

Составная часть

ТЕХНИЧЕСКОГО ЗАДАНИЯ ПРОЕКТА ИДЕА

Название Проекта:	Транспортный Диалог и Взаимодействие между Европейским Союзом, соседними с ним странами и странами Центральной Азии
Краткое Название:	Transport Interoperability and Dialogue between the EU Caucasus and Asian (IDEA / ИДЕА)
Номер Проекта:	EuropeAid / 155-683
Страны:	Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Узбекистан и Украина. Болгария, Румыния и Турция, связанная с проектом как члены TRACECA
Дата начала проекта:	Проект вступил в силу с 12 мая 2009 г. после стартовой встречи в Брюсселе.
Продолжительность:	Три года (36 месяцев).

1 ЦЕЛЬ КОНТРАКТА И ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

1.1 Общие цели

Общая цель ТРАСЕКА состоит в том, чтобы улучшить звенья Транспортной Европейской Сети ЕС с соседними странами (Кавказ, включая Армению, Азербайджан, Украину и Грузию) и странами Центральной Азии, таким образом способствуя торговле и социально-экономическому развитию и развитию окружающей среды в регионе. Дополнительная цель проекта состоит в том, чтобы увеличить региональный транспортный диалог и транспортную модальность между ЕС и этими странами посредством усиленного координирования и работы с МФИ, тесного сотрудничества и участия МФИ и, там где выполнимо, частного сектора в транспортном проекте ТРАСЕКА.

1.2 Задачи Проекта

Задачи этого проекта следующие:

1. Укрепить механизмы политического и транспортного диалога между ЕС, странами-участниками ТРАСЕКА, организаторами проекта и МФИ.
2. Поддерживать выполнение Долгосрочной Стратегии МПК к 2015г. и Плана Действий, через помощь Постоянному Секретариату ТРАСЕКА и странам - членам для развития транспортного коридора и связей с Транспортной Европейской Сетью ЕС.
3. Внести свой вклад в развитие и согласование региональных инвестиционных планов ТРАСЕКА относительно транспортной инфраструктуры в поддержку проектной идентификации, подготовки и оценки проекта, ведущих к мобилизации финансирования и реализации проекта.
4. Достигнуть эффективной и устойчивой координации с МФИ - для идентификации «созданных банковских проектов ТРАСЕКА» с целью финансирования со стороны МФИ - и с другими финансовыми учреждениями, включая поощрение ГЧП.
5. Поддерживать выполнение проектов транспортных инвестиций, обеспечивая обучение, развитие бизнеса и генерального плана, анализируя финансовую и техническую выполнимость и продвигая общественно-частное сотрудничество.
6. Достигнуть эффективных связей и распространения деятельности и результатов для программы ТРАСЕКА.

1.2.1 Результаты, которые будут достигнуты Консультантом

Относительно Целей 1 и 2 об укреплении механизмов политического и транспортного диалогов и выполнения Долгосрочной Стратегии МПК к 2015 году (относительно Компонента Работы 1)

1. Скоординированная стратегия, разработанная для укрепления сотрудничества между странами, одновременно демонстрирующая юридическую и установленную регулируемую систему перестройки транспорта в регионе.
2. Последовательное и грамотное вмешательство в Постоянный Секретариат и в страны-члены для выполнения задач, поставленных Планом Действий ТРАСЕКА за 2007-2009 гг. и определение даты вступления в силу последующего Плана Действий на 2010-2012 гг.
3. Организация не менее двух Региональных транспорта и Конференций по инфраструктуре на уровне министров для продвижения политики Европейского Транспорта и совершенствования политического и транспортного диалога ТРАСЕКА.

4. Демонстрируемое продвижение, обеспечивающее гарантию устойчивости транспорта ТРАСЕКИ и система базы данных о сборе, сверке и обработке данных для транспортного прогноза, анализа, планирования инвестиций и идентификации проекта.
5. Идентификация общих целей, задач и действий, которые требуют повторного балансирования в рамках Долгосрочной Стратегии ТРАСЕКА к 2015 г. и проведение контрольных мероприятий по определению продвижения в выполнении Долгосрочной Стратегии.
6. Поставленная программа высококачественных и успешных тренингов, включая “Тренинги для Тренеров”, программа, согласующая в себе требования и нужды Постоянного Секретариата и стран - членов ТРАСЕКА.
7. Четко выстроенная программа тренингов для решения определенных потребностей ПС ТРАСЕКА проводится для повышения уровня квалификации в области финансирования и усовершенствованных методов работы, активируя МФИ и инвестиции частного сектора в инфраструктуру и транспортном секторе. Извлечение максимум рычагов действий от обучения, предлагаемого другими проектами ТА.
8. Установленная и функционирующая структура тематических рабочих групп, вырабатывающая сфокусированную и структурированную мощность в поддержку регионального инвестиционного планирования и определения инфраструктуры и транспортных проектов. Созыв не менее восьми рабочих групп в течение проекта.
9. Разработка Постоянным Секретариатом ТРАСЕКА “Руководства по Финансированию и Инвестированию” для стран-членов в целях подготовки на уровне сознания и применения в действии.
10. Завершение “оценки готовности” стран - членов ТРАСЕКА к мероприятиям PPP в соответствии с юридическими и регулируемыми условиями труда и плана дорог в связи с необходимыми юридическими и регулируемыми изменениями.
11. Повышение среди стран-членов ТРАСЕКА осознания важности роли PPP в транспортировке и связанных инфраструктурой проектах. Созыв мажорной и высокопрофессиональной конференции, сфокусированной на PPP для инвестирования в инфраструктуру и инвестировании, ориентированном на Западно-Европейский и вновь приобретаемый рыночный опыт.
12. Установленное “рабочее сообщество”, включающее в себя сеть ТРАСЕКА и МФИ, совместно с координаторами, национальными и международными банками, и другими финансовыми организациями, работающими в тесном взаимодействии, над инвестированием и транспортными приоритетами для стран-членов ТРАСЕКА и распространением Транспортной Европейской Сети на соседние страны.
13. Созыв не менее двух региональных заседаний по координации МФИ.
14. Исполнение согласованных изменений в структуре управления и организации Постоянного Секретариата ТРАСЕКА вместе с выдвинутыми усовершенствованными механизмами финансирования.

