

TRACECA

Strategy

of the Intergovernmental Commission TRACECA
for development of the international transport corridor
"Europe-Caucasus-Asia" (TRACECA)
for the period up to 2015

Стратегия

Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА
по развитию международного транспортного
коридора "Европа-Кавказ-Азия" (ТРАСЕКА)
на период до 2015 г.

Transport Corridor Europe Caucasus Asia

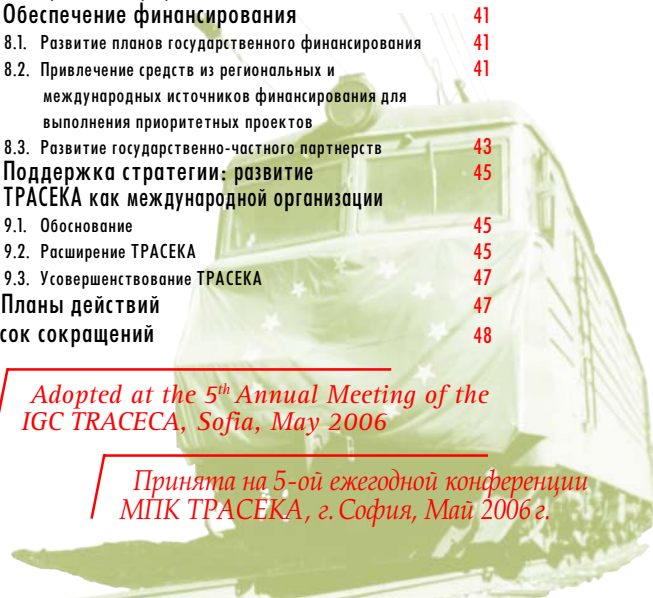




1. Introduction	2	1. Введение	3
2. The Logic Behind	4	2. Логическое обоснование	5
2.1. The Need to Change.	4	2.1. Необходимость осуществления изменений	5
2.2. Objectives and Pillars.	4	2.2. Основные цели	5
2.3. From Proposals to Actions.	8	2.3. От предложений к действиям	7
3. Strengthening and Modernising the Institutional Dimensions of Transport	10	3. Укрепление и усовершенствование институциональной составляющей транспортной отрасли	9
3.1. Organisational Restructuring.	10	3.1. Реструктуризация	9
3.2. Reinforcement of Human Resources.	12	3.2. Повышение кадрового потенциала	11
4. Integration and Cohesion of Infrastructure Networks	14	4. Интеграция и взаимосвязь сетей инфраструктуры	13
4.1. The Principles for Developing a Regional Transport Networks.	14	4.1. Принципы развития региональной транспортной сети	13
4.2. The Possible Planning Methodology.	16	4.2. Предполагаемая методология планирования	15
4.3. Traffic Forecasts.	16	4.3. Прогнозирование грузопотоков	15
4.4. Establishment of Key Transport Projects.	16	4.4. Определение ключевых транспортных проектов	15
4.5. Continual Refinement of the Network.	18	4.5. Непрерывное усовершенствование сети	17
5. Development of Sound Multi-Modal Chains	20	5. Создание устойчивой мультимодальной сети	19
5.1. Port Modernisation.	20	5.1. Модернизация портов	19
5.2. Motorways of the Sea.	20	5.2. Морские магистрали	19
5.3. A Modernised Road Freight Transport Industry.	22	5.3. Современные автомобильные грузоперевозки	21
5.4. Putting the Railway System in Perspective.	24	5.4. Перспективы развития железнодорожной системы	23
5.5. Border-Crossing.	26	5.5. Пересечение границ	25
5.6. Other Prerequisites for Success; Integrated Multi-Modal Transport Plans, Advanced Logistics and Sophisticated IT Solutions.	28	5.6. Другие условия успешного выполнения задач; комплексные планы мультимодальных перевозок, современная логистика и передовые информационные технологии	29
6. Exploiting the Full Potential of Air Transport and Boosting Air Passenger Traffic	30	6. Максимальное использование возможностей воздушных перевозок и стимулирование развития воздушных пассажирских перевозок	31
6.1. Overview of the Key Issues Addressed.	30	6.1. Справедливый и открытый рынок	31
6.2. Cooperation on Air Traffic Control.	32	6.2. Сотрудничество в области воздушных перевозок	33
6.3. Optimising the Exploitation of Airports.	32	6.3. Оптимизация эксплуатации аэропортов	33
7. Towards Safe, Secure and Sustainable Transport in the TRACECA area	34	7. Безопасные и устойчивые перевозки в регионе ТРАСЕКА	35
7.1. Safer Ships on a Cleaner Sea.	34	7.1. Безопасное судоходство и чистое море	35
7.2. Sustainable Air Transport.	36	7.2. Устойчивый воздушный транспорт	37
7.3. Sustainable Land Transport.	36	7.3. Устойчивый наземный транспорт	37
7.4. Strengthening the Sustainability Culture in Transport Infrastructure Development.	38	7.4. Укрепление устойчивого развития транспортной инфраструктуры	39
7.5. Usage of the Galileo Programme.	38	7.5. Применение программы Галилео	39
8. Secure Funding	40	8. Обеспечение финансирования	41
8.1. Developing National Funding Plans.	40	8.1. Развитие планов государственного финансирования	41
8.2. Mobilising Regional and International Sources of Funding on Priority Projects.	40	8.2. Привлечение средств из региональных и международных источников финансирования для выполнения приоритетных проектов	41
8.3. Promoting Public Private Partnership.	42	8.3. Развитие государственно-частного партнерства	43
9. Support of the Strategy: Enhancement of TRACECA as an International Organisation	44	9. Поддержка стратегии: развитие ТРАСЕКА как международной организации	45
9.1. Rationale.	44	9.1. Обоснование	45
9.2. Enlargement of TRACECA.	44	9.2. Расширение ТРАСЕКА	45
9.3. Enhancement of TRACECA.	46	9.3. Усовершенствование ТРАСЕКА	47
10. Action Plans	46	10. Планы действий	47
Abbreviations	48	Список сокращений	48

Adopted at the 5th Annual Meeting of the IGC TRACECA, Sofia, May 2006

Принята на 5-ой ежегодной конференции МПК ТРАСЕКА, г. София, Май 2006 г.



1 Introduction

Taking into consideration the geopolitical situation of TRACECA countries and trade relations development between Europe and Asia, the rise of freight flows on the one hand and logical reverse freight flows on the other hand, it is necessary to emphasize the growing importance of transport links (corridors) in East-West direction.

For the creation and development of any transport corridor not only the effort of transport specialists of the respective countries are required, but also the combined effort of all participating countries, a strong political will and common objectives.

In this context the most important task of the countries, which signed the Basic Multilateral Agreement on international transport for development of the transport corridor Europe-Caucasus-Asia (the Basic Agreement) on 8 September, 1998 at the summit in Baku, consists in taking full advantage of their geopolitical locations and economic opportunities through the development of transport networks along the international transport corridor Europe-Caucasus-Asia (TRACECA) that has been officially acknowledged by leading international institutions as one of the natural transit bridges between Europe and Asia.

After signature of the Basic Agreement, the legal basis for the organisation of international transit traffic on a more improved level was established. With assistance of the European Commission within the framework of the TRACECA Programme there were implemented a number of technical and investment projects. These projects are aimed at improvement and harmonization of the legal basis, border crossing procedures, tariff policy, institutional strengthening, senior staff capacity development, as well as the improvement of transport infrastructure. The above-mentioned factors along with the considered and well thought-out policy of the Programme's participating countries brought

about considerable growth of flows of freight traffic, particularly transportation of oil and oil products along the TRACECA corridor.

The main objectives of the Basic Agreement determine the long-term tasks for gradual implementation of policies and activities for development of the international transit corridor Europe-the Caucasus-Asia:

- **Giving support to political and economic sustainability of these republics providing access to European and World markets via alternative transport routes.**
- **To develop economic relations, trade and transport communications in the regions of Europe, the Black Sea, the Caucasus, the Caspian Sea and Asia;**
- **To facilitate access to the international market of road, air and railway transport and also commercial maritime navigation;**
- **To facilitate international transport of goods and passengers and international transport of hydrocarbons;**
- **To ensure traffic safety, security of goods and environmental protection;**
- **To harmonize transport policy and also the legal framework in the field of transport;**
- **To create equal conditions of competition between different types of transport.**

It is also significant to note that the TRACECA transport networks pass along the territories of the countries rich in mineral resources and energy supply with further prospective development. Transit development in these countries will undoubtedly contribute to the growth of production and employment in the regions. Whichever political or economic changes happen, the chosen, developed and tested by experience transport corridor Europe – Caucasus – Asia with its wide network will remain a stabilizing long-term factor, creating favourable investment climate and positively influencing regional and interregional integration processes.

Учитывая геополитическое положение стран ТРАСЕКА и развитие торговых отношений между Европой и Азией, зарождение грузопотоков, с одной стороны, и логическую реверсификацию грузопотока, с другой стороны, необходимо отметить возрастающее значение транспортных связующих (коридоров) в направлении Восток – Запад.

Создание и развитие любого транспортного коридора с соответствующими транспортными сетями подразумевает не только усилия специалистов транспортного сектора в каждой отдельно взятой стране, но политическую волю и общие стремления всех участвующих стран.

В этом контексте важнейшей задачей для государств, подписавших 8 сентября 1998 года “Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия” (Основное Соглашение) на саммите, проходившем в г.Баку, является реализация в полной мере ими своих геополитических и экономических возможностей посредством развития транспортных сетей международного транспортного коридора Европа – Кавказ - Азия (ТРАСЕКА), официально признанного ведущими международными организациями, в качестве одного из естественных транзитных мостов между Европой и Азией.

После подписания Основного Соглашения созданы юридические основы для организации международных транзитных перевозок на более качественном уровне. При содействии Европейской Комиссии, в рамках программы ТРАСЕКА был осуществлен ряд технических и инвестиционных проектов. Данные проекты были направлены на совершенствование и гармонизацию законодательной базы, процедур пересечения границы, тарифной политики, институциональное укрепление, подготовку руководящих кадров, а также совершенствование транспортной инфраструктуры. Результатом выше перечисленного, а также взвешенной и продуманной

политики стран-участниц программы стал существенный рост объемов перевозок грузов, в частности, нефти и нефтепродуктов, по коридору ТРАСЕКА.

Главные цели Основного Соглашения определяют долгосрочные задачи поэтапного осуществления политики и характеризуют деятельность, направленную на развитие международного транзитного коридора Европа – Кавказ – Азия:

- развитие экономических отношений, торговли и транспортного сообщения в регионах Европы, Черного моря, Кавказа, Каспийского моря и Азии;
- содействие доступу к международному рынку автомобильного, воздушного и железнодорожного транспорта, а также торгового судоходства;
- способствование международной перевозке грузов, пассажиров и международной транспортировке углеводородных продуктов;
- обеспечение безопасности движения, сохранности грузов и охраны окружающей среды;
- гармонизация транспортной политики, а также правовых рамок в сфере транспорта;
- создание равных условий конкуренции между отдельными видами транспорта.

Необходимо также отметить, что транспортные сети ТРАСЕКА проходят по территориям стран, богатых полезными ископаемыми и энергоресурсами, перспективных в плане их освоения. Развитие транзита в этих странах, безусловно, и в дальнейшем будет способствовать росту производства, занятости населения в регионах. Какие бы политические или экономические изменения ни происходили, избранный развитый и испытанный международный транспортный коридор Европа – Кавказ - Азия с его транспортными сетями останется долговременным стабилизирующим фактором, создающим благоприятный инвестиционный климат и положительно влияющим как на региональные, так и межрегиональные интеграционные процессы.

The Logic Behind

2.1. The Need to Change

2.2. Objectives and Pillars

2.3. From Proposals to Actions



THE LOGIC BEHIND

The regional transport system has several core problems, which severely constrain the development of this system and hinder its proper evolution, whether at the TRACECA countries level or the EU-TRACECA countries level.

2.1. The Need to Change

If such problems are not rapidly resolved, a state of inefficiency is likely to prevail, causing unjustified escalations in transport costs, unwarranted increases in trip durations, and reduced levels of service, for both passenger and freight traffics. The downstream repercussions of such a phenomenon on the region would be negative, obstructing the growth of trade, thwarting the opening of new markets and businesses, hindering the inflow of foreign direct investments, holding-back the creation of employment opportunities, and ultimately counteracting regional economic integration and prosperity.

As such, it is quite clear that the existing TRACECA transport system needs to be optimised and enhanced, at both the TRACECA-TRACECA and the EU-TRACECA levels, so as to meet demands in the most favourable manner. The main challenge for the TRACECA transport system is to move from fragmentation to harmonisation and integration on both levels.

2.2. Objectives and Pillars

Based on the provisions of the Basic Agreement, a framework comprising a number of pillars is proposed to set the process of change in motion and to achieve by 2015 the desired objective of delivering

a sustainable, efficient and integrated multimodal transport system at both the EU-TRACECA and TRACECA-TRACECA levels. The problems, which are 'political' in nature, are not tackled under this framework due to their complexity and sensitivity, not to mention that such problems relate to issues of sovereignty and are thus entirely internal issues of the countries. Nevertheless, it must be noted that the elimination of these problems is a prerequisite for enhancing the regional transport system and for increasing regional integration and cohesion.

It is crucial to emphasise here that the proposed framework is not generic. On the contrary, it is meticulously tailored to fit the specific needs of the various TRACECA countries and is carefully designed to tackle the core problems constraining the regional transport system. The proposed strategy framework draws to a large extent upon the diagnoses, analyses and studies performed in the past. At the same time, it comprehensively absorbs and takes into consideration the results and recommendations of other important initiatives, exercises and projects pertaining to regional transport, namely the following:

- **The High-Level Group on the extension of the Trans-European transport network to the neighbouring regions of the EU:**

recommendations were made on improvement of the efficiency of transport through horizontal issues which tackle intermodality, interoperability, border-crossings, safety and security, satellite navigation, air traffic management, etc. The issues of coordination and financing of projects are also addressed by the High-Level Group;

- **The European Neighbourhood Policy framework, in particular the bilateral transport action plans elaborated in this context. These plans aim at improving the economic, social, safety, security and environmental aspects of transport, and aim at harmonising the regulatory and legislative frameworks with those of the EU;**
- **Initiatives and projects of UNECE and UNESCAP in the transport sector (such as legislative initiatives, projects on database systems, electronic data and paper handling etc).**

The pillars include the following:

Short/Medium

Overcoming the Headache of Funding:

This is aimed at tapping at different sources of financing to ensure that sustainable and sufficient funds will be available to successfully initiate and complete the investments that are required in regional transport infrastructure and other projects.



2

Логическое обоснование

- 2.1. Необходимость осуществления изменений
- 2.2. Основные цели
- 2.3. От предложений к действиям

Логическое обоснование

В транспортной системе региона имеется ряд существенных проблем, в значительной степени сдерживающих позитивное развитие этой системы, либо на уровне стран ТРАСЕКА между собой, либо между странами ЕС и ТРАСЕКА.

2.1. Необходимость осуществления изменений

В том случае, если эти проблемы не будут решены в ближайшее время, сложившаяся ситуация приведет к неэффективности перевозок, характеризующейся неоправданным повышением транспортных затрат, необоснованным увеличением времени транспортировки и снижением качества предоставляемых услуг в сфере пассажирских и грузовых перевозок. Такое положение в регионе будет иметь негативные последствия для развития торговли, открытия новых рынков и бизнеса, а также станет серьезным препятствием на пути притока прямых иностранных инвестиций, создания новых рабочих мест и, в конечном счете, региональной экономической интеграции и роста благосостояния.

Таким образом, совершенно очевидно, что существующую транспортную систему ТРАСЕКА необходимо оптимизировать и совершенствовать как на уровне ТРАСЕКА-ТРАСЕКА, так и на уровне ЕС-ТРАСЕКА для оптимального удовлетворения существующего спроса. Основным шагом на пути развития транспортной системы ТРАСЕКА станет переход от разделения к гармонизации и интеграции на обоих уровнях.

2.2. Основные цели

Опираясь на положения Основного Соглашения, предлагаемый подход содержит ряд основных принципов, призванных положить начало осуществлению необходимых изменений и достичь к 2015 году желаемых целей, направленных на создание устойчивой, эффективной и интегрированной мультимодальной транспортной системы на уровнях ЕС-ТРАСЕКА и ТРАСЕКА-ТРАСЕКА. Проблемы, которые являются политическими по своему характеру, не рассматриваются в рамках данного документа ввиду их сложности и деликатности, не говоря уже о том, что подобные проблемы связаны с вопросами суверенитета и поэтому относятся исключительно к внутренним делам государства. Тем не менее, необходимо подчеркнуть, что решение такого рода проблем является необходимым условием развития региональной транспортной системы, роста региональной интеграции и сплоченности.

Необходимо отметить, что предложенный подход не носит общий характер, а наоборот, является тщательно продуманным механизмом, учитывающим специфические потребности стран ТРАСЕКА, и направлен на

разрешение основных проблем, сдерживающих развитие региональной транспортной системы. Предлагаемая стратегия во многом опирается на проведенные ранее исследования и анализы, учитывая в то же самое время результаты и рекомендации, разработанные в ходе других важных инициатив, мероприятий и проектов в сфере регионального транспорта, такие как:

- Заседание Группы высокого уровня по расширению трансъевропейской транспортной сети с включением в нее соседних с ЕС регионов: были разработаны рекомендации по повышению эффективности перевозок с учетом горизонтальных аспектов, включающих интермодальные перевозки, возможность взаимодействия сетей, пересечение границ, вопросы сохранности и безопасности, спутниковую навигационную систему, управление воздушными перевозками и т.д. Кроме того, Группой высокого уровня рассматривались вопросы координации и финансирования проектов;

- Политика ЕС в отношении соседних государств, в частности, разработанные в рамках данной инициативы двусторонние планы действий в сфере транспорта. Эти планы направлены на развитие экономических и социальных аспектов, решение вопросов, связанных с обеспечением безопасности в сфере транспорта и защитой окружающей среды, а также приведением нормативной и правовой баз в

Objective: Sustainable, Efficient and Integrated Multi-Modal Transport System at EU-TRACECA and TRACECA-TRACECA Levels
Цель: устойчивая, эффективная и интегрированная мультимодальная транспортная система на уровнях ЕС-ТРАСЕКА и ТРАСЕКА-ТРАСЕКА

Funding Solutions
Решение финансирования

Safe, Secure and Sustainable Transport
Сохранность, безопасность и стабильность перевозок

Institutional Dimension
Институциональная составляющая

Integration and Cohesion of Infrastructure Networks
Интеграция и связь между сетями инфраструктуры

Sound Multi-Modal Freight Transport
Устойчивая цепь мультимодальных грузоперевозок

Full Potential and Boosting of Air Transport
Использование потенциала воздушных перевозок

Further Institutionalisation
MLA, Achievements and Relevant Experiences
Дальнейшая институционализация
ОМС, достижения и опыт

2

Логическое обоснование

2.1. Необходимость

осуществления изменений

2.2. Основные цели

2.3. От предложений к действиям

соответствии со стандартами ЕС;

- Инициативы и проекты ЕЭК ООН и ЭСКАТО в области транспорта (к примеру, законодательные инициативы, проекты по системам баз данных, по электронным данным и обработке документов и т.д.)

Данные цели включают в себя:

Краткосрочная/Среднесрочная

- Решение вопросов финансирования: Использование различных источников финансирования, гарантирующее стабильное и достаточное обеспечение фондами, позволяющее успешно инициировать и осуществлять инвестиции, необходимые для развития региональной транспортной инфраструктуры и реализации других проектов.

Краткосрочная/Среднесрочная

- Обеспечение сохранности, безопасности и стабильности перевозок: Предоставление гарантий того, что региональная транспортная система учитывает как социальный, так и экологический аспекты, активно способствует обеспечению безопасности и защите пользователей и широкой общественности, сохранности имущества, охране окружающей среды, которые являются частью процесса или подвергаются его воздействию.

Краткосрочная/Среднесрочная

- Укрепление и усовершенствование институциональных аспектов транспортной системы: Создание мощных, компетентных и хорошо организованных институтов в различных странах ТРАСЕКА, способных направлять, поддерживать и стимулировать будущее совершенствование и развитие региональной транспортной системы. Успешная реализация данной цели является предпосылкой для выполнения последующих.

