний день	21
3.1 Деятельность	21
3.2 Использованные ресурсы и бюджет.....	33
3.3 Управление рисками и устойчивость	34
3.4 Основные возникающие вопросы, и требуемые действия,	36
4. План работы на следующий рабочий период.....	39
4.1 Ожидаемые результаты	39
4.2 Технические рабочие документы, предложенные проектом IDEA	52
4.3 График ресурсов и бюджет	54
5. Приложения к докладу	56
Приложение 1: Обновление логистической структуры (Matrix)	57
Приложение 2: Перечень и резюме проектов ТРАСЕКА	62
Приложение 3: Отчет о достижении результатов	68
Приложение 4: План мониторинга и оценки.....	69
Приложения 5: Распределение задач и мероприятий среди основных проектных экспертов	70
Приложение 6: годовой план работы на следующий рабочий период.....	71
Приложение 7: Отзывы Национальных Секретарей ТРАСЕКА на содержание веб- сайта.....	72
Приложение 8: Годовые ресурсы, расписание и бюджет на следующий период .	73
Приложение 9: Программа работы для всего периода проекта.....	74



Список сокращений

АБР	Азиатский Банк Развития
AidCo	Офис Сотрудничества Euroaid
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)
MoB	Меморандум о взаимопонимании
МА	Морские Автомагистрали
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	Трансевропейская 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

Общие задачи: Общей целью ТРАСЕКА является улучшение транспортных связей ЕС трансевропейских сетей с соседними странами (Кавказа, включая Армению, Азербайджан, Украину и Грузию) и страны Центральной Азии, таким образом, облегчение торговли и создание благоприятного социально - экономического развития, а также развитие окружающей среды в регионе. Кроме того, цель проекта заключается в укреплении регионального диалога и транспортных форм между ЕС и этими странами путем укрепления координации и сотрудничества с международными финансовыми институтами (МФИ), более тесного сотрудничества и участия международных финансовых учреждений и, где это целесообразно, частного сектора в транспортных проектах ТРАСЕКА.

Ожидаемые результаты, показатели, ограничения и предположения, изложены в Приложении 1: Проект Логическая структура Матрицы. Конкретными целями проекта являются следующие:

1. Укрепление политических и транспортных механизмов диалога между Европейской комиссией (ЕК), странами ТРАСЕКА бенефициаров, другими участниками проекта и МФУ, путем обеспечения эффективной связи и распространения деятельности и результатов в осуществлении программы ТРАСЕКА.
2. Поддержка осуществления МПК Долгосрочной стратегии до 2015 года, а также соответствующих планов действий, путем оказания помощи Постоянному Секретариату ТРАСЕКА и странам-членам в целях развития транспортного коридора и связей с ЕС Транс-европейской сети, посредством создания эффективной и устойчивой координации с МФУ и другими финансовыми институтами для идентификации "обоснованных возникающих проектов ТРАСЕКА".
3. Участие в разработке и согласовании региональных инвестиционных планов для транспортной инфраструктуры в поддержке идентификации проектов, определения и оценки, что приведет к мобилизации финансирования и реализации проектов, путем оказания поддержки осуществлению проектов в области транспортных инвестиционных проектов путем обеспечения исследований, развития бизнеса и мастер - планов, анализа финансовой и технической точек зрения, включая государственно-частное партнерство.

Дата начала проекта: 12 мая 2009

Продолжительность проекта: три года (36 месяцев)

Стоимость проекта: Общая стоимость проекта является евро 7 (семь) миллионов, из которых обеспечение персонала и связанные с расходованием средств Евро 5 (пять) млн. долл. США и на мелкие расходы Euro 2 (два) миллиона.

Основные заинтересованные стороны:

Министерства транспорта, министерства торговли & экономике, таможенные органы, международные финансовые учреждения, коммерческие банки, международные



автомобильные перевозчики, экспедиторы,
неправительственные организации, пользователи
транспортных услуг в целом

Конкретные мероприятия:

Проект состоит из четырех компонентов работы:

- (1) Осуществление поддержки для МПК долгосрочной стратегии и соответствующих планов действий, включая создание потенциала и институциональное строительство
- (2) Проект идентификация и определение проекта;
- (3) Мобилизация финансовых средств; и
- (4) Связь и распространение информации.

Основные результаты:

I. В связи с проектом Цель 1:

1. Скоординированная стратегия взаимодействия между странами в целях укрепления регионального сотрудничества в области транспорта;
2. Изменения в управлении и организационной структуре ТРАСЕКА ПС будут согласованы и реализованы совместно с предлагаемыми поправками механизмов финансирования.
3. Минимум две региональные конференции по перевозкам и по инфраструктуре будет проведено на уровне министров;
4. Тематическая рабочая группа структур будет создана и работает; минимум восемь рабочих групп будут созданы;
5. Программа деятельности ТРАСЕКА, материалов, результатов и другой информации будут подготовлены и переданы и широко распространены.

II. В связи с проектом Цель 2:

1. Конкретные цели, задачи и мероприятия в рамках МПК Долгосрочной стратегии будут определены
2. Минимум, одна региональная конференция, посвященная ПС для инвестиций в инфраструктуру будет созвана;
3. Минимум два региональных координационных совещания МФУ будут созданы;
4. Постоянный Секретариат МПК и национальные секретари (если требуется) получат потенциал для государственного и частного секторов инфраструктуры закупок, управления проектами и финансами, и структурированную программу подготовки для удовлетворения их особых потребностей;
5. Создание центров компетенции ГЧП на долгосрочную передачу знаний
6. Создана "Рабочее сообщество" на место в составе ТРАСЕКА сети и МФУ;



III. В связи с проектом Цель 3:

1. Устойчива база данных проекта будет поддерживаться и обновляться странами ТРАСЕКА
2. Краткий список от 6 до 8 инфраструктурных и транспортных проектов будет создан, предварительные оценки по этим проектам будут завершены, и обсуждаются с МФИ, с целью проведения предварительных технико-экономических исследований
3. Минимум будут выявлены и определены два региональных инфраструктурных и транспортных проектов, которые поддаются структурированию государственно- частного партнерства;
4. Минимум два из этих проекта будут приняты для проведения полного технико-экономического обоснования;
5. Минимум два региональных проектов в области инфраструктуры рассматривается заинтересованными сторонами для возможного структурирования ГЧП;
6. Методология будет документально на месте для использования ПС охватывающих проектного цикла;
7. "Финансирование и инвестиционное руководство";
8. "Оценка готовности" стран-членов ТРАСЕКА к механизму ГЧП или другие варианты закупок;
9. Практическую поддержку и технические консультационные услуги по предлагаемому Делового консультативного совета;
10. Технические консультативные услуги для настройки предлагаемый ТРАСЕКА Инвестиционного фонда.

Промежуточный итог: доклад был подготовлен от ключевых экспертов IDEA проекта и представителями ее члены консорциума: TRT Trasporti e Territorio Srl, Alfien Consult GmbH, Dornier Consulting GmbH и PTV AG.

Цель доклада: Цель. этого первого Промежуточного доклада является

- (1) настоящие краткие изложения основных вопросов, идей проекта и рекомендациями IDEA-персонал для сведения ключевых директивных органов;
- (2) обзор мероприятий, проведенных в рамках Проекта с мобилизацией IDEA-команды, а также
- (3) дать точный прогноз по содержанию, процедур и графиков работ, запланированных на следующий рабочий период в шесть месяцев.

Формат доклада: Этот Промежуточный доклад следует формату, предложенному в документе ЕС "Руководства по отчетности - РСР III начала проекта доклада, промежуточного доклада и финальный отчет, Тасис, Брюссель, сентябрь 1995 года с поправками, внесенными июня 1998 года.

Кроме того, в докладе применяются некоторые форматы предложенного документа ЕС "Проект по укреплению внутреннего контроля - как для повышения роли руководителей ЕС задачу", инструменты & Методы Series - Справочный документ № 3, июнь 2007, стр. 19.



1. Резюме

1.1 Проект фон и прогресс

Настройка проекта

IDEA Проект финансируется Европейской Комиссией (ЕК) в рамках программы ТРАСЕКА. Проект рассчитан на три года, официально началась 12 мая 2009 года, и мобилизовали свои на месте деятельности, от 02 июня 2009 года. Команда IDEA заняла свой пост в ТРАСЕКА Постоянного секретариата (ПС) здания в Баку. Следует понимать, что физическая близость и, следовательно, коротких путей сообщения в качестве центрального ПС бенефициаром проекта должна повысить эффективность и сотрудничество в течение всего срока реализации проекта.

Команда IDEA разделила свои обязанности в области ТРАСЕКА среди Юго-Восточной Европе, Турции & Южного Кавказа и Центральной Азии. Это разделение между тремя ключевыми экспертами проекта оказалось полезным в этой связи может быть проведено более жесткие по отдельным ключевым экспертом концентрации на меньшем количестве ТРАСЕКА национальных представительств.

Вместе с идеей проекта большинство текущих ТРАСЕКА технической помощи (ТП) проектов - в частности, "Логистика" людей - много общих проблем. Проект IDEA участвует из-за его роли проекта "зонтик", который должен заботиться о координации и диалога, в то время как другие проекты связаны с конкретными темами или техническим вопросам. План ТРАСЕКА событий непрерывно координируется и обновляется, доклады и документы всех ТРАСЕКА ТА-проектов проходит проверку и интерпретироваться на регулярной основе.

Чтобы довести проект эксперты ближе и для обмена информацией, три координационных совещания были проведены в течение первого отчетного периода:

- На начало проекта, координация логистики заседание было проведено в Брюсселе с участием представителей Европейской комиссии и представителями ТРАСЕКА "материально-технического обеспечения" проектов;
- В конце сентября совещание по проектам, координация работы с национальными секретарями (NS) и представители ТРАСЕКА ТА-проектов был проведен в Брюсселе;
- В конце ноября, Синергия встреча была проведена с другими ТРАСЕКА ТА-проектами в офисе Проекта IDEA.

Прогресс за отчетный период

Начальный этап Проекта был успешно завершен. В течение этого периода были проведены совещания с заинтересованными сторонами в каждой страны-бенефициара на основе вышеупомянутого разделения области ТРАСЕКА. Эти встречи на ранней стадии проекта позволила IDEA-команды понять конкретные вопросы и обменяться с наиболее МФУ на сайте информации об отдельных программ и проектов, как текущих, так и на стадии планирования. За оставшиеся



два месяца после завершения в начальный период, Команда IDEA занимается

Продолжение диалога по вопросам политики: подготовка и проведение частичного координационного совещания в Брюсселе, расследованию и подготовке работ по транспортной политике и стратегии;

Организация улучшений в модели ТРАСЕКА трафика, баз данных, веб-сайт

Развитие транспортной инфраструктуры: оценка и определение приоритетных транспортных проектов, и;

Механизмы финансирования: наброски инвестиционные руководства, компоновка ТРАСЕКА инвесторов (финансы) форума, который состоится в конце 2010 года.

Отклонения от Технического Задания

План работы на следующий шестимесячный период, напрямую зависит от результатов предшествующих проектов. Во время перекрытия протяжении нескольких месяцев между двумя проектами, данных и информации, которыми обмениваются два проекта, хотя обе команды находятся на критическом этапе, с предшественником проект окончательной доработкой технической и финансовой отчетности и IDEA-команды настройки его новый офис.

После этого перекрытия период, стало окончательно ясно, что существует ряд вопросов, по которым результаты производства предшественника проект не согласуется с тем, что на законных основаниях можно было ожидать, исходя из условия IDEA проекта ссылок. Такая ситуация стала причиной упорядочивать Проект плана работы и бюджета. В результате дополнительных мероприятий, не предусмотренных в идее технического предложения, затраты труда увеличились более чем на треть в связи с проектом международных экспертов, участвующих в анализе движения модели и базы данных ГИС.

Дополнительные мероприятия были запланированы (с бюджетом и временных ограничений) для движения модели "модернизации", а при отборе проектов в области инфраструктуры, база данных ГИС, и ТРАСЕКА веб-сайт, последствия относятся к изменению сроков деятельности. Большое число человеко-дней, как международных, так и местные краткосрочных экспертов, дополнительно необходимы для завершения подготовки движения модели и базы данных ГИС и разработка транспортных прогнозов.

Кроме того, ЕС предлагает рассматривать вопрос частно-государственного партнерства (ЧГП) с точки зрения потенциала, а не на детальном уровне, как это произошло с предыдущими проектами ТРАСЕКА. Эта адаптация имеет последствия как на сферу и расписание запланированных мероприятий и по ответственности ключевых экспертов.

Наконец, Команда IDEA предлагает ограничить технико-экономическое обоснование к размеру предварительных технико-экономических исследованиях, которые будут производиться в рамках подготовки к форуму инвесторов ТРАСЕКА (финансы) в октябре 2010 года. Производство полного исследования возможностей размер будет превышать как финансовые, так и сроки реализации проекта. Кроме того, международные финансовые учреждения и коммерческие банки будут принимать только технико-экономическое обоснование производства собственных консалтинговых компаний или отделов.



1.2 Рекомендаций

Устойчивый альтернативный коридор

Коридор ТРАСЕКА предусматривается в качестве альтернативы как Северный коридор проходит через Россию и Беларусь и южный коридор проходит через Иран и Турцию. Из-за своего интермодального характера, коридор ТРАСЕКА может только быть конкурентоспособным при подключении и функционировали на наиболее эффективным способом. Проект IDEA должен содействовать коридору ТРАСЕКА быть устойчивой альтернативы, с тем чтобы предложить больше жить независимой от окружающих геополитике. Для этого проекта будет

- делать оценку материально-технического обеспечения и выполнения по коридору ТРАСЕКА конкурирующие маршруты,
- Показать всем странами ТРАСЕКА выгоды от этого имея альтернативных коридоров.

Законодательные, административные и технические стандарты

Законодательные процедуры и нормативная база должна быть скорректирована с международными стандартами в некоторых странах ТРАСЕКА. Кроме того, существует необходимость перестроить технические стандарты и правила, а также административных процедур. Эти необходимые корректировки проложит путь для трансграничных проектов и / или участие частного сектора в строительстве Юго-восточный коридор для расширения трансъевропейских транспортных магистралей ("Юго-Восточная TEN-T оси"). Проект IDEA Поэтому выявление и расширение возможностей для

- Более тесной интеграции стран-членов ТРАСЕКА законодательных процедур, нормативной базы и технических стандартов с ЕС,
- Дальнейшие технические мероприятия (проектов) в условиях реорганизации транспортного законодательства и упрощение процедур торговли, обеспечения более тесной интеграции между TEN-T и ТРАСЕКА.

Транспортная инфраструктура

Это очень важно для руководства страны ТРАСЕКА через процесс создания благоприятных условий для эффективной доставки и управления устойчивой инфраструктуры. Этот процесс должен начаться вместе со сбором необходимых данных и предоставлением инструментов планирования. Активное руководство Проекта IDEA может избежать потери интереса со стороны стран ТРАСЕКА с течением времени. Чтобы создать прочную основу для инвестиционного планирования проекта, Проект будет осуществлять

- Улучшение качества базы данных транспортных ТРАСЕКА, сбора данных и прогнозирования движения,
- Выбор и приоритетность транспортных инвестиционных проектов, имеющих региональное значение подлинных и реальных шансов, которые будут представлены для инвесторов.



Полное использование человеческого потенциала в странах ТРАСЕКА

Страны ТРАСЕКА воспользуются большим, ресурсным потенциалом с точки зрения государственных учреждений, государственно-частное партнерство (ГЧП) и прямых частных инвестиций. Эти заинтересованные стороны будут вносить средства только тогда, когда они видят выгоды от коридора ТРАСЕКА. В целях повышения информированности этой проект, где это возможно, будет

- Оказать помощь в предоставлении в собственность больше заинтересованных сторон, будь то государственные учреждения, операторы транспортных средств или пользователей транспортных средств в целом,
- привлекать заинтересованные стороны участвовать в запланированных и структурированных тематических рабочих групп.

Потенциал и организационное строительство

Возможности и преимущества этого Проекта в том что может обеспечить сотрудничество и приверженность стран ТРАСЕКА. Эти выгоды должны быть видимыми для бенефициаров в рамках всеобъемлющего потенциала и институциональное строительство стратегию. Строительство взаимное доверие со стороны стран-участниц ТРАСЕКА имеет важное значение для будущей реализации проекта. Таким образом, IDEA будет

- Определять текущий уровень компетентности и знаний среди экспертов, работающих в штаб-квартире Постоянного секретариата и его национальных секретариатов,
- Разработка рекомендаций по совершенствованию деятельности, кадровые и финансировании Постоянного Секретариата ТРАСЕКА штаб-квартире и ее национальных секретариатов,
- Координировать необходимую профессиональную подготовку, путем создания соответствующих структур и подготовки графиков.

Коммуникация и распространение информации о деятельности ТРАСЕКА

Чтобы иметь более заинтересованными сторонами содействовать ресурсов, их осведомленность в отношении ТРАСЕКА цели и мероприятия должны быть подняты. Подробнее Подробная информация о деятельности ТРАСЕКА улучшит прозрачность во всех странах-членах. С этой целью во второй половине следующего периода работы Проекта IDEA

- Разработать коммуникационную стратегию и распространения,
- Оценки масштабов и назначения материалов ТРАСЕКА продвижения по службе.



2. Введение

Это введение предлагает описание ЕС и контекстов ТРАСЕКА политики, представление на задний план проекта и набор основных рекомендаций, которые должны быть выполнены, чтобы довести проект до успешного конца.

2.1 Политика и контекст проекта

ЕС и контекст политики ТРАСЕКА

Два раза Европейский Союз (ЕС), в 2004 и 2006 году, подчеркнул необходимость создания новой базы, где региональное сотрудничество и интеграция между ЕС и его соседями еще более укреплены, с тем чтобы содействовать сбалансированному и устойчивому развитию на основе более широких отношений с третьими странами и организациями.

В этой связи, в контексте политики ЕС, которая устанавливает рамки, в которых программы ТРАСЕКА развивают свою важную роль, определяется по двум основным направлениям:

- ЕС политики соседства (ЕПС), в том числе и Восточного партнерства (ЕАП), и
- сеть ТЕС-Т.

ЕПС является ключевым в привлечении восточных соседей в политическом и экономическом сближении с ЕС. Действительно, географическая близость является важным именно на восточных границах ЕС и Европейской политики соседства является центральным элементом общей стратегии для достижения экономической динамики и сплоченного общества в этих странах.

Эта роль была затем дальнейшей активизации с так называемого "Восточного партнерства", которая ввела в действие более глубокое участие ЕС в поддержке усилий восточными партнерами по реформированию. Как подчеркнул Европейская комиссия в своем сообщении излагаются предложения по ЕАП, это партнерство подчеркивает необходимость дифференцированного подхода уважении характера ЕПС как единую и согласованную политику рамки.

Что касается сети ТЕС-Т, Европейской Комиссией в 2007 году начало так называемому "Руководящие принципы для перевозки в Европе и соседних регионах", которые указывают на необходимость создания комплексной политики интеграции, где основной целью должно быть обеспечение за определенный период времени законодательство, стандарты и технические требования ЕС Основными торговыми партнерами являются совместимыми с интересами ЕС, с тем чтобы проложить путь к эффективному рынку перевозок между ЕС и его соседями.

Эти принципы делают связь между пересмотренной концепции для ТЕС-технической политики и Европейской политики соседства цели, как это было рекомендовано, в частности, в Группе высокого уровня по расширению сети ТЕС-Т,

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



Все вместе, эти три элемента - ЕПД, ЕАР и ТЕН-Т политике - то есть потенциальные разработать соответствующий трек для обеспечения идеальных условий и новые рамки, где проблемы могут быть урегулированы в области ТРАСЕКА.

Они могут, действительно оказать поддержки развития эффективной и комплексной транспортной системы в регионе ТРАСЕКА путем:

- Устранение препятствий и трудностей на национальных границах,
- Установление общих и согласованных рынка и правил торговли,
- Согласование политики и административного управления,
- Содействие трансграничной торговли путем технического взаимодействия, и
- Предоставление частному сектору играть ведущую роль в укреплении и углублении и экономических отношений через национальные границы и интеграции соседних стран.

Контекст проекта

IDEA Проект финансируется Европейской Комиссией в рамках программы ТРАСЕКА. Проект официально началась 12 мая 2009 года и рассчитан на три года.

Исторически сложилось, что страны, расположенные в Центральной Азии и Южного Кавказа, служил мостом между Западной и Восточной (Европа и Восточная Азия) и Север и Юг (из России и стран Балтийского моря до Индийского океана и Персидского залива). Это показывает, насколько важным транспортным всегда были для социального и экономического развития всего региона.