Относительно Целей 3 и 4 о планировании транспортных инвестиций, идентификации проекта, оценки проекта и координации МФИ, ведущих к «банковским проектам ТРАСЕКА» (относительно Компонента работы 2).

15. Созданная база данных поступлений ТРАСЕКА работает над проверкой, отбором и развитием потенциальных проектов ТРАСЕКА.
16. Образование краткого списка из 6-8 инфраструктур и транспортных проектов, которые пересекаются с региональным проектом ТРАСЕКА, нацеленным на развитие коридора.
17. Завершение проектных предоценок в согласованном списке проектов для проведения анализа прибыли от стоимости, экономического и финансового положения и классификации проектов в списке.

18. Изначально организованное обсуждение с МФИ 6-8 указанных в списке проектов для определения уровня заинтересованности, чтобы продвинуться в вопросах спонсорства и исследований, с целью мобилизации финансирования.
19. Идентификация и проектное определение, как минимум, двух региональных инфраструктур и транспортных проектов, относящихся к Государственно-Частному Партнерству, для оценки со стороны ЕС, стран-членов ТРАСЕКА и потенциальных финансовых организаций.
20. Зарегистрированная методология для использования Постоянным Секретариатом, охватывающая весь цикл проекта, для определения и идентификации проекта.

Относительно Целей 4 и 5 об эффективности МФИ координации, идентификации банковских проектов ТРАСЕКИ, осуществление транспортных проектов и продвижения ГЧП (относительно Компонента Работы 3).

21. Исходя из первоначальных результатов обсуждений с МФИ, добиться вместе с МФИ взятия на себя ответственности, как минимум, за два Анализа Осуществимости созданных ТРАСЕКА проектов в рамках масштаба времени проекта.
22. Поставить и завершить, как минимум, два анализа осуществимости при спонсорстве и поддержке МФИ.
23. Обеспечить, как минимум, два, созданных ТРАСЕКА, банковских проекта инвестиционными средствами МФИ и/или в союзе с другими финансовыми организациями для совместного финансирования.
24. Вынести на рассмотрение и обсуждение МФИ, странами-членами ТРАСЕКА, другими финансовыми организациями и частным сектором, как минимум, двух идентифицированных региональных инфраструктурных проектов для возможного структурирования ГЧП.
25. По требованию, предоставить практическую поддержку и технические консультативные услуги выдвинутому Консультативному Совету и строить эффективные интерфейсы и рабочие отношения с МПК ТРАСЕКА и Постоянным Секретариатом.
26. По требованию, предоставить практическую поддержку и технические консультативные услуги для утверждения ТРАСЕКА Инвестиционного Союза и строить эффективные интерфейсы и рабочие отношения с МПК ТРАСЕКА и Постоянным Секретариатом.

Относительно Цели 5 об эффективной коммуникации и распространении программы ТРАСЕКА и трудовой деятельности проекта (относительно Компонента Работы 4).

27. Выпуск и широкое распространение материалов о деятельности, результатах и другой информации относительно программы ТРАСЕКА.

2 ПРЕДПОЛОЖЕНИЯ И РИСКИ

2.1 Предположения, лежащие в основе проектного вмешательства

Ожидаются твердые политические обязательства и техническая поддержка, обеспеченные Постоянным Секретариатом и странами-бенефициариями.

Партнерские государства и исполнительные органы должны сотрудничать, при необходимости, на предпочтительной территории, принимать участие в поддержке принимаемых юридических, технических и институциональных реформ и распределении соответствующих возможностей.

Ключевой персонал и дополнительно назначенный штат должны быть как следует подготовлены и квалифицированы, чтобы вовремя принять соответствующее участие в деятельности проекта.

Открытость и полная готовность МФИ к кооперированию в согласованно скоординированных действиях и к совместной подготовке проекта.

Кроме того, помощь в подготовке рабочей площадки для первичного и вторичного Проектных Офисов, при материально-техническом обеспечении странами-членами ТРАСЕКА.

2.2 Риски

Риски, связанные с достижением соглашения по скоординированной транспортной политике:

- Возможные изменения в ключевых заинтересованных организациях страны-члена.
- Вступление в индивидуальные двусторонние соглашения и преференциальные трактовки предпочтительнее, чем составление соглашений, основанных на международных стандартах. Существующие стандарты зачастую оказываются устаревшими и могут привести к дополнительным затратам.
- Желание отдельно взятой страны обеспечить себе высокие результаты предпочтительнее, чем формирование регионального обзора. Регулярные прогнозирующие митинги EWG помогут преодолеть подобные трудности и недоразумения.
- Слабые механизмы управления и юридическое исполнение.
- Возможное закрытие границ между определенными странами. Важно поддерживать хорошую коммуникацию между ключевыми транспортными организациями соседних стран. Определенные политические споры между странами не должны мешать транспортным специалистам этих стран общаться и сотрудничать в полную силу.
- Доступ к тарифным стоимостям и процедурам установления тарифов на дорожный транспорт еще не готов быть с легкостью принятым из-за беспокойств транспортных операторов, связанных с коммерческими тайнами.
- Преимущество свободного выхода операторов на рынок (включая международные услуги) и справедливое соревнование в цене и качестве обслуживания (при строгом контроле безопасности и окружающей среды) полностью все еще не оценены - остается предпочтение, в некоторых кругах, сверхрегулирования, монополистических и государственных операций.