Среднесрочная

- Интеграция и установление связей между сетями инфраструктуры: Создание современной, совместимой и взаимодействующей сети инфраструктуры, подразумевающей установление связи между видами транспорта в различных странах ТРАСЕКА, а также – с трансъвропейскими транспортными сетями.

Среднесрочная

- Создание устойчивой цепи мультимодальных грузоперевозок: Обеспечение бесперебойного движения товаров и всех видов грузов¹ по территориям нескольких стран, с использованием различных видов транспорта (как между самими странами ТРАСЕКА, так и между странами ТРАСЕКА и ЕС, существенно увеличивая товароборот между двумя регионами).

Долгосрочная

- Максимальное использование потенциала воздушных перевозок и содействие развитию воздушных пассажирских перевозок: Увеличение потока пассажиров, в частности, туристов, в странах ТРАСЕКА, а также между странами ТРАСЕКА и ЕС. Внимание сконцентрировано на воздушных перевозках, поскольку это основной вид туристических перевозок в данном регионе.

2.3. От предложений к действиям

Предлагаемый стратегический подход предусматривает основные направления перехода региональной транспортной системы ТРАСЕКА от разделения к интеграции и охватывает все составляющие транспортного

сектора, в том числе институциональные аспекты, правовую базу и инфраструктуру.

Странам ТРАСЕКА предстоит пройти путь сближения существующего транспортного законодательства с международными транспортными конвенциями и соглашениями, а также – с транспортным законодательством ЕС (acquis в сфере транспорта). Данный подход имеет ряд преимуществ:

- Отсутствие необходимости начинать с нуля: некоторые страны уже достигли значительных успехов в данном направлении, а другими странами ТРАСЕКА уже начата работа по изменению существующего законодательства, в соответствии с планами действий, согласованными с ЕС в рамках его политики в отношении соседних государств;
- В рамках программ содействия торговле и транспорту, инициированных ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН, а также рабочей группы ОЧЭС по транспорту проводится деятельность, направленная на сближение законодательства стран. Следует отметить, что страны ТРАСЕКА являются активными участниками этих программ;
- Принимая во внимание значительный объем товарооборота между странами ТРАСЕКА и ЕС, а также большой поток туристов из стран ТРАСЕКА в ЕС, можно утверждать, что сближение законодательства в значительной мере отвечает интересам самих стран-участниц ТРАСЕКА;
- Данный подход позволит привлечь финансирование ЕС в целях осуществления реформы транспортной системы ТРАСЕКА.

Необходимо подчеркнуть, что приближение законодательства стран ТРАСЕКА к транспортному законодательству ЕС не означает репликацию acquis. Под этим подразумевается скорее продуманное преобразование национального транспортного законодательства в целях его приближения к общей концепции и сущности законодательства ЕС, с учетом характерных черт и специфических особенностей каждой страны ТРАСЕКА.

¹ Включая генеральные, наливные, навалочные грузы и контейнерные перевозки

Short/Medium

Making Transport Safer, Secure and Sustainable:

This is aimed at ensuring that the regional transport system has both social and environmental faces, and that it actively promotes the safety, security and protection of users, property, general public and environment that might be involved in or affected by this system.

Short/Medium

Strengthening and Modernising the Institutional Dimensions of Transport:

This is aimed at ensuring the existence of strong, competent and well-designed institutions in the various TRACECA countries that can guide, support and nurture the future progress and development of the regional transport system. The successful implementation of this pillar constitutes a prerequisite for achieving the other pillars.

Medium

Integration and Cohesion of Infrastructure Networks:

This is aimed at putting in place a modern, compatible and interoperable physical infrastructure network that is well-connected across the different transport modes and across the various TRACECA countries, and having good links to the trans-European transport network.

Medium

A sound Multi-Modal Freight Transport Chain:

This is aimed at ensuring the smooth and uninterrupted flow of trade, for all types of freight¹, across different modes of transport and across different countries (not only between TRACECA countries themselves, but also between these countries and the EU given the significant trade exchange patterns between the two regions).

Long term

Exploiting the Full Potential of Air Transport and Boosting Air Passenger Traffic:

This is aimed at enhancing the movement of passengers, in particular tourists, across the different TRACECA countries as well as between these countries and the EU. The focus is mainly on air transport given that it is the basic means of transporting tourists in the region.

2.3. From Proposals to Actions

The proposed strategic framework provides the main guidelines that can direct and orient the process of turning around the TRACECA regional transport system from a state of fragmentation to a state of integration. It comprehensively tackles all relevant dimensions of transport including the institutional, regulatory and infrastructure dimensions.

TRACECA countries will realign their existing transport legislations towards international transport conventions and agreements and bring them closer to the EU transport legislation (transport *acquis*). This approach has a number of advantages:

- It does not require a blank start: some countries have already made considerable efforts in this respect, other TRACECA countries have started to take steps towards such a convergence of legislation, in accordance with the action plans they agreed with the EU within the framework of the EU neighbourhood policy;

- Within the framework of trade and transport facilitation programmes initiated by UN ECE and UN ESCAP, as well as BSEC working group on transport there are also activities undertaken aimed at approaching the legislation of the countries, and the TRACECA countries are their active participants;

- Given that a large part of TRACECA trade is with the EU, and that a significant percentage of tourism is also exchanged with the EU, such a process of approximating legislations would clearly be in the best interest of TRACECA countries;

- This process would ensure the best degree of mobilisation of EU funding to assist the reform of the TRACECA transport system.

However, it is very important to highlight that the approximation of the TRACECA countries' legislations to the EU transport legislation does not mean an exact replication of the *acquis*, but rather a careful reshaping of the national transport legislation with the purpose of converging with the general concept and overall essence of the *acquis*, while taking into consideration the characteristics and specificities of each individual TRACECA country.



¹ Including general cargo, liquid and solid bulk and container traffic.



3 Институциональная составляющая

- 3.1 Реструктуризация
- 3.2 Повышение кадрового потенциала

Укрепление и усовершенствование институциональной составляющей транспортной отрасли

Основной целью в области управления транспортным сектором является оптимизация институциональных аспектов и обеспечение развития транспортного сектора посредством компетентной и эффективной работы соответствующих структур. Эта цель включает два основных инструмента, приведенных ниже, а именно реструктуризацию транспортного сектора и повышение кадрового потенциала.

3.1. Реструктуризация

За последние годы рядом стран ТРАСЕКА осуществлялись программы по проведению институциональных и организационных реформ. Несмотря на это, необходимо проделать большую работу по усовершенствованию данной сферы и продолжению уже начатых реформ путем осуществления двух основных компонентов: определения четких задач и роли центральных административных органов, ответственных за транспортный сектор и повышения их эффективности и действенности. Очевидно, что для выполнения этих целей странам ТРАСЕКА следует предпринять определенные шаги, в зависимости от того, на каком этапе в конкретно взятой стране находится их осуществление.

Необходимо повторное определение полномочий и задач централь-

ных административных аппаратов, ответственных за транспортный сектор, чья деятельность будет направлена исключительно на проведение транспортной политики и создание нормативной базы. Функции, связанные с управлением транспортного сектора, следует возложить на уполномоченные общественные и государственные организации, ответственные за подготовку и подписание контрактов с государственными и частными операторами, а также осуществляющие контроль их деятельности. Хотя реструктуризация и была частично осуществлена в ряде стран ТРАСЕКА, необходимо продолжить работу, направленную на четкое разделение функций организаций двух уровней и предотвращение вмешательства центральных административных аппаратов в работу органов управления. В частности подразуме-

вается, что центральные административные органы стран ТРАСЕКА, учитывая национальное законодательство, будут заниматься исключительно выполнением ниже перечисленных задач:

- Разработка законов регулирования рынка (обеспечение честной и открытой конкуренции на транспортном рынке);
- Определение правил заключения договоров, как с государственными, так и частными операторами;
- Создание нормативной базы, создающей благоприятные условия для развития частного сектора;
- Определение принципов установления тарифов и правил финансирования;
- Принятие стандартов и критериев для различных видов транспорта в экономической, социальной, финансовой сферах, а также в вопросах безопасности и охраны окружающей среды;



STRENGTHENING AND MODERNISING THE INSTITUTIONAL DIMENSIONS OF TRANSPORT

This pillar is targeted towards optimising the institutional frameworks governing the transport sector, and ensuring that capable and well-functioning bodies are in place to enable the advancement of this sector to be made. This pillar comprises two main instruments discussed below, namely organisational restructuring and reinforcement of human resources.

3.1. Organisational Restructuring

Programmes have been undertaken by certain TRACECA countries during recent years in relation to institutional and organisation reform. Certainly, there is still more room for improvements in this domain, and there is a need to proceed further with the reforms that have been made thus far. Specifically, this can be undertaken through two main elements: defining clear-cut missions and roles for central transport administrations and enhancing the efficiency and functioning of these administrations. Clearly, different efforts will need to be made by the TRACECA countries to achieve these objectives, depending on their current level of development in this domain.

This requires a redefinition of the mandates and missions of central transport administrations to focus exclusively on the setting of transport policy

and regulatory frameworks, and leaving the responsibility for managing the transport sector to intermediary public entities in charge of preparing and signing contracts with public and private operators, and monitoring their performance accordingly. Although this issue has materialised to some extent in certain TRACECA countries, there is a need for more adaptations through the complete separation of roles between these two levels, and preventing the intervention of the central administrations in the functions of the management bodies. Specifically, TRACECA countries are encouraged to focus the missions of the central administrations taking into account the national legislation solely on:

- Drawing up market rules (ensuring fair and open competition in transport markets);
- Defining contractual rules with both public and private operators;
- Creating a regulatory environment favouring the participation of the private sector;

- Establishing tariff principles and funding rules;
- Setting economic, social, fiscal, safety, security and environmental standards and criteria for the various transport modes;
- Creating specialised structures for management and control on safety and security in transport sector (inspections);
- Preparing national transport plans and schemes;
- Defining the sub-sectors to be decentralised in management (ports, airports, urban transport, roads, etc);
- Designing measures to ensure the optimal balance between transport modes;
- Correlation with public entities in charge of other sectors, and budget arbitration;
- Maintaining international relations and preparing/signing cooperation agreements;

- Разработка национальных планов и программ в сфере транспорта;
- Определение объектов децентрализованного управления (порты, аэропорты, городской транспорт, автодороги и т.д.);
- Разработка мер для обеспечения оптимального баланса между различными видами транспорта;
- Взаимосвязь с государственными органами, ответственными за другие отрасли и согласование бюджета;
- Поддерживание международных связей, и подготовка/подписание соглашений о сотрудничестве;
- Сбор информации и статистических данных, проведение необходимых исследований;
- Содействие в проведении исследований и разработка новых идей в соответствии с новейшими научными и техническими достижениями в сфере транспорта;
- Оценка эффективности и уровня развития различных видов транспорта на макроэкономическом уровне, анализ влияния проводимой политики и существующей нормативной базы на сферу транспорта.

С целью повышения эффективности работы и выполнения перечисленных выше задач, необходимо увеличение объема финансирования и предоставление большей свободы в освоении средств. В этом отношении следует учесть положительный опыт некоторых стран в этой области. Кроме того, необходимо оптимизировать каналы связи и способы координирования в министерствах, между министерствами стран ТРАСЕКА, а также между министерствами и региональными, государственными, частно-государственными или неправительственными организациями, имеющими отношение к транспорту. Другим важным фактором является разработка центральными административными органами, ответственными за транспортный сектор, комплексных и эффективных методов оценки влияния составляемых планов и проводимой политики на соответствующий под-сектор.

3.2. Повышение кадрового потенциала

Для обеспечения эффективного выполнения данной стратегии, необходимо одновременное проведение мер по реструктуризации и повышению кадрового потенциала государственных администраций, ответственных за сферу транспорта. Под этим подразумевается обеспечение высококвалифицированных и компетентных кадров на всех уровнях, способных руководить процессом модернизации транспортного сектора. По всей вероятности, появится необходимость в создании структурных подразделений в каждой из администраций, которые будут заниматься исключительно осуществлением контроля и развитием кадровой политики. Следует отметить, что в ходе подготовительного этапа модернизации транспортной системы (в основном, подготовки проектов стратегии и законодательных документов), администрациям следует нанимать квалифицированных специалистов в области права и экономики. Для выполнения последующих этапов администрации могли бы сосредоточить усилия на найме специалистов среднего уровня.

В ближайшее время странам ТРАСЕКА целесообразно сосредоточить усилия на повышении квалификации и совершенствовании опыта уже имеющих сотрудников центрального аппарата. Для этого будет полезно определить потребности в обучении, разработать программы повышения квалификации персонала в соответствии с выполняемыми каждым сотрудником задачами и возложенными на него функциями. Содержание и продолжительность данных программ будут обусловлены специфическими пот-

ребностями персонала в обучении. Для каждой из администраций в пределах одного министерства, а также для министерств в разных странах будут разработаны различные программы обучения. Тем не менее, в программу обучения войдут семинары, учебные туры, однотипные проекты, и даже проекты технического содействия для обеспечения тренинга на местах. По причине ограниченности бюджетных средств, возможно, не удастся организовать обучение для всех сотрудников одновременно. В таком случае, предпочтение могло бы быть отдано начальникам структурных подразделений и повышению квалификации самих педагогов, которые впоследствии будут заниматься обучением сотрудников администраций. Подобные программы повышения квалификации были реализованы в рамках некоторых инициатив ТРАСЕКА, получив положительные отзывы от стран бенефициаров. Приобретенный опыт может быть полезным при реализации последующих учебных программ в регионе.

Кроме того, было бы полезно усовершенствовать академические и исследовательские программы, направленные на устойчивое развитие сферы транспортных услуг и инфраструктуры.

В заключение следует отметить, что существует очевидная потребность в обеспечении всех администраций необходимыми информационными технологиями и материально-технической базой, постоянной модернизации технической базы, в соответствии с новейшими достижениями в этой области, что важно для надлежащего функционирования административных органов, и, особенно, ввиду разделения функций, о чем говорилось выше, а также большей сложности и сосредоточенности задач административных органов.

3

Institutional Dimensions of Transport

3.1. Organisational

Restructuring

3.2. Reinforcement of

Human Resources

- **Collecting data and statistics and undertaking the necessary studies;**
- **Promoting research and development activities, and keeping pace with the latest scientific and technological advancements in transport;**
- **Assessing the level of efficiency and development of the transport modes at the macroeconomic level, and evaluating the impact of policies and regulations on the transport sector.**

For more efficient functioning and performance in the tasks mentioned above an increase in the level of financial support and freedom in funds disbursement is required. In this regard, the successful experiences of some countries would provide a useful reference. This also requires optimising the channels of communication and the means of coordination between the directorates within the ministries, between ministries of TRACECA countries, between ministries and regional organisations, public companies, semi-public bodies and non-governmental organisations dealing with transport. Another necessary item would be that the central transport administrations devise systematic and well-designed methods to assess the impact of their policies and plans on each respective sub-sector.

3.2. Reinforcement of Human Resources

In order to ensure the successful implementation of this strategy, it is important to accompany the organisational restructuring efforts with the reinforcement of human resources within the government administrations in charge of transport issues. This will ensure the availability of well qualified and competent staff, at all levels, within central administrations to steer and guide the process of improving the

transport sector. Most probably, it might be necessary to create organisation departments within each administration dedicated exclusively for overseeing and ensuring the development of human resources. It should be noted here that during the preparatory phases of improving the transport system (i.e. mainly drafting of policies and legislative texts), it would be important for the administrations to recruit skilled legal and economic experts. During the implementation phases, the administrations might focus on recruiting staff of intermediary education and skill levels.

In the shorter term, TRACECA countries should endeavour to focus on strengthening the knowledge and experience of the current staff of the central administrations. It would be useful to assess training needs and design the required skills improvement programmes for current personnel, in view of their respective tasks and assignments. The exact content, nature and size of the programmes would need to be tailored to the specific needs of the staff as such programmes will clearly differ considerably among administrations in the same ministry, not to mention among countries. Nevertheless, a mixture of activities would typically need to be included in the programmes, including workshops and training seminars, study tours, twinning projects and even tech-

nical assistance projects to provide on-the-job training. Given that budgets are usually a constraint, it may not be possible to train all staff at the same time. As such, priority could be given to reinforcing the expertise of the heads of departments and to the training of trainers who can subsequently deliver training for other staff within their administrations. Similar capacity development programmes have already been implemented within the frame of several TRACECA initiatives, which gained a positive response from the beneficiary countries. Accumulated experience can be useful for the future training programmes in the region.

Also, it would be useful to improve the education and research programs regarding the development of sustainable transport infrastructures and services.

It is clearly important to ensure that all administrations are equipped with the necessary IT and logistics facilities, and to constantly improve such facilities and keep pace with the latest technologies, to enable these administrations to perform their tasks properly. This is particularly important in view of the above-mentioned redistribution of tasks, where the missions of the administrations would be more focused and sophisticated.





4 Инфраструктурные сети

4.1. Принципы развития региональной транспортной сети
4.2. Предполагаемая методология планирования
4.3. Прогнозирование грузопотоков

4.4. Определение ключевых транспортных проектов
4.5. Непрерывное усовершенствование сети

Интеграция и взаимосвязь сетей инфраструктуры

Основной целью в области интеграции сетей инфраструктуры является создание современной, функциональной и эффективно - взаимодействующей региональной транспортной сети, включающей физически взаимодействующие части транспортной инфраструктуры и различные виды транспорта в странах ТРАСЕКА, а также обеспечение связи с трансъевропейскими транспортными сетями.

4.1. Принципы развития региональной транспортной сети

Регион ТРАСЕКА включает широкое разнообразие физических, культурных и социальных аспектов, составляющих транспортную инфраструктуру региона. В целом, транспортные сети региона ТРАСЕКА развиты слабо. Плотность населения и основные центры занятости различны в каждой стране. При создании транспортной инфраструктуры следует учитывать условия и потребности каждой страны в отдельности.

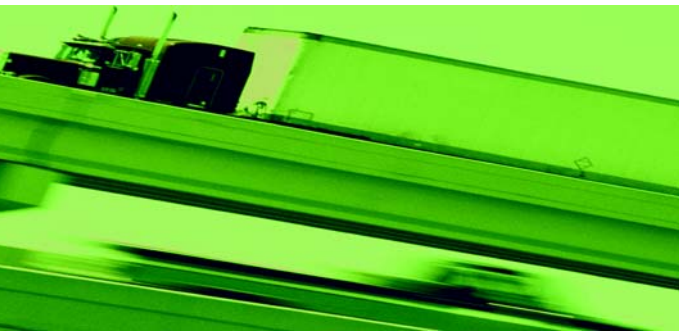
Для региона ТРАСЕКА была разработана основная сеть инфраструктуры, включающая автомобильные дороги, без учета стандартов дорожного профиля или интенсивности транспортных потоков, обслуживающих международные и основные междугородние перевозки. Эта сеть также включает существующую систему железных дорог, порты, аэропорты, задействованные в междуна-

родных перевозках грузов и пассажиров. Основные принципы определения региональных транспортных сетей:

- Региональные транспортные сети должны связывать трансъевропейскую транспортную сеть с панъевропейскими коридорами в пределах настоящей сети, с учетом рекомендаций Группы высокого уровня;
- Региональные сети должны обеспечивать существующие и будущие потребности в сфере перевозок;
- Существование сетей должно в значительной мере облегчать процесс перевозки грузов и пассажиров на участке между ЕС и странами-участницами ТРАСЕКА или между самими странами ТРАСЕКА;
- Существование сетей должно обеспечивать бесперебойность движения транспортных потоков через столицы и крупные города, а также связывать основные центры со всеми портами и аэропортами;
- Региональные сети подразумевают использование всех видов транспорта (обеспечивают интермодальность перевозок) на транспортных узлах;
- При идентификации сетей следует учитывать принятые ранее международные протоколы в отношении международного транспортного коридора;

- Помимо завершенной или находящейся на стадии развития деятельности по обеспечению инфраструктуры региональные сети должны способствовать разработке национальных планов в области транспорта и национальных планов развития;
- При идентификации сетей следует учитывать основные инициативы, осуществляемые в сфере международного транспорта.