В этой связи IDEA проекта будет направлена на капитализацию всех прогрессирует, достигнутый в регионе, в частности путем дальнейшего развития роли ТРАСЕКА в качестве основного катализатора для инвестиционных проектов, и тем самым проложив путь для тех политических и институциональных прогрессирует что будет иметь ключевое значение для повышения роли и международные финансовые институты (МФИ) и частных инвесторов.

Важно отметить, что проект IDEA намерена также:

- расширение диалога транспортных сетей и взаимодействия между ЕС и соседними странами и странами Центральной Азии, которая рассматривается как необходимый для оптимизации регионального сотрудничества в транспортном секторе;
- стимулировать более высокий- уровень интеграции и совместимости национальных транспортных систем. Более того, они взаимно служить в качестве транзитной страны, обеспечить не только доступ к местной экономике, но и других соседних стран, имеющих общие границы со странами региона ТРАСЕКА.

Таким образом, IDEA проекта ожидается в определении будущей структуры и роли ТРАСЕКА, в целях дальнейшего укрепления своего вклада в доставку устойчивой, эффективной и интегрированной мультимодальной транспортной системы в регионе.



2.2 Состояние проекта на момент представления документов

Проект IDEA имеет первостепенное значение, поскольку, по мнению Европейской комиссии, оно будет последним в текущей программе ТРАСЕКА и, следовательно, она будет называться капитализировать все прогрессирует достигнутые к настоящему времени в регионе.

Проект мобилизации и создания

Проект начал свою деятельность на месте как от 02 June 2009 с расположением ПС ТРАСЕКА в Баку как базу для операций. Команда IDEA заняла три офисные помещения в здании ПС. Следует понимать, что физическая близость и, следовательно, коротких путей сообщения в качестве центрального ПС бенефициаром проекта должна повысить эффективность и сотрудничество в течение всего срока реализации проекта. Команда IDEA установила тесные рабочие отношения с ПС Генеральный секретарь и его сотрудники эксперт. Потребность в дополнительных офиса в западном регионе ТРАСЕКА до сих пор не возникло, следовательно, нет другого отделения проекта были созданы в отличие от

Было отмечено, что в техническом предложении. Два офисных сотрудников - менеджер по логистике и переводчик - получили специальную подготовку-на-работе (например, на компьютерных программ); дополнительные сотрудники службы могут быть использованы для продленного ввод работу в кратчайшие сроки.

В начальный период, были проведены совещания с заинтересованными сторонами в каждой страны-бенефициара на основе вышеупомянутого разделения области ТРАСЕКА между тремя ключевыми экспертами Проекта. Эти встречи на ранней стадии проекта, позволили команде IDEA понять конкретные вопросы и обменяться с наиболее МФУ на сайте информации об отдельных программ и проектов, как текущих, так и на стадии планирования.

Последние достижения

Мобилизация и начало фазы Проекта IDEA были успешно завершены. С доставкой проекта Первоначальный отчет по 24 августа, и Заключительного основания доклад 15 сентября 2009 года, всего лишь чуть более чем за два месяца прошло. За этот период в рамках Проекта прочно закрепился и организовал успешную координацию ТРАСЕКА встречи в Брюсселе с представителями ТРАСЕКА проектов ТП и национальной секретари стран-членов.

Отдел области ТРАСЕКА между тремя ключевыми экспертами проекта оказалось полезным в этой связи может быть проведено более жесткие по отдельным ключевым экспертом концентрации на меньшем количестве ТРАСЕКА национальных представительств. Кроме того, каждый индивидуальный ключ, эксперт в состоянии общаться и являются вопросами, представляющими интерес к своим коллегам с внутренней координации и обмена знаниями о деятельности способствовали через внутренние регулярные встречи между ведущими специалистами.

Координация проекта: Функция идеи проектов в качестве координатора всех текущих проектов ТП ТРАСЕКА требует дополнительной административной работы IDEA команде на месте, сделали особенно по ключевым эксперта 1. Как следствие,



деятельность в сфере транспортного диалога в рамках компонента 1 только в части преступили уровне чистого сбора информации. Ключевой эксперт 1 участвует в анализе до настоящего времени собраны документы, Проектом международные и местные краткосрочных экспертов будет осуществлять эту деятельность вперед. IDEA проект предусматривает разработку проекта региональной стратегии в качестве основы для обсуждения во время заседания МПК в конце проектного периода. Кроме того, проект IDEA планах совершенствования процедуры контроля для проверки задач просила в рамках планов действий по МПК ТРАСЕКА Долгосрочная стратегия до качества мониторинга в настоящее время данных опрошенных.

Транспорт базе данных: Много времени было уделено разработке базы данных ГИС транспорта. В результате дополнительных мероприятий, не предусмотренных в идее технического предложения, затраты труда увеличились более чем на треть в связи с проектом международных экспертов, участвующих в анализе движения модели и базы данных ГИС. Эта адаптация оказывает влияние на график ключевым экспертом, который также несет ответственность за большинство видов деятельности в рамках компонента 2. Определение приоритетных инвестиционных проектов была начата и в настоящее время под сильным methodised вклад Национального Секретарей ТРАСЕКА, с тем чтобы предоставить странам-членам ТРАСЕКА ответственность за этот процесс и, следовательно, результаты проектов приоритетов, и прийти к взаимному соглашению по отдельным транспортные проекты, которые будут в трубопровод для отбора МФУ.

2.3 Координация с текущими ТРАСЕКА проектов технической помощи

В таблице ниже строки, проектов технической помощи настоящее предпринятые Европейской Комиссии в регионе ТРАСЕКА.

Текущие ТРАСЕКА ТА-проекты

Название проекта и подрядчика	Mail Контакт
1 морские магистрали на Черном море и Каспийское море (ТАСИС 2008/154904) Подрядчик: Egis AVIA --	Marie-gaelle.chabot @ egis.fr
2 логистические центры в Западной СНГ и Кавказа (ТАСИС 2008/154902) Подрядчик: Dornier Consulting -	Andreas.Schoen @ dornier-consulting.com
3 логистические центры в Центральной Азии (ТАСИС 2008) www.logisticsec.kz Рассредоточены в Алматы, Подрядчик: SAFEGE -	Tomkennedy@cs.com
4 охрана и безопасность наземного транспорта "(ENPI 2008/150-664) Подрядчик SAFEGE –	joaquin.rodon @ TPASEKA-Itss.eu



5 укрепление транспортных учебных
заведений в ННГ "(ТАСИС 2008/139583)
Подрядчик: NEA - RMe@nea.nl

(Рене Meeuws) www.tracecatraining.org

6 развитие общей системы управления
безопасностью и сотрудничеству в области
безопасности морских перевозок и судов
(РПД 2006)

Подрядчик: Mott MacDonald -

Wim.Verheugt@mottmac.com и
PARDO.FERNANDO@telefonica.net

7 безопасность гражданской авиации
(ТАСИС 2008/150669)

Подрядчик: Egis Авиа –

lgerlin@worldonline.fr

Источник: Европейская комиссия, Брюссель / Бельгия, ноябрь 2009

В приложении 2 перечислены основные характеристики этих ТРАСЕКА ТА-проектов. Еще до начала проект IDEA, ЕК подчеркнули, что проект должен взять на себя ведущую роль в координации этих проектов и принять во внимание их деятельность. Из первых пяти ТРАСЕКА ТА-проектов на вышеуказанном перечне, IDEA проекта получили прогресс Документация для информации и анализа возможных мер сотрудничества. Сводка этой документации также предлагаются в этом приложении.

Координация проектов ТРАСЕКА

В стартовом совещании проект IDEA, главный вывод заключается в создании взаимодействия между параллельными ТРАСЕКА ТА-проектов. Проект IDEA будет одним координации, а также будет заниматься окончательные выводы своего предшественника, проект "транспортных потоков и движения прогнозов".

Вместе с идеей проектов, упомянутых выше проектов - в частности, "Логистика" людей - много общих проблем, и, следовательно, координационные совещания необходимо довести проект эксперты ближе и для обмена информацией. Координационные совещания являются новыми в Европейской комиссии (ЕК) и считаются как имеющие отношение к нынешним этапом программы ТРАСЕКА, с избранием нового Генерального секретаря л.с. (СГ) в середине июня, и после реструктуризации Технического секретариата.

Проект IDEA участвует из-за его роли проекта "зонтик", который должен заботиться о координации и диалога, в то время как другие проекты связаны с конкретными темами или техническим вопросам. ЕС намерен укрепить сотрудничество между ТРАСЕКА проектов технической помощи, и поэтому планирует провести координационное совещание в три раза в год.

24-25 сентября 2009 года заседание высокого уровня с Национальным секретари (NS) и ТРАСЕКА ТА-проекты представителей было организовано как координационное совещание. Эта встреча была организована в качестве тематического семинара, когда повестка дня была организована вокруг ряда ключевых вопросов, которые отражали ТРАСЕКА плана действий.



30 ноября 2009 года, Команда IDEA "Синергия" провела встречу с руководителями других проектов ТРАСЕКА в офисе МПК ТРАСЕКА в Баку со следующими темами:

ТРАСЕКА "Атлас";

- Трафик-потоков данных и пунктов пересечения границ в Центральной Азии;
- Трафик-потоков данных и пунктов пересечения границы в Западной ТРАСЕКА;
- ТРАСЕКА порты, как узкие места;
- Обновление руководителей групп по текущей деятельности в рамках Проекта IDEA - потребности в данных и взаимодействие с потенциальными текущих проектов, а также
- Данные на постоянный секретариат, и их доступность для проектов.

2.4 Рекомендации для оставшегося периода работы

Устойчивое альтернативный коридор

Коридор ТРАСЕКА предусматривается в качестве альтернативы как Северный коридор проходит через Россию и Беларусь и южный коридор проходит через Иран и Турцию. Благодаря своей природе интермодальные, коридор ТРАСЕКА может только быть конкурентоспособным при подключении и функционировали на наиболее эффективным способом. Проект IDEA должна содействовать коридору ТРАСЕКА быть устойчивой альтернативы, с тем чтобы предложить больше жить независимой от окружающих геополитике. Для этого проекта будет

- Оценка материально-техническое обеспечение выполнения коридору ТРАСЕКА и конкурирующие маршруты,
- Показать все государства-члены ТРАСЕКА странами выгод от этого имея альтернативных коридоров.

Законодательные, административные и технические стандарты

Законодательные процедуры и нормативная база должна быть скорректирована с международными стандартами в некоторых странах ТРАСЕКА. Кроме того, существует необходимость перестроить технические стандарты и правила, а также административных процедур. Эти необходимые корректировки проложит путь для трансграничных проектов и / или участие частного сектора в строительстве Юго-восточный коридор для расширения трансъевропейских транспортных магистралей ("Юго-Восточная TEN-T оси"). Проект IDEA Поэтому выявление и расширение возможностей для

- Более тесная интеграция стран-членов ТРАСЕКА странах законодательных процедур, нормативной базы и технических стандартов с ЕС,
- Дальнейшая техническая мероприятий (проектов) в условиях реорганизации транспортного законодательства и упрощение процедур торговли, обеспечения более тесной интеграции между TEN-T и ТРАСЕКА.



Транспортная инфраструктура

Это очень важно для руководства страны ТРАСЕКА через процесс создания благоприятных условий для эффективной доставки и управления устойчивым инфраструктурой. Этот процесс должен начаться вместе со сбором необходимых данных и предоставление инструментов планирования. Активное руководство IDEA Проекта могут избежать потери интереса со стороны стран ТРАСЕКА с течением времени. Чтобы создать прочную основу для инвестиционного планирования проекта, Проект будет

- Улучшение качества базы данных транспортных ТРАСЕКА, сбора данных и прогнозирования движения,
- Выбор и приоритетность транспортных инвестиционных проектов, имеющих региональное значение подлинных и реальных шансов, которые будут представлены для инвесторов.

Полного использования человеческого потенциала в странах ТРАСЕКА

Страны ТРАСЕКА воспользоваться большим, но широко используется, ресурсный потенциал с точки зрения государственных учреждений, государственно-частное партнерство (ГЧП) и

прямых частных инвестиций. Эти заинтересованные стороны будут вносить средства только тогда, когда они видят выгоды от коридору ТРАСЕКА. В целях повышения информированности этой идеи проектов, где это возможно, будет

- Оказание помощи в предоставлении в собственность больше заинтересованных сторон, будь то государственные учреждения, операторы транспортных средств или пользователей транспортных средств в целом,
- Эти заинтересованные стороны участвовать в запланированных и структурированных тематических рабочих групп.

Потенциал и организационное строительство

Возможности и преимущества этой идеи Проект может обеспечить сотрудничество и приверженность страны ТРАСЕКА. Эти выгоды должны быть видимыми для бенефициаров в рамках всеобъемлющего потенциала и институциональное строительство стратегию. Строительство взаимное доверие со стороны стран-участниц ТРАСЕКА имеет важное значение для будущей реализации проекта. Таким образом, IDEA проекта будет

- Определить текущий уровень компетентности и знаний среди экспертов, работающих в штаб-квартире Постоянного секретариата и его национальных секретариатов,
- Разработка рекомендаций по совершенствованию деятельности, кадровые и финансировании Постоянного Секретариата ТРАСЕКА штаб-квартире и ее национальных секретариатов,
- Координировать необходимую профессиональную подготовку, путем создания соответствующих структур и подготовки графиков.



Коммуникация и распространение информации о деятельности ТРАСЕКА

Чтобы иметь более заинтересованными сторонами содействовать их значительных ресурсов, их осведомленность в отношении ТРАСЕКА цели и мероприятия должны быть подняты. Подробнее Подробная информация о деятельности ТРАСЕКА улучшит прозрачность во всех странах-членах. С этой целью во второй половине следующего периода работы Проекта IDEA

- Разработать коммуникационную стратегию и распространения,
- Оценки масштабов и назначения материалов ТРАСЕКА продвижения по службе.



3. Прогресс и производительности на сегодняшний день

Приложение 3: Резюме данных по эффективности, сравнивает результаты в условиях планируемого против фактически достигнутые вехи времени.

В противоположность этому, графический на следующей странице изображен прогресса в достижении цели, как они изложены условия проекта задание (ТЗ). Этот прогресс измеряется в терминах деятельности, которые в настоящее время, планируется провести в течение следующих шести месяцев, или, согласно прогнозам, будут осуществляться в течение оставшейся части сроков проекта.

Этот прогресс Доклад воздерживается от подключения проценты на прогресс, достигнутый или прогнозируемого, а лишь устанавливает шкалу нет, низкий, средний и большой вклад в условиях деятельности. Это потому, что прогресс в "мягкой" такие мероприятия, как политический диалог вряд ли может быть измерена руки "жесткой" цифры. За весь срок проекта, Команда IDEA берет на себя все мероприятия, которые будут завершены, поэтому каждый входной (каждая строка графического) сумм до ста процентов.

Графический показывает, что работа по Компонента 2 прогрессировала большинство, главным образом текущие мероприятия в рамках приоритетов и составление короткого списка транспортно-инфраструктурных проектов.

В связи с характером задач в рамках Компонента 3, где деятельность зависит от завершения определенных видов деятельности в соответствии с другими компонентами, большая часть работы будет сделана в течение ближайших шести месяцев.

В отличие от большинства работ по компонентам 1 и 4 осуществляется независимо от других компонентов, но он должен быть начаты и частично завершены в течение следующего периода, таких, как деятельность, связанная с МПК планы действий.

3.1 Деятельность

Приложение 4: План мониторинга и оценки, изображает распределение идею деятельности команды в течение последних шести месяцев, и их вклад как в человеко-дней из ключевых и краткосрочных экспертов срок.

Приложение 5: Распределение задач и взаимодействие между ключевыми экспертами проекта, указывает на основные обязанности трех ключевых проекта эксперты. В подробном ТЗ проекта, четыре компонента проекта, которые распределены по соответствующим отдельным ключевым экспертов, еще более с разбивкой по деятельности в соответствии с ключевыми знаниями экспертов. Мероприятия в рамках Компонента 1: Оказание поддержки в осуществлении ТРАСЕКА долгосрочной стратегии и соответствующих планов действий, а также компонент 4: Связь и распространение, как правило, под руководством Ключевой эксперт 1: Руководитель / Транспортная политика "Эксперт". Некоторые технические мероприятия были перенесены на две другие ключевые эксперты в соответствии с их областями знаний. Основная ответственность за Компонента 2: Проект идентификацию и определение проекта - за исключением ГЧП - лежит на Ключевой эксперт 2: Транспорт Проект Развития "Эксперт". Компонент 3: мобилизация финансовых средств, полностью под ответственностью Ключевой эксперт 3: Финансовый эксперт и ГЧП.



This project is funded
by the European Union

ТРАСЕКА Проект IDEA - Контракт 2008/155-683

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



Фактический и прогнозируемый прогресс в достижении цели (в отношении видов деятельности)

NO.	Конкретные цели	мероприятия		
		в настоящее время	запланированные на следующий период	после следующего периода
Цели 1 и 2 в связи с работой компонента 1				
1	скоординированная стратегия между странами в целях укрепления регионального сотрудничества в области транспорта			
2	конкретные меры предусмотренные Планом действий 2008-2009 годов и определения вклада в план действий 2010-2012 годы			
3	Конференции по региональной инфраструктуре и транспорту на уровне министров			
4	Обеспечение устойчивости транспортных систем ТРАСЕКА и база данных трафика			
5	Восстановление равновесия в рамках Долгосрочной стратегии ТРАСЕКА до 2015 года			
6	Высокое качество и успешная программа профессиональной подготовки, в том числе программа "Обучение инструкторов"			
7	Учебная программа для ПС о финансировании и передовом опыте для поощрения инвестиций МФУ и ГЧП			
8	не менее восьми тематических рабочих групп в рабочих структурах ТРАСЕКА			
9	Финансирование и инвестиционное руководство для оперативного использования и повышения квалификации ПС и стран			
10	"Готовность к оценке" стран ТРАСЕКА, ГЧП и правовых механизмов регулирования			
11	ГЧП знание в регионе ТРАСЕКА; конференция, посвященная ГЧП для инвестиций в инфраструктуру			
12	"Рабочее сообщество", включающее сеть ТРАСЕКА и МФУ с выделенными координаторами			
13	Созыв минимум двух региональных координационных совещаний для участия МФУ			
14	Изменения ПС управления и организационной структуры вместе с предлагаемыми поправками механизмов финансирования			
Цели 3 и 4 в связи с работой компонента 2				
15	База данных проекта трубопровода для проверки, отбора и оценки потенциальных проектов ТРАСЕКА.			
16	Краткий перечень объектов инфраструктуры и транспортных проектов, отвечающих критериям ТРАСЕКА региональных проектов			
17	Проект предварительной оценки по согласованному короткому списку для анализа затрат и выгод, экономическое / финансовое дело & рейтинг			
18	Структурированная дискуссия с МФУ чтобы выяснить степень заинтересованности в фондовой мобилизации			
19	идентификация & определения, минимум 2 инфраструктурных региональных транспортных проекта, пригодных для структурирования ГЧП			
20	Документированная методология ПС охватывающая использование проектного цикла для идентификации проектов			
Цели 4 и 5 в связи с работой компонента 3				
21	заручиться согласием МФУ провести минимум 2 полных технико-экономических обоснований по проектам ТРАСЕКА			
22	По меньшей мере, 2 предварительных технико-экономических исследования совместно и при спонсорской поддержке и МФУ			
23	По меньшей мере, 2 ТРАСЕКА обоснованных проекта, совершенных инвестиционных фондов МФУ и / или совместного финансирования			
24	По меньшей мере, 2 региональных проекта в области инфраструктуры, рассмотренных для возможности структурирования ГЧП			



This project is funded
by the European Union

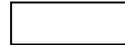
ТРАСЕКА Проект IDEA - Контракт 2008/155-683

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



NO.	Конкретные цели	в настоящее время	мероприятия	
			запланирован ные на следующий период	после следующего периода
Цель 5 в связи с работой компонента 4				
25	практическая поддержка и технические консультационные услуги по консультативному совету			
26	практическая поддержка и технические консультативные услуги для создания комплекса предлагаемого инвестиционного фонда			
27	программа деятельности ТРАСЕКА, материалы и другая информация, подготовленная для широкого распространения			

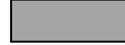
Нет вклада



Низкий вклад



Средний вклад



Большой вклад





Компонент 1: поддержка осуществления долгосрочной стратегии ТРАСЕКА и соответствующих планов действий Рабочих групп, конференций и других совещаний

За первые шесть месяцев периода проекта IDEA, были проведены три совещания в Брюсселе. Кроме того, было проведено совещание в Баку, чтобы опираться на взаимодействие с другими проектами ТРАСЕКА для развития базы данных ГИС и прогнозирования транспортных потоков.