3 ОБЪЕМ РАБОТЫ

3.1 Введение

3.1.1 Описание Проекта

Региональное Транспортное развитие и интеграция. Цели и задачи проекта – это стремление поддерживать области действия приоритета, изложенные в Долгосрочной стратегии ТРАСЕКА, принятой МПК в мае 2006г. В эту стратегическую структуру входят секторы приоритета, нацеленных на поставку к 2015 году единой прочной, эффективной и многоmodalной транспортной системы как на уровне ЕК-ТРАСЕКА, так и на уровне ТРАСЕКА-ТРАСЕКА. Выполнение стратегии подразумевает развитие эффективных эксплуатационных структур для координации действий стран ТРАСЕКА. В этом контексте постоянная поддержка важной роли Постоянного Секретариата ТРАСЕКА в продвижении регионального диалога и в координировании региональных проектов остается наиболее значительной. Дополнительно, данный проект должен оказывать поддержку в улучшении транспортных связей Транспортной Европейской Сети ЕС с соседними странами и странами Центральной Азии, таким образом, делая вклад в транспортную систему и в содействие торговле. В контексте Европейская Политика Добрососедства (ЕПД) важность укрепления регионального транспортного сотрудничества была ранее подчеркнута.

Долгосрочная Стратегия МПК. Консультант обязан достичь полного понимания Долгосрочной Стратегии МПК и ее действенности на сегодняшний день, относительно согласованного Плана Действий за 2007-2009 годы, чтобы в дальнейшем обеспечить свой вклад в подготовку Плана Действий на 2010-2012 годы. Стратегия МПК выстраивает приблизительно шесть столбов, классифицированных на краткосрочный, среднесрочный и долгосрочный. В **Краткосрочный** входит: Привлечение финансирования, развитие надежных, безопасных и рациональных видов транспорта, и институциональная, регулирующая и юридическая стабилизация. В **Среднесрочный** входит: Интеграция инфраструктуры и сплоченность, и создание эффективной многомодальной транспортной сети. В **Долгосрочный** столб входит: Реализация полного потенциала воздушного транспортирования. Наиважнейшая задача стратегии нацелена на преобразование транспортного законодательства в странах ТРАСЕКА в направлении международных транспортных конвенций и соглашений, приближаясь таким образом к транспортному законодательству ЕС.

Техническая помощь ЕС. Помощь в выполнении Плана Действий за 2007-2009гг. и последующих планов действий, обеспечивается через Постоянный Секретариат, и в рамках работы текущих проектов ЕС по оказанию технической помощи, включая и данный проект. Есть также и другие, параллельные, проекты ЕС по оказанию технической помощи, которые оказывают поддержку в проведении настоящего и последующих Планов Действий. Подрядчик обязан получать оценку целей и продвижения этих дополнительных проектов, чтобы гарантировать максимум рычагов от интеграции координирования с другими проектами ТА.

Проект Транспортных Потокв ЕС ТРАСЕКА. Наиболее важный из данной сферы деятельности и проектов - настоящий проект ТАСИС «Анализ транспортных потоков для стран ТРАСЕКА и Межрегиональный диалог между ЕС и СНГ», который будет работать вплоть до июня 2009г.. В рамках необходимых компонентов работы есть множество совмещений и дополнительных действий, которые Подрядчик должен будет развивать и использовать, чтобы обеспечить устойчивость и добиться цели настоящего проекта. Транспортный Проект Потокв имеет два компонента. Первый направлен на потребность усилить способность ТРАСЕКА проводить прогнозирование перевозок для планирования транспортных инвестиций и идентификации проекта. Это будет достигнуто с помощью модернизации системы базы данных и модели планирования вместе с обучением людей и с улучшением процесса сбора, проверки и анализа данных. Второй компонент охватывает множество действий, предусматривающих: поддержку Постоянному Секретариату ТРАСЕКА в институциональной стабилизации, помощь в выполнении Плана Действия за 2007-2009гг., содействие тематических рабочих групп, проектную идентификацию, постоянную координацию с МФИ и развитие инициатив ГЧП.

Постоянная поддержка Постоянному Секретариату. Институциональная стабилизация структуры Управления ТРАСЕКА - ключевая задача этого проекта. Во-первых, Постоянный Секретариат и страны - члены обязаны осуществлять согласованную Долгосрочную Стратегию МПК, включая критическую задачу - поиск конвергенции в транспортных юридических и регулирующих структурах в соответствии с Международными и/или европейскими соглашениями. Во-вторых, в контексте Политики Европейского Округа (ЕИБ), ЕС признает, что институциональные и политические измерения ТРАСЕКА должны быть укреплены и модернизированы, как в направлении к развитию коридора, так и в отношении политики. В поддержку ЕИБ относительно транспорта, ЕС идентифицировало пять главных межнациональных транспортных блока. Из этих пяти блоков коридор ТРАСЕКА - единственный, где сотрудничество организовано через ОМС, подписанного заинтересованными странами. Поэтому структура ТРАСЕКИ может предложить ЕИБ подходящую основу для строительства, учитывая ее прочную юридическую базу, набор учреждений и центр стратегии по реализации коридора. Для достижения этого ТРАСЕКЕ требуется постоянная поддержка ЕС посредством данного проекта в соединении с другими инициативами по оказанию технической помощи.

Тематические Рабочие группы. Большая часть транспортного диалога между странами - членами ТРАСЕКИ была достигнута посредством механизма опытных рабочих групп. Первоначально организованные четыре опытные группы охватывали Гражданскую авиацию, Безопасность во всех видах Транспорта, Дорожный и железнодорожный Транспорт и Транспортную Инфраструктуру. Организованная с тех пор пятая рабочая группа, на Морском Транспорте, и предполагаемая 6-ая группа, возможно, будут работать в направлении по перевозке опасных грузов, что является секторальным пересечением. Деятельность рабочих групп предназначена для установления требуемых изменений в юридических и регулирующих структурах стран-членов, для входа в определение национального транспорта и инвестиционных планов, и в идентификации потенциальных региональных проектов.

Деятельность рабочих групп считается смешанной из-за комбинации факторов. Данный проект транспортных потоков ТАСИС ЕУ будет содействовать восьми экспертным рабочим группам и, следовательно, будет другой период времени, чтобы оценить эффективность рабочих групп. Цель Консультанта по данному контракту будет состоять в том, чтобы оценить действия рабочих групп за прошлые два года Транспортного проекта Потоков и рассмотреть, останется ли данный формат действительным или потребуется вносить изменения в структуру рабочих групп, которые в этой сфере деятельности именуется как Тематические Рабочие Группы. Далее, Консультант должен организовать и облегчить дальнейший набор Тематических Рабочих групп в течение проекта.