Совершенно очевидно, что сети, в основном, будут представлять небольшую, но ключевую часть национальных транспортных систем стран ТРАСЕКА. Тем не менее, следует принимать во внимание и поддерживать цели и планы национального развития, а также действующие региональные планы и соглашения. Также следует осознавать, что уровни спроса на услуги коридора ТРАСЕКА и использование его выходов на международные сети будут существенно различаться в разных странах. Именно поэтому не следует изначально основываться на одинаковых стандартах. Можно с уверенностью сказать, что отдельные компоненты могут



4 Infrastructure Networks

4.1. The Principles for Developing a Regional Transport Networks	4.4. Establishment of Key Transport Projects
4.2. The Possible Planning Methodology	4.5. Continual Refinement of the Network
4.3. Traffic Forecasts	

INTEGRATION AND COHESION OF INFRASTRUCTURE NETWORKS

This pillar should aim at putting in place a modern, compatible and interoperable regional transport network. Such network could contain the core infrastructure that ensures the proper physical connection and integration of the various transport modes across the TRACECA countries, as well as providing adequate linkages with the trans-European transport network.

4.1. The Principles for Developing a Regional Transport Networks

The TRACECA region has considerable variation in physical, cultural and social conditions, which reflect in different needs for transport infrastructure provision. In general, the transport networks in the TRACECA region are mostly still embryonic. Also, the distribution of populations and centres of employment varies considerably from country to country. Transport infrastructure provision needs to be tailored to each country's individual conditions and needs.

A basic infrastructure network has been developed for the TRACECA region. This network includes roads, irrespective of their cross sectional standard or traffic levels that serve international and major national inter-urban traffic movements. The network also includes existing rail systems in their

entirety, and ports and airports that have international freight or passenger facilities. The fundamental principles upon which a regional transport networks could be identified could read as follows:

- The networks should (better) connect to the Trans-European Transport Network and Pan-European corridors within this network, and should reflect the work of the High Level Group;
- The networks should accommodate existing and future traffic demands;
- The networks should make a significant contribution towards the efficient transportation of either commodities or people between the European Union and the TRACECA partner countries or between the TRACECA partner countries themselves;
- The networks should provide regional transport continuity via the capitals and major urban centres, and should offer linkage to all major ports and airports;

- The networks should promote inter-modality at transport interfaces;
- The networks should reflect international transport corridor protocols established previously;
- The networks should reinforce National Transport Plans and National Development Plans, in addition to infrastructure work in progress or committed;
- The networks should acknowledge existing major international transport initiatives.

It is recognised that the networks will, in the majority of cases, represent only a small (but key) part of each TRACECA country's national transport system. However, it must clearly be compatible with, and should support, national development objectives and schemes as well as existing regional plans and agreements. It must also be recognised that demand levels along the TRACECA corridors and through its international gateways will vary considerably from one location to another.

4 Инфраструктурные сети

4.1. Принципы развития региональной транспортной сети
Предполагаемая методология планирования
Прогнозирование грузопотоков

4.4. Определение ключевых транспортных проектов
4.5. Непрерывное усовершенствование сети

развиваться по мере повышения уровня спроса на перевозки, только при условии, что подобное развитие осуществляется как часть единого регионального долгосрочного плана.

4.2. Предполагаемая методология планирования

Планирование региональных транспортных сетей должно осуществляться на основании структурированного научного подхода, обеспечивающего создание наиболее благоприятных условий для развития взаимодействующей региональной транспортной сети мультимодальных перевозок. С этой целью была разработана и принята нижеследующая методология планирования:

- Прогнозирование возможной в дальнейшем специфики грузопотоков в регионе;
- Создание основных транспортных коридоров и осей, по которым будет проходить прогнозируемый грузопоток;
- Идентификация ключевых потенциальных проектов в области транспорта по каждому коридору/оси;
- Проведение детальной оценки идентифицированных потенциальных проектов с целью подтверждения жизнеспособности и эффективности инвестирования.

При планировании региональной транспортной сети следует учесть итоги и результаты предшествующих исследований в рамках ТРАСЕКА и/или трансъевропейских сетей. Следует уделить внимание процессу взаимодействия и динамичной координации с планами Группы высокого уровня.

4.3. Прогнозирование грузопотоков

Для проведения оценки объемов и моделей предполагаемых региональных/международных грузопотоков

могут применяться сложные модели грузопотоков и передовые технологии прогнозирования. Прогноз должен проводиться с соответствующей степенью детализации при определении сети, и может быть разбит на типы/категории перевозок (пассажиры и грузы – по типу грузов), вид транспорта (морской, воздушный, автомобильный и железнодорожный), а также промежуток времени (интервалы в 5 лет). Впоследствии, можно будет обновить информацию об основных осях и коридорах, учитывая присоединение новых стран, по которым планируется осуществление обмена грузопотоками. Данные оси/коридоры составят “базовую структуру” сетей ТРАСЕКА.

К 2020 году ожидается увеличение объемов перевозок по коридору ТРАСЕКА вдвое. Однако уровень контейнеризации и возрастание объемов грузов, перевозимых в контейнерах, послужит причиной ряда немаловажных изменений. Это подчеркивает значимость оснащения морских и “сухих” портов под контейнерные перевозки, во избежание образования проблемных участков сети.

Международные пассажирские перевозки осуществляются преимущественно воздушным и наземным видами транспорта, занимающими главное место в перевозках между странами ТРАСЕКА и ЕС. Морской транспорт также играет определенную роль в пассажирских перевозках в черноморском регионе. Автомобильный транспорт занимает важное место в перевозках между соседними странами, в которых основные населенные пункты расположены недалеко друг от друга. В будущем ожидается значительное увеличение числа частных поездок по мере роста располагаемых доходов населения.

4.4. Определение ключевых транспортных проектов

После определения основных транспортных коридоров и осей, необходимо выявить ключевые проекты, которые должны быть реализованы по данным коридорам/осям. Для этого транспортные проекты должны предусматривать меры по содержанию, усовершенствованию или восстановлению существующей транспортной инфраструктуры, или строительству/внедрению новой транспортной инфраструктуры и оборудования. Для определения ключевых проектов, во-первых, необходимо осуществить идентификацию потенциальных транспортных проектов, и, во-вторых, провести оценку их жизнеспособности и разработать технико-экономическое обоснование по предполагаемым инвестициям.

Идентификация потенциальных проектов должна осуществляться на основании:

- Проектов, предложенных странами ТРАСЕКА;
- Проектов, разработанных в результате изучения спроса на транспортные услуги;
- Проектов, предложенных международными организациями и финансовыми институтами;
- Проектов, идентифицированных региональными транспортными группами.

Должна быть проведена всесторонняя оценка идентифицированных проектов с целью подтверждения их жизнеспособности и пригодности для включения в сеть. В частности, при проведении оценки следует применять систему оценки по нескольким критериям, включающую широкий спектр политических, социальных, экономических, финансовых, технических факторов, а также факторы влияния окружающей среды. Оценка должна быть проведена в три последовательных этапа, а именно:



4 Infrastructure Networks

4.1. The Principles for Developing a Regional Transport Networks	4.4. Establishment of Key Transport Projects
4.2. The Possible Planning Methodology	4.5. Continual Refinement of the Network
4.3. Traffic Forecasts	

Therefore, it is not envisaged that the infrastructure would initially all be built to the same capacity standard. Individual components can be progressed as traffic levels demand, in the safe knowledge that these developments form part of an integrated regional longterm plan.

4.2. The Possible Planning Methodology

The planning of regional transport networks would clearly have to follow a structured and scientific approach that can guarantee the delivery of an optimum, well-connected and interoperable multimodal regional transport network. To this end, the following planning methodology was devised and adopted:

- Forecasting the traffic characteristics that are likely to prevail in the region in the future;
- Establishing the major traffic corridors and axes, along which the forecasted traffic exchanges would be accommodated;
- Identifying key transport projects, along each corridor/axis, that are candidates for implementation;
- Undertaking a rigorous evaluation of the identified candidate projects to confirm the practicality and soundness of making such investments.

The planning of a regional transport network should take into consideration the findings and main results of previous TRACECA and/or TEN-T studies. It should also involve an interactive and dynamic coordination process with the High-Level Group planning exercise.

4.3. Traffic Forecasts

Sophisticated traffic models and advanced forecasting techniques could be utilised to estimate the regional/inter-

national traffic volumes and patterns that are likely to occur in the future. The forecasts could be made at the required level of detail to guide the definition of the network and could be broken-down by type/category of traffic (passengers and freight – by type of commodity), mode of transport (sea, air, road and rail) and time horizon (5-year intervals). Subsequently, the main axes and corridors that are required to carry the projected traffic exchanges could be updated and extended to new members. These axes/corridors constitute the ‘basic structure’ of the TRACECA network.

By 2020, overall tonnages in freight transport are likely to double along the TRACECA corridor. However, the rate of containerisation and growth in commodities transported by containers will cause very important changes. This emphasises the importance of intermodal container facilities at ports and inland, which will become bottlenecks if not given the required attention.

International passenger transport is mainly dominated by air and land transport flows between TRACECA and EU countries. Sea has a certain role in transporting passengers in the Black Sea area, too. Road is important between neighbouring countries where distances between major populations are short. In the future, flows due to personal links will continue to grow strongly as disposable incomes increase.

4.4. Establishment of Key Transport Projects

Following the definition of the major transport axes and corridors, it would be necessary to establish the key projects that need to be implemented along these axes/corridors. To this end, the transport projects could include the maintenance, upgrading or rehabilitation of existing transport infrastructure,

or the construction/introduction of new transport infrastructure and facilities. The process of establishing the key projects requires firstly identifying candidate or potential transport projects, and secondly evaluating and confirming the practicality and feasibility of making these proposed investments.

The identification of the candidate projects should be based on the following sources:

- Projects proposed by the TRACECA countries;
- Projects resulting from the analysis of traffic demands;
- Projects proposed by international organisations / financing institutions;
- Projects identified by regional transport groups.

The identified candidate projects would then be subject to a thorough evaluation and assessment, with the purpose of confirming their suitability for inclusion in the network. Specifically, the evaluation should be undertaken using a Multi-Criteria Assessment Framework in which a whole range of factors are considered including political, social, economic, financial, environmental and technical factors. The assessment should be carried out through three chronological phases, namely initial screening, pre-feasibility assessment and feasibility assessment, which involve successively greater levels of detail.

In order for a candidate project to pass the initial screening phase, it must comply with the following conditions:

- The project must promote in a significant manner TRACECA-EU trade or TRACECA-TRACECA trade or both (or alternatively passengers traffic);



4 Инфраструктурные сети

4.1. Принципы развития региональной транспортной сети
4.2. Предполагаемая методология планирования
4.3. Прогнозирование грузопотоков

4.4. Определение ключевых транспортных проектов
4.5. Непрерывное совершенствование сети

начальный отбор, предварительное технико-экономическое обоснование и оценку осуществимости, включающую большую степень детализации.

Для успешной реализации первого этапа начального отбора проект должен соответствовать нижеследующим условиям:

- Проект должен способствовать в значительной степени развитию торговых отношений в направлении ТРАСЕКА-ЕС, ТРАСЕКА-ТРАСЕКА, либо в обоих направлениях, (или пассажирским перевозкам);
- Проект должен способствовать устойчивости перевозок либо интеграции/мульти-modalности перевозок, либо - содействовать реализации целей промышленного производства, либо - развитию туризма, либо - осуществлению мер по охране окружающей среды, либо - вовлечению частного сектора, либо - сочетанию вышеперечисленных целей;
- Проект не должен иметь высокий уровень риска низкой эффективности при высоких затратах;
- Проекты должны обеспечивать связь между странами ТРАСЕКА и/или содействовать повышению безопасности и сохранности перевозок между странами ТРАСЕКА.

В случае выполнения всех перечисленных условий отобранный проект должен пройти следующий этап оценки на основании нижеследующих критериев:

- Четкие и обоснованные цели проекта и схема реализации;
- Степень независимости успешной реализации проекта от других проектов;
- Степень соответствия проекта национальным планам развития;
- Степень соответствия проекта основным направлениям расходов государственного бюджета;
- Степень выполнения обязательств по реализации проекта (т.е. наличие, по меньшей мере, частично разработанного плана финансирования с определенной долей местного финансирования).

В случае если результаты вышеприведенной оценки окажутся положи-

тельными, потенциальный проект может рассматриваться как успешно прошедший начальный этап отбора и допускается к последующему изучению. В частности, предварительное технико-экономическое обоснование проекта должно включать нижеследующие компоненты:

- Экономическую оценку;
- Финансовую оценку (прибыльность/убыточность, коэффициент обслуживания долга);
- Оценку воздействия на окружающую среду (на основании директив ЕС по отбору и изучению);
- Оценку функциональности проекта, а также связи его с транспортной сетью (грузопотоки ЕС в процентном отношении от общего грузопотока, грузопоток в рамках ТРАСЕКА в процентном отношении от общего грузопотока);
- Оценка существующих местных возможностей (технических и административных) на закупки и управление строительством и реализацией.

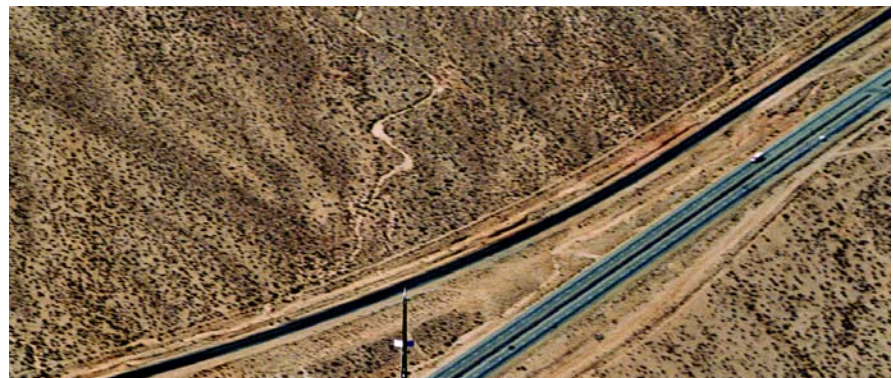
В случае позитивного результата оценки, проект подлежит окончательному рассмотрению на осуществимость, в ходе которого вышеперечисленные критерии будут более подробно оценены (например, стоимость строительных работ на этапе предварительной оценки будет оцениваться на основе сравнения проектов, тогда как оценка его осуществимости будет основана на предварительном инженерном

проектировании). Рассматриваемый проект может считаться подходящим для включения его в транспортную сеть, в случае успешного завершения оценки его жизнеспособности.

4.5. Непрерывное совершенствование сети

Следует разработать базы данных и методы для идентификации и анализа сети, а также для составления технико-экономических обоснований будущего совершенствования инфраструктуры транспортной сети.

Следующим этапом будет применение этих баз данных и методов для проведения предварительных технико-экономических обоснований по совершенствованию сети, имеющих приоритетное значение. Все имеющиеся базы данных будут собраны в Постоянном Секретариате Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА для последующего сохранения их на веб-сайте. Взаимодействие между общими базами данных и базами данных на уровне одной страны будет обеспечиваться Постоянным Секретариатом при сотрудничестве с соответствующими государственными органами и заинтересованными учреждениями.



4 Infrastructure Networks

4.1. The Principles for Developing a Regional Transport Networks
4.2. The Possible Planning Methodology
4.3. Traffic Forecasts

4.4. Establishment of Key Transport Projects
4.5. Continual Refinement of the Network

- The project must promote transport sustainability or transport integration/ multimodality or support industrial objectives or support tourism development or encourage good environmental practices or promote private sector participation or a combination;
- The project must not exhibit a high risk of poor Benefit-to-Cost ratio;
- The project must secure the linkage between TRACECA countries and/or improve safe and secure transport flows between TRACECA countries.

If the above conditions are met, the candidate project would then be subject to another round of assessment based on the following criteria:

- Clarity and validity of the project scheme and purpose;
- Level of independence of the success of the project on implementing other projects;
- Level of compatibility of the project with the National Development Plans;

- Level of compliance of the project with the main expenditures of state budget;
- Level of commitment to implement the project (i.e. availability of at least a partially-developed financing plan with a certain percentage of local contribution).

If the results of the above assessment are positive, the candidate project could be considered to be as passing initial screening and warranting further consideration. Specifically, an examination of the project's pre-feasibility would then be undertaken including the following:

- Economic appraisal;
- Financial appraisal (operating surplus/ deficit, debt service cover ratio);
- Environmental appraisal (based on the EU guidelines for screening and scoping);
- Appraisal of the project's functionality and coherence to the network (traffic with the EU as % of total traffic, intra-

TRACECA traffic as % of total traffic);

- Appraisal of the availability of local capacity (technical and administrative) to procure and manage construction and implementation.

If the project has passed the above evaluation, it would be subjected to a final feasibility assessment, in which the above criteria would be again evaluated although at a higher level of detail (e.g. construction costs in pre-feasibility assessment would be based on comparable projects elsewhere, whereas in the feasibility assessment it would be based on preliminary engineering design). If the candidate project has passed the feasibility evaluations, it would be considered as suitable for inclusion into the network.

4.5. Continual Refinement of the Network

A number of databases and tools should be produced to assist in identifying and analysing the network and to facilitate undertaking feasibility studies of future transport infrastructure improvements to the network.

The next stage would be to apply the databases and tools that have been developed, for pre-feasibility studies of those improvements to the network, which appear to have the highest priority. All available databases will be accumulated in the Permanent Secretariat of the Intergovernmental Commission TRACECA for further storage on the web site. Coordination between the common databases and the databases on the country level will be ensured by the Permanent Secretariat in cooperation with the relevant state bodies and institutions involved.





5 Мультимодальные сети

5.1. Модернизация портов	5.5. Пересечение границ
5.2. Морские магистрали	5.6. Другие условия успешного выполнения задач; комплексные планы мультимодальных перевозок, современная логистика и передовые информационные технологии
5.3. Современные автомобильные грузоперевозки	
5.4. Перспективы развития железнодорожной системы	

Создание устойчивой мультимодальной сети

Основной целью в создании устойчивой мультимодальной цепи является способствование беспрепятственного и бесперебойного грузопотока в регионе различными видами транспорта и через разные страны. Эта цель довольно амбициозна и, учитывая сложную структуру мультимодальных сетей и широкий спектр видов транспорта и лиц, задействованных в процессе, необходимо разрабатывать и применять разнообразные инструменты для достижения данной цели, как изложено ниже. Принимая во внимание доминирующую роль морского транспорта/портов в региональной торговле, морские перевозки рассматривается в качестве ядра данной основной цели, на развитии которого должны быть сосредоточены основные усилия.

5.1. Модернизация портов

В основном, порты являются центральными узлами в цепи мультимодальных перевозок грузов, в связи с чем, даже незначительные недостатки в работе данных узлов могут привести к последствиям, негативно воздействующим на эту цепь в целом. В регионе ТРАСЕКА порты в тесной связи с сектором железнодорожного транспорта составляют ключевой модальный узел региональной транспортной сети. Они представляют собой основные компоненты транспортных цепей, соединяющих Европу со странами ТРАСЕКА, в качестве конечного и промежуточного узлов

морских магистралей, причем некоторые из них могут быть усовершенствованы до узловых портов, предоставляющих возможности для развития служб морского судоходства в регионе. Следует отметить важную роль модернизации, оптимизации и совершенствования управления работы портов.

5.2. Морские магистрали

Морские магистрали представляют собой новую концепцию, первоначально изложенную в транспортной политике ЕС. Данная концепция направлена на концентрирование грузов на морских маршрутах посред-

ством усовершенствования существующих или создания новых жизнеспособных морских путей, обеспечение регулярных и частых морских перевозок грузов между странами ЕС. Основные задачи данной концепции включают снижение загруженности автодорог в странах ЕС, что возможно при развитии конкурентоспособности морского транспорта в сравнении с автомобильным, и/или укреплении регионального единства посредством открытия доступа к периферийным и островным регионам государств ЕС.

В частности, черноморский регион может стать приоритетным для развития морских магистралей и морской торговли, что предусматривает со-



5 Multi-Modal Chains

5.1. Port Modernisation	5.5. Border-Crossing
5.2. Motorways of the Sea	5.6. Other Prerequisites for Success;
5.3. A Modernised Road Freight Transport Industry	Integrated Multi-Modal Transport Plans, Advanced Logistics and
5.4. Putting the Railway System in Perspective	Sophisticated IT Solutions

DEVELOPMENT OF SOUND MULTI-MODAL CHAINS

This pillar aims at ensuring the smooth and uninterrupted flow of freight in the region, across the different modes of transport and across the different countries. The aim of this pillar is an ambitious one and, given the complexity of multi-modal chains and the wide variety of modes and actors involved in the process, it will be necessary to design and implement a multitude of instruments to achieve this aim, as discussed below. Given the predominance of maritime transport / ports in regional trade, this mode was considered to form the nucleus of the pillar, upon which efforts would need to be primarily focused and concentrated.