Проект Стартовое совещание 12-13 мая: 12 мая вечером, было проведено совещание по координации логистики с участием представителей Европейской комиссии и представителями ТРАСЕКА "материально-технического обеспечения" проектов в связи с множеством общих вопросов. Это было первое координационное совещание такого рода, ЕС решили проводить регулярные координационные совещания в целях содействия роли проекта IDEA для координации внешних связей проектов ТРАСЕКА, участвующих в логистических задачах.

Утром 13 мая, был проведен неофициальный брифинг с предшествующим проектом, в котором должностные лица ЕС и Команда IDEA приняла участие.

- Группа обсудила результаты предшествующего проекта, доступ к данным и связи между моделями и ГИС, жизнеспособность прогнозов движения, перемещение модели и данные из Стэна VISUM пакете, статус Делового консультативного совета (БАК), а также процедуры и детали, связанные с передачей полномочий.

Во второй половине дня, 13 мая, проект IDEA стартовал официально со Стартового совещания при участии ЕС, должностных лиц проекта и членов консорциума. Основные решения участников в целях планирования проекта IDEA были:

1. Провести Стартовое совещание на высоком уровне наш проект IDEA примет участие в заседании МПК в Иссык-Куле / Кыргызстан 15 июня
2. проведение обширных миссий во всех странах-участницах ТРАСЕКА в ходе начального этапа, продленного на середину сентября, и
3. организация следующего заседания по координации в Брюсселе в сентябре после распространения Заключительного Первоначального отчета.

Последующий период до выставления кандидатур ключевых экспертов 2 июня был использован для:

- Мобилизации экспертов, обзора и анализа соответствующих документов, а также обновление информации о деятельности, связанной с текущими проектами ТРАСЕКА. Впоследствии, трое ключевых специалистов создали офис для проекта, приобрели и установили связи и другое электронное оборудование, а также распределили программу своей работы и деятельности.

Конференция по прогрессу проекта 22 июля: Заседание было проведено на внутреннем уровне, было ограничено лишь официальными лицами ЕС и членами Проекта IDEA, которые подробно проанализировали прогресс подготовки Первоначального отчета, модели движения и веб-сайта ТРАСЕКА. Участники заседания также приняли решение о следующих действиях:



- *Логистика Performance Index*: на основе имеющихся исследований, собственных баз данных и - при необходимости - специальных обследований и / или интервью, проект IDEA будет изучать обобщенную (время и денежные) стоимость контейнерных перевозок между различными странами отправителями/получателями (Европа-Азия и наоборот), и по различным маршрутам через коридор ТРАСЕКА, с тем, чтобы показать, где возникают основные задержки;
- *Частно-государственное партнерство*: обращение к теме ГЧП с точки зрения потенциала необходимо обсудить на обоих уровнях, т.е. на уровне консорциума IDEA и ЕС услуг; Менеджер по программе транспорта предложил, что может существовать возможность подготовить добавление к Договору IDEA, чтобы лучше разъяснить толкование деятельности ГЧП в проекте, также было предложено сотрудничество с проектом подготовки ТРАСЕКА;
- *Оуществимость проекта*: На данном этапе проекта не будут проведены предварительные технико-экономические исследования, так как методология анализа и выбора, проектов еще не полностью разработана и, следовательно, до сих пор не функционирует;
- *Данными*: сборщики данных в стране были весьма неэффективны, и большие пробелы в данных все еще существуют в ГИС и в модели базы данных предшествующего проекта. Метод будет создан и уточнен после начального этапа, чтобы непосредственно включить ГИС и пользователей моделью в поставщики данных, а также работать в сети сайта ТРАСЕКА.

Совещание по координационному проекту 24-25 сентября: 24-25 сентября 2009 года, в Брюсселе, была проведена конференция по координационному проекту с национальными секретарями и представителями ТРАСЕКА ТА-проектов.

- проект IDEA организовала логистику и помогала в подготовке содержания этого заседания. С этой целью Ключевой эксперт 1 разработал и раздал основные матрицы, охватывающие три темы
 1. упрощение процедур торговли и логистики,
 2. сохранность и безопасность транспортировок, и
 3. развитие инфраструктуры,

Которые окажут помощь Национальным Секретарям в подготовке их вступительных презентаций.

На координационном заседании, после приветственной речи Генерального секретаря МПК ТРАСЕКА и Европейской комиссии, вышеупомянутые три темы были представлены большинством Национальных Секретарей ТРАСЕКА и обращены различными руководителями ЕС и экспертами нынешних ТРАСЕКА Т.А. проектов с разными соответствующими презентациями.

Рабочие группы: в качестве подготовительной литературы и Интернет-исследований, Ключевой эксперт 1 проанализировал и оценил состояние, эффективность и прогресс рабочих групп, созданных в течение последних двух лет предшествующего проекта. Оценка воздействия последних рабочих групп на прогресс в осуществлении МПК Долгосрочной стратегии оказалась предвзятой Поскольку никаких других документов не имеется.



- Например, проект IDEA провел оценку общих расходов на одного участника при проведении различных совещаний, организованных предшествующим проектом, в результате: Кишинев / Молдова, Бухарест / Румыния и Стамбул / Турция оказались наиболее экономически-выгодными местами в течение последних двух лет. В отличие от заседаний, состоявшихся в Брюсселе / Бельгия, Одесса / Украина и Баку / Азербайджан, которые были самыми дорогими на одного участника.

В настоящее время рабочие группы вводятся в курс дела из двух источников:

1. ПС определяет требования для вопросов, которые будут подготовлены или разрешены в результате решений, принятых на совещаниях МПК; таким образом задачи и сроки напрямую зависят от следующего заседания МПК, или
2. Европейская комиссия видит, необходимость в специальной рабочей группе, и запрашивает команду IDEA запланировать заседание РГ соответственно.

Программа для планирования и доставки тематических рабочих групп уже предварительно была обсуждена с экспертами ПС.

Проект роад-шоу и анализ заинтересованных сторон

После Межправительственной конференции в Иссык-Куле / Кыргызстан в середине июня 2009 года, ключевые эксперты IDEA провели роуд-шоу и анализ заинтересованных сторон в течение месяца с июля по август. Для этой цели, ключевые эксперты разделили свои задачи в рамках общего региона ТРАСЕКА на отдельные районы: Средняя Азия, Южный Кавказ / Турция и Юго-Восточная Европа:

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

Ключевые специалисты будут нести ответственность за координацию функций на этих территориях ТРАСЕКА в течение всего срока реализации проекта.

Одним из взаимосогласованных решений проекта на Стартовом совещании в Брюсселе 12 мая 2009 года, является то, что также необходимо обращаться к косвенным бенефициариям проектов ТРАСЕКА, поскольку многие из них являются важными заинтересованными сторонами. Позднее подробный анализ и включение соответствующей информации в процесс Проекта IDEA поможет гарантировать то, что

- ресурсы соответственно нацелены на удовлетворение распределения / объективности целей и потребностей приоритетных групп,
- Мероприятия по управлению и координации предназначаются для содействия собственности и участия заинтересованных сторон
- конфликты интересов заинтересованных сторон, учитываются и подробно



рассматриваются в разработке проектов.

Анализ заинтересованных сторон разделен на вступительные миссии проекта и последующего анализа их результатов. После общие выводы могут предварительно быть вычтены из вводной миссии заинтересованных сторон до сих пор проводящих:

1. Внешняя торговля (в частности, экспорт) практически всех азиатских стран-членов ТРАСЕКА остается весьма ограниченной и не диверсифицированной.
2. Автоперевозчики сталкиваются с препятствиями в отношении дорожной перевозки грузов, такими как политические проблемы, плохие дороги и мультимодальные связи, коррупция / вымогательства, сложные визовые процедуры, одноразовые разрешения на ввоз, вывоз или транзит грузов, высокая плата за проезд, и ограниченные рабочие часы таможни. В прошлом национальные финансовые интересы в системе быстрых доходов вытеснили интерес к региональному экономическому развитию путем замедления улучшений в ликвидации барьеров на пути автомобильных перевозок грузов в регионе ТРАСЕКА. Как следствие, чрезмерные расходы на автомобильные перевозки между Европой и странами Кавказа и Центральной Азии приведет к увеличению торговли между странами региона и западного Китая, где, как ожидается, будет упрочиваться индустрия.
3. В настоящее время коммерческие банки плохо финансируют автодорожные и железнодорожные проекты в любой стране-члене ТРАСЕКА, поскольку либо донорский капитал банков очень низкий, либо потому, что там до сих пор не существует концессионных законов или рамок для привлечения частного сектора.
4. Другие основные темы возникли после соответствующих визитов ключевых экспертов в кавказские страны Армении и Грузии и Центральной Азии Казахстан, Кыргызстан и Узбекистан:
 - A. Недостаток трафика и спроса на данные для правильной оценки осуществимости проектов
 - B. Важность правил / процедур по упрощению процедур торговли
 - C. возможности сотрудничества ТРАСЕКА с ЦАРЭС АБР,
 - D. Соответствие курса для перевозок с Россией,
 - E. заинтересованность Кыргызстана в рамках программы ТРАСЕКА и ЕС сотрудничества,
 - F. плохие знания и соответствующие нормативные пробелы, связанные с ГЧП, и
 - г. рентабельность железнодорожных и автотранспортных предприятий Центральной Азии.

Окончательный доклад будет подготовлен в качестве рабочего документа в течение следующего рабочего периода.

(см. главу 4.2).



- Во время своей миссии, и сразу же после этого, ключевые специалисты написали свой первоначальный доклад по анализу-заинтересованности.

Национальная транспортная политика и планы действий ТРАСЕКА

В целях мобилизации региональных и международных источников финансирования и стимулирования государственно-частного партнерства как это рекомендовано в Стратегии, Одной из приоритетных задач в плане действий 2008-09 года в течение периода разработки транспортной инфраструктуры, стоит изложение национальных стратегий в области инвестиций в инфраструктуру, и ожидаемое государственное участие в этом отношении за период не менее пяти лет.

Планы национальной политики будут составлять национальные генеральные планы по инфраструктуре и устанавливать условия для развития транспорта и транспортной интеграции. Если говорить более конкретно, эти планы должны разъяснять время запланированное для реформ системы регулирования автомобильных, железнодорожных, морских и воздушных секторов, включая принятие и выполнение международных конвенций, а также время организационного плана по созданию рыночных правил конкуренции и децентрализации управления между различными видами транспорта.

- На начальном этапе проекта, 1 Ключевой эксперт провел Интернет-исследования и подготовил литературу путем сканирования промежуточных и окончательных отчетов о текущих и осуществленных ТРАСЕКА ЕС-проектов, среди прочих различных докладов по развитию Та 'национального транспортная политика ', та' упрощению процедур торговли и поддержки учреждений и ТА "Общая правовая основа для транзитного транспорта.
- Ключевой эксперт исследовал статус-кво и качество национальной транспортной политики и стратегии, существующие в регионе ТРАСЕКА. В настоящее время транспортные стратегии включены в большинство стран-членов ТРАСЕКА, за исключением Азербайджана и Украины (опубликованы, не ратифицированы), Кыргызстана и Туркменистана (не определены).
- После завершения начального этапа, 1 Ключевой эксперт провел предварительный анализ прогресса, достигнутого в странах в отношении пунктов плана действий. Этот анализ он провел в ходе обсуждений с соответствующими экспертами PS и частично в ходе дополнительных дискуссий с Национальными секретарями под ответственного ему региона Южного Кавказа / Турции. Из этого частичного анализа было установлено, что прогресс, который был достигнут до сих пор, является минимальным. Даже до того, как уже распространенные формы отчета Плана действий о выполнении задач были возвращены, PS включил все пункты Плана действий 2008-09 в проект плана действий 2010-12.
- Подведение итогов большинства мероприятий было широко начато после завершения роуд-шоу и миссии по анализу заинтересованных сторон в конце августа 2009 года, и в целом было завершено к концу последнего рабочего периода.



Улучшение земельных, морских и авиационных правил и мер безопасности и представляют собой три из общих десяти пунктов деятельности в рамках Плана действий 2008-09 годы. Чтобы развивать эти ключевые моменты, проект IDEA уже изучил потенциал эквивалентных трех текущих ТРАСЕКА ТА-проектов:

1. Охрана и безопасность наземного транспорта ТРАСЕКА "(ENPI 2008/150-664),
2. Развитие общей системы безопасного управления и сотрудничества в области безопасности морских перевозок и судов, RAP 2006 года, и
3. Безопасность и сохранность гражданской авиации ТРАСЕКА (ТАСИС 2008/150669).

Трафик модели

IDEA проект требует модель грузового транспорта для определения текущих и будущих проблем и недостатков в транспортной сети территории ТРАСЕКА, для проведения предварительного отбора проектов и проведения технико-экономического обоснования выбранных проектов. ЭКА-ТРАНС модель, предоставленная предшествующим проектом, не отвечала полностью этим требованиям, в следствии чего, проектом IDEA - за счет компетентности, знаний и опыта технического команды - было предложено существенно улучшить модель.

Между 3 и 13 июня, в течение визита международный краткосрочный эксперт вместе с одним ключевым экспертом первоначально оценили модель трафика, транспортную базу данных и веб-страницу во время сессии обучения-ГИС, проводимой предшествующим проектом в Баку. ЭКА-ТРАНС модель, разработанная предшествующим проектом, первоначально предусмотренная в программном обеспечении СТАН, а затем переведенная в программное обеспечение VISUM, была проанализирована и оценена. Модель, сама по себе, имеет весьма ограниченное применение из-за следующих основных причин:

1. Сетевые модели очень просты, модель базового года, содержит лишь ограниченное число ссылок, представленные только прямыми строками, прогноз моделей включают лишь очень ограниченное число дополнительных ссылок
2. Не была разработана и представлена транспортная модель спроса, она просто основана на торговой статистике. Это означает, что ЭКА-ТРАНС не содержит структуры модели или подхода, объясняющего транспортный спрос. ЭКА-ТРАНС не может быть использоваться для прогнозирования будущих условий и анализа последствий изменений в будущем транспортной системы (например, проекты по модернизации сетей).
3. Модель содержит 121 зоны по анализу трафика для всего региона ТРАСЕКА в том числе соседние страны. Это позволяет представлять только транспортные перевозки на дальние дистанции, пересекающие, по крайней мере, одну государственную границу. Россия и Китай были представлены лишь 1 зоной соответственно. Это не позволяет представить транзитные потоки через территорию России или же из разных уголков Китая.
4. Документация модели, подходы и методологии, предположения и используемые данные, ограничены и недостаточны. В частности, нет никаких доказательств по калибровке и проверке моделей.

Необходимость в транспортной модели также была описана и представлена на координационном совещании в Брюсселе 24 сентября 2009 года. Транспортная



модель необходима для того, чтобы определить и установить приоритетность транспортных проектов в области развития (фаза I), а также установить влияние и воздействие проектов на транспортные потоки, спрос на транспортные услуги, экономическое развитие и окружающую среду (Фаза II).

Подход к модернизации и перепланировке транспортной модели для территории ТРАСЕКА был описан и представлен на рассмотрение Европейской комиссии. Работа над моделью началась в середине ноября 2009 года. Цель заключается в окончательной модели базового года к концу марта 2010 года и прогноз на модели 2020 и 2030 к концу мая 2010 года.

ГИС транспортной базы данных

База данных ТРАСЕКА ГИС, разработанная предшествующим проектом, была официально передана ПС в Баку 30 сентября 2009 года. Наряду с официальными сотрудниками ТРАСЕКА ПС, и официальными делегатами от Еврокомиссии в Азербайджане, эта передача также проводилась в присутствии участников от проекта IDEA.

До этой передачи, предшествующий проект установил веб-сервер на ряду с программным обеспечением MapInfo и MapXtreme, который должен был быть ресурсом для веб-карты ТРАСЕКА. База данных ГИС ТРАСЕКА была представлена на компакт-дисках в различных форматах ГИС (ArcGIS, MapInfo, TPT), вместе с руководством по пользованию электронной базой данных. Команда проекта IDEA получила одну копию базы данных на CD-ROM. После того, как приложение веб-карты ТРАСЕКА было установлено, оно было локально и удаленно протестировано.

Поскольку эта передача сессии, процесс был спровоцирован консорциумом IDEA, чтобы проверить качество и точность базы данных ГИС ТРАСЕКА. Этот процесс, однако, все еще продолжается. Опираясь на первоначальные сведения из этого теста и на основе рекомендаций предшествующего проекта, а также обсуждений с Постоянным Секретариатом, был разработан план действий по дальнейшему развитию базы данных ГИС ТРАСЕКА и будущего обновления данных. Главной темой этого плана действий является создание структуры и процедуры для согласования будущих обновлений базы данных ГИС ТРАСЕКА и в будущего дальнейшего развития веб-приложений ТРАСЕКА ГИС. Планом действий определены три основных звена, по отношению к ТРАСЕКА ГИС, включая "Операции", "Содержание" и "Функции", с разным распределением ответственности. Более того, план действий предлагает создание, так называемой, «ГИС группы экспертов» с делегатами от каждой страны (один ГИС-эксперт от каждой страны, а также ПС), отвечающие за будущие обновления и применения изменений. Основная идея этого подхода заключается в том, чтобы четко установить ответственность за ГИС на страны ТРАСЕКА, вверяя им право на все технические и административные условия для осуществления всех необходимых действий по отношению к ТРАСЕКА ГИС. План действий подробно описывает все необходимые меры в течение следующего месяца для создания группы экспертов ГИС. План действий был подготовлен как файл «Powerpoint» и как краткий доклад.

В целях установления подходящей и общей базы данных ГИС для пространства ТРАСЕКА, все финансируемые ЕС проекты, связанные с ТРАСЕКА были приглашены в Баку в конце ноября, чтобы обсудить необходимые для данных моменты, уже имеющиеся данные, сбор данных и обмен данными. Идея заключалась в том, что все проекты проинформировали друг друга о необходимых



моментах для данных и фактические данные под рукой, и обсуждения сроков для будущего обмена данными.

Одна из (будущих) областей приложений базы данных ГИС ТРАСЕКА служит прогнозируемая интенсивность движения через транспортное моделирование. Предшествующий проект завершил работу с двумя базами данных, из которых первая, база данных ГИС, а вторая, основанная на ASCII-файле база данных для модели трафика. В конце концов, это решение приводит к дублированию баз данных, которое считается неоптимальным с точки зрения обновления данных и тесной интеграции ГИС и транспортной модели. Таким образом, Проект IDEA приступил к оценке, если и как эти две базы данных могут быть объединены в одну общую базу данных, отвечающую нуждам как ТРАСЕКА ГИС, так и моделированию трафика.

Реструктуризация Постоянного Секретариата

В соответствии с выводами, сделанными на Межправительственной конференции, которая состоялась в Баку 04 декабря 2008, команда IDEA начала оказывать помощь в преобразование ПС как важный шаг к повышению эффективности сетей.

- Совместно с экспертом ПС, 1 Ключевой эксперт подготовил концептуальный документ, выделяющий необходимые шаги, требуемые для больших прав собственности при разработке ТРАСЕКА в странах-членах.

Эта цель будет достигнута с подходом в четыре этапа:

1. Укрепление позиций Национальных Секретарей, чтобы гарантировать полномочия решений и делегирования. Национальные секретариаты могут быть расположены в пределах министерства транспорта на достаточно высоком уровне для обеспечения полномочий о принятии решений и делегирования.
2. Сосредоточение штаб-квартиры ПС на основных (координация и решения) функциях. Все другие функции могут быть полностью переданы NS. Персонал штаб-квартиры ПС должен быть сосредоточен на основных функциях.
3. Делегация больших функций из ПС для Национальных Секретариатов. Предусматривается, что НС внедрены в структуру Министерства транспорта, поэтому дополнительные кадры национальных секретариатов могут быть ограничены.
4. Улучшение координации / сотрудничества между штаб-квартирой ПС и Национальными Секретариатами, например, посредством регулярных запланированных заседаний. Просьбы о встречах штаб-квартиры ПС и НС также могут быть инициированы Национальными Секретариатами. Участие Национальных Секретарей в ходе встреч со штаб-квартирой ПС должна быть обязательной.

