

О подписании Финансового соглашения по программам, охватывающим несколько стран, между Правительством Республики Казахстан и Комиссией Европейских Сообществ по "Региональной программе действий ТАСИС на 2006 год"

Постановление Правительства Республики Казахстан от 12 ноября 2007 года N 1073

Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ** :

1. Одобрить прилагаемый проект Финансового соглашения по программам, охватывающим несколько стран, между Правительством Республики Казахстан и Комиссией Европейских Сообществ по "Региональной программе действий ТАСИС на 2006 год" с заявлением о толковании Правительства Республики Казахстан к нему.

2. Уполномочить Министра экономики и бюджетного планирования Республики Казахстан Султанова Бахыта Турлыхановича подписать от имени Правительства Республики Казахстан Финансовое соглашение по программам, охватывающим несколько стран, между Правительством Республики Казахстан и Комиссией Европейских Сообществ по "Региональной программе действий ТАСИС на 2006 год" с заявлением о толковании Правительства Республики Казахстан к нему, разрешив вносить в него изменения и дополнения, не имеющие принципиального характера.

3. Настоящее постановление вводится в действие со дня подписания.

П р е м ь е р - М и н и с т р

Республики Казахстан

О д о б р е н о

постановлением

Правительства

Р е с п у б л и к и

К а з а х с т а н

от 12 ноября 2007 года N 1073

Проект

Финансовое соглашение по программам, охватывающим несколько стран, между Правительством Республики Казахстан и Комиссией Европейских Сообществ по "Региональной программе действий ТАСИС на 2006 год"

СПЕЦИАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ

Европейское Сообщество, в дальнейшем именуемое как "**Сообщество**",
представленное Комиссией Европейских Сообществ, в дальнейшем именуемой как "**К о м и с с и я**" ,

с о д н о й с т о р о н ы , и

Правительство Республики Казахстан , в дальнейшем именуемое как "**Бенефициар**"
с другой стороны ,

ДОГОВОРИЛИСЬ О СЛЕДУЮЩЕМ:

СТАТЬЯ 1 - СУЩНОСТЬ И ЦЕЛЬ ОПЕРАЦИИ

1.1. Сообщество внесет свой вклад в финансирование следующей **Региональной Программы действий ТАСИС на 2006 год** , в дальнейшем именуемой как Программа, которая описана в Технических и административных положениях, в Приложении 2.

1.2. Эта программа будет выполнена в соответствии с Финансовым соглашением и приложениями к нему: Общие условия (Приложение 1) и Технические и административные положения (Приложение 2).

СТАТЬЯ 2 - ФИНАНСОВЫЙ ВКЛАД СООБЩЕСТВА

2.1. Общая стоимость программы оценивается в 57,5 млн. евро.¹

2.2. Сообщество обязуется выделить максимум 57,5 млн. евро. Распределение Финансового вклада Сообщества по бюджетным статьям показано в бюджете, включенном в Технические и административные положения, в Приложении 2.

¹ Индикативно. Казахстану выделяется примерно 2,9 млн. евро из данной суммы

СТАТЬЯ 3 - ВКЛАД БЕНЕФИЦИАРА

3.1. Бенефициар не вносит финансового вклада в программу.

3.2. Там, где Бенефициар не вносит вклада, будут составлены детальные договоренности в Технических и административных положениях, в Приложении 2 к Финансовому соглашению .

3.3. Страны-бенефициары не обязаны софинансировать проекты по данной программе.

СТАТЬЯ 4 - ПЕРИОД ИСПОЛНЕНИЯ

Период исполнения Финансового соглашения начнется с момента вступления в силу Финансового соглашения и окончится 31 декабря 2013 года. Данный период исполнения будет состоять из двух этапов: этапа операционной реализации, который начнется с момента вступления в силу Финансового соглашения и окончится 31 декабря 2011 года. И с данной даты начнется этап завершения, который закончится в конце периода исполнения. По каждому проекту, указанному в прилагаемом списке проектов, контракт может вступить в силу, при условии, что Финансовое соглашение будет подписано минимум двумя из стран-партнеров, охватываемых каждым проектом, соответственно. Страны смогут получать выгоды от проекта только тогда, когда они поставят вторую подпись на Финансовом соглашении.