5.1. Port Modernisation

In general, ports represent focal nodes in the multi-modal freight transport chain, and even the slightest deficiencies in these nodes can result in significant negative repercussions over the entire chain. In the TRACECA region ports constitute together with the rail sector a key modal interchange in the regional transport network. They are key elements in the transport chains linking to Europe and to TRACECA countries, acting as terminal and interim nodes along potential Motorways of the Sea, some having the potential to develop as hub ports, enabling Short Sea Shipping feeder services to expand within the region. It is evident that modernisation and optimisation of the ports' operation as well as management improvement is a crucial and necessary issue.

5.2. Motorways of the Sea

The Motorways of the Sea is an innovative concept that was originally introduced in the EU Transport Policy. This concept targets concentrating the

flows of freight on sea-based routes by improving existing maritime links or establishing new viable, regular and frequent maritime links for the transport of goods between EU Member States. The main objectives that are sought from this concept include reducing road congestion in the EU through making maritime transport more competitive with road transport, and/or enhancing regional cohesion by improving access to peripheral and island regions and States of the EU.

In particular the Black Sea area could constitute a priority area for the development of Motorways of the Sea and for the enhancement of maritime trade. This includes both the improvement of existing maritime links and the creation of new links, whether between the EU and the TRACECA countries or between the TRACECA countries themselves. It should be noted that the development of the Motorways of the Sea concept in the TRACECA region would be justified not on the basis of reducing road con-

gestion (as this problem is not as common in the TRACECA region as in the EU), but rather on the basis of the significant regional benefits that can be obtained including enhanced economic efficiency and environmental sustainability of the transport system as well as increased regional cohesion promoted by the improved connections between the TRACECA states.

The extension of the Motorways of the Sea to connect the European Union with the neighbouring regions, including the Mediterranean as well as the Black Sea and Baltic Sea regions, has been identified by the High Level Group as an issue of priority. To implement the Motorways of the Sea concept in the TRACECA region (as well as in other neighbouring regions of the EU), it is essential to undertake a multitude of measures such as improving the quality of infrastructure and services in ports, ensuring good connections from the ports to their hinterland, and also to stimulate more frequent and reliable

5

Мультимодальные сети

5.1. Модернизация портов	5.5. Пересечение границ
5.2. Морские магистрали	5.6. Другие условия успешного выполнения задач; комплексные планы мультимодальных перевозок, современная логистика и переносимые информационные технологии
5.3. Современные автомобильные грузоперевозки	
5.4. Перспективы развития железнодорожной системы	

вершенствование существующих и создание новых морских путей, как между странами ЕС и ТРАСЕКА, так и между странами ТРАСЕКА. Необходимо отметить, что обоснование концепции развития морских магистралей в регионе ТРАСЕКА должно быть сделано не исходя из проблемы перегрузки автомобильных дорог (тем более что данная проблема не является общей для стран ТРАСЕКА и ЕС), а, скорее на основании возможных преимуществ в процессе регионального развития, включая экономическую эффективность и экологическую устойчивость транспортной системы, а также укрепление связей между странами ТРАСЕКА.

Вопрос расширения морских магистралей с целью обеспечения связи Европейского Союза с соседними регионами, включая регионы Средиземного, Черного и Балтийского морей, был определен Группой высокого уровня как приоритетный. Для реализации концепции морских магистралей в регионе ТРАСЕКА (а также в других соседних ЕС регионах), необходимо предпринять различные меры, такие как усовершенствование инфраструктуры и услуг портов, обеспечение соединений портов с регионами, отдаленными от прибрежной зоны, а также содействие надежности морских перевозок и услуг. Необходимо также обеспечение прочной интермодальной связи между портами и внутренними водными путями. Следует также уделить внимание мерам по усовершенствованию безопасности морских перевозок. Кроме того, необходимо разработать меры по преодолению нефизических барьеров посредством упрощения административных и таможенных процедур и содействия развитию морского транспорта (например, путем содействия и стандартизации применения документации ИМО ФАЛ).

5.3. Современные автомобильные грузоперевозки

Автомобильные перевозки являются важным компонентом мультимодальных перевозок, поскольку все мультимодальные перевозки включают в себя автомобильный участок на государственном (или международном) уровне. Кроме того, мультимодальные перевозки являются единственным видом перевозок, предлагающим тип услуг “от двери до двери” от места происхождения в определенной стране ТРАСЕКА до места назначения груза, независимо от того, находится ли этот пункт назначения в стране ТРАСЕКА, ЕС или в третьей стране.

В этом контексте необходимо оптимизировать использование автомобильных перевозок в регионе ТРАСЕКА, с целью экономии времени и затрат, как в мультимодальных перевозках, включающих автомобильные отрезки пути, так и непосредственно автомобильные перевозки. Данная оптимизация необходима как на национальном, так и на международном уровне. Рекомендуется реализация этой задачи в двух основных направлениях, в первую очередь, посредством реструктуризации сектора автомобильных перевозок на национальном уровне, во-вторых, посредством изменения соглашений, регулирующих международные автомобильные перевозки между странами.

Первое направление, реструктуризация сектора автомобильных перевозок на национальном уровне, играет важную роль для всех стран ТРАСЕКА. Его целью является усовершенствование профессиональных стандартов данного сектора и повышение уровня его функционирования. Регламентация такой реструктуризации должны основываться на правовой

базе ЕС. Кроме того, что законодательство ЕС в этом отношении содержит полезные инструкции, подобное сближение будет способствовать упрощению процедур пересечения границ ЕС водителями и транспортными средствами стран ТРАСЕКА. Реструктуризация включает следующие основные компоненты, рекомендуемые к принятию в странах ТРАСЕКА, как необходимые:

- Пересмотр принципов лицензирования компаний, водителей и транспортных средств. В схеме лицензирования компаний должны быть учтены технические параметры, а также финансовые возможности оператора; механизмы лицензирования водителей должны учитывать уровень подготовки, состояние здоровья, регистрацию судимостей и т.п. Принципами лицензирования транспортных средств должны быть предусмотрены технические и физические стандарты, безопасность и нормы охраны окружающей среды и др.;
- Содействие объединению отдельных операторов-владельцев в компании. Такое объединение позволит операторам извлекать выгоду из экономии, обусловленной ростом масштабов производства, и усовершенствовать уровень предлагаемых пользователям услуг при одновременном снижении цен. Это также позволит операторам сохранять допустимый уровень прибыли с целью соответствующего обслуживания и обновления своих транспортных средств, что в свою очередь оказывает позитивное воздействие на перевозки. С этой целью странам ТРАСЕКА необходимо пересмотреть соответствующие правовые рамки и разработать налоговые льготы, финансовые стимулы, способствующие объединению. Предлагаемые схемы должны обеспечивать сохранение соответствующего уровня конкуренции на рынке и предотвращение появления компаний, монополизирующих бизнес;
- Странам ТРАСЕКА следует гармонизировать массу и габариты грузовых транспортных средств осуществляющих перевозки по коридору ТРАСЕКА, а также транзитные сборы.

На пути либерализации и содействия международным автомобильным



5 Multi-Modal Chains

5.1. Port Modernisation	5.5. Border-Crossing
5.2. Motorways of the Sea	5.6. Other Prerequisites for Success; Integrated Multi-Modal
5.3. A Modernised Road Freight Transport Industry	Transport Plans, Advanced
5.4. Putting the Railway System in Perspective	Logistics and
	Sophisticated IT Solutions

shipping services. Good intermodal connections between ports and the rail and inland waterway networks are also necessary. Measures to improve maritime safety would also need to be looked at. In addition, overcoming non-physical barriers through the simplification of administrative and custom procedures and the facilitation of maritime transport (e.g. through promoting and standardising the use of the IMO FAL documents) are also essential.

5.3. A Modernised Road Freight Transport Industry

Road transport is an extremely important component of multi-modal transport, since virtually all multi-modal trips will involve a road leg, whether at a national level (or the international level). In addition to its significance in the multi-modal transport chain, road transport is the only mode that can offer direct door-to-door service from the origin point in a certain TRACECA country to the final destination point, whether this destination is in another TRACECA country, the EU or a third country.

In this context, it is clearly essential to optimise the functioning of the road freight transport industry in the TRACECA region, to enable time and cost savings for both multi-modal trips involving a road leg as well as for direct road trips. Such improvements are necessary at both the national level as well as the international level. It is recommended to undertake the improvements through two main axes, firstly, by restructuring the road haulage sector at the national level, and secondly, by reconfiguring the agreements governing international road transport between countries.

The first axis, the restructuring of the road haulage sector at the national level, is essential for almost all

TRACECA countries. Such an effort aims at enhancing the professional standards of the sector and raising it to the finest work practices. The regulatory framework governing this restructuring should be based on the EU regulatory framework. Apart from the fact that the EU *acquis* regulations in this regard constitute good practices, such a convergence would facilitate the crossing of borders into the EU for the drivers and vehicles of TRACECA countries. The restructuring involves the following main elements, which are recommended to be adopted by the TRACECA partners as necessary:

- **Revising licensing mechanisms for companies, drivers and vehicles. The licensing schemes for companies should take into consideration the technical profile as well as the financial capabilities of the operators; the licensing mechanisms for drivers should take into consideration the level of training, health condition, criminal record, etc. The licensing mechanisms for vehicles should take into consideration technical standards, physical standards, safety and environmental standards, etc;**
- **Promoting the consolidation of individual owners-operators into companies. Such a consolidation would enable operators to benefit from increased economies of scale and to improve the level of service offered to users while at the same reducing costs. This would also ensure that operators can maintain acceptable profit margins in order to appropriately maintain and renew their vehicle fleets, thereby also positively impacting sustainability of transport. To this end, TRACECA countries would need to revise their relevant regulatory frameworks and to offer tax, financial and other incentives to promote consolidation. In doing so, it is important that all proposed and offered schemes be cleverly designed so as to maintain an appropriate level of competition in the market, and prevent the emergence of companies that would monopolise the business;**

- **TRACECA countries shall ensure in the long-term harmonisation in the weight and dimension of lorries allowed on the TRACECA corridors as well as transit fees.**

On the way of liberalisation and facilitation of international road transportations within the region with an access to the European market, it is necessary to elaborate and consider an action programme on approaching of national legislation and technical specifications, as well as elimination of non-physical barriers with the simultaneous increasing of road safety and security. It is important to emphasize that the EU regulations and UN ECE Conventions and Agreements already contain certain essential standards and requirements on road safety. Issues, to be considered by the countries, should embrace:

- **Permit system used by the countries; quota of permits is one of the barriers in international road transport. Introduction of quota on transit transport by some countries hamper the efforts to improve the operability of TRACECA corridor;**
- **Transit fees constitute another barrier in transport. Apart from the high fees, different fees implemented by the countries affect the trade flow negatively. In this regard standardising transit fees between TRACECA countries and bringing these fees to a reasonable level would urge for the corridor;**
- **The maximum weights permitted for road transport vehicles in TRACECA countries remain under those of general international implementations and differ among TRACECA countries. This case results in increase of transport costs and traffic. Therefore, it is necessary to upgrade and standardise the weight and dimensions permitted in the TRACECA countries in accordance with international levels;**
- **Perhaps one of the most important problems in the TRACECA region is to obtain visa for the drivers in international road**



5 Мультимодальные сети

5.1. Модернизация портов
5.2. Морские магистрали
5.3. Современные автомобильные грузоперевозки
5.4. Перспективы развития железнодорожной системы

5.5. Пересечение границ
5.6. Другие условия успешного выполнения задач; комплексные планы мультимодальных перевозок, современная логистика и передовые информационные технологии

перевозкам в регионе, обеспечение доступа на Европейский рынок следует разработать и рассмотреть программу действий по сближению национального законодательства и технических спецификаций транспортных средств, а также по преодолению нефизических барьеров с одновременным повышением безопасности дорожного движения. Странам следует изучить следующие вопросы:

- Систему разрешений, применяемую странами; квота разрешений является одним из барьеров, препятствующих развитию международного дорожного транспорта. Введение квоты на транзитные перевозки некоторыми странами препятствует усилиям, направленным на совершенствование функционирования коридора ТРАСЕКА;
- Транзитные сборы являются очередным барьером в развитии транспорта. Не считая высоких сборов, другие выплаты введенные странами, негативно влияют на торговые потоки. В этом отношении стандартизация транзитных сборов странами ТРАСЕКА и обеспечение приемлемого уровня этих сборов будут способствовать развитию коридора;
- Максимально разрешенная масса автотранспортных средств в странах ТРАСЕКА ниже международных норм и отличается по странам ТРАСЕКА. Это приводит к росту транспортных издержек и интенсивности перевозок. Поэтому необходимо обновить и стандартизировать максимально разрешенную массу и габариты в странах ТРАСЕКА, в соответствии с международным уровнем;
- Возможно, одной из самых важных проблем в регионе ТРАСЕКА является получение визы водителями международного автомобильного транспорта, что приводит к многочисленным трудностям и отнимает много времени. Поэтому в целях упрощения и ускорения процедуры получения виз предполагается создать в рамках коридора ТРАСЕКА систему получения виз, подобную системе, существующей в странах Шенгенского соглашения, что коренным образом решит существующую проблему;
- С целью ускорения проведения таможенных процедур при транзитных перевозках осуществлять данные операции в соответствии с

положениями международных Конвенций в этой области. Это необходимо для совершенствования функционирования коридора. В этом отношении положениями Конвенции МДП регулируется эффективное осуществление контроля, позволяющее избежать физического инспектирования транзитных грузов, а также выплаты налогов и пошлин за провозимые грузы с использованием международного таможенного документа (Книжки МДП), которая заверяет содержимое груза, и является одновременно гарантийным документом. Это позволяет свести к минимуму процедуры и задержки на границах, и, следовательно, уменьшить транспортные расходы, которые также позволяют снизить затраты на экспорт и импорт;

- Повышение безопасности автомобильного транспорта в регионе ТРАСЕКА должно стать ключевым вопросом последующих действий. Странам целесообразно учесть практику, применяемую в рамках ЕЭК ООН, главным образом, в отношении гармонизации социальных условий, что обеспечит регулирование периодов движения и отдыха водителей тяжелых грузовых автотранспортных средств, задействованных в международных перевозках, а также – применение тахографов, как предусмотрено в Соглашении ЕСТР.

При разработке дальнейших планов действий, европейские директивы о доступе к рынку, финансовой гармонизации, социальном законодательстве, технологиях и безопасности можно также рассматривать в качестве ценного опыта ЕС для ТРАСЕКА.

5.4. Перспективы развития железнодорожной системы

Общей целью в данной области является содействие увеличению роли железных дорог в мультимодальной транспортной цепи на основании трех следующих целей:

- Проведение структурных реформ, направленных на эффективность и финансовую жизнеспособность железнодорожных сетей (т.е.

изменение существующей ситуации);

- Тщательно запланированное инвестирование в инфраструктуру с целью усовершенствования потенциала железнодорожной системы, являющейся составной частью мультимодальной сети;
- Содействие эксплуатации железнодорожной сети с целью повышения эффективности услуг в сфере международных железнодорожных перевозок между странами ТРАСЕКА и ЕС.

ЕС были разработаны правовые рамки для проведения структурных реформ в этой сфере, которые могут применяться в странах ТРАСЕКА для успешного проведения реформ в области железнодорожного транспорта по двум основным направлениям:

- Отделение органов управления инфраструктурой от коммерческих перевозок, осуществляемых транспортными службами (что особенно значимо и применимо, к тем странам региона, где железнодорожная система играет важную роль), ослабление государственного контроля и вмешательства в функционирование сектора для обеспечения автономности этих двух структур, отвечающих за эти две задачи, а также их свобода при принятии коммерческих решений, ориентированных на заказчика;
- Обеспечение открытого доступа к инфраструктуре будет способствовать повышению конкуренции на рынке и, соответственно, предоставлению усовершенствованных услуг в данной сфере по более низким ценам. Однако для получения свободного доступа к инфраструктуре необходимо обеспечить независимость в выполнении определенных основных функций, таких как распределение железнодорожных путей, выдача лицензий железнодорожным операторам и сертификатов по безопасности, учреждение справедливых сборов на въезд, обеспечение простых и быстрых процедур обработки требований.

Поскольку страны ТРАСЕКА находятся на разных этапах развития в плане реформирования железнодорожного транспорта, каждой стране потребуются различные усилия для достижения этой цели.



5 Multi-Modal Chains

5.1. Port Modernisation	5.5. Border-Crossing
5.2. Motorways of the Sea	5.6. Other Prerequisites for Success;
5.3. A Modernised Road Freight Transport Industry	Integrated Multi-Modal Transport Plans, Advanced Logistics and
5.4. Putting the Railway System in Perspective	Sophisticated IT Solutions

transport, which raise many difficulties and requires long process. Therefore, for simplifying and speeding up visa implementations it is considered that forming a system that is similar to the implementation in Schengen countries within the context of TRACECA would solve this problem fundamentally;

- With the view to reducing the time of customs procedures more effective during transit traffic, these procedures should be implemented in compliance with the International Conventions in this field. This is necessary for better functioning of corridor. In this regard, provisions of TIR Convention regulate an efficient control procedure to avoid physical inspection of goods in transit, as well as payments of taxes and duties for the goods en route with the use of an international customs document (TIR Carnet), which certifies the contents of the cargo and is also a guarantee document. All this result in minimum procedures and delays at borders and, therefore, in lower transport costs, which in turn results in lower export and import costs;
- Enhancement of road safety in the TRACECA region should be a key issue in further activities. It is advisable for the countries to take into account the work done in the framework of the UNECE, mainly, on the harmonisation of social conditions, which will ensure regulation of driving and rest periods of drivers of heavy commercial vehicles, engaged in international transport, as well as the use of tachographs, as mentioned in AETR Agreement.

In elaboration of further Action Plans, the European Directives and regulations on market access, fiscal harmonization, social legislation, technology and safety, can be also considered as a valuable experience of EU for TRACECA.

5.4. Putting the Railway System in Perspective

The overall objective in this field is to enable the railways to assume a greater and more active role in the multi-modal transport chain, based on the following three main goals:

- Carrying out structural reforms aimed at enhancing the efficiency and financial viability of the railway systems (i.e. reversing the existing situation);
- Making carefully planned investments in infrastructure to improve the potential of the rail system within the multimodal network;
- Promoting interoperability in the railway system to develop efficient international rail services between TRACECA countries and the EU.

With regard to structural reforms, the EU has a highly developed regulatory framework in this domain, which could be used by TRACECA countries to successfully accomplish the reform in the rail sector along two main steps:

- Separating infrastructure management from the commercial operations of transport services (this is particularly valid and relevant for the countries of the region which have an important railway network), and relaxing government control and intervention over the sector to ensure that the entities in charge of these two tasks would be autonomous and free to make their decisions in the most commercial and customer-oriented manner;
- Ensuring open and non-discriminatory access to the infrastructure would have the impact of increasing competition in the market, thereby resulting in improved service to the users at reduced prices. Nevertheless to ensure non-discriminatory access to the infrastructure, it is necessary to guarantee the independence of certain key

functions such as allocation of train paths to railway undertakings, issuing licences to railway operators and safety certificates, establishment of fair access charges, and providing simple and fast appeal procedures.

Clearly, since TRACECA countries are at different stages of development in relation to railway reform, different efforts will need to be made by each country.

The second goal includes making selective and well-planned investments in infrastructure that can encourage and support the role of the rail system in the multimodal transport network. Clearly, the investments would be made only after exploring and confirming their socio-economic feasibility, and would need to be targeted at the locations where the benefits would be most pronounced in terms of improving levels of service and reducing the times and costs of multimodal trips. The following is recommended in this respect:

- At the national level, such investments would consist mainly of improving the physical interfaces between the rail network and the major ports, whether through upgrading existing links that are in need of rehabilitation or upgrading, or putting in place any strategic rail-port links that are missing. This would be particularly important to ensure effective rail connections between the major points of supply and demand in each TRACECA country (e.g. mining areas, production plants, etc.) and the ports;
- At the regional or sub-regional level, the investments in rail infrastructure would need to be made in an even more careful and meticulous manner, given the high construction costs that would be involved.