ПС Генеральный секретарь представил и обсудил этот документ в Европейской комиссии в начале сентября 2009 года. Реформация ПС являлось важной темой для повестки дня Координационного совещания в Брюсселе 25 сентября 2009 года. Постоянный секретариат МПК ТРАСЕКА запросил Европейскую комиссию возобновить (частичное) финансирование структур ТРАСЕКА (начиная с 2010 года) в связи с планируемым расширением деятельности ПС и в этой связи, руководствуясь основными положениями ОМС. Для сопровождения этой просьбы, состоялось очередное заседание Национальных Секретарей МПК ТРАСЕКА Постоянный Секретариат 25 сентября 2009 г. в Брюсселе / Бельгия рекомендовал



представить для координации сторонами MLA, доклад о структурных реформах ПС в декабре 2009 года и принять решение на предстоящей восьмой ежегодной межправительственной конференции ТРАСЕКА, которая состоится в Республике Молдова в 2010 году.

Компонент 2: идентификация проекта и определение проекта

Методологии для приоритетных проектов

Одна из основных целей проекта IDEA заключается в том, чтобы составить список серьезных и обоснованных проектов подлинного регионального значения на 2011 год с реальными шансами, представить их для инвесторов и МФУ. Председатель заседания по развитию инфраструктуры на координационном совещании в Брюсселе, поэтому предложил, попытаться интернализировать всеобъемлющую методологию отбора и определения приоритетности проектов, основанных на разных группах критериев, которые взвешиваются, с тем чтобы оценить шансы каждого проекта; проекты с наибольшими шансами затем включаются в перечень приоритетных. Важно отметить, что эта методология должна быть адаптирована к требованиям ТРАСЕКА и должны иметь смысл для всего региона ТРАСЕКА или для двух или трех групп однородных стран, и после ее принятия и согласования ряд ведущих проектов, которые показывают реальную добавленную стоимость могут быть произведены. Наконец, региональные внешние границы должны быть основой / остовом для отбора подлинных региональных проектов, которые смогут отразить региональное единство.

Председатель заявил, что, исходя из среднего качества данных, находящихся в распоряжении в настоящее время, нет возможности поддержать какой-либо окончательный список проектов, и предложить организовать региональные и субрегиональные совещания для преобразования около 50 проектов в региональные проекты (с поддержкой проекта IDEA), и обсудить роль конкурирующих региональных инициатив. ЕК могла бы обеспечить техническую помощь для хороших, надежных и серьезных проектов, с тем, чтобы получить поддержку от финансовых учреждений.

Процесс выявления приоритетных инфраструктурных проектов за расширение ТЕН-Т в некоторых частях региона ТРАСЕКА и развития ТРАСЕКА Европa-транспортная сеть позволит расширить возможности привлечения средств из региональных и международных доноров для выбранных приоритетных проектов.

Что касается отбора и выявления ТРАСЕКА проектов, которые будут выбраны для технико-экономического обоснования и финансирования, это должно быть основано на прочном методологическом подходе, учитывая процесс определения стоимости. В связи с этим проект будет уделять особое внимание ряду критериев, таких, как региональные интересы, социально-экономические и экологические последствия, совместимость и интермодальность, доступность. Эти критерии будут оказывать помощь в определении приоритетности проектов, подлежащих финансированию в соответствии со стратегической актуальностью и финансовой устойчивостью.

При выполнении такой работы, проект IDEA предлагает четырехступенчатый подход:

1. Анализ социально-экономических условий и целей (качественная оценка социально-экономических условий и целей, которые предлагаемый



- инвестиционный проект планирует достичь);
2. Четкое определение проекта (оценка его прямых и косвенных затрат и выгод);
 3. Оценка осуществимости и определение возможных альтернативных вариантов (обоснование разработки проекта в отношении альтернативных сценариев: "бизнес как обычно", "сделать - минимум", "сделать что-то" и "сделать что-то другое") и
 4. Финансово-экономический анализ и оценка рисков;

Этот подход основан на предыдущих и твердых знаниях, накопленных с работой, которая была проделана для Европейской комиссии в подготовке Руководства для анализа затрат и выгод инвестиционных проектов.

При предшествующем проекте было решено, что каждая национальная комиссия создает взаимно согласованную базу данных с взаимно согласованными приоритетами выбора. Затем проект проверяет около 50 приоритетных проектов, - из которых 3 проекта, как утверждается, на товарной стадии - от всех стран-членов ТРАСЕКА страны, за исключением Туркменистана. Часть этих приоритетных проектов была представлена на заседании рабочей группы по транспортной инфраструктуре в Бухаресте в феврале 2009 года.

Подготовка ТРАСЕКА инвестиционного (финансового) Форума: Ключевой эксперт 3 в настоящее время работает над подготовкой карт проекта IDEA, чтобы привезти их на Форум ТРАСЕКА инвесторов (финансы), в зависимости от характера такого форума.

3.2 Использованные ресурсы и бюджет

В течение первого периода, ресурсы бюджета были выделены для покрытия:

- Расходы, связанные с оплатой экспертов проекта ", и
- Случайные расходы.

Что касается первого компонента, на начальном этапе проекта IDEA потратили 11% от общей суммы бюджета, которые были распределены в соответствии с гонорарами экспертов. Более конкретно, проект примерно использовал:

- 20% от имеющихся ресурсов для каждого из основных экспертов;
- 8% от имеющихся ресурсов для международных экспертов на краткий срок; и
- 1% от имеющихся ресурсов для местных экспертов на краткий срок.

Это важное различие в объеме израсходованных ресурсов, объясняется характером и масштабами деятельности, осуществляемой в течение первого периода, который в основном требовала вклада от ведущих специалистов, направленного на то: (I), чтобы сделать проект известным в регионе ТРАСЕКА, (II) проанализировать реальное нынешнее состояние транспортной системы в разных странах, и (III) предложить согласованную методологию для отбора проектов, которые будут разрабатываться в будущих фазах проекта IDEA.

Следовательно, и, помимо управления и координационной деятельности проводимой координатором проекта, технический вклад, привнесенный международными краткосрочными экспертами, был ограничен. То же самое



относится и к техническому участию местных краткосрочных экспертов.

Что касается случайных расходов и помимо расходов относящихся к покрытию аренды и текущих расходов, большая часть бюджетных ресурсов в первый период была использована для покрытия двух групп расходов:

- Конференции и координационные совещания, а также
- Миссия экспертов (билеты и "суточные").

К первой группе относятся затраты на организацию и подготовку координационного совещания, которое состоялось в Брюсселе с 23 по 25 сентября 2009 года, основное событие, организованное во время первого отчетного периода. Эти расходы включают в себя как логистику (проживание в гостинице, питание, ужин) и покрытия расходов на поездки (билеты, визы и трансфер из / в аэропорт Брюсселя) и суточные делегатов ТРАСЕКА, присутствовавших на заседании.

Вторая группа расходов присуща миссиям (одобренным ЕС) ключевых и краткосрочных (как международных, так и местных) экспертов. В общей сложности было утверждено 13 миссий в ходе первого отчетного периода. Опять же, такие расходы включают в себя транспортные расходы (билеты и трансферы из / в аэропорт / пункт назначения), а также возмещения суточных.

Вместе бюджет этих двух групп составляет около 95% от общего объема бюджетных ресурсов на мелкие расходы, потраченный в течение первого периода. В целом 5% от общих ресурсов проекта на мелкие расходы были потрачены.

3.3 Управление рисками и устойчивость

Приложение 1: Логическая структура Матрицы, обновленная из технического предложения и первоначального отчета и как ее ограничения и допущения, свидетельствует о подходе проекта IDEA по управлению рисками и устойчивостью. Допущения, которые едва могут оказать влияние на деятельность проекта:

- сохранение твердой политической приверженности и технической поддержки, предоставляемой новым ПС и странами-участницами ТРАСЕКА;
- партнерские правительства и власти готовы к сотрудничеству в случае необходимости в приоритетных областях, а также принять меры, необходимые в условиях одобрения принятых правовых, технических и институциональных реформ и адекватного распределения ресурсов;
- МФУ открыты и готовы к всестороннему сотрудничеству в желаемой координационной деятельности и совместной подготовке проектов;
- Страны-участницы ТРАСЕКА являются – полностью открытыми для торгового обмена и передачи данных, и
- инвестиции перенаправлены на более безопасные долгосрочные транспортно-инфраструктурные проекты из-за экономического кризиса.

Разработка проектов сталкивается с огромными рисками на межгосударственном, государственном и проектном уровне. Страны ТРАСЕКА находятся на совершенно разных уровнях законодательных и административных норм в области инфраструктуры. Очевидно, что законодательные процедуры и нормативная база должна быть скорректирована с международными стандартами финансирования в некоторых странах. Кроме того, существует необходимость в преобразовании



технических стандартов и правил, а также административных процедур. Необходимые коррективы проложат путь для трансграничных проектов и / или частного участия. Риски вне влияния проекта IDEA:

- Страны-участницы ТРАСЕКА– вступают в индивидуальные двусторонние соглашения и преимущественные договора, а не создают соглашения, основанные на международных стандартах. Принятые Стандарты зачастую устарели и несут дополнительные расходы.
- Между некоторыми странами границы закрыты. Важно, поддерживать хорошие связи между транспортными ключевыми заинтересованными сторонами соседних стран. Некоторые политические споры между странами, не смогут полностью помешать транспортным специалистам в тех странах, общаться и сотрудничать в полном объеме. Эффективное сотрудничество может быть обеспечено, используя существующие механизмы ТРАСЕКА, включая Постоянный Секретариат, и опираясь на дипломатические способности Руководителя Группы и других членов команды.
- преимущества свободного доступа на рынок для операторов (в том числе трансграничных услуг) и справедливой конкуренции в области цен и качества услуг (при условии соблюдения строгих правил, касающихся безопасности и охраны окружающей среды), все еще полностью не оценены.

Предположения, которые, наоборот, могут позитивно повлиять на деятельность по проектам:

- ключевой персонал и сотрудники организаций-партнеров назначаются и готовы в срок и в требуемой мере и квалификации для участия в проектной деятельности;
- Содействие в предоставлении служебных помещений наряду с поддержкой логистики, предоставляемой странами-участницами ТРАСЕКА;
- Модернизация транспортной модели программного обеспечения не будет завершено вовремя, и
- Эксперт группы ГИС не получит полного сбора данных о трафике, чтобы завершить разработку базы данных ГИС.

Последние два описанных выше риска (Traffic модели и базы данных ГИС) имеют отношение к деятельности, которая должна была быть доставлена предшествующим проектом. ТЗ проекта и последующие предложение опирались на существование этих полезных инструментов, которые должны были быть разработаны предшествующим проектом. В отсутствие этих средств, существует явная опасность для эффективности проекта и для соответствующих коммерческих аспектов и достижений результатов.

Там также существует риск того, что страны-члены ТРАСЕКА с течением времени теряют заинтересованность в развитии и укреплении процесса. Потеря интереса является вероятной, если основа для осуществления проекта, не определена. Если это так, то процессы будут отложены на годы и осуществление становится все менее вероятным. Таким образом, общие транснациональное понимание рисков, устойчивое предоставления инфраструктуры и управление между странами должно выстраиваться шаг за шагом. Это очень важно для прохождения стран ТРАСЕКА через процесс создания благоприятных условий для эффективной доставки и управления устойчивой инфраструктурой.



3.4 Основные возникающие вопросы, и требуемые действия,

Разрыв между ТЗ и фактическими результатами предшествующего проекта и в результате ограниченные сроки и бюджет для проекта IDEA

План работы на следующий шестимесячный период, напрямую зависит от результатов предшествующего проекта. Был одновременный период работы в несколько месяцев между двумя проектами, так как Проект IDEA стартовал 12 мая 2009 года а, предшествующий проект был завершен 06 июля 2009 года. В июне месяце технический персонал этих двух проектов находился в одном здании Постоянного секретариата; в течение этого периода происходил обмен данными и информацией между двумя проектами, хотя обе команды находились на критическом этапе, предшествующий проект занимался окончательной доработкой технической и финансовой отчетности а, Команда IDEA занималась созданием своего нового офиса.

Хотя некоторые проблемы уже были акцентированы в ходе неофициального заседания от 13 мая 2009 года в Брюсселе, после совместного периода, стало окончательно ясно, что существует ряд вопросов, по которым результаты произведенные предшествующим проектом не согласованы с тем, что ожидалось на законных основаниях, исходя из условий ссылок проекта IDEA. Такая ситуация стала причиной упорядочивания плана работы проекта и бюджета. Основные обсуждаемые вопросы, кратко изложены ниже:

1. Транспортная модель,
2. Выбор транспортно-инфраструктурных проектов,
3. Транспортная база данных ГИС и сбор данных,
4. веб-сайт ТРАСЕКА, и
5. Мобилизация краткосрочных экспертов.

Транспортная модель

Последствия больше для транспортной модели "апгрейд", где были запланированы дополнительные мероприятия (с ограничениями во времени и бюджете), а для других тем, последствия относятся к изменению сроков деятельности.

Выбор транспортно-инфраструктурных проектов

Предшествующий проект рассмотрел ряд приоритетных проектов всех стран ТРАСЕКА (за исключением Туркменистана) на основе предложений тех же стран. Эти проекты были представлены в Бухаресте Рабочей группой по транспортной инфраструктуре в феврале 2009 года. Поскольку никаких критериев определения приоритетности не было, их региональные аспекты во многих случаях остались неясными. Такая ситуация привела к отсрочке финансового Форума(инвесторов) ТРАСЕКА, который должен был состояться в конце предшествующего проекта. Поэтому проблема заключается как раз в том, что ни Финансовый форум, ни подготовительная работа (отбор и определение приоритетности проектов) к нему не была закончена.



Транспортная база данных ГИС и сбор данных

За последние месяцы было несколько технических ошибок в базе данных ГИС созданной предшествующим проектом (официально передана 29-30 сентября в Баку) и проект Секретариата также написал официальную жалобу (см. письмо от Европейской комиссии 26 августа 2009). В дополнение к этим техническим проблемам, структура базы данных требует значительных улучшений, а также требуется процедура дальнейшего усовершенствования такой базы данных.

Будет возможным определить приоритетные проекты для их представления (предварительному) технико-экономическому обоснованию в рамках подготовки к финансированию и осуществлению только на основе обоснованных прогнозов трафика. В краткосрочной перспективе приоритетным для стран ТРАСЕКА в рамках этого направления должен быть сбор данных о транспорте и сбор статистических данных о транспорте в направлении создания комплекса стандартизированных баз данных по транспорту и подготовке сопоставимых прогнозов движения. Таким образом, ключевым экспертом IDEA были рассмотрены следующие ключевые вопросы:

1. Странам-Участницам ТРАСЕКА необходимо понимать и нести ответственность за все задачи, относящиеся к базе данных ГИС;
2. Четкое распределение обязанностей и задач должно быть установлено между ПС и ТРАСЕКА страны;
3. Координирующий проект IDEA больше не будет нести ответственность за фактический сбор данных или согласования, но будет активно поддерживать надлежащее выполнение новых правил, процедур и обеспечит необходимую подготовку.
4. Необходимо создать специальную группу экспертов ГИС (высококвалифицированных технических ГИС и ИТ-специалистов) один эксперт от страны (а также один эксперт от Постоянного Секретариата);
5. Назначенные эксперты ГИС затем образуют ядро механизма сбора данных.
6. Таким образом, "собственность" базой данных ГИС и картами веб-приложений ГИС должна быть передана обратно странам-участницам ТРАСЕКА.
7. Следовательно, страны-участницы ТРАСЕКА будет отвечать за сбор данных, их финансирование, доступность данных, проверка данных и верность.
8. Постоянный Секретариат сосредоточивает внимание на предоставлении центральному расположению хостинга базы данных и технической поддержки для осуществления мер.

Веб-сайт ТРАСЕКА

Особенности были подготовлены в виде анкеты для получения обратной связи от Национальных Секретарей ТРАСЕКА в ходе координационного совещания в Брюсселе. В вопроснике перечислен комплекс возможных особенностей, которые должны быть добавлены к существующему веб-сайту ТРАСЕКА, направленному на повышение взаимодействия между проектами, упорядочение информации и эффективное распространение инвестиционных возможностей ТРАСЕКА и кратких изложений проектов (Fiches) / (предварительные) технико-экономических



обоснований. Участники должны были оценить 10 особенностей по 6 бальной шкале, начиная с Полностью согласен / Отчасти / Нейтрально / Отчасти не согласен / не согласен / решительно не согласен. Таблица в приложении 7 показывает результаты анкеты.

В частности, участники не показали возражений (решительно не согласны), к какой-либо из особенностей. Только 11% проголосовали против публикации событий ANR деятельности встреч ТРАСЕКА. Категорией принятия особенностей будут руководствоваться в ходе технической реализации веб-сайта.

Были получены дополнительные комментарии к тем особенностям, в частности:

- Должно быть заключено соглашение о том, какая информация будет свободной, а защищена паролями;
- Должен быть добавлен раздел об информации, о транспортно-экспедиторских, экспедиторах, операторах, работающих по маршрутам коридора ТРАСЕКА, грузах на разных частях коридора;
- База данных должна регулярно обновляться.

Мобилизация краткосрочных экспертов срока

В течение прошедшего периода, Проект IDEA нанял на работу местных специалистов на краткосрочной основе, только на ограниченное число дней. Команда IDEA намерена значительно увеличить количество установленных международных и местных экспертов на краткий срок, в течение следующего периода. Планируется, что потребуется около 400 человеко-дней международных и местных краткосрочных экспертов, для завершения модели трафика и базы данных ГИС и разработки транспортных прогнозов.



4. План работы на следующий рабочий период

Описание следующих мероприятий основывается на приложении 6: годовой план работы на следующий рабочий период, который также дает представление о запланированном переводе на человеко-дней. Приложение 9: Программа работы для всего периода проекта, должна быть проконсультирована с тем, чтобы просмотреть отдельные мероприятия, структурированные в контексте всего проекта.

4.1 Ожидаемые результаты

Компонент 1: поддержка осуществления долгосрочной стратегии ТРАСЕКА и соответствующих планов действий

Транспортная модель

Команде IDEA было предложено представить технические и финансовые предложения для дополнительного моделирования деятельности, которая была представлена на рассмотрение Европейской комиссии 10 ноября 2009 года. Эти дополнительные моделирования деятельности требуют дополнительных ресурсов международных экспертов на краткий срок, а вклад в местных краткосрочных экспертов рассматривается как часть текущего бюджета IDEA.

Предлагаемый график является амбициозной задачей. С учетом перерыва на Рождество, полагая, что работа начинается в середине ноября, базовая годовая модель будет готова к концу марта 2010 года и прогнозируемая модель (которая предоставляет транспортные прогнозы для базового сценария до 2030 г.) будет завершена к маю 2010 года.

A1.1 # Поддержка осуществления долгосрочной стратегии ТРАСЕКА и соответствующих планов действий и укрепления политических и механизмов транспортного диалога

Из программы работы в Приложении 9 становится очевидным, что многие мероприятия, запланированные в рамках компонента 1: "Транспортная политика диалога" будут осуществляться в течение следующего периода Проекта. В течение следующего полугодия Ключевой эксперт 1 сделает акцент на продвижении вперед мероприятий указанных выше, потому что

- Зависят от времени, например, прогресс Плана действий 2008-09 должен быть проанализирован и оценен в начале 2010 года, вопросы и рекомендации по совершенствованию следующие из Плана действий 2008-09 должны быть включены в План действия 2010-12 также в начале 2010 года, и
- Служат основой для некоторых видов деятельности, которые будут осуществляться в рамках компонента 2 и 3, такие, как положение приоритетных инвестиционных проектов в рамках национальных транспортных стратегий стран-участниц ТРАСЕКА.



По этим причинам, проект IDEA наймет ряд международных и местных краткосрочных экспертов для работы в следующих областях:

- Транспортное законодательство, политика и стратегии;
- Планы действий и Долгосрочная стратегия ТРАСЕКА и
- Рабочие группы.

A1.1.1 политический и транспортный диалог: осуществление поддержки штаб-квартире Постоянного Секретариата и Национальных Комиссий является постоянной деятельностью, рекомендации являются частью этого процесса. Конкретные мероприятия, связаны с результатом анализа Заинтересованных Сторон; в основном

- Разработка эффективных оперативных структур для координации работы участников ТРАСЕКА,
- Оценка эффективности политической координации между заинтересованными сторонами ТРАСЕКА, и
- Оценка возможностей улучшения координации и механизмов взаимодействия между заинтересованными сторонами,

были более подробно описаны в предыдущей главе.