Идентификация и оценка Проекта. идентификация проекта формирует главный компонент настоящего проекта. Текущие Транспортные Потоки ТАСИС будут обязаны оценивать и составлять инвестиционные планы и идентифицировать проекты, основанные на результатах транспорта планирования и прогнозирования моделей. Таким образом, уже действующий проект и портфель проектов ТРАСЕКИ будут на разных стадиях оценки. Консультант обязан вести этот процесс проектной идентификации и оценки, и развивать краткий список потенциальных проектов, по predetermined и согласованным критериям, особенно, проектов регионального характера, включая и зарубежные проекты. Это - сложный процесс, вовлекший множество стран в ТРАСЕКУ, и вся трудность - в достижении странами-членами единого мнения в вопросе о региональном транспортном приоритете над национальными. Конечная цель – это идентифицирование и получение средств и спонсорства для региональных проектов, которые способствуют развитию коридора и действуют как двигатель для инфраструктуры и транспортных инвестиций.

Анализ Осуществимости. Данный проект имеет возможность взять на себя, как минимум, два Анализа Осуществимости для согласованного короткого списка проектов. Механика проведения Анализов Осуществимости станет предметом рассмотрения Подрядчиком и Менеджером проектов ЕС. Возможно, что Анализы Осуществимости будут проводиться с привлечением краткосрочных специалистов или по договоренности с субподрядчиком. Также, в зависимости от продвижения, Инвестиционный фонд Европейского Округа ЕС мог бы обеспечить финансирование Анализов Осуществимости. В оценке, какие проекты взяты первыми для анализа осуществимости, Консультант обязан рассматривать методологии и практику, используемыми МФИ, так, чтобы анализы осуществимости и подготовка проектов подходили под стандарты МФИ, приводя к повышенной вероятности принятия МФИ и, избегая дублирования работы.

Расчет времени также важная составляющая при проведении анализа, чтобы свести к минимуму риск излишне длинных исследований, которые могут привести к потере проектного интереса и спонсорства финансовыми организациями.

Поэтому в максимально возможной степени, Консультант должен ввести дисциплины частного сектора в проектный цикл.

Координация МФИ. Главная задача этого проекта - продолжающаяся координация с МФИ для объединенной идентификации "банковских проектов" и для последующей мобилизации капитала. Многие МФИ работают в регионе ТРАСЕКА и активно поддерживают и вкладывают капитал в инфраструктуру и связанные транспортом проекты. ТРАСЕКА должна быть способна к созданию инвестиционных планов и проектов, которые могут быть преобразованы в «банковские проекты», отвечающих ее внутренним критериям региональности, интегрированности и устойчивости. Цель для региональных или зарубежных проектов быть созданными ТРАСЕКА в структурированной манере, что ведет к повышенной вероятности преобразования проектов, которые будут созданы ТРАСЕКА, предпочтительно совместно с МФИ в структурированной манере, которая приводит к увеличенной вероятности проектного преобразования, через проектное финансирование, к запуску проекта. Основываясь на прошлых донорских конференциях и встречах по координации, не наблюдается потеря цели или интереса МФИ, сотрудничающих с ТРАСЕКА. Поэтому эффективная координация с МФИ - продолжающийся процесс с ТРАСЕКА и ЕС, ведущий в конечном счете, к соединению проектов регионального характера.

Общественные Частные Партнерства. Характерная цель этого проекта состоит в том, чтобы определить степень, до которой Общественные Частные структуры обеспечивают решение финансировать транспортную инфраструктуру и соответствующие транспортные проекты. В настоящем Проекте Транспортных Потоков ТАСИС есть требование, как один из его Компонентов Работы, - продвигать ГЧП, и существуют другие проекты ТРАСЕКА, которые включают в себя компонент ГЧП. Стоит подчеркнуть, что предпринятая над ГЧП работа должна

в максимально возможной степени быть предпринята в консультации с этими другими проектами ТА.

Деловой Консультативный Совет ("ВАС") и Инвестиционный фонд ТРАСЕКИ ("TIF"). Наконец, консультант должен предусматривать возможное учреждение двух новых организаций, ВАС и TIF. Сферы действий для обоих развиваются как часть действующего Проекта Транспортных Потокaв ТАСИС.

3.1.2 Географическая территория, которая должна быть охвачена

Проектная территория включает в себя все страны ТРАСЕКИ, и все страны "Baki Initiative", включая Россию, Туркменистан и Беларусь. Кроме того, должны быть приняты во внимание связи со странами-наблюдателями и кандидатами ТРАСЕКИ.

Дополнительно, Подрядчик должен учитывать цель для более близкой интеграции между Транс-Европейской Сетью (TEN-T) и ТРАСЕКОЙ в условиях развития Автострад Моря, Центральной и Южной Восточной Оси.

3.1.3 Целевые группы

Главными заинтересованными участниками проекта будут Министерства Транспорта, ответственные за устойчивое развитие транспортной политики и транспортной инфраструктуры и за инвесторов и различных депозитариев, вовлеченных в отобранные исследования и проекты. Полные бенефициарии проекта - деловое сообщество и потребители транспортируемых товаров, выходящие через более дешевое и более быстрое производство к рыночным отношениям в нужных областях. Кроме того, публика извлечет выгоду и напрямую, и косвенно, от улучшенной транспортной сети, которая обеспечит большую доступность и социально-экономическое развитие.