The third goal requires that the concept of rail interoperability be taken into consideration when making the infrastructure investments, particularly



5 Мультимодальные сети

5.1. Модернизация портов
5.2. Морские магистрали
5.3. Современные автомобильные грузоперевозки
5.4. Перспективы развития железнодорожной системы

5.5. Пересечение границ
5.6. Другие условия успешного выполнения задач; комплексные планы мультимодальных перевозок, современная логистика и переносимые информационные технологии

Вторая цель включает выборочное и тщательно распланированное инвестирование в инфраструктуру, способствующее укреплению роли железнодорожной системы в общей мультимодальной транспортной сети. Инвестирование может осуществляться только после проведения анализа социально-экономической осуществимости и должно быть направлено на регионы, в которых предполагается получение наибольшей прибыли ввиду повышения уровня услуг и сокращения времени и издержек в мультимодальных перевозках. В этой связи рекомендуется:

- На национальном уровне такое инвестирование будет включать совершенствование физического взаимодействия между железнодорожной сетью и основными портами, посредством совершенствования существующих узловых пунктов, нуждающихся в восстановлении или за счет создания стратегических железнодорожных портовых узлов. Необходимо обеспечить эффективное железнодорожное сообщение основных пунктов производства и потребления в каждой стране ТРАСЕКА (например, районов добычи полезных ископаемых, промышленных предприятий и др.) с портами;
- На региональном и субрегиональном уровнях инвестирование в железнодорожную инфраструктуру должно быть осуществлено на основании более подробного изучения, ввиду высоких затрат на строительство.

Для достижения третьей цели при инвестировании в инфраструктуру, имеющую региональное и субрегиональное значение, необходимо принять во внимание концепцию взаимодействия железнодорожной сети. Взаимодействие железнодорожных сетей является решающим вопросом в устранении препятствий при пересечении границ в странах ЕС, а также для повышения эффективности работы в будущем после внедрения регионального и субрегионального железнодорожного сообщения. Таким образом, данная концеп-

ция будет иметь важное значение для оптимизации железнодорожных перевозок между странами ТРАСЕКА и ЕС, учитывая тот факт, что приоритет должен отдаваться достижению организационного взаимодействия, в первую очередь, и последующего физического/технического взаимодействия в качестве более долгосрочной цели:

- **Организационное взаимодействие;** необходимо упрощение процедур пересечения границ в области международных железнодорожных перевозок. В этой связи, полезно было бы выработать и принять общие процедуры для достижения взаимопонимания и стандартизации контроля и содержания подвижного состава. Рассмотрение возможности осуществления принципа одной остановки при пересечении общих границ между странами на основании соглашений по региональным/международным железнодорожным перевозкам может стать приемлемым подходом к наиболее эффективному исполнению процедур пересечения границ;
- **Физическое/техническое взаимодействие;** для решения данного вопроса необходима стандартизация инфраструктуры по некоторым новым маршрутам в будущем (железнодорожная колея и размеры сооружений, такие как ширина и высота туннелей и пролетов мостов), подвижного состава, электроснабжения на электрифицированных отрезках, телекоммуникаций и систем обмена данными, систем управления и сигнальных систем и др. Этот вопрос будет проанализирован впоследствии в программе действий.

Принимая во внимание тот факт, что региональная железнодорожная сеть недостаточно развита, достижение вышеперечисленных целей потребует немало временных и финансовых затрат. Целесообразным считается применение поэтапного подхода в процессе достижения взаимодействия, начиная с осуществления наиболее рентабельных мер по наиболее важным региональным и субрегиональным железнодорожным путям сообщения.

5.5. Пересечение границ

Упрощение процедур пересечения границ имеет крайне важное значение для уменьшения времени и стоимости перевозок “от двери до двери”, применяемых при мультимодальных перевозках в регионе ТРАСЕКА. Для достижения этой цели требуется принятие мер по следующим основным направлениям: осуществление таможенных процедур в соответствии с нормами применяемых международных конвенций, совершенствование инфраструктуры пунктов пропуска через государственную границу, принятие мер, направленных на недопущение дублирования видов контроля осуществляемых государственными органами при пересечении границ, выполнение международных соглашений, повышение профессиональных стандартов экспедиторской деятельности и устранение нефизических барьеров.

Целью первого направления в отношении упрощения процедур пересечения границ является обеспечение таможенными органами равновесия между необходимостью организации таможенного контроля для сохранения безопасности страны и контроля внешнеторговых потоков, с одной стороны, и содействия грузопотокам², - с другой. С этой целью рекомендовано предпринять следующие меры, принимая во внимание уровень развития данной сферы во всех странах ТРАСЕКА:

- Поощрение применения странами ТРАСЕКА международного единого административного документа (SAD), что будет содействовать развитию сотрудничества между таможенными и другими органами;
- Система автоматизированного осуществления таможенных процедур и обработки деклараций;
- В странах ТРАСЕКА следует создавать методику освобождения таможенных постов от

² Группа высокого уровня подчеркнула необходимость для всех стран, граничащих с ЕС (включая некоторые страны ТРАСЕКА) проводить аудит и оценку безопасности и охраны окружающей среды в транспортных проектах, в частности на ранних стадиях этих проектов.



5 Multi-Modal Chains

5.1. Port Modernisation	5.5. Border-Crossing
5.2. Motorways of the Sea	5.6. Other Prerequisites for Success;
5.3. A Modernised Road Freight Transport Industry	Integrated Multi-Modal Transport Plans, Advanced Logistics and
5.4. Putting the Railway System in Perspective	Sophisticated IT Solutions

for the infrastructure that is of regional or sub-regional significance. The interoperability of rail networks is a critical issue for removing friction at the borders with EU countries and for the enhancing efficiency of operations. In the future, after regional or sub-regional rail links are instated, this concept will become of utmost importance for optimising rail transport between TRACECA countries and the EU, noting that priority should be given to achieving organisational interoperability first, with the physical/technical interoperability constituting more of a longer term goal for the future lines:

- **Organisational interoperability; this mainly requires streamlining border-crossing procedures pertaining to international rail traffic. In this regard, it would be useful to design and adopt common procedures for the mutual recognition and standardization of inspection and maintenance of rolling stock. Considering the possibility of setting up of joint border stations between countries based on agreements on regional/international rail traffic may be an appropriate approach to managing border-crossing formalities more efficiently;**
- **Physical/technical interoperability: this requires standardizing infrastructure for some future lines (track gauges and structure gauges such as tunnel widths and bridge clearances), rolling stock, power supply on electrified sections, telecommunication and data exchange systems, control-command and signalling systems. This will be further analyzed within the Action Programme.**

Given the currently underdeveloped state of the regional rail network, it is clear that achieving the above points would be very costly and time demanding. It is only practical to target achieving the objective of interoperability in a stepwise approach, starting with the most cost-effective measures along the most important regional or sub-regional rail links.

² The High Level Group identified the importance of this issue and stressed that the neighbour countries of the EU, including TRACECA countries, would need to adopt and properly apply the principles of the Kyoto Convention, including standardising data requirements for customs declarations, implementing the concept of risk management, etc.

5.5. Border-Crossing

Streamlining border-crossing processes is highly important for reducing the duration and cost of door-to-door transport involved in multi-Modal trips in the TRACECA region. This would require actions along the following main axes: implementation of customs procedures in compliance with the provisions of applicable International Conventions, improvement of the infrastructure of border crossing points, taking the appropriate measures to avoid duplication of methods of control carried out by the state bodies during border crossing procedures, implementing international agreements, developing the professional standard of the freight forwarding industry, and elimination of non-physical barriers.

The first axis aims at ensuring that customs authorities can strike the right balance between, on the one hand, the need to organize customs controls to protect the country's safety and security and monitor the foreign trade flows, while on the other, facilitating the flow of goods². For this purpose, it is recommended to adopt the following measures, taking into consideration the level of development of each TRACECA country in this field:

- **To encourage the implementation of the international Single Administrative Document (SAD) in the TRACECA countries. This would facilitate cooperation between customs and other authorities;**
- **The automation of customs procedures and documentation;**
- **The development of post release audit techniques in TRACECA countries needs to be undertaken in parallel with promoting the risk analysis management;**
- **It is recommended to consider the possibility of transition from a 'single window' concept to the one-stop shop where inspec-**

tions are even consolidated between the border authorities of the two countries to harmonise the driving time zones for trucks and the working hours of inspection and control authorities across countries;

- **Finally, to support and speed up the customs operations as well as the operations of the other border authorities, it is essential that the appropriate infrastructure be made available at the border points. If, due to financial constraints, this is not possible to achieve at all border points, then priority should be given to the 'busiest' border points that currently experience considerable freight traffic.**

Under the second axis, TRACECA countries are encouraged to systematically sign and implement the international conventions that have an impact on speeding up the process of crossing the borders:

- **All countries are encouraged to join the UNECE conventions that they are not yet signatory parties to, although these have a relevance to border-crossing (e.g. Convention on Customs Containers 1956/1972, Convention on Harmonising the Frontier Control of Goods 1982, Convention on Customs Pool Container 1994, Convention on the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR), Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs (ATP);**
- **Concerning transit, the use of TIR Convention would need to be actively promoted in the region.**

The international flow of goods, from the initial origin to the final destination, involves a complex sequence of transactions and a multitude of actors. The availability of intermediaries, namely freight forwarders, can be extremely useful to facilitate and optimise such a complex process as they would centrally manage and supervise the various transactions including international and local transport, export clear-

5

Мультимодальные сети

5.1. Модернизация портов	5.5. Пересечение границ
5.2. Морские магистрали	5.6. Другие условия успешного выполнения задач; комплексные планы мультимодальных перевозок, современная логистика и передовые информационные технологии
5.3. Современные автомобильные грузоперевозки	
5.4. Перспективы развития железнодорожной системы	

инспекционной проверки при одновременном проведении анализа степени риска;

- Рекомендуется рассмотреть возможность перехода от концепции “единого окна” к принципу “одной остановки на границе”, когда пограничные органы двух государств проводят единую инспекционную проверку в целях согласования времени нахождения в пути грузовых автомобилей при следовании на одинаковые расстояния, и времени работы инспекционных органов и органов контроля в странах региона;
- Заключительной мерой для ускорения процесса осуществления таможенных процедур и работы других пограничных органов следует считать обеспечение пунктов пограничных переходов соответствующей инфраструктурой. Если, ввиду финансовых ограничений, окажется невозможным обеспечить все пограничные пункты нужной инфраструктурой, тогда предпочтение следует отдать самым загруженным пограничным пунктам, объем грузопотоков, через которые в настоящее время слишком высок.

Согласно второму направлению в отношении упрощения процедур пересечения границ, следует поощрять

регулярное подписание и выполнение странами ТРАСЕКА международных конвенций, оказывающих непосредственное влияние на ускорение процесса пересечения границ:

- Поощряются усилия всех стран по присоединению к конвенциям ЕЭК ООН, по которым они не являются сторонами (например, к Таможенной конвенции о контейнерах, 1956/1972, Таможенной конвенции о проведении контроля грузов на границах, 1982, Таможенной конвенции о контейнерах, переданных в пул, 1994, к Конвенции о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), к Соглашению о международной перевозке скоропортящихся продуктов (СПС);
- В отношении транзитных перевозок следует поощрять активное применение Конвенции о международной дорожной перевозке грузов (КДПГ).

Международные грузопотоки от места происхождения до конечного пункта назначения включают сложную последовательность операций и предполагают участие множества

действующих лиц. Наличие посредников, а именно, экспедиторов, может оказаться чрезвычайно полезным для содействия и оптимизации такого комплексного процесса, поскольку ими будет осуществляться центральное управление и руководство различными операциями, включая международные и местные перевозки, таможенное оформление экспортных и импортных грузов, а также другие задачи, в тесном взаимодействии с различными заинтересованными сторонами. Именно эта цель обозначена в третьем направлении относительно упрощения таможенных процедур, достижение этой цели возможно при применении следующего подхода, учитывающего уровень развития стран ТРАСЕКА в данной сфере:

- В некоторых странах следует усилить роль существующих государственных транспортно-экспедиторских ассоциаций;
- В других странах, где в настоящее время не существует государственных транспортно-





5 Multi-Modal Chains

5.1. Port Modernisation	5.5. Border-Crossing
5.2. Motorways of the Sea	5.6. Other Prerequisites for Success; Integrated Multi-Modal
5.3. A Modernised Road Freight Transport Industry	Transport Plans, Advanced
5.4. Putting the Railway System in Perspective	Logistics and
	Sophisticated IT Solutions

ance, customs import clearance and other operational tasks, in close coordination with the different concerned parties. It is this objective that the third axis attempts to achieve, through the following recommended approach, taking into consideration the level of development of the TRACECA countries in this domain:

- In some countries, the role of the existing national freight forwarding associations needs to be reinforced;
- In other countries, national freight forwarding associations that do not currently exist would need to be created;
- The national freight forwarding associations would focus on training and afterwards testing and licensing of freight forwarders;
- For regional coordination between the national freight forwarding associations in the various countries a regional freight forwarding association will be created;
- In countries where legislation does not allow freight forwarders to become customs brokers, a close working relation should be established between the freight forwarders association and the customs brokers association to bridge the gap for clients (customs brokers associations would be created where they do not already exist). Nevertheless, allowing freight forwarders to become customs brokers would be sought as an ultimate target in all countries.

5.6. Other Prerequisites for Success; Integrated Multi-Modal Transport Plans, Advanced Logistics and Sophisticated IT Solutions

In order to ensure the development of multi-modality in the TRACECA region, it is essential that well-prepared and

up-to-date plans be available in each country to guide the integration of the various transport modes and networks not only within each country, but also with neighbouring countries.

The implementation of advanced transport logistics, which is crucial for raising the level of the multimodal transport industry in the region, will require the following proposed framework to be adopted by TRACECA countries:

- Promoting the enhanced use of containers in maritime shipping not only as a means for reducing the transport costs of cargo, but also for protecting cargo from damage and theft. This will clearly require greater awareness and responsibility on behalf of the freight forwarding industry. It will also require the necessary infrastructure to accommodate the anticipated rapid growth in containerisation (e.g. well equipped and appropriately staffed container terminals at ports);
- Making investments in logistics platforms, both at the ports and in the hinterlands. The presence of such facilities would yield significant reductions in the duration and cost involved in door-to-door trips;
- Promoting the use of hub ports as an alternative to direct shipping services (i.e. encourage container transshipment), as this can produce significant savings in the cost of container transport. The spread of such practices throughout the region clearly requires an active and cooperative attitude from the freight forwarders, to be driven by a genuine desire to act in the best interest of the consignees;
- Implementing a harmonised legal and regulatory framework regarding the liability of multimodal carriers, based on the principle that a multimodal transport operator concluding a multimodal transport contract would act as a principal (not as an agent or on behalf of the consignor or the carriers) and assume responsibility for the perform-

ance of the contract. There are no international conventions that are currently in effect in this regard (the UN Convention on International Multimodal Transport of Goods of 1980 is not in effect as not enough countries have signed it). The EU is currently engaged in preparing a comprehensive legal framework for multimodal liability (the Freight Integrator Initiative). TRACECA countries could adopt such a framework when it is finalised. In the meantime, however, an interim solution for TRACECA countries might be to incorporate the UN convention into their internal laws;

- Providing the basis for an efficient electronic system of trade and transport documentation interchange.

Finally, the implementation of sophisticated IT solutions represents an absolute necessity for the development of multimodality in the TRACECA region. Such solutions would facilitate the smooth flow of information across all actors and across all modes involved in the transport chain, and would have a large impact on reducing trip duration and cost. In particular, it is essential to ensure the spread of EDI technology to all TRACECA countries.

The ultimate objective that would be pursued by all TRACECA countries concerned is to instate in the ports EDI systems that are comprehensive and fully integrated, in the sense that they can link all concerned actors together (port authorities, customs, freight forwarders, importers/exporters, etc.) and allow for all applications associated with clearing freight to be made electronically. This might clearly involve a gradual process, starting with the introduction of a simplified EDI system and advancing it overtime in terms of both applications and linkages with other actors.



5 / Мультимодальные сети

5.1. Модернизация портов
5.2. Морские магистрали
5.3. Современные автомобильные грузоперевозки
5.4. Перспективы развития железнодорожной системы

5.5. Пересечение границ
5.6. Другие условия успешного выполнения задач; комплексные планы мультимодальных перевозок, современная логистика и передовые информационные технологии

экспедиторских ассоциаций, следует их создать;

- Национальные транспортно-экспедиторские ассоциации уделяют должное внимание обучению, с последующими экзаменацией и лицензированием экспедиторов;
- Для координации работы национальных транспортно-экспедиторских ассоциаций в различных странах, следует создать региональную транспортно-экспедиторскую ассоциацию;
- В тех странах, в которых законодательство не разрешает экспедиторам становиться таможенными брокерами, следует устанавливать тесные рабочие взаимоотношения между транспортно-экспедиторской ассоциацией и ассоциацией таможенных брокеров для удобства клиентов (ассоциации таможенных брокеров следует создать там, где их еще не существует). Тем не менее, конечной целью во всех странах станет предоставление возможности экспедиторам одновременно выполнять функции таможенных брокеров.

5.6. Другие условия успешного выполнения задач; комплексные планы мультимодальных перевозок, современная логистика и передовые информационные технологии

Для содействия развитию мультимодальных перевозок в регионе ТРАСЕКА, крайне важно разработать во всех странах эффективные и отвечающие современным требованиям планы, необходимые для интеграции различных видов перевозок и транспортных сетей не только в пределах одной страны, но также и с соседними государствами.

Для внедрения современной транспортной логистики, имеющей решаю-

щее значение для повышения уровня мультимодальных перевозок в регионе, странам ТРАСЕКА предлагается принять следующую подход:

- Поощрение широкого использования контейнеров в морских перевозках не только как способа снижения стоимости перевозок грузов, но также с целью защиты грузов от повреждений и краж. Все это непременно потребует широкой осведомленности и большой ответственности со стороны экспедиторов. Также потребуется обеспечение необходимой инфраструктуры, отвечающей требованиям прогнозируемого быстрого роста контейнерных перевозок (например, хорошо оборудованные и обеспеченные соответствующим персоналом контейнерные терминалы в портах);
- Вложение инвестиций в логистические платформы, как в портах, так и в районах, расположенных вглубь от прибрежной полосы. Наличие подобных средств позволит добиться значительного сокращения продолжительности и стоимости перевозок "от двери до двери";
- Поощрение использования узловых портов в качестве альтернативы прямым перевозкам (т.е. поощрение контейнерной перевалки), так как это обеспечивает значительную экономию затрат на контейнерные перевозки. Распространение подобной практики в регионе требует активного участия и содействия со стороны экспедиторов, действующих в интересах грузополучателей;
- Создание гармонизированной законодательной и регулирующей основы в отношении ответственности мультимодальных перевозчиков, исходящей из принципа, согласно которому мультимодальный транспортный оператор, заключающий соглашение о мультимодальной перевозке, является принципалом (не агентом, действующим по поручению грузоотправителя или перевозчика), несущим ответственность за выполнение контракта. В настоящее время нет действующих международных конвенций по данному вопросу (Конвенция ООН о Международных мультимодальных грузовых перевозках 1980 г. не действует из-за недостаточного числа стран, подписавших данную Конвенцию). В ЕС в настоящее время осуществляется разработка общей законодательной основы в отношении мультимодальной ответственности (Инициатива

грузового интегратора). Страны ТРАСЕКА могут принять данную законодательную основу по ее завершении. Между тем, страны ТРАСЕКА могут принять временное решение о включении конвенции ООН в свои внутригосударственные законодательства;

- Создание базы для эффективного внедрения системы электронного обмена торговой и транспортной документацией.

В заключение следует отметить, что применение современных информационных технологий является необходимым условием для развития мультимодальных перевозок в регионе ТРАСЕКА. Использование этих технологий будет способствовать беспрепятственному потоку информации между всеми участниками и видами транспорта, задействованными в цепи перевозок, и вместе с тем будет в значительной мере способствовать сокращению продолжительности перевозок и снижению транспортных затрат. В частности, особенно важно обеспечить распространение технологии электронного обмена данными во всех странах ТРАСЕКА.

Конечной целью, стоящей перед всеми заинтересованными странами ТРАСЕКА, является внедрение в портах общих и полностью интегрированных систем электронного обмена данными для установления связи между всеми заинтересованными участниками (портовой администрацией, таможенными органами, экспедитором, импортером/экспортером и т.д.) и обеспечения возможности электронного осуществления таможенной очистки грузов. Это нововведение, несомненно, может осуществляться поэтапно, начиная с внедрения упрощенной системы электронного обмена данными для ее последующего развития, на что потребуются дополнительные временные затраты, связанные с установлением связи с другими участниками.