A1.1.2: Перестройка транспортного законодательства: Логистические системы как части усилий по упрощению процедур торговли являются ключевым фактором успеха вдоль маршрута ТРАСЕКА. Первоначальный обзор будет направлен на изучение процедурных, временных и денежных факторов (как тарифы и другие расходы, возникающие по маршруту) перед возможной перевозкой контейнеров из предписанного пункта до пункта назначения (Европа-Азия, и наоборот) по различным маршрутам ТРАСЕКА и их альтернативным маршрутам. Информация о проводимых ТРАСЕКА ТА-проектах будет обеспечена, и потребована в дополнении к внешним институтам, как МСАТ и АБР. Основываясь на этих первоначальных выводах, Команда IDEA запустит миссию по оценке маршрута логистической системы Performance Index (ROLPI) по коридору ТРАСЕКА и конкурирующим маршрутам.

- Результаты этой оценки должны выявить недостатки и проблемы различных маршрутов. Ряд последующих мероприятий может быть проведен для борьбы с выявленными недостатками логистической системы вдоль маршрута ТРАСЕКА, например, (1), План действий по согласованию нормативной и правовой базы вдоль маршрута ТРАСЕКА, 2) План действий по улучшению пересечению границ и транзитных перевозок, 3) План действий по согласованию институциональных учреждений, или 4) взаимодействие вдоль маршрута ТРАСЕКА. Эти темы могут быть обсуждены на совещание на высоком уровне, намеченном на середину мая 2010 по конкурентоспособности маршрутов ТРАСЕКА и согласования правовых норм, (Milestone 7).
- Другое результирующее действие будет основываться на обсуждениях с ПС ТРАСЕКА и экспертами по правовым вопросам Mots, Команда IDEA будет разрабатывать рекомендации по более тесной интеграции стран-членов



ТРАСЕКА регулирующей системой с ЕС, по осуществлению поддержки и сроков, а также по дальнейшим техническим мероприятиям (проектам) в условиях реорганизации транспортного законодательства и упрощение процедур торговли, обеспечения более тесной интеграции между TEN-T и ТРАСЕКА. В целях усовершенствования законодательства в области транспорта Команда IDEA последует за результатами, достигнутыми прошлыми ТРАСЕКА ТА-проектами.

A1.1.3 Национальная Транспортная Политика: Поскольку подавляющее большинство действий (морская, автомобильная и авиационная безопасности; реформы регулирования; конвенции присоединения, двусторонние соглашения или на одном уровне) относятся к нормативным или даже законодательным поправкам, Команда IDEA подготовила ассигнование на помощь из общего резерва Проекта международных и местных правовых краткосрочных экспертов. Эти краткосрочные эксперты будут выполнять следующие конкретные задачи:

- Тестирование программ развития на реорганизацию,
- Рассмотрение планов на будущее и разработки в странах-участницах ТРАСЕКА,
- Выявление рисков на реализацию сближения и согласования,
- Рекомендационные меры по поддержке стран-членов, для возвращения за стол переговоров
- Рекомендации по осуществлению поддержки совершенствования проводимой политики.

Разработка согласованного и комплексного плана сети транспортной инфраструктуры для региона ТРАСЕКА является среднесрочной целью, которая предполагается будет завершена по крайней мере до 2012 года. Как признается в МПК Долгосрочной стратегии, с тем чтобы определить сеть в первую очередь необходимо разработать методологию планирования, включая транспортные прогнозы. Как только эти шаги будут предприняты, можно будет разработать региональный план транспортной сети для всего региона ТРАСЕКА.

A1.1.4 Плана действий 2008-09: На регулярном заседании Национальных Секретарей МПК ТРАСЕКА Постоянного Секретариата 25 сентября 2009 г. в Брюсселе / Бельгия рекомендовалось, чтобы на основе двух докладов о ходе работы за 2008 и 2009 годы по реализации Плана действий на 2008-09 годы, ПС в тесной координации с ЕС должен завершить проект нового плана действий и представить его для координации сторонами.

- Ключевой эксперт 1 обновит программу действий в отдельных странах за 2009 год, а также определит вопросы и действия, которые должны быть завершены в следующем плане действий. С этой целью, будет использоваться шаблон для Плана действий 2010-12, однако, если потенциальные возможности для улучшения будут очевидны, и потребуются бенефициарами, этот шаблон может быть обновлен. Эта работа будет осуществляться в тесной координации на ежедневной основе с ПС; заседания ТРАСЕКА будут использоваться в качестве платформы для принятия решений по рекомендациям, полученным в рамках этой деятельности.



Как следствие, 1 Ключевой эксперт будет, в течение оставшегося 2009 года, помогать ПС в оценке форм отчета Плана действий и основного плана отчета прогресса за 2009 год. С начала 2010 года при поддержке краткосрочных экспертов он будет

- Определять программу действий в отдельных странах и региональных мероприятиях,
- Анализировать план действий за 2008-09 года и определять наиболее важные вопросы, на которые следует обратить внимание,
- Выявлять причины, почему некоторые меры не были выполнены, и
- Рекомендовать меры по исправлению положения в конкретных областях, не в полной мере.

План действий 2010-12: Целью этих мероприятий является ряд рекомендаций по улучшению возможностей для рассмотрения в Планах действий 2010-12.

- Ключевой эксперт разработает соответствующий план действий для оказания помощи ПС при принятии корректирующих мер для Плана действий 2010-12 с МПК Долгосрочной стратегией. После глубокого обсуждения с ПС и ЕС, этот план действий будет служить основой для следующей межправительственной конференции, которую планируется провести в июне 2010 года в Кишиневе / Молдова.

Впоследствии Ключевой эксперт 1 при поддержке со стороны краткосрочных экспертов

- Обновит общий обзор существующих условий перевозки,
- Оценит эффективность мобилизации ресурсов,
- Определит вопросы и действия, которые будут завершены в Планах действий, 2010-12,
- Рекомендует возможности для улучшения, которые следует рассматривать в осуществлении Плана действий 2010-12,
- Разработает, обсудит и включит дальнейшие действия по выполнению целей «Долгосрочной стратегии ТРАСЕКА», и
- Разработает меры и показатели для мониторинга прогресса, с целью завершить сферу действий, в Планах действий 2010-12.

A1.1.7 ТРАСЕКА транспортная база данных и сбор данных: Кроме того, Ключевой эксперт 2 планирует провести ряд мероприятий, в частности:

- Улучшение интерфейса и качества транспортной базы данных ТРАСЕКА и сбора информации по взаимодействию с текущими ТРАСЕКА ТА-проектами,
- Организация группы экспертов ТРАСЕКА для устойчивой базы данных с механизмом контролируемым и принадлежащим странам-бенефициариям, при содействии Проекта IDEA.



А1.1.8 ТРАСЕКА прогнозирования движения: Ключевой эксперт 2 также планирует модернизацию прогнозирования движения в течение следующего периода.

А1.2 # Тематические Рабочие Группы (РГ) - инициатива Баку / ТРАСЕКА

Деятельность предыдущих рабочих групп (А1.2.1) и тематические рабочие группы (А1.2.2) будет осуществляться за следующий рабочий период.

Доработки по согласованным пунктам действий от предыдущих рабочих групп и программы составления расписания и доставки тематических рабочих групп: Как было решено в ходе координационного совещания Брюсселе в конце сентября 2009:

- Проект IDEA будет оказывать помощь в разработке структуры тематических рабочих групп.
- По итогам заседания рабочей группы по конкурентным железнодорожным тарифам, которое было запланировано на конец февраля 2010 года (см. следующий вопрос), Команда IDEA порекомендует возможные изменения в их структуре, если это будет необходимо.
- Проект IDEA обеспечит надлежащее выполнение согласованных действий для определения достигнутого прогресса и эффективного выполнения путем применения механизма контроля.

Начиная со следующего года, проект IDEA будет оказывать помощь в разработке программы по составлению расписания, и доставки тематических рабочих групп. Такая программа, естественно, зависит от МПК Долгосрочной стратегии.

- Команда IDEA поможет Постоянному Секретариату в разработке индивидуальных списков с содержанием для тематических рабочих групп, которое поможет им подогнать План действий 2010-12 и МПК Долгосрочную стратегию. Содержание и программа будут основаны на уроках, извлеченных из подхода, методологии и практической организации прошлых рабочих групп. Потом проект сравнит результаты каждой из рабочих групп с целями Плана действий 2010-12 и внесет корректировку в содержание для следующих задач рабочей группы.
- Проект IDEA будет координировать свои действия с ЕС для согласования ожиданий Европейской комиссии и Постоянного секретариата по темам, структурам и срокам проведения будущих рабочих групп и будет оказывать помощь в разработке ПС индивидуальных списков с содержанием для рабочих групп, чтобы те подошли к Плану действий 2010-12 и Долгосрочную стратегию ТРАСЕКА.

Заседание Рабочей группы по конкурентным железнодорожным тарифам: Проект Плана действий 2010-12 запрашивает регулярно координировать единые тарифы и применять координацию и согласованный подход стран ТРАСЕКА к вопросам тарифного регулирования, с целью

- Повысить конкурентоспособность коридора ТРАСЕКА, который является мультимодальной системой наземных и морских маршрутов,
- Способствовать привлекательности коридора ТРАСЕКА, и



- Необходимо содействовать дальнейшей либерализации внешней торговли и созданию благоприятных условий для международных перевозок и транзита как фактора успешного развития торговых отношений в регионе ТРАСЕКА.

На очередном заседании с Национальными секретарями 25 сентября 2009 г. в Брюсселе / Бельгия, Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА рекомендовал провести заседание рабочей группы по разработке конкурентоспособных тарифов в рамках коридора ТРАСЕКА в области железнодорожного транспорта и обратился в ЕС с просьбой предоставить техническую и финансовую помощь в организации этой рабочей группы в конце февраля 2010 года в Софии / Болгария.

Это заседание рабочей группы представляет первый этап в следующий период работы. Транспортные тарифы являются важным инструментом для направления транспортной политики. Цель этой РГ - предложение о единых железнодорожных тарифах в рамках всего региона ТРАСЕКА, что создаст достаточную конкуренцию между двумя соседними транспортными коридорами:

1. Северный коридор из Казахстана через Российскую Федерацию, Украину или Беларусь в страны Центральной и Юго-Восточной Европы,
2. Южный коридор из Узбекистана через Туркменистан, Иран и Турцию в Юго-Восточную Европу.

Первые рекомендации по осуществлению дальнейшей поддержки для улучшения национальной политики в области транспорта уже могут служить в качестве основы для обсуждений рабочей группой.

- В течение оставшегося 2009 года, проект IDEA будет разрабатывать уроки, извлеченные из подхода, методологии и практической организации прошлых рабочих групп, прежде чем рекомендовать возможные будущие изменения в структурах РГ.
- Региональные совещания запланированы на начало 2010 года для продвижения вперед процесса определения приоритетности транспортных инвестиционных проектов в качестве одной из основных деятельности проекта IDEA. Наконец, конференции по вопросам межрегионального уровня, таких как первая региональная конференция министров и финансовый форум ТРАСЕКА будет определять нормативные и финансовые рамки для основных видов деятельности Проекта по проекту реформирования ПС и осуществлению соответственно.

A1.3 # Разработка наилучшей практики для транспортных инвестиций в инфраструктуру

A1.3.1 Нынешние данные: Определение текущего уровня данных и знаний среди ПС и Н. экспертов и последующей подготовки и подготовки координационных связей в рамках всего комплекса управления и организации со ссылкой на новую координационную роль Постоянного Секретариата и расширения Юго-Восточной TEN-T оси (под A1.5 #). Основа для инвентаризации по созданию требований будет выявление

1. потребности в дополнительных сотрудниках с конкретной административной или академической квалификацией,



2. области постоянного обучения и технической поддержки, а также
 3. области для необходимой подготовки существующих и (уже запланированных) будущих сотрудников.
- IDEA-группа будет координировать подготовку со связанными с ТРАСЕКА ТА-проектами, которые включают подготовку кадров.
 - После выявления других возможностей подготовки в необходимых областях знаний, Проект будет рекомендовать координационные рамки, чтобы использовать такую подготовку для персонала ПС.

A1.3.2 подготовки: тренировочные компоненты предусмотрены в рамках ЧГП / Инвестиции / прогноз трафика и моделирование / на основе ГИС ТРАСЕКА данные "Атлас".

- Учебная деятельность начинается в следующий отчетный период и будет реализовываться на протяжении всего цикла проекта IDEA. Основными темами являются подготовка проектов, проектное финансирование, оценка риска, формы и основы ГЧП.

A1.3.3 развитие и координация (подготовка инвентаризации) необходимого обучения: создание соответствующей базы знаний, является важным для устойчивого развития инфраструктуры в долгосрочной ориентации. Кроме того, при проведении внешних источников финансирования, таких как МФИ или коммерческих банков требует набора конкретных предусловий. В миссиях заинтересованных сторон, обсуждение показало, что требуются дополнительная необходимость для осуществления дальнейших усилий в плане создания потенциала. Есть несколько способов, как пробелы могут быть решены.

Один из вариантов создания потенциала могла бы стать подготовка инструкторов или семинаров с постоянными секретарями, ключевыми заинтересованными сторонами и директивными органами. Подготовка инструкторов оказывает значительную пользу для дублирования знаний для более широкой аудитории. Это передача знаний и навыков по вопросам инвестиций в транспортную инфраструктуру для непрерывного долгосрочного процесса создания потенциала. Семинары с выбранными ключевыми руководителями и тренерами могут играть важную роль в достижении общего понимания инфраструктуры

закупочной деятельности, координации, управления и финансов между странами. На этой основе потребностей и проблем, также могут быть проанализированы необходимые шаги.

Цель в формулировании, стратегии, осуществлении потенциала стран-бенефициаров.

- Документ, который должен быть доставлен в следующий период будет являться основой для концепции стратегии подготовки и повышения потенциала стран-бенефициаров, включая подробное оглавление для 2-дневной учебной сессии.

Упор делается на важность учета источников международных финансов и информации на основе лучшей международной практики, связанной с инфраструктурой, разработкой проектов по отношению к бенефициариям своих



региональных особенностей.

A1.3.4a Используя методологию от МФИ - подготовки проекта: Понятно, что в координации с другими проектами Т.А. под эгидой ТРАСЕКА, создание потенциала и совершенствование специальных знаний, необходимых для дальнейшего анализа и оценки возможных проектов требуют соответствующей подготовки.

- Таким образом, на основе свободно доступной информации МФУ, банков и других финансовых учреждений, будет производиться концепции обучения.

A1.3.4b Используя методологию от МФИ - Проектное финансирование: Деятельность, связанная с Руководством по инвестициям (A1.3.5) и государственно-частных партнерств (A1.3.6) будет осуществляться за следующий рабочий период.

Инвестиционная Инструкция:

Одна из главных целей проекта IDEA является подготовка и структура приоритетных проектов для участия в международном финансировании. Для обеспечения соответствующего потенциала среди бенефициаров будет подготовлено инвестиционное руководство.

- Инвестиционные пособия в качестве важной основы для этих мероприятий, будут непосредственно включены в учебный цикл.

Эти инвестиционные пособия будут практическим руководством для стран-бенефициаров в финансировании инфраструктурных проектов в рамках различных процессов приватизации / контракт моделей. Упор делается на важность учета источников международных финансов и информации на основе лучшей международной практики, связанной с получением инфраструктуры в связи с бенефициариями своих региональных особенностей. Руководство будет выпускаться, учитывая семь основных шагов:

1. Рамки для предоставления и финансирования транспортной инфраструктуры;
2. Цели транспортной политики и рамки для принятия решений;
3. Риск долевого участия в различных моделях;
4. Финансирование;
5. Инвестиции в инфраструктуру и деловые отношения, связанные с бюджетом;
6. Эффективность затрат и бюджет цикла, и
7. Методы и инструменты для разработки проекта.

A1.4 # МФИ Координация

Только подготовительные мероприятия в рамках этого комплекса задач планируется принять в ходе следующего периода работы.

- На основании результатов анализа заинтересованных сторон, Команда IDEA определит общие цели в определении прибыльных проектов между ПС и МФУ, которые действуют в регионе ТРАСЕКА.



- Для достижения наилучшего эффективной и устойчивой координации с международными финансовыми учреждениями для выявления прибыльных проектов ТРАСЕКА, Команда IDEA организует первое ЕС и ТРАСЕКА МФУ координационное мероприятие к концу следующего рабочего периода.

A1.5 # Управление и Организация со ссылкой на новую координационную роль Постоянного Секретариата и Юго-восточный коридор для расширения транс-европейских транспортных магистралей

Эта задача представляет собой сложную деятельность по содействию реформированию Постоянного Секретариата (штаб-квартиры и национальных представительств).

- С анализом текущих функций Постоянного Секретариата ТРАСЕКА, мероприятия, которые были начаты сразу после завершения миссий заинтересованных сторон, будут подготовлены как рекомендации, которые будут обсуждаться в первой региональной конференции министров, которая состоится в начале октября 2010 года в Брюсселе.

Команда IDEA определяют инфраструктуры, управления и организации, финансовых и нефинансовых ресурсов, необходимых в разработке новой структуры ПС. Цель этих рекомендаций

- Укрепление ПС возможностей и задач,
- Совершенствование институциональной структуры ТРАСЕКА, и
- Адресная помощь путем создания институциональной основы мер по адаптации изменений.

Последующие задачи состоят в оказании помощи командой IDEA по выполнению рекомендованных усовершенствований в целях укрепления существующих кадров фонда ПС.

- С этой целью, Команда IDEA проанализирует текущий состав ТРАСЕКА ПС и Национальных Секретариатов, определит и потенциал ПС и Национальных Секретарей в отношении существующих и новых задач, связанных с TEN-T расширением, предложит новые должности и должностные инструкции, где это необходимо, и проект бюджета по каждой позиции и общий бюджет для структуры ПС.
- Учебная деятельность будет начата в течение следующего периода, но также она должна быть продолжена после.

A1.6 # Анализ текущего функционирования и штатное расписание Постоянного Секретариата ТРАСЕКА и рекомендации в отношении изменений, необходимых для укрепления существующих ПС

Определение текущего уровня компетенции и знаний среди ПС и Н. экспертов и последующего обучения (в рамках мероприятия A1.3.1 нынешний уровень компетентности) и весь комплекс под A1.5 # представляет собой деятельность по содействию реформированию Постоянного Секретариата (штаб-квартиры и национальных представительств).

- Мероприятия будут подготовлены как рекомендации, которые будут



обсуждаться в первой региональной конференции министров, которая состоится в начале октября 2010 года в Брюсселе.

Структурные реформы ПС были обсуждены Н.С. всех участвующих стран-участниц ТРАСЕКА на встрече в Баку в начале декабря 2009 года. В начале октября 2010 года на Региональной конференции министров, которая планируется в Брюсселе будет принято решение и соглашение о реформировании ПС, а также ратифицирование резолюции, которая будет установлена на заседании Межправительственного комитета, запланированного на июнь 2010 года. Учреждению ТРАСЕКА будет предложено выступить с конкретными предложениями по всем правовым и организационным компонентам реструктуризации ПС.

- На основе этих рекомендаций, Команда IDEA даст первую обучающую сессию для сотрудников ТРАСЕКА ПС. Эта трансформация, а затем подготовка укрепит ПС в роли катализатора между национальными и международными участниками.

A1.7 # База данных ГИС о транспорте и сбор данных

На основе Плана действий, разработанного к настоящему времени в настоящем отчетном периоде, с тем чтобы обеспечить дальнейшее устойчивое развитие, практичность и актуальность базы данных ГИС ТРАСЕКА, IDEA проект подготовит конкретные рекомендации и будет контролировать

- создание экспертной группы, основанной на назначении делегатов в эту группу;
- подготовку правил поведения, объема работы и обязанностей этой группы экспертов в том числе определение рабочих групп (подгрупп) в случае необходимости;
- Будущие обновления базы данных (технический и административный);
- техническую реализацию веб-ГИС-приложений и обновления базы данных как таковых;
- фактическое качество базы данных ГИС и как его можно улучшить;
- тесную интеграцию базы данных ГИС с транспортной моделью;
- определения источников данных для обновления базы данных и
- Развитие долгосрочной ТРАСЕКА стратегии базы данных ГИС через ГИС группы экспертов.

Общий подход проекта IDEA заключается в том, что однажды утвержденная группа экспертов ГИС, несет полную ответственность за будущее ТРАСЕКА ГИС, т.е. эта группа должна обсудить и согласовать содержание будущей базы данных ГИС и будущее веб-приложений, включая возможные улучшения и расширения, в то время как IDEA предоставляет технические консультации и контроль за осуществлением всех мер.



Компонент 2: Идентификация проекта и Определение проекта

A2.1 ## -2,5 Отбор инфраструктурных проектов

Определение методологии отбора и определения приоритетности проектов подлинного регионального значения и реальных шансов, которые будут представлены для инвесторов - это задача над которой IDEA эксперты уже начали работать и будет продолжать в течение следующего периода. Такая деятельность должна быть разработана с напряженным графиком работы, в связи с планом провести инвестиционный ТРАСЕКА форуме в октябре 2010 года.