3.2 Определенные действия

Действия, которые будут предприняты Подрядчиком, изложены ниже, в четырех компонентах. Подрядчик должен отметить, что в то время, как действия изложены в отдельных компонентах, действия работы взаимосвязаны и не должны рассматриваться как разобценные. Вот эти четыре компонента:

- Поддержка в выполнении Долгосрочной Стратегии ТРАСЕКА и соответствующих Планов Действий;
- Проектная идентификация и проектное определение;
- Мобилизация финансирования;
- Коммуникация и распространение

Компонент 1 Поддержка в выполнении Долгосрочной Стратегии ТРАСЕКА и соответствующих Планов Действий

Действия этого компонента нацелены на укрепление возможностей создания Постоянного Секретариата в поддержку эффективного выполнения Долгосрочной Стратегии к 2015 ТРАСЕКА МПК, текущего Плана Действий на 2007-2009гг. и последующих Планов Действий. Особенно, Подрядчик должен учитывать дополнительные обязательства Постоянного Секретариата относительно его новой роли координации для Юго-Восточного Коридора, как части распространения Транс-Европейских Транспортных блоков.

Цели 1 и 2: Поддержка выполнения Долгосрочной Стратегии ТРАСЕКИ и связанных с нею Планов Действий. Укрепление механизмов политических и транспортных диалогов между ЕС, странами-бенефициариями ТРАСЕКА и другими заинтересованными организациями.

Рабочая деятельность

- **Политический и Транспортный Диалоги.** Дать оценку, совет и рекомендации по эффективности политической координации среди стран - членов ТРАСЕКА, ЕС и других депозитариев, нацеленных на продвижение регионального транспортного диалога. Рассмотреть возможности усовершенствования координации и связанных между депозитариями механизмов, нацеленных на интенсивность развития транспортной

политики, и добиться консенсуса по региональным инвестиционным планам и транспортным проектам.

- **Преобразование Транспортного законодательства.** Пересмотреть установленную, регулирующую и юридическую структуру стран-членов ТРАСЕКИ, оценивая возможность провести программу проектов и обеспечивая более тесную интеграцию между Транс-Европейской сетью (ТЕН-Т) и ТРАСЕКОЙ. Развивать рекомендации по необходимым изменениям, расчет времени и работы с Постоянным Секретариатом по поддержке выполнения.
- **Национальная Транспортная Политика.** Оценить степень реального продвижения, достигнутого в преобразовании национальной транспортной политики в области юридической и регулирующей конвергенции и гармонизации с Европейскими стандартами. Сравнить программу и продвижение юридической и регулирующей конвергенции и гармонизации с Европейскими/Международными соглашениями. Определить риски реализации конвергенции и гармонизации и дать рекомендации в поддержку стран-членов, чтобы вернуться на исходные позиции. Эта деятельность должна упразднить систему рычагов в предыдущем и настоящем проектах ЕС ТРАСЕКА.
- **План Действия 2007-2009.** Совместно с Постоянным Секретариатом и Национальными Секретариатами предпринять оценку продвижения, достигнутого в отношении Плана Действий 2007-2009. Идентифицировать проблематичные зоны, напряженность, ограничения на пути к выполнению Плана Действий. Подготовить рекомендации по плану неизбежных исправительных действий в специфических зонах, не вошедших в список, для дальнейшего обсуждения с Постоянным Секретариатом и Менеджерами Проекта Европейского Сообщества.
- **План Действий 2010-2012.** Обеспечить вклад и техническую поддержку Постоянному Секретариату и другим важным участникам в составлении Плана Действия на 2010-2012гг.
- **Региональные Министерские Конференции.** Организовать минимум 2 Региональные Министерские Конференции, сфокусированные на политическом диалоге, включая обсуждение и конвергенцию национальной транспортной политики в поддержку решения необходимых целей и задач, изложенных в согласованной Долгосрочной Стратегии ТРАСЕКА и в Транспортных Инициативах Баку.
- **Транспортная База Данных ТРАСЕКА и Сбор Данных:** Оцените подход, подобранный к настоящим методам сбора данных для пополнения транспортной базы данных ТРАСЕКА. Определить текущее продвижение в бизнесе, чтобы удерживать местных экспертов для сбора данных и рассмотреть альтернативные варианты. Развивать определенные рекомендации для обсуждений с ПС и менеджером проекта ЕС для движения вперед, чтобы обеспечить устойчивость и полезность базы данных для транспортного прогноза и анализа.
- **Транспортиртная База Данных ТРАСЕКА и Транспортный Прогноз.** Обеспечить всестороннее понимание систем программного обеспечения, процессов и связанных входов и выходов транспортных данных ТРАСЕКА и системы прогноза, которая является предпосылкой для планирования инвестиций и проектной идентификации.
- **Долгосрочная Стратегия ТРАСЕКА.** К 12 месяцу проекта сделать заключения и соответствующие рекомендации по протяженности ТРАСЕКА, необходимой, чтобы выполнить согласованную Долгосрочную Стратегию. Определить области, находящиеся под риском, и решения для того, чтобы вернуться на исходные позиции. Оценка должна производиться на основе методологии, находящейся на стадии разработки, чтобы вести контроль за развитием стратегии, а также там, где Постоянный Секретариат будет играть лидирующую роль. Обсудить результаты и заключения с с Постоянным Секретариатом и Менеджером проекта ЕС. Где требуется, составить соответствующий план действий, чтобы помочь Постоянному Секретариату в предпринятии корректирующих действий.

Тематические Рабочие группы – Инициатива Баку/ТРАСЕКА

- **Процессуальные действия предыдущих рабочих групп.** Оценить статус и прогресс предыдущих региональных тематических рабочих групп ТРАСЕКА. Следовать пунктам согласованного плана действий от этих рабочих групп, чтобы определить достигнутые успехи и для эффективного завершения согласованных действий и инициатив.
- **Тематические Рабочие группы.** Развивать программу, чтобы составить и внедрить минимум восемь тематических рабочих групп в течении проекта. Критерий для тематических рабочих групп – это тщательное проектирование, с учетом результатов и выводов от предыдущих рабочих групп, как часть Проекта Торговых Потокос ЕС, и полная консультация с ПС и менеджером проекта ЕС. Поддержать ПС в организации и в содействии рабочих групп с целью достижения реальных результатов, связанных с выполнением Планов Действий и Долгосрочной стратегии ТРАСЕКА.
- **Результаты и завершение деятельности Тематических Рабочих групп.** Далее, содействуя рабочим группам в поддержке политического диалога, обмене информацией, для распространения транспортной политики и инициатив ТЕН-Т, чтобы подвести итоги предыдущих проектов ТА для технического программного обеспечения будущих инвестиционных проектов и проектов ТРАСЕКА. Обеспечить вклад в подготовку Плана Действий на 2010-2012гг. и в поддержку реализации целей шести столбов Долгосрочной Стратегии ТРАСЕКА.