Air Transport

- 6.1. A Fair and Open Market
- 6.2. Cooperation on Air Traffic Control
- 6.3. Optimising the Exploitation of Airports



EXPLOITING THE FULL POTENTIAL OF AIR TRANSPORT AND BOOSTING AIR PASSENGER TRAFFIC

This pillar aims at enhancing the movement of passengers between the EU and TRACECA countries and therefore focuses on air transport as the predominant type of passenger travel in the region, in particular for tourism.

6.1. A Fair and Open Market

The implementation of a fair and open aviation market in the TRACECA countries, as far as international air transport is concerned, is underpinned by the desire to:

- Ensure fair competition, i.e. promoting regulatory convergence, be it with regard to the economic conditions governing the operation of the markets (e.g. state subsidies) or to social, environmental and safety reliability;
- Create new economic opportunities, as opening up the international aviation markets would promote investment opportunities. This would produce positive effects not only for the users who would benefit from better, more varied and cheaper services, but also for the operators, who would enjoy new opportunities and a competitive edge.

In order to implement these objectives, it is recommended for TRACECA countries to adopt an approach in which the international air transport market is gradually opened-up at both the internal dimension (i.e. enhancing access of the private sector to the air

transport market) and the external dimension (i.e. improving bilateral agreements and adopting an open-market policy in relation to international traffic exchanges).

At the internal dimension, the following framework is proposed:

- TRACECA countries in which public flag carriers are the sole operators and enjoy exclusivity rights over the international air transport market are encouraged to reverse this situation, and to grant access to private airlines and other carriers to this market;
- In other TRACECA countries where privately owned national airlines do exist, but on a limited scale, the objective would be to further enhance their development;
- Restructuring the public flag carriers with the purpose of enhancing their efficiency and at the same time removing discriminatory treatments and ensuring that state support does not distort the market competition (some countries will need to launch new programmes while other countries would need to complete their ongoing programmes). This will ensure that fair

competition is indeed achieved whether between public and private airline companies of the same TRACECA country, or between airline companies of TRACECA countries and other countries (whether TRACECA-TRACECA, TRACECA-EU or other).

With respect to the external dimension of international air transport, this requires encouraging TRACECA countries to move away from the traditional bilateral air services agreements governing their air traffic exchanges with other countries, and to implement instead an open market policy. Clearly, such a concept cannot be implemented in a chaotic fashion, but rather needs to be implemented in a gradual and well-designed approach, taking into consideration the commercial priorities with other countries. Specifically, the following approach is recommended:

- Priority would be given to gradually opening up international air traffic both between the TRACECA countries as well as between these countries and the EU;
- The gradual opening up of air transport exchanges between the TRACECA countries and the EU should be pursued;



6. Воздушные перевозки

6.1. Справедливый и открытый рынок
6.2. Сотрудничество в области воздушных перевозок
6.3. Оптимизация эксплуатации аэропортов

Максимальное использование возможностей воздушных перевозок и стимулирование развития воздушных пассажирских перевозок

Основной целью в области воздушных перевозок является увеличение потока пассажиров между странами ЕС и ТРАСЕКА и, следовательно, основное внимание сосредоточено на воздушных перевозках как преобладающем виде пассажирских перевозок в регионе, в частности, в сфере туризма.

6.1. Справедливый и открытый рынок

Создание справедливого и открытого рынка воздушных перевозок в странах ТРАСЕКА, в частности, в сфере международных воздушных перевозок, направлено на:

- Обеспечение справедливой конкурентной среды, т.е. конвергенция регулирующей среды, как в отношении экономических условий, определяющих функционирование рынков (например, государственные субсидии), так и социальной и экономической надежности и безопасности;
- Создание новых экономических возможностей, например, открытие рынков международных воздушных перевозок, что будет способствовать развитию инвестиционных возможностей. Это означает получение поло-

жительных результатов не только пользователями, которые получат доступ к качественным, разнообразным и дешевым услугам, но также и операторами, которые получат от конкуренции новые возможности и преимущества.

Для осуществления этих целей странам ТРАСЕКА рекомендуется принять подход, согласно которому происходило бы постепенное освоение рынка международных воздушных перевозок, как во внутреннем измерении (т.е. расширение доступа частного сектора к рынку воздушных перевозок), так и во внешнем измерении (т.е. совершенствование двусторонних соглашений и принятие политики открытого рынка в отношении международного транспортного сообщения).

По внутреннему измерению предлагается следующий подход:

- В странах ТРАСЕКА, в которых государственные транспортные компании являются единственными операторами и пользуются исключительными правами по сравнению с рынком международных воздушных перевозок, было бы целесообразно изменить подобное положение и предоставить доступ на этот рынок частным авиакомпаниям и другим транспортным компаниям;
- В других странах ТРАСЕКА, где существуют национальные частные авиакомпании, цель состоит в их дальнейшем развитии;
- Реорганизация государственных транспортных компаний с целью роста эффективности их деятельности, и в то же самое время устранения дискриминационного отношения, а также гарантия того, что государственная



Air Transport

- 6.1. A Fair and Open Market
- 6.2. Cooperation on Air Traffic Control
- 6.3. Optimising the Exploitation of Airports

- As a first step, it would be necessary to bring the existing air transport agreements between the EU member states and TRACECA countries into conformance with European Community law;
- The second step would be to make new global air transport agreements between the EU and TRACECA partners, referred to as vertical agreements. Such agreements are more ambitious in their scope, having as their key objectives the opening-up of markets, fair operating conditions and also safety, security and respect for the environment. It is clear that since these global agreements are wide and comprehensive in scope, they might require a significant amount of time to be concluded, which justifies that the revision of existing bilateral agreements should be initiated as a first step as suggested;
- Once such efforts have been successfully launched, or in a parallel manner provided that the above initiatives are not delayed, the priority would be to focus on opening up the international air traffic between TRACECA countries and other third countries, while ensuring in particular the highest levels of safety and security.

6.2. Cooperation on Air Traffic Control

The problem of the division of airspace among the TRACECA countries into sectors, and the use of different operational methods, rules as well as equipment in these sectors is clearly recognised by all countries. The consolidation of air traffic management between the TRACECA partners is thus needed as it can bring numerous benefits to the aviation sector not only in relation to safety, but also in terms of optimising the use of airspace. By the same argument, given the geographical proximity of these regions, ATM integration between the EU and TRACECA regions could be envisaged in the future.

In order to accomplish the ultimate objective of regional ATM integration not only across the TRACECA countries, but also in the longer term across these countries and the EU, it is clear that a gradual, carefully planned and well-coordinated approach needs to be adopted.

6.3. Optimising the Exploitation of Airports

International and EU experiences show that in order to optimally exploit the airport system (airport reform), it is necessary to (1) separate the tasks of airport regulation and management to avoid a conflict of interest (2) ensure that the authority in charge of manag-

ing the airports is not obstructed by government intervention or bureaucracy (3) decentralise the management function, at least for the major airports. The end result would be a competent commercially oriented airport authority that can ensure the proper development of its airport, and understand the needs of the airport customers and provide them with the necessary services at high quality and reduced prices (whether through its own resources and/or concessions agreements with the private sector).

TRACECA countries would also need to be encouraged to pursue involving the private sector in the ground handling business, and to introduce the element of competition for their public operators, at least at the major airports.





6 Воздушные перевозки

- 6.1. Справедливый и открытый рынок
- 6.2. Сотрудничество в области воздушных перевозок
- 6.3. Оптимизация эксплуатации аэропортов

поддержка не исказит рыночную конкуренцию (в некоторых странах потребуется инициация новых программ, в других – завершение выполнения текущих). Это станет гарантией того, что, действительно, будет достигнута справедливая конкуренция как между государственными и частными авиакомпаниями в одной стране ТРАСЕКА, так и между авиакомпаниями стран региона ТРАСЕКА и другими странами (либо ТРАСЕКА-ТРАСЕКА, ТРАСЕКА-ЕС, либо другие страны).

Во внешнем измерении развития международных воздушных перевозок странам ТРАСЕКА было бы целесообразно отойти от традиционных двусторонних сервисных соглашений о воздушных перевозках, определяющих взаимоотношения между странами в этой области, и поменять принципы открытого рынка. Очевидно, что данная концепция не может осуществляться хаотично, предпочтительнее проводить ее поэтапно согласно детально разработанному подходу, при учете коммерческих приоритетов с другими странами. В частности, рекомендуется принять следующий подход:

- Приоритет отдается поэтапному использованию новых возможностей международных воздушных перевозок как между странами ТРАСЕКА, так и между этими странами и странами ЕС;
- Во взаимоотношениях между странами ТРАСЕКА и ЕС использование новых возможностей в области воздушных перевозок следует осуществлять поэтапно;
- На первом этапе необходимо привести существующие между государствами-членами ЕС и странами ТРАСЕКА соглашения в области воздушных перевозок в соответствие с законодательством Европейского Сообщества;
- На втором этапе необходимо заключить новые многосторонние соглашения в области воздушных перевозок между ЕС и партнерами ТРАСЕКА, которые относятся к так называемым вертикальным соглашениям. Подобные соглашения более амбициозны по своим масштабам, ставят в качестве ключевых целей использование новых возможностей рынков, справедли-

вые условия функционирования, а также сохранность и безопасность, бережное отношение к окружающей среде. Очевидно, что поскольку такие многосторонние соглашения имеют более широкую сферу применения, для их заключения может понадобиться много времени, что объясняет необходимость пересмотра существующих двусторонних соглашений на первом этапе, как и было предложено;

- После начала активной работы по вышеприведенным инициативам, или одновременно с ними, при обеспечении своевременного их осуществления, целесообразно сконцентрировать свои усилия в направлении использования новых возможностей в международных авиаперевозках между странами ТРАСЕКА и третьими странами, при этом гарантируя, в частности, высокий уровень сохранности и безопасности.

6.2. Сотрудничество в области воздушных перевозок

Всеми странами отчетливо признается наличие проблемы по разделению воздушного пространства на секторы в странах ТРАСЕКА, а также применение ими различных видов операционных методов, правил и оборудования в этих секторах. Таким образом, необходимо объединение управления воздушными перевозками между странами-партнерами ТРАСЕКА, поскольку это может обеспечить многочисленные преимущества для сектора авиаперевозок не только с точки зрения повышения их безопасности, но и оптимизации использования воздушного пространства. По тем же причинам можно предвидеть в будущем и интеграцию управления воздушными перевозками между регионами ЕС и ТРАСЕКА, учитывая географическую близость этих регионов.

Для достижения конечной цели региональной интеграции управления воздушными перевозками не только между странами ТРАСЕКА, но

и в более долгосрочной перспективе, между этими странами и ЕС, очевидно, что необходимо принять поэтапный, грамотно спланированный и скоординированный подход.

6.3. Оптимизация эксплуатации аэропортов

Международный опыт и опыт стран ЕС свидетельствует о том, что для оптимальной эксплуатации системы аэропортов (реформа аэропортов) необходимо: (1) разделить задачи регулирования и управления деятельностью аэропортов во избежание разногласий; (2) обеспечить невмешательство государственных и бюрократических структур в деятельность органов управления аэропортами; (3) провести децентрализацию управленческих функций, как минимум, для основных аэропортов. Конечным результатом этой деятельности должно стать создание компетентных органов управления деятельностью аэропортами, имеющих коммерческую направленность и обеспечивающих надлежащее развитие своих аэропортов, понимающих нужды клиентов аэропорта и предоставляющих им необходимый высококачественный сервис по более низким ценам (за счет своих ресурсов и/или концессионных соглашений с частным сектором).

Странам ТРАСЕКА также необходима поддержка в привлечении частного бизнеса в наземное обслуживание воздушных судов и введении элементов конкуренции между государственными операторами, как минимум, в основных аэропортах.

7 Safe, Secure and Sustainable Transport

- 7.1. Safer Ships on a Cleaner Sea
- 7.2. Sustainable Air Transport
- 7.3. Sustainable Land Transport
- 7.4. Strengthening the Sustainability Culture in Trans-

- port Infrastructure Development
- 7.5. Usage of the Galileo Programme



TOWARDS SAFE, SECURE AND SUSTAINABLE TRANSPORT IN THE TRACECA AREA

This pillar aims at ensuring that the TRACECA transport system has both social and environmental faces, and it actively promotes the safety, security and protection of users, property, general public and environment that might be involved in or affected by this system.

The EU will act as a strong partner for TRACECA countries in achieving these objectives, which are clearly spelled out, among others, in the Action Plans adopted or being elaborated between the EC and certain TRACECA countries in the framework of the European neighbourhood policy.

7.1. Safer Ships on a Cleaner Sea

The Black Sea and the Caspian Sea have a fragile ecological balance. There is a great deal of oil tanker traffic in these seas, and a disaster of the Erika or Prestige type would have irreparable consequences on this fragile environment. The preservation and protection of this sensitive maritime region is therefore a must. For this reason, TRACECA countries concerned are encouraged to implement a multitude of instruments as discussed in the framework below.

There are several IMO conventions, which have not been adopted so far by some TRACECA countries, although such conventions have a bearing on maritime safety, security and environment protection (e.g. CSC Convention, SAR Convention, Inmarsat Convention, Intervention Convention, etc.). It is encouraged that the signing and ratification of these conventions form a priority for TRACECA countries. In addition, TRACECA countries concerned are encouraged to ensure the proper implementation of all IMO conventions, both the already signed conventions and the conventions to be signed in the future, through adequate FSI and PSC. The professional conduct of FSI/PSC is currently not optimised in most TRACECA countries, thereby posing serious threats to maritime safety, security and environment protection. Reversing this situation will require the strengthening of the capacities of TRACECA maritime administrations in terms of staff, know-how and funds availability. In addition,

especially in the context of oil transportation from the Black Sea and Caspian Sea Basins, procedures implemented in accordance with relevant IMO resolutions must be observed with a view to ensuring navigation safety and security.

It would also be important for TRACECA partners to start gradually introducing into their transport legislation the main elements of European regulations governing maritime safety, security and environment protection. The EU maritime regulations go some times further than the IMO regulations in specific areas, such as the 'Erika packages', which regulate inter alia the shipping of oil products or the EU maritime security regulations.

Given the risks of oil transportation by sea, economically viable and environmentally sustainable alternative options should be developed to enhance the navigation safety and pre-



7. Безопасность и устойчивость перевозок

7.1. Безопасное судоходство и чистое море	7.4. Укрепление устойчивого развития транспортной инфраструктуры
7.2. Устойчивый воздушный транспорт	7.5. Применение программы Галилео
7.3. Устойчивый наземный транспорт	

Безопасные и устойчивые перевозки в регионе ТРАСЕКА

Основная цель в области обеспечения безопасности и устойчивости перевозок включает социальный и экологический факторы и призвана активно способствовать повышению безопасности и защиты пользователей, собственности, населения и окружающей среды, которые задействованы или могут испытывать на себе влияние этих перевозок.

ЕС будет выступать надежным партнером стран ТРАСЕКА в достижении этих целей, которые, четко поставлены в принятых или разработанных ЕС и некоторыми странами ТРАСЕКА планах действий в рамках политики Европейского Союза в отношении соседствующих стран.

7.1. Безопасное судоходство и чистое море

Экологический баланс Черного и Каспийского морей достаточно хрупкий. В этих морях транспортировка нефти танкерами очень интенсивна и крушение танкеров типа "Эрика" или "Престиж" могут нанести непоправимый ущерб и без того уязвимому экологическому балансу в регионе. Сохранность и защита этого морского региона являются обязательными. С этой целью странам ТРАСЕКА, имеющим выход к этим морям, предоставляется поддержка в реализации многочисленных инструментов, описанных ниже.

Существует несколько конвенций ИМО, которые не были приняты на настоящий момент некоторыми странами ТРАСЕКА, несмотря на то,

что эти конвенции регулируют вопросы безопасности морских перевозок, безопасности и охране окружающей среды (например, Конвенция по безопасности контейнеров, Конвенция по поиску и спасению, Конвенция по морской спутниковой связи, Конвенция о вмешательстве в открытом море при происшествиях, вызывающих загрязнение нефтью и т.д.). Подчеркивается, что подписание и ратификация этих конвенций являются приоритетом для стран ТРАСЕКА. Кроме того, заинтересованным странам ТРАСЕКА предоставляется содействие в обеспечении должного исполнения всех конвенций ИМО, как тех, которые уже подписаны, так и тех, которые будут подписаны в будущем, через соответствующие комитеты по облегчению судоходства. На сегодняшний день, профессиональная этика FSI/PSC в большинстве стран ТРАСЕКА не оптимизирована, что представляет серьезную угрозу безопасности морских перевозок, безопасности и охране окружающей среды. Изменение данной ситуации потребует повышения квалификации персонала морских администраций в странах ТРАСЕКА, внедрения ноу-хау и наличия денежных средств. Более

того, особенно в отношении перевозок нефти из бассейнов Черного и Каспийского морей, процедуры, предписанные соответствующими резолюциями ИМО, должны соблюдаться с целью обеспечения безопасности судоходства.

Для партнеров ТРАСЕКА важно начать постепенное введение в свое законодательство основных элементов европейских законодательных норм, регулирующих вопросы сохранности и безопасности на море и охраны окружающей среды. Правовые нормы ЕС в области морских перевозок устанавливают большую степень регулирования, нежели правовые нормы ИМО, например, в отношении программы "Эрика" правовые нормы регулируют, кроме прочего, вопросы перевозки нефтепродуктов, или - инструкции ЕС в отношении безопасности морских перевозок.

Учитывая риск при перевозке нефти морским транспортом, необходимо разработать экономически выгодные и экологически рациональные альтернативные пути с целью усиления безопасности судоходства и охраны окружающей среды в регионе ТРАСЕКА.

serve a healthy environment in the TRACECA region.

7.2.

Sustainable Air Transport

There is a need for TRACECA countries to introduce into their transport legislation similar rules as the ones included in the European regulations governing civil aviation (i.e. regulations of EC/EASA, JAA, ICAO, Eurocontrol). The adoption by the TRACECA countries of the EC/EASA or JAA standards relating to safety and environment protection can bring significant benefits to the air transport industry in the TRACECA region. In addition, the adoption and implementation of the EC/EASA or JAA regulations would enhance the environmental dimension of air transport, including for noise and emissions, which is currently deficient in many TRACECA countries.

It is important that air safety issues have primary precedence over other issues. Moreover, to maintain convergence of the rules and of the implementations among the TRACECA countries is crucial.

The safety of air transport in the TRACECA region would gain valuable momentum and advance considerably following the integration and harmonisation of ATM in the region. Furthermore, the adoption of the satellite navigation technology based on Galileo in the future would give a push forward to the safety, security and environment protection of air transport (as well as for the other modes of transport).

7.3.

Sustainable Land Transport

Enhancing the safety, security and environmental aspects (as well as the economic aspects) of international road

freight transport will be accomplished mainly via the improved mechanisms that are recommended to be adopted by TRACECA countries in relation to licensing the operators, drivers and vehicles. These aspects would also need to be enhanced through harmonising regulations implemented by TRACECA countries to control road freight transport (carriage of dangerous goods, drivers working hours and professional standards, securing and loading of goods, road signs, markings and signals, etc.).

Poor road safety still constitutes a major problem in all TRACECA countries. It is necessary to develop a systematic proactive approach of countries towards road safety³. This could be achieved through designing and implementing a TRACECA Regional Road Safety Action Plan, based on the latest technological and research advancements in this domain and harmonised with the relevant EU experiences and legislations. Such a regional plan would tackle a variety of issues and would include a multitude of instruments at several levels:

- **At the institutional level, countries are encouraged to create within their road authorities specialised safety departments that are highly efficient and competent. These departments, in coordination with the traffic police, will be responsible for modernising and updating the procedures for collecting accident data. The departments will also be in charge of analysing the collected data, identifying the causes of accidents, and designing treatments that are necessary to enhance safety of road networks, and supervising the implementation thereof;**
- **At the software level, and in support of the above, countries are encouraged to make increased use of advanced IT for collecting road accident data (e.g. portable equipment) as well as for storing and analysing this information. The automation of such processes can bring significant ben-**

efits to road safety as it easily allows identifying any 'normal' and 'above normal' locations along the road network, based on the previous accident history, and enables the rapid and accurate testing of alternative safety improvements;

- **At the enforcement level, countries are encouraged to design and implement the necessary mechanisms that can ensure compliance with the present standards and regulations (e.g. inspection programmes for vehicles, on the field enforcement of the highway code);**
- **At the infrastructure level, it is necessary to keep the road network in a highly maintained and well developed state;**
- **At the 'superstructure' level, countries are encouraged to provide adequate traffic control and guidance systems, as well as appropriate road safety furniture;**
- **At the technological level, countries are encouraged to implement ITS systems covering at least the core sections of their road networks. The EU is well advanced in this field and can provide tremendous assistance to TRACECA countries in this regard.**

Concerning international rail transport, the safety, security and environment protection of this type of transport can be enhanced primarily through the signing and implementation by all TRACECA countries of the international conventions that are relevant to this issue (e.g. Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail). In addition, ensuring the interoperability of rail networks among TRACECA countries would have a positive impact on sustainability. All these issues would be of particular importance in the future when regional/international rail transport plays a more active role.