Благодаря актуальности такой задачи, проект IDEA должен координировать свой подход с другими ТРАСЕКА ТА-проектами, таких как логистика Западная, Восточная логистика, судоходство и т.д. Перечисленные выше мероприятия составляют в рамках проекта приоритетов в процессе жизненного цикла.

- После завершения работ в рамках текущего цикла приоритетов, Команда IDEA повторно начнет новый цикл с новыми проектами.

A2.6 # Опрос кратко перечисленных проектов с международными финансовыми учреждениями и другими заинтересованными сторонами

Эта задача будет осуществляться первоначально в ходе подготовки в рамках реализации Стратегии после ТРАСЕКА финансового форума в октябре 2010 года.

A2.7 # ГЧП и идентификации проекта

Проект идентификации понимается как постоянный процесс жизненного цикла проектов и началась с установления приоритетов в течение отчетного периода. Это лишь отчасти основано на оценке бывших проектов, но не игнорирует выводы и особенно информацию, предоставленную странами-бенефициарами.

Компонент 3: Привлечение финансирования

A3.1 # МФИ Рассмотрение и содержание проекта

Одна из задач на пути к подготовке проектов, развития и финансирования заключается в разработке подхода "протаскивания" ТРАСЕКА возникших инвестиционных планов и транспортных проектов для рассмотрения и оценки, МФУ.

Это четкое понимание IDEA экспертов, что этот подход должен быть основан на приоритетных проектах, которые будут проходить через процесс отбора с участием всех бенефициаров ТРАСЕКА.

- Это процесс определения приоритетности уже начат и будет подготовлен перечень проектов, которые реально оценены и приняты в процессе обсуждения.

A3.2 # Оценка технико-экономического обоснования

Эта задача будет частично адресована путем подготовки предварительного



технико-экономического обоснования в рамках подготовки к финансовому форуму ТРАСЕКА в октябре 2010 года. В процессе определения приоритетов, два мероприятия отражают эту задачу: (1) Сотрудничество с другими ТА-проектами в связи с разработкой списка приоритетных проектов, и (2) прямой анализ существующих исследований и документов в рамках приоритетов процесса (будучи Оценка точки).

Одна из целей соответствующего ключевого эксперта будет заключаться в том, чтобы заверить, что спрос на информацию о финансировании сторон будет удовлетворен для допуска дальнейшей разработки и оценки технико-экономических обоснования проектов в рамках банковской деятельности, МФУ и оценки частных инвесторов, а также систем управления рисками.

- Подход "Протаскивания" будет сопровождаться выявлением относительных слабостей и сильных сторон в первоначальном этапе оценки проекта, осуществляемого ПС или более ранними проектами.
- Последняя задача в ходе подготовки предстоящей конференции по финансированию, запланированной на октябрь 2010 года, это представление минимум шести кратко перечисленных транспортных проектов ТРАСЕКА для контроля и оценки как минимум из двух отдельных МФУ.

Принимая во внимание роль Туркменистана в качестве наблюдателя в программе ТРАСЕКА что весьма важно в привлечении страны все больше и больше в область оценки и процесс принятия решений.

- Поэтому цель активизировать отношения IDEA - Туркменистан и осуществить миссию анализа заинтересованных сторон в начале 2010 года.
- В зависимости от готовности Туркменистана к дальнейшему сотрудничеству, дополнительные действия могут быть предложены для бенефициаров.

Компонент 4: Коммуникации и Распространения

A4.1 # коммуникации и стратегия распространения

Во второй половине следующего периода работы, 1 Ключевой эксперт приступит к

- Оценке потенциальных масштабов и назначения докладов, которые будут подготовлены ПС.

Объем таких докладов будет зависеть от численности, качества и функций персонала, занятого в ПС (см. Деятельность 1.5 #).

A4.3 # Производство проектом ТРАСЕКА материалов и литературы

В начальном этапе, Ключевой эксперт 1 принял материалы, от предшествующего проекта. Ключевой эксперт уже провел предварительные переговоры с другими ТРАСЕКА ТА-проектами по разработке улучшенной Карты ТРАСЕКА с целью эффективного содействия выгоде ТРАСЕКА и связанным с инициативами МФУ и другим заинтересованным сторонам.

- Разработка и распространение этих материалов ТРАСЕКА поощрение будет усовершенствован в направлении повышения прозрачности более подробной информации.

В ходе анализа заинтересованных сторон и роад-шоу миссий, Команда IDEA



собрала информацию о текущих и планируемых проектах в области ТРАСЕКА. Эта информация в настоящее время будет углубляться в процессе приоритетных проектов.

- До завершения сбора и обработки трафика данных и информации об инфраструктуре условий Ключевой эксперт 1 будет собирать такую информацию на веб-сайте ТРАСЕКА и различные рекламные материалы оборудование.

A4.4 # События и ТРАСЕКА веб-сайт

Команда IDEA помогла ПС соединить воедино всю необходимую информацию о ТРАСЕКА мероприятиях в календаре. Этот календарь опубликован на веб-сайте ТРАСЕКА.

ТРАСЕКА веб-сайт: Нынешний подход, как указано ниже предусматривает обновление существующего веб-сайта ТРАСЕКА обогащения его дополнительными функциями.

1. Включает центральную, поисковую библиотеку для публикации ТРАСЕКА
 - Проект доклада и круг ведения
 - События и труды
 - Презентации
 - Протоколы и соглашения
2. Включает загруженную информацию из области заинтересованных сторон (например, МФУ) для соответствующих документов различных видов транспорта, проектов или докладов стран
3. Предоставление пространства и инструментов для создания веб-страниц Национальными секретариатами
 - Местный язык ТРАСЕКА содержание
 - Заинтересованные страны Контакты
 - Доклад Транспортного Сектора Страны
 - Другая страна конкретные данные
4. Предоставление пространства и инструментов для создания страниц веб-проектов с целью предотвращения потери знаний после реализации проекта. Это будет включать в себя контакты проекта, техническую документацию, презентации, события Календарь т. д.
5. Держите Календарь событий для всех событий ТРАСЕКА
6. Включите бюллетени для зарегистрированных Заинтересованных сторон
7. Ссылка на интернет ГИС базу данных "для информации об инфраструктуре страны и транспортной информации, защищенной паспортом, предоставленной Национальным Секретариатом.
8. Включить привлекательную презентацию инвестиционных проектов для инвесторов & частный сектор
9. Включить персонализированный контент страницы для зарегистрированных



участников (например, транспортных администраций государств-членов, транспортно-экспедиторских ассоциаций, МФУ специалистов), которые следуют деятельности ТРАСЕКА и загрузить документы.

10. Новый дизайн в соответствии с новыми функциональными возможностями

Ранг принятия функции будет руководство в ходе технической реализации веб-сайта.

- Опираясь на результаты вопросника (в Приложении 7), технические спецификации будут подготовлены к тендеру на веб-сайт и согласованы с ПС и Европейской комиссией. Тендерный процесс будет запущен. Ожидаемое время реализации составляет 3-4 месяца после их одобрения.

4.2 Технические рабочие документы, предложенные проектом IDEA

В следующем, приводится примерный перечень технических рабочих документов, которые будут выпущены в течение следующего рабочего периода и которые будут подробно описывать различные задачи, представленные в проекте IDEA. Предлагаемые технические рабочие документы будут рассматривать следующие темы:

Анализ заинтересованных сторон

Анализ заинтересованных сторон будет заниматься следующими темами: выявление проблем, общих для основных заинтересованных групп на всей территории ТРАСЕКА или в основных ее регионах; значительных проблем с установкой ограничений на отдельные основные заинтересованные стороны, определение роли заинтересованных лиц, принятых для проекта, политики успеха, и насколько эти предположения являются реалистичными; анализ рисков, какие положительные ответы ожидаются, и каковы будут последствия отсутствия таких положительных ответов; возможных решений относительно того, что можно сделать для смягчения негативных и поощрение положительного, поддержку всех заинтересованных сторон.

База данных ГИС

Эта технический рабочий документ будет представлять общие результаты проверки качества базы данных ГИС установленных предшественником проекта. Проверка качества будет охватывать вопросы точности, охват данных, резолюция, пробелов в данных, а также данные подразделения и согласования данных. На основе этой оценки она будет разрабатывать рекомендации по совершенствованию на будущее, обновление данных руководящих принципов, и он будет оценивать возможности для обмена данными между всеми проектами ТРАСЕКА. В документе будут также предложены новые технические средства для обновления данных через Интернет.

Базы данных ГИС и интеграция в транспортную модель

Это технический рабочий документ будет оценивать возможности и решения для тесной интеграции баз данных ГИС ТРАСЕКА с транспортной моделью. Цель будет заключаться в слиянии двух, в настоящее время базы данных ,в одну общую базу данных, таким образом снижение усилий по ведению базы данных и обновлений.

Трафик модели

Базовый год транспортной модели будет разработана в течение четырех месяцев с



конца ноября 2009 года и концом марта 2010 года. Прогнозируемые модели для представления развития с 2020 до 2030 года будут разработаны в течение еще двух месяцев до конца мая 2010 года. Имеющиеся данные и модели от предыдущих проектов, и из других источников, будут использоваться в качестве основы для разработки моделей. Данные о ТРАСЕКА стран будут строго согласованы с Национальными секретарями соответствующих стран ТРАСЕКА. Дополнительные данные о текущей ситуации и о дальнейшем развитии будут собраны и одобрены Национальными секретарями. Базовый год, модель и прогнозируемые модели будут описаны в технических рабочих документах, включая всю использованную информацию и все приложенные подходы и методологии.

ГИС группы экспертов

В настоящем рабочем документе будет описан процесс и результаты создания группы экспертов ГИС. Члены группы будут представлены, сферы деятельности и обязанности будут подробно уточнены и правила поведения будут очерчены.

Маршрут Логистик Performance Index

Цель этого рабочего документа не повторять то, что было сделано, не создавать теоретических исследований по проблемам и задачам маршрута ТРАСЕКА, но прагматично оценить коридоры ТРАСЕКА и альтернативные пути, основанные на подходе индекса логистики с целью:

- Контрольный показатель производительности коридоров ТРАСЕКА и альтернативные маршруты
- Выявления и оценка задач (инфраструктура, стоимости, времени, процедур), с которыми сталкиваются системы логистики ТРАСЕКА
- Определение мер (на основе передовой практики) ,как повысить конкурентоспособность коридора ТРАСЕКА
- Рекомендовать быстрое усовершенствование мер с высоким потенциальным совершенствованием на основе анализа стоимости.
- Рекомендовать действия по осуществлению дополнительных мер

Оценка ГЧП

Для подготовки приоритетных проектов в области международного финансирования, должен быть выполнен анализ по странам. Совместно с местными специалистами, конкретная информация по инфраструктуре будет собрана и проанализирована.

Процесс состоит из двух основных этапов. Первый этап включает в себя анализ следующих разделов:

- Организация и управление инфраструктурой положения – привлечение соисполнителей, передача
- Политическая поддержка и общественное признание;
- Ответственность за выполнение задач, связанных с предоставлением инфраструктуры
- Применяются различные методы финансирования, механизмы и инструменты.



В ходе второго этапа, IDEA команды будут иметь возможность для проверки рекомендаций Руководства по инвестициям в условиях конкретной страны. В идеальном случае, индивидуальные решения могут быть структурированы. Для обеспечения практического Руководства по инвестициям будут привлечены местные эксперты .

Упор ставится на сбор информации о региональных особенностях предоставления и финансирования транспортной инфраструктуры и целей в области транспортной политики. Анализ является необходимой частью процесса создания потенциала и развитие базы для принятия решений.

Методологии для приоритетных проектов

Чтобы проанализировать существующие проекты и отделить желаемое от реальных проектов, идею IDEA предложил процесс определения приоритетности, Этот процесс дает всем странам возможность передать информацию о своих проектах другим странам, которые затем определяют приоритетность отдельных проектов. Весь процесс оценки на основе принципа взаимности совместного подхода обеспечивает справедливую и практическую оценку.

Это понимание проектом IDEA что оценка должна быть сопоставима для всех стран-участниц ТРАСЕКА, несмотря на их региональные или местные специфические качества. Поэтому необходимо было поставить все страны, включая постоянный секретариат в известность , как подходить к процессу оценки и разъяснить процедурные стороны оценки.

С этой целью соответствующие первичные документы уже были распространены среди бенефициаров в том числе следующие части для обсуждения:

- Описание методологии и разработки по критериям оценки;
- Описание шаблон- презентации для докладчиков проектов по оценке
- PowerPoint презентация- шаблон для докладчиков.

4.3 График ресурсов и бюджет

По аналогии с бюджетными ресурсами, которые были использованы в ходе первого периода проекта ,в ближайшие шесть месяцев (январь-июнь 2010 года) планируется покрытие расходов ,связанные с оплатой экспертов проекта, и дополнительные расходы.

С одной стороны, расходы, связанные с экспертами (ключевыми, краткосрочными, международными и местными), как ожидается, значительно увеличивается из-за постепенного увеличения масштабов деятельности, предусмотренных для различных компонентов проекта.

Как показано в Приложении 6, а также графически в главе 3.1 настоящего доклада, первый семестр 2010 в основном будет посвящен:

- -Начиная с Компонента 1 "Поддержка осуществления Долгосрочной стратегии ТРАСЕКА";
- Продолжение Компонента 2- "Идентификация и определение проектов"
- Начиная Компонента 3 -"Привлечение финансирования".

Приложение 8: годовой ресурс, расписание и бюджет на следующий период,



количество человеко-дней, ключевые международные и местные краткосрочные эксперты, которые планируется на работу в течение следующих шести месяцев. Многие задачи, распределены между ключевыми экспертами, будут возложены на краткосрочных экспертов в соответствии с их конкретными полномочиями, которые будут необходимы для выполнения этой задачи реализации.

Случайные расходы, с другой стороны, которые относятся к заседаниям, организованным в рамках проекта IDEA, как показано в таблице ниже, в течение первого полугодия 2010 года.

Ориентировочный план мероприятий и встреч (январь-июнь 2010 года)

Месяц	Название мероприятия	Место
января	Региональная оценка заседание Центральной Азии	Ташкент, Узбекистан
февраля	совещании по оценке, на Южном Кавказе & Турции	Стамбул, Турция
Февраля	Рабочая группа заседании Конкурентная железнодорожных тарифов	София, Болгария
февраля	совещании по оценке, Юго-восточной Европе	София, Болгария
Апрель	Итоговая оценка заседания	Брюссель, Бельгия
Май	Совещание высокого уровня ТРАСЕКА конкурентоспособности	Анталия, Турция
Май	совещание Рабочей группы по вопросам инфраструктуры,	Анталия, Турция

Рубрики бюджет для проведения заседаний будет конкретно охватывать следующие расходы:

- Расходы на поездки участников (делегатов ТРАСЕКА, сотрудники Постоянного Секретариата ТРАСЕКА, IDEA экспертов)
- Суточные делегатов ТРАСЕКА, которые примут участие в работе заседания

Для проведения конференций, семинаров и заседаний рабочих групп до какого-либо контракта, а также любую организационную и материально-техническое решение, бюджет будет представлен на одобрение Европейской комиссии. После утверждения в бюджете будут выделены ресурсы на различные статьи расходов.

Непредвиденные расходы будут также покрывать дополнительные миссии ключевых экспертов и международных краткосрочных экспертов по техническим причинам, предварительно одобренных ЕС.



This project is funded
by the European Union

ТРАСЕКА Проект IDEA - Контракт 2008/155-683

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



5. *Приложения к докладу*



This project is funded
by the European Union

ТРАСЕКА Проект IDEA - Контракт 2008/155-683

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



Приложение 1: Обновление логистической структуры (Matrix)

Название проекта: Транспорт диалога и взаимодействия между ЕС и соседними странами и странами Центральной Азии	Номер проекта: EuropeAid ТРАСЕКА 155-683	Страна: все страны-участниц ТРАСЕКА
Плановый период: декабрь 2009 - июнь 2010	Составлен в: декабре 2009	Консультант: Консорциум TPT, DOC, Alfen, PTV
Ожидаемые результаты и целевые сроки, указанные	Выходные и проверка показателей	Ограничения и допущения
Общая цель развития: Улучшения транспортных связей ЕС трансъевропейских сетей с соседними странами (Кавказа, включая Армению, Азербайджан, Украину и Грузию) и стран Центральной Азии, таким образом, облегчение торговли и создание благоприятных социально-экономического развития и окружающей среды в регионе.		Партнеры правительства и органы власти должны быть готовы к сотрудничеству по мере необходимости в приоритетных областях, принять необходимые меры в плане одобрения принятых правовых, технических & институциональных реформ и адекватного распределения ресурсов
Общая цель проекта: укрепление регионального диалога и транспортных интермодальных перевозок между ЕС и странами, входящими в ИЕСП Восточного региона и Центральной Азии, в контексте поддержки дальнейшего развития транспортной системы в регионе и ее взаимосвязь с основными Транс-европейская транспортных осей	Эффективный механизм координации между консультантом, Постоянного Секретариата ТРАСЕКА и МФУ в место для адекватной оценки ТРАСЕКА Долгосрочная стратегия и выбор приемлемых для банков проектов	Ожидается сохранение твердой политической приверженности и технической поддержки, которая будет представлена Постоянным Секретариатом ТРАСЕКА и стран-бенефициаров. Открытость и готовность МФИ в полной мере сотрудничества в нужной деятельности по координации и совместной подготовки проектов.
Ожидаемые результаты и целевые сроки.	Выходные и проверка показателей	Ограничения и допущения.
Результаты 1 - оказание помощи при осуществлении ТРАСЕКА долгосрочной стратегии и соответствующих планов действий		
Скоординированная стратегия в рабочие места и между странами в целях укрепления регионального сотрудничества в области транспорта, а также продемонстрировали правовых, институциональных и нормативных Re транспортной системой выравнивания в регионе	SWOT анализ стран-бенефициаров	Возможны изменения в ключевых заинтересованных организаций из стран-членов



This project is funded
by the European Union

ТРАСЕКА Проект IDEA - Контракт 2008/155-683

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



Продолжение с предыдущей страницы

Определены конкретные цели, задачи и мероприятия, требующие изменение баланса в рамках ТРАСЕКА Долгосрочная стратегия до 2015 года; средства контроля скатываются с целью оценки прогресса в осуществлении долгосрочной стратегии	Эффективный механизм координации между идеей, ТРАСЕКА л.с. и МФУ в место для адекватной оценки ТРАСЕКА Долгосрочная стратегия и выбор приемлемых для банков проектов	Сохранение твердой политической приверженности и технической поддержки, которая будет представлена Постоянным Секретариатом ТРАСЕКА и стран-бенефициаров.
Минимум, два региональных транспорта и инфраструктуры, конференция на уровне министров, организованная для продвижения европейской транспортной политики и содействие ТРАСЕКА в транспортном и политическом диалоге		Может быть запланирована конференция министров.
Созывается по меньшей мере два МФУ региональных координационных совещаний	Проектная документация	Открытость и готовность МФИ в полной мере сотрудничества в нужной деятельности по координации и совместной подготовки проектов.
Ожидаемые результаты и целевые сроки, указанные	Выходные и проверке показателей	Ограничения и допущения
Тематические рабочие группы структура создана и работает, производя целенаправленный и структурированный выхода в поддержку регионального инвестиционного планирования и определения инфраструктуры и транспортных проектов, минимум восемь рабочих групп, которое будет создано в ходе проекта	Технические документы	Рабочие группы могут быть запрограммированы ЕС / ТРАСЕКА
Созывается не реже одного крупного и высокого профиля региональной конференции, посвященной ГЧП для инвестиций в инфраструктуру и инвестиции на основе западноевропейских и формирующейся рыночной опыт	Витрина наилучшую международную практику в ГЧП	Достаточные проекты могут быть определены и согласованы ЕС / ТРАСЕКА, особенно в региональных проектах
Штатные "рабочим сообществом" на место в составе сети ТРАСЕКА и МФУ с выделенными координаторам, национальными и международными банками и другими финансовыми учреждениями, работающими в тесном взаимодействии и сотрудничестве на согласованных инвестиционных и транспортных приоритетов для стран-участниц ТРАСЕКА и расширение трансъевропейских сетей для соседними странами	Доклады о ходе осуществления проектов	Партнером правительства и органы власти должны быть готовы к сотрудничеству по мере необходимости в приоритетных областях, принять меры, необходимые для одобрить принятые правовые, технические & институциональных реформ и адекватного распределения ресурсов