Развитие лучших методов для Инфраструктуры Транспортных Инвестиций

- **Компетентности.** Определить настоящий уровень компетентностей и знания среди специалистов Постоянного Секретариата современных новых инвестиционных методологий для транспортной инфраструктуры и транспортных проектов, чтобы идентифицировать области для постоянного обучения и технической поддержки.
- **Обучение.** Проектировать, развивать и внедрять программу для специалистов ПС ТРАСЕКА, чтобы повысить уровень квалификации инвестирования инфраструктуры, включая ГЧП. Включать, среди прочего, определение и спроектирование проекта, проектную подготовку и структурирование, проектный анализ (экономический, финансовый, технический, институциональный, по окружающей среде, социальный), устойчивость, риски и их снижение, источники финансов. По необходимости, объединять с сектором специфического обучения.

Координация Обучения. В проведении тренингов, связанных с действиями, Подрядчик должен взять на себя роль координирования, принимая во внимание и другие проекты ТА, которые включают в себя учебные компоненты, и максимально использовать такое обучение для штата ПС. Цель состоит в том,

- **чтобы добиться максимума рычагов действий, параллельно со всеми программами обучения, проводимыми другими проектами ЕС ТА.**
- **Доходность из методологий МФИ.** Совместно с деятельностью МФИ в странах - членах ТРАСЕКА импортировать методологии МФИ и ноу-хау относительно определения, конструирования, подготовки и оценки инфраструктуры и транспортных проектов, инвестиционного структурирования и цикла проекта, что ведет к созданию "банковских проектов". Объединить такие методологии в программах обучения и для завершения Руководства по Инвестированию ТРАСЕКА.
- **Руководство по Инвестированию.** К 12 месяцу проекта, выпустить «Руководство по Инвестированию» (с изложением лучших методик по финансированию инфраструктуры и транспортных проектов) для Постоянного Секретариата и для состава стран-членов, и для включения в процедуры стандартных действий ПС, также, возможно, для использования штатом через web-каналы.
- **Общественные Частные Партнерства.** Предпринять сравнительный анализ странами-членами ТРАСЕКА существующих и вновь предложенных изменений в юридической и регулирующей структурах, чтобы оказать содействие деятельности ГЧП. Эта работа

должна быть предпринята при консультации с другими, связанными проектами ТА, которые исследуют ГЧП. Цель состоит в том, чтобы оценить степень потенциала поддержки для структур ГЧП и обеспечить стимул для региональных инвестиционных проектов ТРАСЕКА, и установить уровни интереса стран в ГЧП. Подразделение ГЧП могло быть устроено в рамках Постоянного Секретариата, чтобы обеспечивать консультации для развития ГЧП на протяжении коридора.

Координация МФИ

- **ПС и Координация МФИ.** Подготовить рекомендации, как эта критическая деятельность может быть усилена, чтобы создать эффективный рабочий интерфейс в транспортной политике, инвестиционный и проектный уровни, чтобы достигнуть инвестиционных рычагов. Следовать в соответствии с уже проделанной работой, чтобы улучшить координацию МФИ как часть Транспортного Проекта Потоків ЕС. Установить прочную сеть контактов ТРАСЕКА и назначенных координаторов МФИ.
- **МФИ и Рабочее Сообщество Депозитариев.** Укрепить существующую сеть МФИ и механизмы координации в соединении с другими депозитариями, включая Национальные, Региональные и Международные Банки, Региональные Инвестиционные фонды и другие организации.
- **Встречи по Координации МФИ.** Организовать минимум два мероприятия по координации МФИ Евросоюза и ТРАСЕКА.

Управление и Организация. И в отношении новой роли координации Постоянного Секретариата и Юго-Восточного Коридора для роста Европейских Транспортных Блоков.

- **Консультирование и изложение рекомендаций по изменениям.** Совместно с ПС, информировать и сделать рекомендации по областям для укрепления мощности ПС, в условиях инфраструктурных, управленческих и организационных нужд, и нужд, как в финансовых, так и в нефинансовых ресурсах. Цель этих действий состоит в том, чтобы усилить способность ПС выполнить Долгосрочную Стратегию ТРАСЕКА и связанные с нею Планы Действия, а также выполнить дополнительные обязанности ПС в его координационной роли в Юго-Восточном транспортном коридоре.
- **Помощь в исполнении.** Работая совместно с ПС и Менеджером проектов ТА ЕС, обеспечить помощь Постоянному Секретариату в осуществлении согласованных изменений и идентифицировать отдельные области, где Подрядчик и ЕС способны обеспечить определенную техническую помощь.
- **Персонал и ресурсы.** Провести консультации относительно инициатив, чтобы укрепить существующий состав ПС в условиях набора навыков (технических, транспортных, функциональных и т.д) в ожидании расширения штата ПС. Сделать рекомендации по необходимым изменениям, включая и применение международного транспортного опыта к существующей региональной команде.
- **Обучение.** Консультируясь с ПС, определить другие специальные тренинги, необходимые штату ПС. Потребности в обучении должны быть внимательно рассмотрены и распределены в зависимости от специфических нужд организации. Такое обучение требуется для поддержания запланированного роста числа служащих и для удержания штата. Потребности в обучении национальных секретариатов и штатов участвующих стран должны быть включены, но как ожидается, в ограниченном объеме. Развивать и проводить необходимое обучение, и, по возможности, использовать обучение, проводимое другими проектами ТРАСЕКА.

Компонент 2 Проектная Идентификация и Проектное Определение

Цели 3 и 4: Содействовать развитию и соглашению региональных инвестиционных планов ТРАСЕКА для транспортной инфраструктуры в подтверждение проектной идентификации, проектного определения и оценки, ведущей к мобилизации финансирования и выполнения проекта. Достигнуть эффективной и устойчивой координации с МФИ для идентификации

“созданных ТРАСЕКА банковских проектов” для финансирования со стороны МФИ и с другими финансовыми учреждениями, включая содействие ГЧП.