TRACECA countries should assure the consistency between TRACECA activi-

³ Road safety has been recognised by the High Level Group as a major problem in neighbouring countries of the EU. The Group has made some recommendations to alleviate this problem, which fall in line with the overall framework proposed in this document. The recommendations include enhancing the training of drivers and the safety standards of vehicles, applying strict and efficient enforcement, and adopting ITS. It was also recommended to launch technical assistance programmes to help neighbouring countries, including TRACECA countries, to upgrade the capabilities of their institutions in charge of road safety and assist them in defining the necessary strategies and plans.

7.1. Безопасное судоходство и чистое море	7.4. Укрепление устойчивого развития транспортной инфраструктуры
7.2. Устойчивый воздушный транспорт	7.5. Применение программы Галилео
7.3. Устойчивый наземный транспорт	

7.2. Устойчивый воздушный транспорт

Странам ТРАСЕКА необходимо ввести в свое законодательство правила, подобные Европейским правовым нормам, регулирующим управление гражданской авиацией (т.е. инструкции ЕК/Европейского агентства безопасности воздушных перевозок ЕАБВ, САС, ИКАО, Eurocontrol) безопасности и охраны окружающей среды может принести значительные преимущества воздушным перевозкам в регионе ТРАСЕКА. Кроме того, принятие и выполнение инструкций ЕК/ЕАБВ или САС расширит экологический аспект в области воздушных перевозок, включая проблемы шумов и выбросов, которые не отражены в законодательных актах многих стран ТРАСЕКА.

Необходимо отметить, что вопрос безопасности воздушных перевозок имеет приоритетное значение. Кроме того, необходимо обеспечить соответствие и соблюдение правил странами ТРАСЕКА.

Интеграция и гармонизация управления воздушными перевозками в регионе даст значительный толчок для обеспечения безопасности воздушных перевозок в регионе ТРАСЕКА. Более того, внедрение технологии спутниковой навигации на основе программы Галилео в будущем даст толчок повышению безопасности воздушных перевозок, безопасности и охраны окружающей среды (а также других видов перевозок).

7.3. Устойчивый наземный транспорт

Вопросы повышения безопасности и охраны окружающей среды (наряду с экономическими аспектами) при осуществлении международных автомобильных перевозок грузов будут решены посредством внедрения усовершенствованных механизмов, рекомендуемых для принятия странами ТРАСЕКА в отношении лицензирования операторов, водителей, и транспортных средств. Эти вопросы должны быть отработаны и расширены в процессе согласования законодательства стран ТРАСЕКА с целью контроля автомобильных грузовых перевозок (перевозка опасных грузов, рабочее время водителей и профессиональные стандарты, безопасность и погрузка товаров, дорожные знаки, разметка и сигналы и т.д.).

Низкий уровень безопасности автомобильных перевозок все еще составляет главную проблему во всех странах ТРАСЕКА. Необходимо разработать профилактический подход стран к вопросам дорожной безопасности³. Этого возможно достичь путем разработки и применения Регионального плана действий по вопросу безопасности движения в регионе ТРАСЕКА, основанного на последних достижениях в области технологий и прогрессивных исследований и приведенного в соответствие с опытом и законодательством ЕС. Региональный план включает ряд различных вопросов, а также множество инструментов на различных уровнях:

- На институциональном уровне поощряется создание странами в рамках их дорожных организаций специализированных компетентных и эффективных управлений по безопасности дорожного движения. Эти управления во взаимодействии с дорожной инспекцией, будут

отвечать за модернизацию и обновление процедур по сбору данных по ДТП. Управления также будут отвечать за анализ собранных данных, определяющих причины ДТП и разработку мер, необходимых для обеспечения безопасности сетей автодорог, за контроль их исполнения;

- В части программного обеспечения и в продолжение вышесказанного, странам целесообразно более широко применять последние разработки в области информационных технологий для сбора данных по ДТП (портативное оборудование), а также для хранения и анализа этой информации. Автоматизация этих процессов может дать значительные преимущества для безопасности дорожного движения, поскольку легко позволяет определять любые "благополучные" и "неблагополучные" места вдоль дорожной сети, основываясь на истории предыдущих ДТП, что позволяет быстро и точно протестировать альтернативные методы по увеличению безопасности;
- В части администрирования странам рекомендуется разрабатывать и применять необходимые механизмы, которые соответствуют заданным стандартам и правилам (т.е. программы по осмотру транспортных средств, обеспечение кодировки автомагистралей);
- В части инфраструктуры необходимо содержать дорожную сеть в хорошем состоянии и обеспечивать ее обслуживание;
- В части надзора странам необходимо обеспечить надлежащий контроль движения и систем управления, а также снабдить дороги средствами безопасности;
- В части технологии странам необходимо применять системы информационных технологий, охватывающих, по крайней мере, главные участки дорожных сетей. ЕС имеет передовой опыт в этой области и может предоставить значительную помощь странам ТРАСЕКА в этом вопросе.

Что касается международных железнодорожных перевозок, безопасности и охраны окружающей среды этого вида перевозок, то здесь ситуация может быть улучшена, прежде всего, посредством подписания и исполнения всеми странами ТРАСЕКА международных конвенций по данному вопросу (а именно, Правил между-

³ Безопасность дорожного движения признана Группой высокого уровня основной проблемой в соседствующих с ЕС странах. Группой было подготовлено несколько рекомендаций по улучшению ситуации в данном вопросе, которые соответствуют общему подходу, предложенному в данном документе. Рекомендации включают усовершенствование обучения водителей, стандартов безопасности транспортных средств, применяя четкие меры по повышению эффективности и применения ITS. Также было рекомендовано запустить программу технической помощи для оказания содействия соседствующим странам, включая ТРАСЕКА, с целью модернизации их институтов, занимающихся вопросами безопасности движения и помочь им в подготовке необходимых стратегий и планов.

7 Safe, Secure and Sustainable Transport

7.1. Safer Ships on a Cleaner Sea
7.2. Sustainable Air Transport
7.3. Sustainable Land Transport
7.4. Strengthening the Sustainability Culture in Trans-

port Infrastructure Development
7.5. Usage of the Galileo Programme

ties and work of other regional and international organisations and sign where appropriate MoUs.

7.4. Strengthening the Sustainability Culture in Transport Infrastructure Development

It is widely accepted that the safety, security (prevention of illegal acts) and environmental aspects should form an integral part of all stages of transport infrastructure development (from planning to construction to operation to maintenance and rehabilitation). TRACECA countries are encouraged to not only ensure that such practices are incorporated into their national transport legislation, but that they are also well implemented.

For new transport investments, it is necessary to ensure that the economic factors are not the only factors that determine the validity of the proposed investments, but that the sustainability dimensions are equally taken into consideration. In other words, it is essential that new investments undergo a thorough impact assessment at the pre-design phase and an audit at the design phase to ensure that the proposed investments are sound and valid from the safety, security and environmental perspectives. For existing transport infrastructure, it is crucial to undertake regular and continuous inspections to allow the identification of any elements that threaten safety, security and the environment and to consequently eliminate these. If safety, security and environmental assessments and audits were performed in the early stages of planning and design, the costs of intervention would be negligible, whereas interventions after construction is completed are often costly and disrupt traffic with all the negative consequences this implies⁴.

TRACECA countries are encouraged to give particular emphasis to carry out these assessments and audits for the transport infrastructure that is of regional/international significance, including regional road and rail links, major ports and main airports.

Transport information and management systems (TIMS) constitute nowadays an indispensable tool for enhancing both the efficiency and sustainability of the transport sector. Such systems, which are often associated with GIS interfaces, allow for highly advanced and sophisticated storage, handling, simulation and modelling of all kinds of data, and consequently permit the evaluation and comparison on a scientific basis of various scenarios relating to the management and development of transport networks. The availability of such systems can thus ensure that optimal decisions are made that can promote the economic efficiency of transport systems while at the same time not jeopardising the safety, security and environmental aspects. In light of the above, it is clear that the introduction of such systems would need to be encouraged in the TRACECA region. The implementation of a comprehensive transport information and management system in a certain country (in terms of modal and geographic coverage) would clearly be a costly and time-consuming project. As such, it is only logical that countries implement

such TIMS in a gradual approach, focusing initially on the most important transport modes and on the components of the networks that possess regional significance, then expanding the systems over time to cover all transport modes and the entire networks of the country. It is clearly necessary to establish a solid cooperation between the various countries while implementing their TIMS, so as to ensure that the systems developed in one country are compatible with those of neighbouring countries.

7.5. Usage of the Galileo Programme

Upon its launching into operation, the European satellite navigation system (Galileo) will bring enormous benefits in relation to making the TRACECA region safer and sustainable, and to making transport means in the region more efficient. This large-scale industrial project will have specifically designed applications that are concerned with the safety of ships (route navigation), safety of aircraft (landing and ground guidance), the security of ports and airports, the monitoring of oil tankers, the tracking of vehicle fleets, etc. This clearly represents only a fraction of Galileo's capabilities, as numerous other applications exist whether for the transport sector or other sectors such as the agricultural sector, the mining sector, etc.



⁴ The High-Level Group highlighted the need for all neighbours of the EU (including certain TRACECA countries) to undertake audits and assessments for safety, security and environment protection in transport projects, particularly at the early stages of such projects.



7 Безопасность и устойчивость перевозок

7.1. Безопасное судоходство и чистое море
7.2. Устойчивый воздушный транспорт
7.3. Устойчивый наземный транспорт

7.4. Укрепление устойчивого развития транспортной инфраструктуры
7.5. Применение программы Галилео

народных перевозок опасных грузов по железной дороге). Таким образом, обеспечивается взаимодействие железнодорожных сетей между странами ТРАСЕКА, которое оказывает позитивное влияние на стабильность железнодорожных перевозок. Все эти вопросы будут иметь первостепенное значение в будущем, когда роль региональных/международных железнодорожных перевозок еще возрастет.

Странам ТРАСЕКА следует обеспечить слаженность деятельности ТРАСЕКА с работой других региональных и международных организаций и подписать меморандумы о взаимопонимании.

7.4. Укрепление устойчивого развития транспортной инфраструктуры

Общепринято, что аспекты безопасности и защиты окружающей среды формируют неотъемлемую часть всех этапов развития транспортной инфраструктуры (от планирования до строительства, эксплуатации, обслуживания и восстановления). Странам ТРАСЕКА рекомендуется не только внедрять такую практику в свое национальное транспортное законодательство, но и успешно ее реализовывать.

Для новых инвестиций в транспортный сектор необходимо, чтобы экономические факторы являлись не единственными при обосновании жизнеспособности предложенных инвестиций, но при этом в равной степени учитывались факторы стабильности. Существенным является важность проведения тщательного анализа новых инвестиций на предварительной стадии проекта и проведение аудита на проектной стадии на предмет безопасности и защиты окружающей среды. Необходимо проводить регулярную инспекцию

существующей транспортной инфраструктуры с целью выявления элементов, представляющих угрозу безопасности и экологии и их дальнейшего устранения. В случае выполнения оценки и аудита по аспектам безопасности и охране окружающей среды на ранних этапах планирования и проектирования стоимость таких мероприятий будет незначительной по сравнению с затратами на подобные работы после завершения строительства, которые, кроме того, могут препятствовать движению со всеми вытекающими негативными последствиями⁴.

Странам ТРАСЕКА рекомендуется акцентировать внимание на проведении оценки и аудита транспортной инфраструктуры, имеющей региональное/международное значение, включая автомобильное и железнодорожное сообщение, крупные порты и главные аэропорты.

Системы управления транспортной информацией (СУТИ) являются сегодня основным инструментом для укрепления, как эффективности, так и стабильности транспортного сектора. Такие системы, которые часто взаимодействуют с ГИС интерфейсами, позволяют на базе последних достижений применять сложные способы хранения, обработки, оперирования и моделирования всех видов данных, следовательно, проводить оценку и сравнение на научной основе различных ситуаций, связанных с управлением развитием транспортных сетей. Наличие подобных систем, таким образом, может обеспечить принятие оптимальных решений, которые будут способствовать эффективности транспортных систем, и в то же время не оказывать воздействия на безопасность и экологию. Следовательно, необходимо рекомендовать внедрение таких систем в регионе ТРАСЕКА. Применение комплексной системы управ-

ления транспортной информации в определенной стране (с учетом модальности и географической зоны) повлечет большие затраты времени и финансов. Таким образом, логично было бы поэтапное применение такой системы, изначально концентрируясь на наиболее важных видах транспорта и на компонентах сетей, представляющих региональное значение, постепенно расширяя системы до охвата всех видов транспорта и сетей страны в целом. Существует необходимость установления тесного сотрудничества между различными странами для использования своих систем, с целью обеспечения совместимости систем, разработанных в одной стране, с аналогичными системами в соседних странах.

7.5. Применение программы Галилео

Введение в действие Европейской системы спутниковой навигации (Галилео) принесет огромные преимущества странам региона ТРАСЕКА в обеспечении безопасности и стабильности, что будет способствовать эффективному использованию транспортных средств в регионе. Этот крупномасштабный промышленный проект содержит специально разработанные предложения, касающиеся вопросов безопасности судов (мореплавания), безопасности воздушных судов (посадка и наземная навигация), безопасности портов и аэропортов, мониторинга нефтяных танкеров, отслеживания движения автомобильного транспорта т.д. Здесь представлена лишь небольшая часть потенциальных возможностей программы Галилео, существует и целый ряд других предложений, как для транспортного сектора, так и для других секторов, таких как сельское хозяйство, горнодобывающая промышленность и т.п.

⁴ Группа высокого уровня подчеркнула необходимость для всех стран, граничащих с ЕС (включая некоторые страны ТРАСЕКА) проводить аудит и оценку безопасности и охраны окружающей среды в транспортных проектах, в частности на ранних стадиях этих проектов.

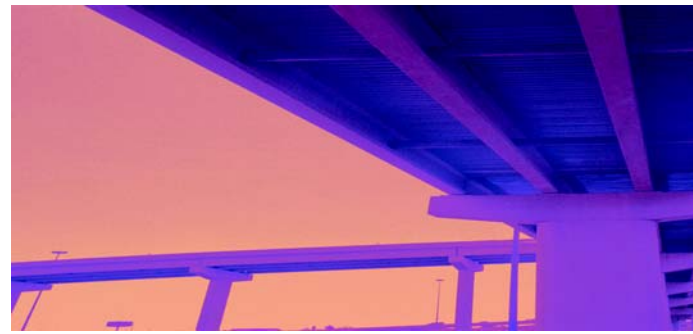
8

Secure Funding

8.1. Developing National Funding Plans

8.2. Mobilising Regional and International Sources of Funding on Priority Projects

8.3. Promoting Public Private Partnership



SECURE FUNDING

The improvement of the TRACECA transport system will undoubtedly require the allocation of considerable budgets and resources. To succeed in implementing the various policies and measures proposed in this document, it is essential to secure durable and sufficient funding to ensure that the necessary investments in transport infrastructure as well as other types of projects are achieved. To this end, it will be necessary to make use of different, but complementary, sources and means of financing as recommended in the following sections.

8.1. Developing National Funding Plans

It would be useful to establish multi-annual national investment plans to define the scale of funds to be allocated from the general budget to each sector, including the transport sector. These national investment plans would be based on the sector development plans prepared by each ministry or authority and would require strong coordination between all ministries involved, including the Ministry of Transport and the Ministry of Finance, to agree on the priorities for allocating national budgets among the different sectors. When the preparation of such national investment plans is complete, the transport ministries would be able to reliably anticipate the share of the budget to be assigned to the transport sector over the following years and to define the priorities and time planning for major transport projects.

8.2. Mobilising Regional and International Sources of Funding on Priority Projects

The main objectives of this instrument concern funds coordination and funds concentration.

The coordination of funds requires the consolidation of the efforts and the synchronisation of programmes of the major international donors and lenders and regional donors that are active in the area. This would have the effect of avoiding duplication among funding sources and ensuring the optimal utilisation of precious financial resources, whether in relation to improving the transport sector or other sectors. One method to achieve such coordination is to set-up a Forum of Donors for the TRACECA region, which would meet on a regular basis to discuss and synchronise ongoing and future envisaged fi-

ancial assistance programmes. Another method to achieve the desired coordination is through the conclusion of strategic partnerships and MoUs between donors for the coordination of financial support aimed towards the TRACECA region.

It is clear that TRACECA partners have a critical and essential role in requesting, prompting and stimulating such enhanced cooperation. Finally, the coordination of funding may be given another push forward through designating coordinators for major regional transport infrastructure projects who would be in charge of coordinating and optimising the use of all funds dedicated for the project (in line with the ongoing designation at EU level of European coordinators for TEN-T priority projects).

The concentration of funds aims at ensuring that the allocation of budgets and the disbursement of resources are



8 / Обеспечение финансирования

8.1. Развитие планов государственного финансирования

8.2. Привлечение средств из региональных и междуна-

родных источников для финансирования выполнения приоритетных проектов

8.3. Развитие государственно-частного партнерства

Обеспечение финансирования

Усовершенствование транспортной системы коридора ТРАСЕКА, несомненно, сопряжено с необходимостью выделения финансирования в крупных размерах, а также сосредоточения большого количества ресурсов. Для того чтобы успешно выполнить стратегические задачи и меры, предложенные в данном документе, необходимо обеспечить финансирование на долгосрочной основе и требуемые инвестиции в транспортную инфраструктуру. С этой целью следует выработать линию привлечения средств с использованием различных источников финансирования, которые бы дополняли друг друга. Более подробные рекомендации приводятся в нижеследующих разделах.

8.1. Развитие планов государственного финансирования

Целесообразно разработать национальные инвестиционные планы, рассчитанные на несколько лет. В рамках таких планов необходимо определить размер средств, выделяемых из общего бюджета по секторам, включая транспортный. Государственные инвестиционные программы должны основываться на планах развития каждого сектора, разрабатываемых соответствующими министерствами и ведомствами. Для выработки согласованной концепции по расстановке приоритетов государственного финансирования различных отраслей эти планы необходимо

разрабатывать в тесном сотрудничестве с министерствами и ведомствами, включая министерства финансов и транспорта. По окончании разработки национальных инвестиционных программ у министерства транспорта должно сложиться объективное представление о том, какие средства государство готово выделить на развитие транспортного сектора на протяжении последующих лет. Это позволит четко определить приоритеты и временные рамки планирования основных проектов в секторе транспорта.

8.2. Привлечение средств из региональных и международных источников финансирования для выполнения приоритетных проектов

Основными задачами в этом направлении будут координирование и сосредоточенность средств.

Для координирования фондов необходимо объединить усилия и синхронизировать программы донорской помощи, линии кредитных соглашений, осуществляемых региональными и международными организациями, работающими в том или

8

Secure Funding

8.1. Developing National Funding Plans
8.2. Mobilising Regional and International Sources of Funding on Priority Projects

8.3. Promoting Public Private Partnership

focused on projects that are of priority importance to the regional transport system as a whole. The identification of these projects needs to be based on a highly selective methodology and a well-designed approach. The approach for identifying the priority projects involved in the extension of the TEN-T to the neighbours of the EU (including connecting the TRACECA-EU transport systems) has been already defined by the High-Level Group⁵ and could be followed with respect to other TRACECA projects.

Such a process of identifying priority infrastructure projects for the extension of the TEN-T to parts of the TRACECA region and the development of a Euro-TRACECA transport network will increase the capacity of attracting funds from regional and international donors for the selected priority projects.

8.3. Promoting Public Private Partnership

The recourse of TRACECA governments to partnerships with the private sector would result in the pooling of resources, thereby ensuring that sufficient funds are available to implement the required transport projects. In pursuing such partnerships, TRACECA countries should mainly target the high-cost transport infrastructure that are of regional or sub-regional benefit, rather than of purely national benefit.