This project is funded
by the European Union

ТРАСЕКА Проект IDEA - Контракт 2008/155-683

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



Продолжение с предыдущей страницы

Согласованные изменения в управлении и организационной структуре ТРАСЕКА ПС осуществляются наряду с предлагаемыми поправками механизмов финансирования	Концепции исследования по вопросу о настройке Целевая группа	Ожидается сохранение твердой политической приверженности и технической поддержке со стороны ТРАСЕКА л.с. и стран-бенефициаров
Высокое качество и успешную программу профессиональной подготовки, в том числе "Обучение инструкторов", программы в соответствии с запросами и потребностями Постоянного Секретариата ТРАСЕКА и стран-участниц ТРАСЕКА доставлено	Учебные программы и проведение двух сессий пяти учебных дней	Хорошее сотрудничество, вклад и инициативы ТРАСЕКА / Н.С. с консультантами
Структурированная программа подготовки индивидуальных и доставлено в соответствии с конкретными потребностями ПС ТРАСЕКА по повышению уровня знаний в области финансирования & передового опыта для поощрения МФИ и частных инвестиций в инфраструктуру & транспорте; получить максимальную отдачу от подготовки, предлагаемые другими проектами Т.А.	Учебные программы и проведение двух сессий пяти учебных дней	Ввод и активного сотрудничества по ТРАСЕКА / Н.С. с консультантами
Продемонстрировали прогресс, направленных на обеспечение устойчивости транспортной базы данных ГИС для сбора, сортировки и обработки данных о трафике для прогнозирования, анализа, планирования инвестиций и определения проектов	Создание базы данных ГИС и доступный на веб-странице ТРАСЕКА	Координационное совещание организовали между ПС ТРАСЕКА, Национальный секретари, ЕС, ЕК представительства, национальные транспортные единицы координация участников проекта и МФУ
Результат 2 - Проект идентификации и определения проектов		
Формируется короткий список от 6 до 8 инфраструктуры и транспортных проектов; предварительные оценки по этим краткий перечень проектов завершена и обсудил с МФУ; на эти проекты, предварительные технико-экономические исследования проводятся совместно и при спонсорской поддержке и МФУ	Список краткий перечень проектов, список намеченных проектов применима для ГЧП, подготовка до пяти заседаниях Road Show (организация и содержание)	Стремление отдельных стран обеспечить наибольшую отдачу для себя, а не на принятие региональных зрения; регулярные заседания РГ предусмотрены поможет преодолеть эти трудности и заблуждения Нет рабочего движения модели течения или база данных существует в качестве полезного инструмента для целей проекта IDEA



This project is funded
by the European Union

ТРАСЕКА Проект IDEA - Контракт 2008/155-683

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



Продолжение с предыдущей страницы

Минимум два ТРАСЕКА возникли обоснованные проекты МФИ обязательств по инвестициям и механизмы совместного финансирования; этими МФУ приняты провести полное технико-экономическое обоснование	Анализ внутренних критериев МФУ для "обоснованных" проектов; минимум двух проектов рассматриваются как обоснованные МФИ; рекомендации о последующих шагах по разработке проекта	Нет рабочего движения модели потока или база данных существует в качестве полезного инструмента для целей проекта IDEA
Ожидаемые результаты и целевые сроки, указанные	Выходные и проверке показателей	Ограничения и допущения
ТРАСЕКА проект трубопровода в базу данных и рабочим местом для разрешения их отбора, найма и оценки потенциальных проектов ТРАСЕКА	Вопросник для разработки критериев оценки; длинный список кредиторов, спонсоров и операторы	Открытость и готовность МФИ в полной мере сотрудничества в нужной деятельности по координации и совместной подготовки проектов
Минимум два определили ТРАСЕКА региональных проектов в области инфраструктуры рассматривается заинтересованными сторонами для возможного структурирования ГЧП; предварительных технико-экономических исследований совместно и при спонсорской поддержке и МФУ	Концепцию развития для возможного финансирования ГЧП; набор критериев для оценки готовности стран по ГЧП; определения критериев выбора ГЧП; совместные тематические исследования следующим МФИ методологии	Предполагается, что есть подходящие проекты ГЧП в целях развития; предполагает МФО будет договорились встретиться
Документально методологии в месте для использования ПС охватывающих проектный цикл для выявления проектов и определения	Семинар, тренинг и материалов для конференций	Доступ к стоимости тарифов и установление процедуры для дорожного транспорта не может быть легко предстоящих из-за опасений за коммерческими тайнами транспортных операторов.
Результат 3 - мобилизация финансирования со стороны МФО и другие финансовые учреждения проекты ТРАСЕКА		
"Финансирование и инвестиции Руководство" готова к боевому применению и повышению уровня информированности по ТРАСЕКА л.с. и для стран-членов	Инвестиционный Руководства по ТРАСЕКА л.с. и ТРАСЕКА правительства	
Завершение "об оценке готовности" ТРАСЕКА стран-членов механизмы ГЧП с точки зрения соответствующей правовой и нормативной базы и "дорожной карты" для необходимых правовых и нормативных изменений	Дефицитов и предлагаемые последующие шаги в рамках региона ТРАСЕКА	Тесное сотрудничество предполагается



This project is funded
by the European Union

ТРАСЕКА Проект IDEA - Контракт 2008/155-683

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



Продолжение с предыдущей страницы

Деловой консультативный совет создан; построены эффективные интерфейсы и рабочие отношения с МПК ТРАСЕКА и ПС	Организация до трех координационных совещаний с Европейской комиссией и МФУ для оценки событий и роли ВАС	Существует еще предпочтения в некоторых кругах за чрезмерного регулирования, монополистическую деятельность государственных и бежать; слабая правовая и реализация механизмов контроля
Созывается ТРАСЕКА инвесторов (финансы) форум; эффективные интерфейсы и рабочие отношения строятся с МПК ТРАСЕКА и ПС	Организация координационных совещаний с Европейской комиссией и МФУ для оценки событий и роли ТРАСЕКА инвесторов (финансы) Форум (инвесторов форум)	Открытость и готовность МФИ в полной мере сотрудничества в нужной деятельности по координации и совместной подготовки проектов
Результат 4 - коммуникации и распространения		
Стратегия в области коммуникации и распространения обеспечивая основу для обеспечения того, чтобы информация предоставляется в распоряжение соответствующей аудитории на своевременной основе и наиболее эффективным средством является разработаны и впоследствии обновленный	Один координационном совещании в год организовали между идеей, ТРАСЕКА ПС, ТРАСЕКА ЕС и странам разработать эффективные коммуникации и стратегия распространения	Ожидается сохранение твердой политической приверженности и технической поддержки, которая будет представлена ТРАСЕКА л.с. и стран-бенефициаров
Организацию координационных совещаний между МФУ, Постоянного Секретариата ТРАСЕКА, Национальный секретари, ЕС ТРАСЕКА Менеджер проекта, делегация ЕС, национальные транспортные подразделения и координация участников проекта	Два координационных совещания будут организованы в год	Заседания будут направлены на разработку и последующее обновление по коммуникации и стратегия распространения проекта
Обновление, производстве и распространении ТРАСЕКА материальных маркетинг, информационные бюллетени и брошюры использовались для содействия программе ТРАСЕКА; основных средств распространения предполагается на веб-странице	Проект веб-сайт будет создан и запустить на весь срок осуществления проекта	



This project is funded
by the European Union

ТРАСЕКА Проект IDEA - Контракт 2008/155-683

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



Приложение 2: Перечень и резюме проектов ТРАСЕКА

Название	Страны-бенефициары	Целевые группы / заинтересованных сторон	Режим concerned	Типы товаров	Тип анализа	Примечание
Транспорт диалога и взаимодействия между ЕС и соседними странами и странами Центральной Азии	Все ТРАСЕКА страны: Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Румыния, Таджикистан, Узбекистан, Туркменистан, Турция, Украина	Министерству транспорта, различные игроки транспортных бригад проект ТРАСЕКА	Все режимы	Все товары	Координация, коммуникация	Цель заключается в расширении регионального диалога и транспортных между формой между ЕС и странами, входящими в ИЕСП Восточного региона и Центральной Азии, в контексте поддержки дальнейшего развития транспортной системы в регионе и ее взаимосвязи с основных трансъевропейских транспортных осей. Особый акцент на улучшении координации с международными финансовыми организациями и участие частного сектора в транспортных проектах
Морских автострад	Прямые бенефициары: Азербайджан, Грузия, Казахстан, Украина Associated: Болгария, Румыния, Турция	Министерству транспорта, портов, морских администраций & управления, бизнес-сообщества, операторов перевозок (порты, судоходство & тыльной соединение)	Морского и морского земли связи и интерфейсы (железнодорожный, автомобильный, и, возможно, внутренние водные пути)	Containerisable товаров (исключены среди других навалом)	Рынок	Общая цель проекта заключается в повышении осведомленности о концепции МО в целях улучшения материально-технических возможностей, совместимости и смешанных перевозок, а также разработать эффективные "морских автострад", соединяющий страны ТРАСЕКА с Европой
Логистические центры в западных ННГ и на Кавказе	Азербайджан, Армения, Грузия, Молдова, Украина; косвенно: Болгария, Турция, Румыния	Министерству транспорта, инвесторы логистических проектов, бизнес-сообщества, транспортные операторы, профессиональными ассоциациями, таможенными органами	Во всех режимах, за исключением трубопроводов: автомобильного, железнодорожного, морского, внутреннего водного, авиационного	Containerisable товаров (исключены среди других навалом)	Рынок	Возможная координации - Обмениваться информацией о узких мест, препятствий, в частности, портами и внутренними районами и конкурентоспособных маршрутов, - Улучшить объемные двери до двери товарных потоков



This project is funded
by the European Union

ТРАСЕКА Проект IDEA - Контракт 2008/155-683

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



Продолжение с предыдущей страницы

Название	Страны-бенефициары	Целевые группы / заинтересованных сторон	Режим concerned	Типы товаров	Тип анализа	Примечание
ТРАСЕКА безопасности полетов в гражданской авиации и безопасности	Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Украина, Узбекистан, Таджикистан					Проект предусматривает оказание технической и помощь в укреплении потенциала гражданской авиации структурами стран-бенефициаров: (1) повышение информированности, повышения безопасности транспорта и безопасности, правила и стандарты; (2) разработать нормативную базу в соответствии с Euro-ЕАN безопасности и правил безопасности; (3) поддержку соглашения о сотрудничестве с соответствующими европейскими учреждениями (EASA, Евроконтроль); (4) поддержка независимого контроля безопасности и сертификации; (5) разработать эффективную среду управления движением путем принятия правил, процедур, человек-uais, перечни и на - без отрыва от работы
Логистические центры в Центральной Азии	Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан, Туркменистан	Министерству транспорта, инвесторы логистических проектов, бизнес-сообщества, транспортные операторы, профессиональными	Во всех режимах, за исключением трубопроводов: автомобильного, железнодорожного, морского, внутреннего	Containerisable товаров (исключение среди других навалом)	Рынок	Конкретная цель состоит в развитии финансовых, технических, экологических и институциональных условий и исследования по созданию сети логистических центров по коридору ТРАСЕКА. Проект будет предоставлять набор технико-экономического обоснования и предварительного технико-
Укрепление транспорта учебных заведений в странах бывшего СССР	Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина	Транспортных учебных организаций и студентов высших учебных институтах транспорт				Повышается общая цель заключается в содействии подготовке квалифицированного и компетентного персонала в связи с устойчивым развитием транспортной инфраструктуры и современных транспортных услуг в странах ТРАСЕКА. Оценка существующих учебных мероприятий и возможностей обучаемых, развитие современных учебных программ и



This project is funded
by the European Union

ТРАСЕКА Проект IDEA - Контракт 2008/155-683

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



Продолжение с предыдущей страницы

Название	Страны-бенефициары	Целевые группы / заинтересованных сторон	Режим concerned	Типы товаров	Тип анализа	Примечание
Развитие Безопасности менеджменту и безопасности мореплавания и судов загрязнением предупреждения для Черного и Каспийского морей	Азербайджан, Грузия, Казахстан, Украину, Туркменистан, косвенно: Болгария, Румыния, Турция					Проект направлен на повышение безопасности морского судоходства и безопасности на Черном и Каспийском морях, чтобы удовлетворить требования конвенций ИМО по безопасности мореплавания, безопасности транспорта, включая пассажиров и членов экипажей, а также требования по охране окружающей среды; адаптировать технические и кадровые предпосылки для удовлетворения требованиям государственного портового контроля Меморандума в Черное море и Каспийское море.
Землю и эксплуатационную безопасность	Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина					Проект будет оказывать техническую и помощь в создании потенциала для стран-бенефициаров в наземных транспортных сооружений (железные и шоссейные дороги) с целью: (1) повышение осведомленности и улучшение безопасности на транспорте и правил безопасности и стандартов; (2) разработать нормативную базу в соответствие с европейской безопасности и правил безопасности; (3) поддержку соглашения о сотрудничестве с соответствующими европейскими учреждениями; (4) поддержка независимого контроля безопасности и сертификации; (5) разработать эффективные человека дорожно-транспортного менеджмента окружающей среды путем принятия правил, процедур, человек-uais, памятки и на обучение по месту работы



This project is funded
by the European Union

ТРАСЕКА Проект IDEA - Контракт 2008/155-683

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



Продолжение с предыдущей страницы

Магистралей проекта "Морской	Международный логистических центров в западных ННГ и проекта "Кавказ"	Международный логистических центров в проект Центральной Азии	Землю и эксплуатационную безопасность проекте	Укрепление транспорту учебных институтов в проектах СНГ
<p>Основная деятельность сосредоточена на достижении двух основных мероприятий: Завершение рассмотрения соответствующей информации и исследований, эта работа началась на этапе начала проекта (Задача 1) Открытие информационно-разъяснительной деятельности по поддержке MoS концепции с проектом стран-бенефициаров (Задача 2)</p>	<p>Фаза В - выявление, поощрение и Рейтинге логистических центров проектами, уже началась, и последний отчетный период охватывает время с 26 января 2009 по 26 июля 2009 года, т.е. через шесть месяцев после начала проекта. 1 Доклад о ходе работы в основном связаны с предоставлением результатов по этапу В. Настоящий свои задачи содержать следующие пакеты работу</p>	<p>Мобилизация и основания фазы этого проекта были успешно завершены и работы по развитию транспортной базой данных в каждой стране идет полным ходом. Значительное количество подробных данных о транспорте была получена в Казахстан и Узбекистан, сбор данных и в других странах определенные результаты, и работа продолжается.</p>	<p>Вводное совещание по этому проекту было проведено в Брюсселе в марте 2009 года, где было решено, что основное внимание в проекте должно быть на безопасность дорожного движения транспорта, особенно в форме правового приближение в регионе ТРАСЕКА и согласованы с директивами ЕС и лучшие практики.</p>	<p>Проект включает в Министерстве транспорта, где возможно, так как конечная цель будет то, что они намерены использовать методологии и инструментов, разработанных по транспортному планированию, инвестиционной экспертизы и мультимодальных перевозок и положил их на практике.</p>
<p>Завершение полевых миссий стран-бенефициаров. За отчетный период полевых миссий стран-бенефициаров проектов состоялось в Казахстан (Астана, Актау), Азербайджана (Баку) и Грузии (Тбилиси, Поти и Батуми)</p>	<p>В1: помощь в выявлении и характеризующих приоритетные проекты логистических центров: на основе макроса определили места на этапе, проект предусматривает оказание помощи стран-бенефициаров в определении перспективных проектов в этих местах. Проект следит за исследованием к портам, железнодорожные, автомобильные дороги, аэропорты, экспедиторы, транспортные компании, сектор недвижимости, грузоотправители и грузополучатели начали в фазе А</p>	<p>Были проведены совещания с заинтересованными сторонами в каждой страной-бенефициаром, рабочие группы были созданы в двух странах и других, запланированных на ближайшее будущее.</p>	<p>Базы операций находится в Тбилиси, Грузия, как региональное отделение для Кавказа. Кроме того, первый региональный офис в Кишиневе, Молдова для западных ННГ, второе региональное отделение было создано в Алматы по обслуживанию центрально-азиатских республик.</p>	<p>Регионального отделения был создан проект в г. Алматы, подготовка координаторов. Кроме того, региональное отделение было создано и региональный координатор работает в Киеве. Кроме того, в Тбилиси, региональный координатор осуществляющим координацию задач проекта.</p>



This project is funded
by the European Union

ТРАСЕКА Проект IDEA - Контракт 2008/155-683

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



Продолжение с предыдущей страницы

Магистралей проекта "Морской"	Международный логистических центров в западных ННГ и проекта "Кавказ"	Международный логистических центров в проект Центральной Азии	Землю и эксплуатационную безопасность проекте	Укрепление транспорту учебных институтов в проектах СНГ
<p>Представляя концепцию MoS к представителям стран бенефициаров проекта. Концепция MoS были представлены и обсуждены на семинаре в Киеве, а также лицом к лицу заседаниях в ходе вышеуказанных миссий и контакты</p>	<p>V2: Рейтинге приоритетные проекты с использованием многокритериального анализа: Проект занимает определили инициатив с использованием многокритериального анализа. Этот процесс требует координации с ЕС, бенефициарами и заинтересованными сторонами. Эти критерии включают региональные и страновые конкретных параметров и будет разрабатываться в соответствии с лучшей практикой в Европе и с учетом конкретной ТРАСЕКА фона.</p>	<p>Открытие конференции и первое совещание Руководящего комитета были проведены в апреле. Рабочие группы были организованы в Казахстан, Таджикистан, Узбекистан, Туркменистан и Кыргызская Республика.</p>	<p>Организация стартовом конференцию, чтобы обсудить проект планирования; Переговоры с менеджером проекта ЕС по заключению необходимых дополнений, необходимых для осуществления планирования;</p>	<p>Региональная сеть создается в высших учебных заведениях и университетах транспортного планирования, оценки инвестиций и смешанных-личение в области ТРАСЕКА. В конце октября в рамках проекта был проведен региональный семинар в Кишиневе / Молдова по разработке учебных программ, педагогических методов и электронного обучения.</p>
<p>Расширение контактов с потенциальными участниками проекта и пользователям, например, когда представители приняли участие в проекте транспортной недели в Одессе и установил контакты с международными и национальными профессиональными организациями (экспедиторы, таможенные брокеры и т.д.), судоходные компании, экспедиторы и морские порты</p>	<p>V2: Основываясь на своем опыте в странах ТРАСЕКА, и проект, осуществляемый семинар для заинтересованных сторон Завершение процесса ранжирования, а также подготовят Ultimate выбор места для тех, исследования V3: посещение соответствующих центров логистики: ознакомительная поездка сосредоточены на достижении следующих целей - Посещение логистических центров в Европе и продемонстрировать ГЧП на практике и применяются для того, чтобы наглядно продемонстрировать и наилучшей практики решения.</p>	<p>Презентация проекта состоялась 8 апреля 2009 года в Алматы. Проект находится на пути в своей работе программу и опубликовали доклад Целевой В в ноябре описывающих многокритериального анализа, процесс координации с получателями помощи, а также результаты проведенного анализа и отбора.</p>	<p>Работа над функциональными обзор, анализ пробелов в законодательной, и разработка и внедрение типовых учебных программ; Подготовка ТЗ / задачи описания набора старших краткосрочных экспертов из государств-бенефициаров для оказания помощи в проведении обзора и функциональный анализ законодательного пробела;</p>	<p>Среди широкого круга мероприятий по подготовке кадров, Команда IDEA ориентирована на региональный атлас транспортом в регионе ТРАСЕКА с сетью транспортной инфраструктуры, существующих и прогнозируемых транспортных потоков по основным коридорам видам транспорта, запланированные инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры по этим коридорам и т.д.</p>



This project is funded
by the European Union

ТРАСЕКА Проект IDEA - Контракт 2008/155-683

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



Продолжение с предыдущей страницы

Магистралей проекта Морской	Международный логистических центров в западных ННГ и проекта "Кавказ"	Международный логистических центров в проект Центральной Азии	Землю и эксплуатационную безопасность проекте	Укрепление транспорту учебных институтов в проектах СНГ
<p>Координационный о деятельности с другими проектами. Один среди контрактов было созвано совещание по ЕС в Брюсселе, и координационные совещания состоялись в Украине (Киев, Одесса, последний по инициативе Представительства ЕК), и другие контакты и обмены стали регулярными</p>	<p>ВЗ: программа и список участников ознакомительной поездки была разработана в сотрудничестве с бенефициарами и ЕС. Ознакомительная поездка дала участникам возможность увидеть "государство-Of-The-Art" логистических объектов в функцию. Лучшие практики, связанных с организационной и финансовой оценки будет также представлено</p>	<p>Целевая доклад в сентябре, охватываемых базой данных трафика, ситуация в области транспорта и логистических центров в регионе и освещение проблем и вопросов, поднятых участниками. В рамках проекта также разработаны отдельные доклады по странам, содержащий соответствующую справочную информацию о инфраструктурных, нормативно-трафика вопросов.</p>	<p>Поддержка внедрения тахографов, а также подготовительную работу по реализации программы подготовки специалистов, а также Разработка шаблона для осознания & коммуникационную стратегию и начать процесс выявления потенциальных партнеров из числа НПО в пилотных странах.</p>	<p>Этот груз "Атлас", подчеркнув евразийской торговли и транспортных потоков, имеет в качестве основного содержания: транспорт и– торговые потоки; Транспортная– политика в ТРАСЕКА; транспортных– цепочек и интермодальных перевозок; логистика в ТРАСЕКА перспективу;– оперативных процедур в ТР–АСЕКА; Внешние эффекты транспорта в ТРАСЕКА.</p>