Рабочая деятельность

- **Методология для проектной идентификации и фильтрации:** Сформулировать зарегистрированную методологию для пользования Постоянным Секретариатом, чтобы (1) поддерживать и обновлять проектные поступления как действующий портфель и (2) для постоянной фильтрации, отбора и оценки проектов.
- **База Данных Проектных Поступлений.** В источники для использования в проектной идентификации включить уже существующий портфель и проектные поступления ТРАСЕКА, страны-члены ТРАСЕКА, как результат работы тематических групп (и других форумов и рабочих секций) и проектов, подлежащих предварительному или окончательному анализу осуществимости, как части настоящего Проекта Транспортных Потоков Евросоюза. Существующая задача - создать региональные проекты, которые будут содействовать развитию коридора ТРАСЕКА, включая ликвидацию идентифицированных узких участков. Далее, продвигать проекты, которые содействуют исключительно сбалансированному устойчивому развитию в условиях экономической эффективности, улучшения экологической устойчивости транспортной системы и транспортной безопасности.
- **Проектное фильтрование.** Разработать проектную стратегию и процесс, чтобы определить потенциально высокую оценку и высокое воздействие региональных проектов. Применить процесс фильтрования к списку потенциальных проектов, чтобы составить список проектов по приоритетности в соответствии с согласованными критериями.
- **Предварительный отбор и краткий список проектов.** После консультации с Постоянным Секретариатом ТРАСЕКА, бенефициарии проекта и менеджер проектов ЕС, придти к единому мнению сократить длинный список до 6-8 предпочтительных проектов, заслуживающих более детальное изучение и оценку.
- **Оценка проектов из краткого списка.** Для каждого проекта из списка должны быть предприняты социально-экономическая, техническая и финансовая оценки, чтобы составить общую концепцию проекта, детально излагая для каждого проекта инвестиционные нужды, деловую обстановку и экономические нормы прибыли.
- **Исследование проектов из краткого списка с МФИ и с другими заинтересованными сторонами.** Начать диалог с потенциальными поставщиками капитала для каждого проекта из краткого списка, основываясь на знании приоритетов МФИ и через прямую консультацию с МФИ. В дополнение к МФИ, проконсультироваться со всеми идентифицированными региональными, национальными и международными банками и другими потенциальными депозитариями, чтобы получить поддержку и спонсорство для каждого проекта из краткого списка.
- **ГЧП и проектная идентификация:** Исходя из работы, проделанной в отношении Общественных Частных Партнерствах под Компонентом1, идентифицировать потенциальную инфраструктуру и транспортные проекты, которые сами могут привести к финансовым структурам ГЧП. Рассмотреть такие проекты на встречах по координации МФИ и в соединении с бенефициариями проекта и менеджером проектов Евросоюза. Объединиться с потенциальными заинтересованными государственными органами и частным сектором, чтобы сформулировать стратегию и совместное соглашение, чтобы перейти к полной оценке проекта. Идентифицировать и интенсивно консультироваться с другими связанными проектами ТА, которые включают компоненты работы ГЧП.

Компонент 3 Мобилизации Финансирования

Цель 4: Достигнуть эффективной и устойчивой координации с МФИ для идентификации “созданных ТРАСЕКА банковских проектов”, для финансирования со стороны МФИ, и с другими финансовыми организациями, включая поощрение ГЧП.

Рабочая деятельность

- **Исследование и фильтрование проектов МФИ:** Развивать подход “выживаемости” составленных ТРАСЕКА инвестиционных планов и транспортных проектов для пересмотра и оценки со стороны МФИ на ранней стадии инвестирования или проектного цикла. Вести подход, подвергая минимум из шести транспортных проектов краткого списка ТРАСЕКА исследованию и оценке, минимум, двумя отдельными МФИ. Идентифицировать относительные недостатки и достоинства в фазе начальной оценки проекта, предпринятой Постоянным Секретариатом ТРАСЕКА, и стремиться урегулировать идентификацию и оценку “банковских проектов”.
- **Оценка Анализа Осуществимости:** Для соединения проектов с инвестиционными критериями МФИ, договориться с МФИ о следующих шагах в условиях проектной оценки, включая потребность в предварительном или окончательном анализе осуществимости в соответствии с методологией МФИ. Определить, может ли финансирование ЕС быть оттянуто из Инвестиционного фонда Округа (NIF) Евросоюза, чтобы финансировать такие исследования для поощрения совместной работы и сотрудничества между ТРАСЕКА и МФИ.
- **Проведение Анализов Осуществимости:** Скоординироваться с МФИ относительно запуска и проведения *минимум двух анализов осуществимости* над проектами краткого списка и относительно пределов временной шкалы проекта. Мобилизовать политическую и коммерческую поддержку ТРАСЕКА и Евросоюза и преодолеть определенные проектные напряжения и риски, будь то юридические, регулирующие, технические, экономические, политические или финансовые.
- **Идентификация финансовых нужд и ресурсов Проекта:** Для достижения положительного итога проекта, основанного на результатах анализов, скоординировать финансовые структуры и источники, во главе с МФИ, и мобилизовать другие финансовые организации: EIB, EBRD, Всемирный банк и другие и, при необходимости, Инвестиционный фонд Европейского Округа ЕС. Использовать и других внешних поставщиков финансов, таких как национальные и международные банковские организации, региональные инвестиционные фонды и т.д., чтобы обеспечить полное финансирование проекта с целью выполнения минимум двух “банковских проекта ТРАСЕКА” при полном и согласованном финансировании и спонсорстве МФИ.
- **ГЧП и продвижение проектов ГЧП:** Развить концепцию проекта минимум для двух инфраструктурных проекта, предоставленные соглашению ГЧП. Проконсультироваться с другими связанными проектами ТА для проектной идентификации ГЧП. Активно сбывать и продвигать эти два проекта, из краткого списка, среди заинтересованных инвесторов частного сектора в соединении с органами общественного сектора соответствующей страны под покровительством ПС ТРАСЕКА. Оценить деловую обстановку и потребности для утверждения регионального центра качества ГЧП ТРАСЕКА, моделируемого по другим европейским инициативам.
- **Деловой Консультативный Совет:** Развивать статус предложенного Делового Консультативного Совета, нацеленного на продвижение и увеличение инвестиций частного сектора в развитии общественной инфраструктуры, включая ГЧП. До возможной степени определить, как «ВАС» может быть объединен в поддержку транспортным проектам, и мобилизовать поддержку частного сектора и финансирование.
- **Инвестиционный фонд ТРАСЕКА:** Развивать статус и прогресс, достигнутые в утверждении запланированного Инвестиционного фонда. Основанный на статусе и сфере деятельности фонда, определить, как фонд может использоваться в поддержку финансирования для созданных ТРАСЕКА проектов, включая финансирование технической помощи, софинансирование и прямое инвестирование проекта.