In order for such partnerships to succeed, it is essential to promote confidence among national and foreign private investors to invest in transport infrastructure and facilities. It would be useful for TRACECA countries to prepare a proper platform and secure a safe environment for private investors. Based on the significant EU experience in this domain, this will require the following conditions:

- The transport project viewed as candidate for PPP should represent a priority endorsed at the highest political level;
- The tendering procedures should be transparent and well defined. The tender documents should reflect that TRACECA governments are realistic in relation to their expectations and demands;
- A fair spread of risks between the private and public sectors should be in place, especially political and exchange risks in the case of the TRACECA partners;
- In certain cases, especially for major projects, guarantees should be granted to the private sector to cover post-construction risks inherent in this type of projects,

such as loss of revenue due to unforeseen falls in traffic levels during the first years;

- High transparency on the part of government authorities as regards their financial and political obligations should be secured;
- A clearly defined mandate to carry out the project, which requires stable terms for implementing the project and a stable environment over the long term;
- It might also be a good idea to establish an appropriate structure with responsibility for examining the technical and financial maturity of the major infrastructure projects, their financial arrangements, legal framework, etc.



⁵ This involves a two-step process starting with defining major transport axes and then identifying priority projects on these axes.

8.1. Развитие планов государственного финансирования	родных источников для финансирования выполнения приоритетных проектов
8.2. Привлечение средств из региональных и междуна-	8.3. Развитие государственно-частного партнерства

ином регионе. Координация должна привести к тому, чтобы избежать дублированное использование источников финансирования. При этом необходимо обеспечить оптимальное использование ценных финансовых средств, имеющих отношение к развитию транспортного сектора или других секторов. Создание на постоянной основе форума доноров для всего региона ТРАСЕКА является одним из методов достижения такой координации. В рамках форума доноров будут обсуждаться действующие и будущие программы финансирования, а также решаться вопросы по их координации. Другим методом для достижения желаемой координации является заключение между различными донорскими организациями стратегических партнерских соглашений и меморандумов о взаимопонимании по координации финансовой помощи региону ТРАСЕКА.

Несомненно, странам ТРАСЕКА отводится ключевая роль в стремлении к сотрудничеству, а также в его дальнейшем развитии и укреплении. Оптимизации финансирования можно достичь за счет назначения координаторов крупных региональных транспортных проектов в инфраструктуру, которые будут отвечать за рациональное использование финансовых средств, выделяемых для осуществления того или иного проекта (эта рекомендация соответствует сегодняшней практике Европейского Союза в отношении назначения европейских координаторов приоритетных проектов в рамках транспортных программ по трансъевропейским сетям).

Сосредоточенность средств необходима для того, чтобы размещение средств и освоение бюджета были сфокусированы на приоритетных проектах с точки зрения развития региональной транспортной системы. Следует особо тщательно и продуман-

но подходить к идентификации этих проектов. Подход к определению приоритетных проектов также предполагает расширение транспортных сетей Европы и их связь с сетями соседних с ЕС государств (включая и связь с транспортными системами ЕС-ТРАСЕКА). Такой подход уже был определен Группой высокого уровня⁵ и может быть продолжен в отношении других проектов ТРАСЕКА.

Подобный процесс при определении приоритетности финансирования инфраструктурных проектов для связи транспортных сетей Европы с регионом ТРАСЕКА и развития транспортной сети ЕС-ТРАСЕКА расширит возможности привлечения финансирования от региональных и международных доноров для выполнения отдельных приоритетных проектов.

8.3. Развитие государственно-частного партнерства

Установление партнерских отношений между правительствами стран ТРАСЕКА и частным сектором также будет являться инструментом концентрации финансовых ресурсов, т.е. гарантией обеспечения транспортных проектов необходимым финансированием в должном размере. Для содействия созданию таких партнерских отношений, странам ТРАСЕКА необходимо, в основном, сосредотачиваться на дорогостоящих инфраструктурных проектах, которые имеют региональное значение. Не стоит обращаться к проектам, которые замыкаются исключительно на государственных интересах.

Для того чтобы партнерство между государственным и частным сектора-

ми имело успех, необходимо, чтобы государство предпринимало шаги по укреплению уверенности и заинтересованности местных и международных инвесторов в осуществлении финансовых вложений в транспортную инфраструктуру и объекты. Для стран ТРАСЕКА было бы полезно создание надежной и благоприятной инвестиционной среды. Основываясь на опыте ЕС в этой области, потребуется создание следующих условий:

- Транспортный проект, который выдвигается для реализации в рамках государственно-частного партнерства, должен являться приоритетным и получать поддержку на самом высоком государственном уровне;
- Тендерные процедуры должны быть прозрачными и ясными. Тендерные документы должны быть составлены таким образом, чтобы было понятно, что правительства ТРАСЕКА реалистично оценивают ожидаемые результаты проекта и предъявляют объективные требования;
- Риски должны быть справедливо распределены между государственными и частными партнерами, особенно это касается политических рисков и рисков валютного рынка для стран ТРАСЕКА;
- В некоторых случаях, особенно при осуществлении крупных строительных проектов, частному сектору должны быть предоставлены гарантии покрытия рисков, которые могут возникнуть после завершения строительства. Например, риск потери доходов в течение первых лет реализации проекта, возникший вследствие существенного снижения грузооборота, сложившегося ввиду непредвиденных обстоятельств;
- Высокая степень открытости процессов соблюдения финансовых и политических обязательств со стороны государственных структур;
- Четко обозначенные права на выполнение проекта, а также соответствующие условия для осуществления деятельности в рамках проекта в долгосрочном периоде;
- Рекомендуется также создать соответствующую структуру для контроля технической и финансовой осуществимости крупных проектов по строительству транспортной инфраструктуры, а также мониторингу их финансирования, правовой основы и др.

⁵ При этом необходим двухфазовый подход, который начинается с определения основных транспортных маршрутов, и заканчивается определением приоритетных проектов по этим маршрутам.

Enhancement of TRACECA

9.1. Rationale

9.2. Enlargement of TRACECA

9.3. Enhancement of TRACECA



SUPPORT OF THE STRATEGY: ENHANCEMENT OF TRACECA AS AN INTERNATIONAL ORGANISATION

As the implementation of this strategic framework implies efficient coordination of TRACECA countries' activities further institutionalisation of the TRACECA regional organisation will contribute to the achievement of the set pillars. If required, the Basic Agreement might be adapted to ensure conformity with this Strategy.

9.1. Rationale

The present institutional set-up of the IGC and its executive structures are governed by the following approved or pending legal documents as per end of 2005:

- **Basic Multilateral Agreement on International Transport for Development of the Europe-the Caucasus-Asia Corridor**, signed on 8 September 1998 in Baku, registered in the UN Secretariat on 19 August 1999 under № 35956 and amended on 9 October 2003 in Yerevan;
- **Headquarters Agreement between the Government of the Republic of Azerbaijan and the Permanent Secretariat**, signed on 20 February 2001 in Baku;
- **Rules of Procedure of the Intergovernmental Commission (IGC) TRACECA**, last modified by the IGC on 21 April 2005 in Baku;

- **Statute of the Permanent Secretariat of the Intergovernmental Commission (PS IGC) TRACECA**, last modified by the IGC on 21 April 2005 in Baku;

- **Agreement of Joint Financing of the Permanent Secretariat of the Intergovernmental Commission TRACECA between the Governments of the Parties to the Basic Multilateral Agreement on International Transport for Development of the Corridor Europe-Caucasus-Asia**, signed on 21 April 2005 in Baku, open for accession for the Parties to the MLA.

Parties to the MLA have demonstrated their will to take over the ownership of the TRACECA structures by introduction and securing of the self-financing from 2006 onwards, thus ensuring sustainability of the achieved success in execution of the goals set by the Basic Agreement. This self-financing mechanism securely relies on sustainable management and efficient administra-

tion platform that has been recently established in the Permanent Secretariat and its Representative Offices in the TRACECA countries.

9.2. Enlargement of TRACECA

As of 2005, 12 states from Eastern Europe, South Caucasus and Central Asia are the Parties to the Basic Agreement. In 2003, three more countries officially applied for the membership in the Basic Agreement, and others showed strong interest in obtaining observership in the Intergovernmental Commission TRACECA. In view of the growing interest towards TRACECA, amongst other recent legislative adjustments TRACECA went through, provisions for the introduction of observership were made. Also the interest in being an associated member is growing.



Развитие ТРАСЕКА

- 9.1. Обоснование
- 9.2. Расширение ТРАСЕКА
- 9.3. Усовершенствование ТРАСЕКА

Поддержка стратегии: развитие ТРАСЕКА как международной организации

Поскольку применение предлагаемого стратегического подхода потребует эффективного координирования деятельности стран, дальнейшая институционализация организации ТРАСЕКА на региональном уровне будет способствовать достижению заданных целей.

Если потребуется, Основное соглашение будет адаптировано с целью его приведения в соответствие с данной стратегией.

9.1. Обоснование

Существующее институциональное устройство МПК и его исполнительных структур на конец 2005 г. опирается на следующую принятую или ожидающую принятия нормативно-правовую базу:

- Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия подписано 8 сентября 1998 г. в г. Баку, зарегистрированное в Секретариате ООН 19 августа 1999 г. под № 35956, с изменениями от 9 октября 2003 г., внесенными в г. Ереван.
- Соглашение о штаб-квартире между Правительством Азербайджанской Республики и Постоянным Секретариатом МПК ТРАСЕКА, подписанное 20 февраля 2001 г. в г. Баку.
- Правила процедуры Межправительственной Комиссии (МПК) ТРАСЕКА, последние изменения приняты МПК 21 апреля 2005 г. в г. Баку.
- Положение о Постоянном Секретариате

Межправительственной Комиссии (ПС МПК) ТРАСЕКА, последние изменения приняты МПК 21 апреля 2005 г. в г. Баку.

- Соглашение о совместном финансировании Постоянного Секретариата Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА (ПС МПК ТРАСЕКА) между правительствами сторон Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия, подписанное 21 апреля 2005 г. в г. Баку, открытое для присоединения для Сторон ОМС.

Стороны ОМС проявили волю, приняв на себя ответственность за содержание структур ТРАСЕКА, за счет внедрения системы, обеспечивающей совместное самостоятельное финансирование ПС с 2006 г., что гарантирует успешное продолжение развития задач, поставленных Основным соглашением. Механизм самофинансирования опирается на надежную

систему управления и администрирования, недавно разработанную Постоянным секретариатом и его Представительствами в странах ТРАСЕКА.

9.2. Расширение ТРАСЕКА

По состоянию на 2005 г. двенадцать стран Восточной Европы, Южного Кавказа и Центральной Азии являются Сторонами Основного соглашения. В 2003 г. были получены официальные заявления от трех стран о присоединении к Основному соглашению, некоторые страны проявляют серьезный интерес к получению статуса наблюдателя в Межправительственной комиссии ТРАСЕКА. В виду возрастающего внимания к ТРАСЕКА, кроме недавно проведенных преобра-

9 International Organisation

- 9.1. Rationale
- 9.2. Enlargement of TRACECA
- 9.3. Enhancement of TRACECA**

TRACECA is encouraged to and has sufficient legal grounds to allow for enlargement, encompassing new partners with different type of commitments within it. However, the future enlargement of the organisation with new Parties should follow the logic of development of the corridor in the East-West direction.

9.3. Enhancement of TRACECA

In view of close termination of the Tacis/TRACECA programme of the European Union, there appears to be a need to provide TRACECA countries with an operative structure, which would ensure consistency and further development of the initiatives implemented so far in the TRACECA area. An international organization established on the basis of the existing TRACECA structures would answer this challenge the best. This would provide more opportunities for direct cooperation to be established with donors, development partners, investors, international organisations and financial institutions.

This would also allow enhancing the relationship between the EU and TRACECA, specifying them by means of the respective agreements.

To approve TRACECA as an organisation with international personality and the other envisaged institutional and regulatory alterations, it is advisable to organise a Summit in the beginning of 2008, the formal ground for which would be a significant day – 10-year Anniversary of the Basic Agreement.

In the beginning of 2008 the Republic of Kazakhstan will be the presiding Party in the IGC TRACECA. The main targets of the Summit convocation include the following: summing up the 10-year period results; confirming po-

litical will to follow up the efforts for the corridor's development in changing environment worldwide and in TRACECA countries; declaring establishment of an organisation; presentation of new statements; ceremonial signing of the Agreement with the EU; promoting involvement of other potential donors and investors through holding of the Summit simultaneously with a Business-Forum or a Donors' Conference, PR campaign.

Enumeration of other specific targets aimed at strengthening of TRACECA within short-term, medium-term and long-term periods will be the issue of the Action Plans designed for this Strategy implementation.

10. Action Plans

For implementation of this Strategy the 2-3 years terminated Action Plans will be set up. These Action Plans containing short-term targets, project proposals and other specific actions are to be approved by the TRACECA Intergovernmental Commission.



Развитие ТРАСЕКА

9.1. Обоснование

9.2. Расширение ТРАСЕКА

9.3. Усовершенствование ТРАСЕКА



зований нормативно-правового характера, были предприняты меры по введению статуса наблюдателя. Кроме того, проявляется заинтересованность и в ассоциированном членстве.

Расширение ТРАСЕКА было бы весьма желательным, учитывая тот факт, что правовая база предоставляет возможность принимать в свои ряды новых партнеров с различным уровнем обязательств. Однако дальнейшее расширение организации за счет новых стран-членов должно следовать логике развития коридора в направлении восток-запад.

9.3. Усовершенствование ТРАСЕКА

Ввиду скорого прекращения деятельности программы Тасис/ТРАСЕКА для стран ТРАСЕКА становится очевидной необходимость иметь в своем распоряжении структуру, которая бы гарантировала продолжение и дальнейшее развитие инициатив, уже получивших реализацию в регионе ТРАСЕКА. Международная организация, созданная на базе существующей структуры ТРАСЕКА, подходит для выполнения этих задач наилучшим образом. Это предоставило бы больше возможностей для установления прямых партнерских отношений, направленных на сотрудничество с донорскими организациями, партнерами по развитию, инвесторами, международными организациями и финансовыми институтами.

Кроме того, это позволит укрепить связи между ЕС и ТРАСЕКА, конкретизируя их посредством заключения соответствующих соглашений.

С целью согласования преобразования ТРАСЕКА в организацию с международной правосубъектностью, а

также для проведения других предусмотренных преобразований институционального и нормативно-правового характера рекомендуется организовать саммит в начале 2008 г., формальным поводом, для созыва которого станет знаменательная дата десятилетия подписания Основного соглашения.

Начало 2008 г. приходится на период председательства Республики Казахстан в МПК ТРАСЕКА. Основными целями созыва саммита являются следующие: подведение итогов десятилетней деятельности; подтверждение политической воли Сторон продолжать работу по развитию коридора, с учетом происходящих изменений в мире и странах ТРАСЕКА; объявление о создании международной организации; представление новых заявлений; церемониальное подписание соглашения с ЕС; содействие привлечению других потенциальных доноров и инвесторов посредством проведения саммита совместно с конференцией донорских организаций и бизнес-форумом, организация PR-кампаний.

Перечисление прочих целей, направленных на усовершенствование ТРАСЕКА в краткосрочном, среднесрочном и долгосрочном периодах будет отражено в планах действий по реализации стратегии.

10. Планы действий

Для реализации настоящей стратегии будут подготовлены планы действий сроком на два-три года. Такие планы действий будут содержать краткосрочные цели, проектные предложения и другие мероприятия, которые подлежат согласованию и утверждению Межправительственной комиссии ТРАСЕКА.

Abbreviations

Acquis (communautaire)

Accumulated Law of the European Union

AETR Agreement

European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport

ATM

Air Traffic Management

Basic Agreement

Basic Multilateral Agreement on international transport for development of the transport corridor Europe-Caucasus-Asia

BSEC

Black Sea Economic Cooperation

CSC Convention

International Convention for Safe Containers

EASA

European Aviation Safety Agency

EC

European Commission

EDI

Electronic Data Interchange

EU

European Union

FAL

Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

FSI

Flag State Implementation

GIS

Geographic Information Systems

ICAO

International Civil Aviation Organisation

IGC TRACECA

Intergovernmental Commission on development of the transport corridor Europe - Caucasus - Asia

IMO

International Maritime Organisation

Inmarsat Convention

Convention on the International Maritime Satellite Organisation

Intervention Convention

International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties

IT

Information technologies

ITS

Intelligent Transport Systems

JAA

Joint Aviation Authority

MLA

Basic Multilateral Agreement on international transport for development of the transport corridor Europe-Caucasus-Asia

MoU

Memorandum of Understanding

PPP

Public Private Partnership

PS

Permanent Secretariat of the IGC TRACECA

PSC

Port State control

SAR Convention

International Convention on Maritime Search and Rescue

Tacis

Technical Assistance to the Commonwealth of the Independent States

TEN-T

Trans European Network – Transport

TIMS

Transport Information and Management Systems

TIR Carnet

International customs document

TIR Convention

Convention on International Transport by Road

TRACECA

Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia

UNECE

United Nations Economic Commission for Europe

UNESCAP

United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific



ГИС

Геоинформационные системы

ДТП

Дорожно-транспортное происшествие

ЕААБ

Европейское Агентство Авиационной Безопасности

ЕС

Европейский Союз

ЭК

Европейская Экономическая Комиссия

ИМО

Международная Морская Организация

Книжка МДП

Международный таможенный документ

Конвенция МДП

Таможенная Конвенция о Международной Перевозке Грузов с применением Книжки МДП

МПК ТРАСЕКА

Межправительственная Комиссия по развитию транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия

ООН

Организация Объединенных Наций

Основное Соглашение

Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия

ОЧЭС

Организация Черноморского

Экономического Сотрудничества

ПС

Постоянный Секретариат

САС

Совместная Авиационная Администрация

Соглашение ЕСТР

Европейское Соглашение о работе экипажей транспортных средств, осуществляющих автомобильные перевозки

ТАСИС

Техническое Содействие для Содружества

Независимых Государств

ТРАСЕКА

Транспортный Коридор Европа – Кавказ – Азия

ФАЛ

Конвенция об Облегчении международного морского судоходства

ЭСКАТО

Экономическая и Социальная Комиссия для стран Азии и Тихого Океана

Acquis (communautaire)

совокупность нормативных актов Европейского Союза

FSI

Применение государственного флага

PSC

Контроль судов со стороны государства порта

ITS

Современная (разумная) транспортная система



TRACECA – developing economic relations, trade and transport communications along the Europe-Caucasus-Asia Corridor

ТРАСЕКА — развитие экономических связей, торговли и транспортных коммуникаций по коридору Европа - Кавказ - Азия

▶ The main focus of the IGC TRACECA Strategy is on

- Strengthening and Modernising the Institutional Dimensions of Transport
- Integration and Cohesion of Infrastructure Networks
- Development of Sound Multi-Modal Chains
- Exploiting the Full Potential of Air Transport and Boosting Air Passenger Traffic
- Making Transport in the TRACECA area Safe, Secure and Sustainable
- Secure Funding Solutions
- Supporting the Strategy by Enhancement of IGC TRACECA

▶ For more information, please visit our website www.traceca-org.org or contact the Permanent Secretariat of IGC TRACECA
8/2 General Aliyarbekov Street
1005, Baky/Azerbaijan
Tel.: + (994 12) 5 98 27 18
Fax: + (994 12) 4 98 64 26
e-mail: office@ps.traceca-org.org

▶ Основной акцент в Стратегии МПК ТРАСЕКА ставится на:

- Укрепление и усовершенствование институциональных аспектов транспортной системы
- Интеграцию и взаимодействие между сетями инфраструктуры
- Создание устойчивой цепи мультимодальных грузоперевозок
- Использование полного потенциала воздушных перевозок и содействие развитию пассажирских авиаперевозок
- Обеспечение сохранности, безопасности и надежности перевозок в регионе ТРАСЕКА
- Обеспечение финансирования
- Содействие в реализации стратегии за счет укрепления МПК ТРАСЕКА

▶ За дальнейшей информацией обращайтесь пожалуйста, на наш веб-сайт www.tracesca-org.org, либо в Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА
Азербайджан, Баку - 1005
Ул. Генерала Алиярбекова 8/2
Тел.: + (994 12) 5 98 27 18
Факс: + (994 12) 4 98 64 26
e-mail: office@ps.traceca-org.org