This project is funded
by the European Union

ТРАСЕКА Проект IDEA - Контракт 2008/155-683

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



Приложение 3: Отчет о достижении результатов

Название проекта: Транспорт диалога и взаимодействия между ЕС и соседними странами и странами Центральной Азии		Номер проекта: EuropeAid 155-683	Страна: все страны-участниц ТРАСЕКА
Плановый период: декабрь 2009 - июнь 2010		Составлен в: Декабрь 2009	Консультант: Консорциум ТРТ, ДОС, Alfен, PTV
Вывод результатов	Месяц, как запланировано в IDEA Техническое предложение	Месяц, как фактически произведенных или осуществляются	Причины отклонения
M1 Стартовое совещание высокого уровня	Месяц 2	Месяц 1	Возможность 7 МПК встречи в Иссык-Куль / Кыргызстан использоваться для презентации Проекта IDEA
M2 Веб-сайт проекта "выходит в Сеть"	Месяц 4	Месяц 4	Постоянный Секретариат МПК против передачи функций от существующей к новой веб-сайт
M3 Первая региональная конференция министров	Месяц 4	Месяц 17	Рубрика реформирования ПС должен быть тщательно подготовлен. Первый РМЦ состоится одновременно с ТРАСЕКА инвесторов (финансы) форума по причине финансовых ограничений
M4 Заседание рабочей группы	Месяц 6	Месяц 4	Брюссель Координационное совещание в сентябре 2009 г. как повод для сессии РГ



This project is funded
by the European Union

ТРАСЕКА Проект IDEA - Контракт 2008/155-683

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



Приложение 4: План мониторинга и оценки

Название проекта: Транспорт диалога и взаимодействия между ЕС и соседними странами и странами Центральной Азии								Номер проекта: EuropeAid 155-683		Страна: все страны-участниц ТРАСЕКА		
Период: май 2009 - Ноябрь 2009								Составлен в: декабрь 2009		Консультант: Консорциум ТРТ, DOC, Alfen, PTV		
Сроки (месяцы)								ВХОДЫ				
Середина мая - середина-ноябрь 2009								ПЕРСОНАЛ		ПЕРСОНАЛ		Полеты (круглых поездок нет.)
No МЕРОПРИЯТИЯ								(Ключевые экспертов)		(Short-Term опыта.)		
	May	June	July	Aug	Sept	Oct	Nov					
1	ЕС-Консорциум вводное совещание	X						6	12			
2	Мобилизация	XX						3	4		(3 single triPC)	
3	Обзор / анализ исследований	XXX						22	12			
4	Информация обновления	XX						16	5			
5	Оценка движения модели	X						16	20		5	
6	Проект сайту Настройка	XX	XXX					12				
7	Оценка транспортных баз данных и веб-страницы	XX	X					36	16		4	
8	Программа работы и мероприятия	X	XX					6	6			
9	МПК Конференц-зал / Иссук-Куль	XX						12			3	
10	Анализ заинтересованных сторон		XX	XXXX				8				
11	Выявление и контакты основных заинтересованных сторон		XX	XXXXXXXX	XX			44	4		5	
12	Анализ заинтересованных сторон ответы			XXXXXX	XXX			5				
13	Проекты Первоначальный отчет		X	XXXXXXXX	XXXX			15	16		3	
14	Переводы				XXX			1				
15	Комментарии				XX	XX						
16	Заключительный Первоначальный отчет				XX			2	4			
17	Реформация ПС				XX			10				
18	Брюссель Координационное совещание				XXXXXX			15	33		3	
19	Национальная транспортная политика				XX	XX	X	11	6			
20	Планы действий & МПК Долгосрочная стратегия				X	XX	X	6				
21	Трафик модели				XX	XX	XX	X	21	24	3	
22	Маршрут Logistics Performance Index				XX	XX	X	4				
23	Проект приоритетности				X	XXXXXXX	XX	27	9			
24	Инвестиционное Руководство					XXX	XX	7	6			
25	Баку Синергия заседание						XXX	4				
	ИТОГО							309	177		26 поездок в оба конца	



This project is funded
by the European Union

ТРАСЕКА Проект IDEA - Контракт 2008/155-683

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



Приложения 5: Распределение задач и мероприятий среди основных проектных экспертов

Задачи и Действия Проекта	ВЭ 1	ВЭ 2	ВЭ 3	вместе
Составляющая 1: Поддержка внедрения Стратегии ТРАСЕКА LT и связанные с ней Планы действий				
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 ТРАСЕКА Транспортная База Данных и Сбор данных		●		
A1.1.8 ТРАСЕКА Транспортная База Данных и прогноз движения		●		
A1.1.9 ТРАСЕКА 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 ТРАСЕКА 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		●		
Составляющие 2: идентификация Проекта и определение Проекта				
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			●	
Составляющая 3: Мобилизация Финансирования				
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 ТРАСЕКА			●	
Составляющая 4: Связь и Распространение				
A4.1 Стратегии Связи и Распространения	●			
A4.2 Действия координации	●			
A4.3 Производство проектных материалов ТРАСЕКА и литература	●			
A4.4a События	●	○		
A4.4b веб сайт ТРАСЕКА	○	●		

● Первичная ответственность ○ Поддержка



This project is funded
by the European Union

ТРАСЕКА Проект IDEA - Контракт 2008/155-683

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



Приложение 6: годовой план работы на следующий рабочий период

Название проекта: Транспортный диалог и возможность взаимодействия сетей между ЕС, прилегающими к нему странами и странами Центральной Азии							Номер проекта : EuropeAid TRACECA 155-683		Страны: Все государства-члены ТРАСЕКА	
Плановый период : Май 2009 - Июнь 2010							Подготовлен: Декабрь 2009		Консультант: Консорциум TRT, DoC, Alfen, PTV	
Общая цель: 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.										
N o	ACTIVITIES	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ						ВЛОЖЕНИЯ		
		Декабрь 2009 – Июнь 2010						ПЕРСОНАЛ (человеко-дни)		
		Дек	Янв	Фев	Мар	Апр	Май	Вед Эксперт	КС Эксперт межд.	КС Эксперты местн.
1	Тематические рабочие группы на конкурентоспособность железнодорожных тарифов	X	X X	X X X				8		
2	Приоритетность проектов	X X X	X X	X X X X	X X			44	80	30
3	Перераспределение транспортного законодательства и национальной политики в области транспорта	X X X	X X	X X X X	X X			15	40	45
4	Обновление Транспортной модели	X X X X	X X X X	X X X X	X X X X			18	326	67
5	Планы действий и долгосрочная стратегия МПК	X X X	X X	X X X X	X X X X	X X X X		15		
6	Тематические рабочие группы по инфраструктуре					X X X X X		15	10	
7	Координационное совещание по вопросам транспорта и упрощения процедур торговли					X X X X		8		
8	Тренинг по методологии МФУ	X	X X	X X X X	X X X X	X X X X	X X	18	10	
9	Реформация ПС		X X	X X X X	X X X X	X X X X	X X X X	12		
10	Тематические рабочие группы	X	X X	X X X X			X X X	9		
11	Проект Web-сайта и публикации событий ТРАСЕКА	X X	X X		X X X X	X X X X	X X X X	5	10	30
12	Инвестиционное Руководство	X X X	X X	X X X X	X X X X	X X X X	X X X X	11	158	
13	ТРАСЕКА транспорту дата базы и сбор данных	X X X	X X	X X X X	X X X X	X X X X	X X X X	18	50	50
14	Маршрут Логистик Index			X X	X X X X	X X X X	X X X X	12	30	150
15	Согласовать перечисленные проекты с международными финансовыми учреждениями и другими заинтересованными сторонами				X X X X	X X X X	X X X X	15		
16	МФУ Координация					X X X X	X X X X	10		
17	Сравнительный анализ по странам: готовность для международного финансирования					X X X X	X X X X	12	24	120
18	Связь и стратегия распространения					X X X X	X	6		
19	Первая учебная сессия для сотрудников Постоянного Секретариата ТРАСЕКА					X X X X	X X X X	10		
20	Восьмое совещание МПК ТРАСЕКА							6		
TOTAL :								267	728	417



This project is funded
by the European Union

ТРАСЕКА Проект IDEA - Контракт 2008/155-683

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



Приложение 7: Отзывы Национальных Секретарей ТРАСЕКА на содержание веб-сайта

	Принят в %	Очень Согласен	Кое- как	Нейтр ально	Кое- как Не согласен	Совер шенно
1. Включить центральную библиотеку для поиска публикацией ТРАСЕКА	100%	53%	47%			
Проект доклады и техническое задание	100%	45%	55%			
События и мероприятия	74%	37%	37%	16%		11%
Презентации	75%	25%	50%	25%		
Протоколы и соглашения	95%	53%	42%	5%		
2. Области загрузок для заинтересованных сторон (например, МФУ) для соответствующих документов различных видов транспорта, проекты или доклады стран	95%	42%	53%	5%		
3. Предоставление пространства и инструменты для создания веб-страниц Национальных секретариатов	95%	32%	63%	5%		
Содержание разных языков	84%	53%	32%	16%		
Контакты заинтересованных сторон стран	100%	42%	58%			
Отчёты транспортного сектора стран	100%	32%	68%			
Другие данные стран	79%	16%	63%	21%		
4. Предоставление пространства и инструментов для создания страниц веб-проектов с целью предотвращения потери знаний после реализации проектов, это будет включать в себя контакты, техническую документацию, презентации, события Календарь т.д	95%	25%	70%	5%		
5. Календарь для всех событий ТРАСЕКА	100%	63%	37%			
6. Бюллетени для зарегистрированных заинтересованных сторон	89%	47%	42%	11%		
7. Ссылка на онлайн-базу данных ГИС область загрузки для транспортной информации (пароль) под руководством Национального секретаря страны	90%	60%	30%	10%		
8. Включить привлекательные презентации инвестиционных проектов для инвесторов и частного сектора	100%	30%	70%			
9. Включить персональную страницу содержания для зарегистрированных участников (например, транспортных администраций, транспортно-экспедиторских ассоциаций, МФУ), которые следуют за деятельностью ТРАСЕКА и загружают документы.	85%	25%	60%	10%	5%	
10. Иметь новый дизайн в соответствии с новыми функциональными возможностями	90%	20%	70%	10%		



This project is funded
by the European Union

ТРАСЕКА Проект IDEA - Контракт 2008/155-683

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



Приложение 8: Годовые ресурсы, расписание и бюджет на следующий период

Название проекта: Транспортный диалог и возможность взаимодействия сетей между ЕС, прилегающими к нему странами и странами Центральной Азии		Номер проекта : EuropeAid 155-683		Страны: Все государства-члены ТРАСЕКА		
Плановый период : Май 2009 - Июнь 2010		Подготовлен: Декабрь 2009		Консультант: Консорциум TRT, DoC, Alfen, PTV		
РЕСУРСЫ ЗАТРАЧЕННЫЕ	ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ	ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ В ПЕРИОД	ОСУЩЕСТВЛЕННЫЕ В ПЕРИОД	ОБЩИЕ ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ	ИМЕЮЩИЕСЯ В ОСТАТКЕ	
ПЕРСОНАЛ						
Ведущие Эксперты	1,600	266	309	309	1,291	
Краткосрочные Межд. Эксперты	1,965	260	177	177	1,983	
Краткосрочные Местные Эксперты	2,080	60	20	20	2,060	
частный итог	5,645	686	506	506	5,334	
Оборудование и материалы	Ноутбуки, Принтеры, Интернет & Маршрутизатор WiFi	Приобретение офисного оборудования не предусмотрено				
ДРУГИЕ ЗАТРАТЫ (суточные, перевод)	2,000,000	333,333.33		102,827.87	102,827.87	1,897,172.13



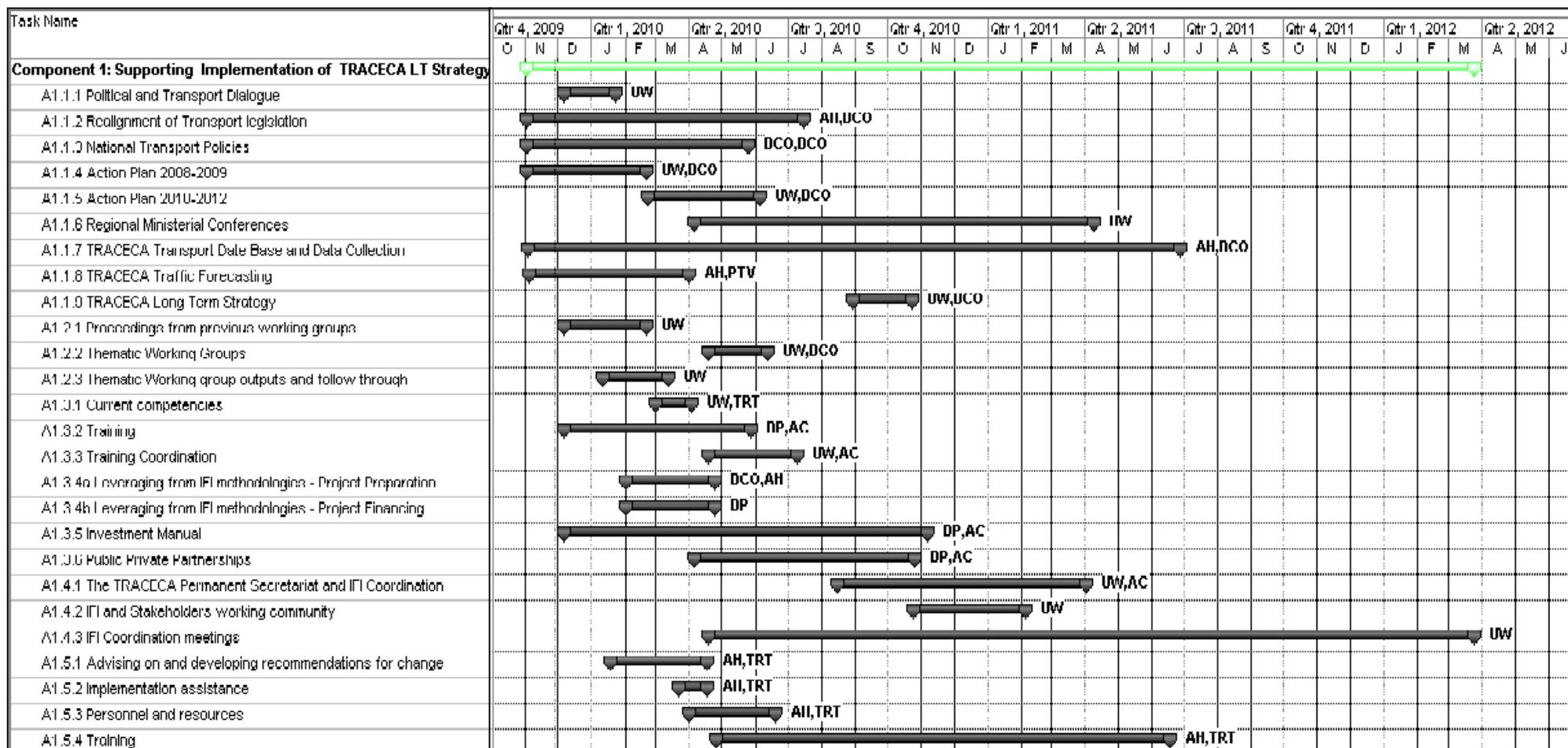
This project is funded by the European Union

ТРАСЕКА Проект IDEA - Контракт 2008/155-683

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



Приложение 9: Программа работы для всего периода проекта





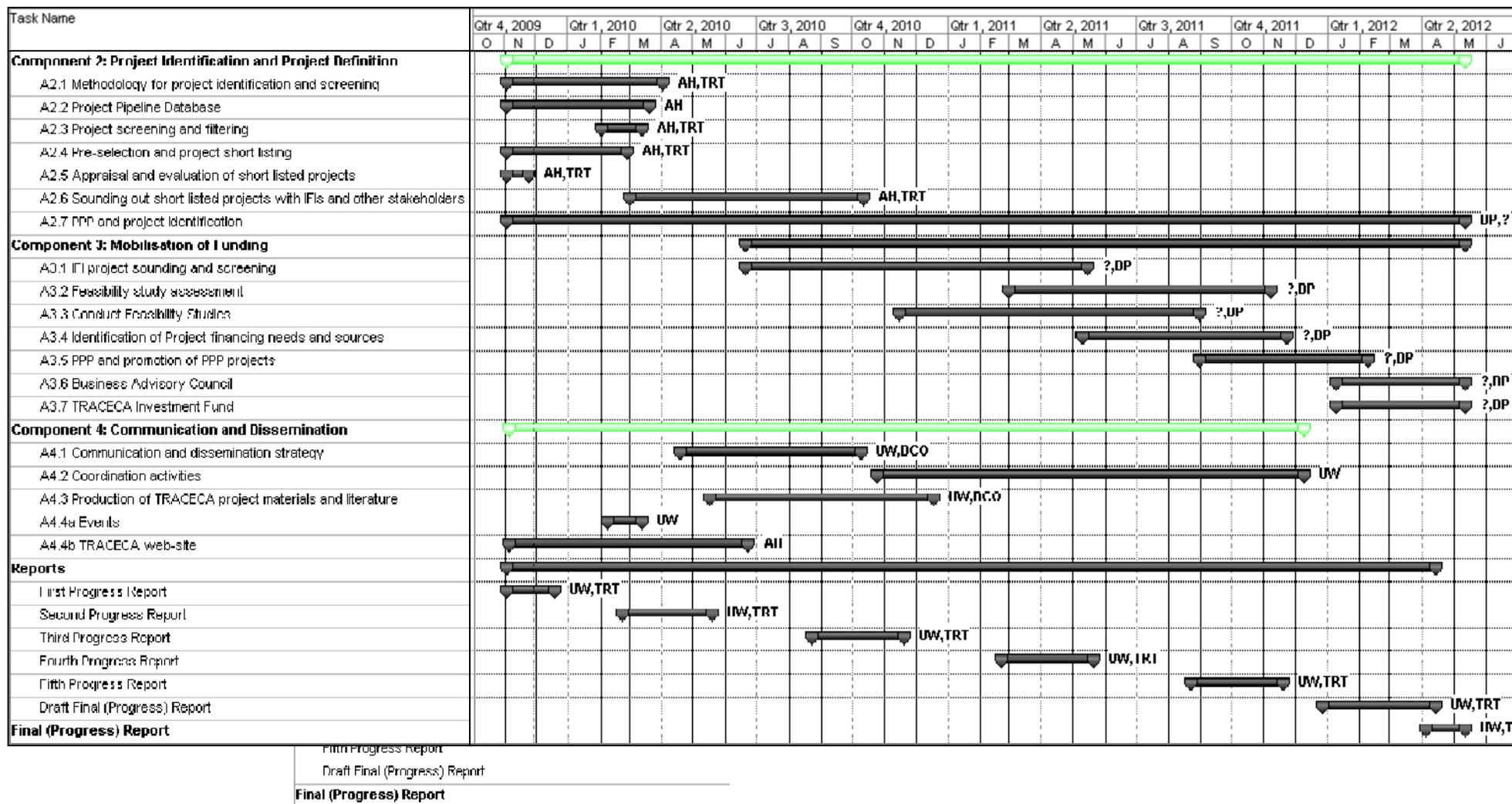
This project is funded by the European Union

ТРАСЕКА Проект IDEA - Контракт 2008/155-683

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



Продолжение с предыдущей страницы



Published January 2010

This publication has been produced with the assistance of the European Union.
The contents of this publication are the sole responsibility of
TRT Trasporti e Territorio in association with its Consortium Partners
Alfen Consult GmbH, Dornier Consulting GmbH and PTV AG,
and can in no way be taken to reflect the views of the European Union.