Компонент 4 Коммуникации и Распространение

Цель 4: Эффективная коммуникация и распространение действий и результатов программы ТРАСЕКА.

Рабочая деятельность

- **Коммуникация и стратегия распространения.** Работать с Евросоюзом, Постоянным Секретариатом и странами - членами ТРАСЕКА, чтобы развивать стратегию коммуникации для эффективного продвижения интересов ТРАСЕКА и связанных с ней инициатив, как и в регионе, в рамках ЕС, так и к более широкой мировой аудитории заинтересованных сторон.
- **Действия по Координации.** Назначить встречи по координации между Постоянным Секретариатом ТРАСЕКА, Национальными Секретариатами, Менеджер проектов ЕС ТРАСЕКА, Делегации ЕС, Национальные транспортные подразделения по координации, депозитарии проекта и МФИ.
- **Выпуск материалов и литературы о проекте ТРАСЕКА.** Обновлять, производить и распространять маркетинг-материал, информационные бюллетени и брошюры, используемые для продвижения программы ТРАСЕКА.
- **Мероприятия и веб-сайт ТРАСЕКА.** Организовывать и продвигать мероприятия, чтобы передать гласности работу и результаты, предпринятые настоящим проектом (веб-сайт, посвященные ТРАСЕКА конференции, пресс-релизы, пресс-конференции и т.д.).

3.3 Управление проектом

3.3.1 Ответственный орган

Этим проектом будет управлять «EuropeAid Co-operation office». Ответственным лицом за управление контрактом будет руководитель группы.

3.3.2 Структура управления

Этот проект рассчитан на то, чтобы управляться через региональный офис в Баку, который будет служить главным связующим пунктом для всех проектных действий. Этот офис будет укомплектован экспертами и адекватной соответствующей секретарской поддержкой.

В дополнение к аналогичным организациям, Подрядчик будет работать в тесном сотрудничестве с национальными регулирующими организациями и администрациями, с Постоянным Секретариатом ТРАСЕКА в Баку и его представителями в странах-бенефициариях и с другими важными национальными администрациями. Подрядчик будет информировать Делегации ЕС в Алматы, Киеве, Тбилиси и Баку. Более того, Секретариат ТРАСЕКА и Национальные Секретариаты ТРАСЕКА играют важную координирующую роль и должны поддерживать связь с бенефициариями проекта и всеми депозитариями на национальном уровне. Национальные Секретариаты должны также участвовать во встречах региональных рабочих групп.

Подрядчик должен принять во внимание региональный акцент в планировании его путешествий и потребности в кадровом обеспечении, и список визитов должен следовать его планам. Стоит отметить, что этот список, возможно, понадобится отрегулировать на стадии первоначального отчета или позже, с соглашения Менеджера Проекта. Норма рабочего времени, проведенного в офисе Подрядчика, в региональных офисах и в миссиях по региону должно быть отчетливо изложены в планах Подрядчика.

3.3.3 Условия, которые будут обеспечены подрядной Администрацией и/или другими сторонами

Проектные партнеры в странах-бенефициариях будут содействовать выполнению проекта, обеспечивая необходимые связи с местными властями, свободный доступ ко всей связанной с проектом информации и требуемой документации (не касается информации, которая рассматривается и/или классифицируется как военная), обеспечивая необходимый дополнительный штат и своевременное урегулирование процедур, как требуется, в течении контракта. Партнеры по проекту в соответствующих странах обеспечат необходимые офисные условия для консультантов, на время их работы для соответствующих организаций, помогут в получении необходимых виз и таможенных документов на возможно, импортированное оборудование подрядчика и обеспечат любую другую помощь, необходимую для хорошего выполнения проекта.

Партнеры по проекту в каждой стране должны назначить старшего сотрудника их штата, чтобы контактировать с консультантом и чтобы удостовериться, что местный штат соответствующего уровня предоставлен для работы со штатом консультанта. Штату проектного партнера не будут платить из фонда проекта.

Партнеры по проекту также должны обеспечить всевозможную помощь, чтобы решать непредвиденные проблемы, перед которыми может оказаться подрядчик. Возможная неспособность решить какие-то неожиданно возникшие локальные проблемы консультанта не освобождают Подрядчика от его контрактных обязательств по отношению к Администрации Подрядчика.

4 ЛОГИСТИКА И РЕГУЛИРОВАНИЕ ВРЕМЕНЕМ

4.1 Месторасположение

Проектная область охватывает все страны программы TRACECA и "Инициативы Транспорта Баку".

Главный проектный офис будет расположен в Баку, Азербайджане, где в настоящее время располагается Постоянный Секретариат. Вторичные проектные офисы могут быть учреждены в других странах-бенефициариях, согласно потребностям и назначению приоритетов, в тесной координации с Делегациями ЕС в этих странах и с предварительного одобрения Администрации Подрядчика.

4.2 Дата начала и период выполнения

Намеченная дата начала - март 2009, и период выполнения контракта будет 36 месяцев с указанной даты. Пожалуйста обратитесь к Статьям 4 и 5 Специальных Условий по поводу фактических даты начала и периода выполнения.