СТАТЬЯ 5 - КРАЙНЯЯ ДАТА ПОДПИСАНИЯ КОНТРАКТОВ НА РЕАЛИЗАЦИЮ ФИНАНСОВОГО СОГЛАШЕНИЯ

Контракты по реализации Финансового соглашения, самое позднее, будут подписаны 1 августа 2009 года. Этот крайний срок не может быть продлен.

СТАТЬЯ 6 - АДРЕСА

Все сообщения, касающиеся реализации Финансового соглашения, должны быть в письменном виде, иметь четкую ссылку на программу и отправляться по следующим адресам:

а) для Комиссии

Mr. Richard WEBER
Director
EuropeAid Co-operation Office
Commission of the European Communities
Rue de la Loi 200
B-1049 Brussels, Belgium

Fax: +32 2 296 74 82

б) для Бенефициара

Г - н Бахыт СУЛТАНОВ
Министр экономики и бюджетного планирования Республики Казахстан
Республика Казахстан
010000, Астана
Левый берег, 35 улица, дом N 2
Административное здание "Дом министерств", офис 444
Тел: +7 (7172) 74 28 09

Факс: +7 (7172) 74 31 48

СТАТЬЯ 7 - ПРИЛОЖЕНИЯ

7.1. Следующие документы прилагаются к данному Соглашению и являются его неотъемлемой частью:

Приложение 1: Общие условия
Приложение 2: Технические и административные положения.

7.2. В случае противоречий между положениями Приложений и Специальных условий Финансового соглашения, приоритет будут иметь положения Специальных условий. В случае противоречий между положениями Приложения 1 и Приложения 2, приоритет будут иметь положения Приложения 1.

СТАТЬЯ 8 - ДРУГИЕ СПЕЦИАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ, ПРИМЕНИМЫЕ К ПРОГРАММЕ

8.1. Общие условия дополнены следующими положениями:

8.1.1. Что касается Статьи 3.1. Общих условий, предполагается, что реализация осуществляется в интересах Бенефициара.

8.1.2. Что касается Статьи 8.2. Общих условий, предполагается, что по данной программе отсутствуют бенефициары по грантам.

8.2. Контракт может быть заключен при условии, что Финансовое соглашение будет подписано, минимум, двумя из стран-бенефициаров, охватываемых каждым проектом, соответственно. Страны смогут получать выгоды от проекта, как только они поставят вторую подпись на Финансовом соглашении.

СТАТЬЯ 9 - ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ ФИНАНСОВОГО СОГЛАШЕНИЯ

Настоящее Финансовое соглашение вступит в силу со дня подписания последней из двух подписавших его сторон и не позднее 31 декабря 2007 года. Неподписание Соглашения до или 31 декабря 2007 года может привести к аннулированию настоящего Соглашения и всех его результатов.

Настоящее Финансовое соглашение составлено на английском языке в двух экземплярах оригиналов.

ЗА КОМИССИЮ

Ричард Вебер
Директор
Офис содействия EuropeAid
Европейская Комиссия
Rue de la Loi 200
B-1049 Brussels, Belgium

Fax: +32 2 296 74 82

"Дом министерств", офис 444

[подпись]

Б р ю с с е л ь

Дата: 13/11/2006

Дата

ЗА БЕНЕФИЦИАРА

Г-н Бахыт СУЛТАНОВ
Министр экономики и
бюджетного планирования РК
Республика Казахстан
010000, Астана
Левый берег, 35 улица,
д о м N 2
Административное здание

А с т а н а

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 - ОБЩИЕ УСЛОВИЯ

ГЛАВА 1 - ФИНАНСИРОВАНИЕ ПРОЕКТА/ПРОГРАММЫ

СТАТЬЯ 1 - ОБЩИЙ ПРИНЦИП

1.1. Финансовый вклад Сообщества будет ограничен суммой, указанной в финансовом соглашении.

1.2. Предоставление финансирования Сообществом будет зависеть от выполнения Бенефициаром обязательств по настоящему Финансовому соглашению.

СТАТЬЯ 2 - ПЕРЕРАСХОДЫ СРЕДСТВ И ИХ ПОКРЫТИЕ

2.1. Отдельные перерасходы средств по бюджетным статьям Финансового соглашения будут покрываться путем перераспределения фондов в рамках общего бюджета, в соответствии со Статьей 17 настоящих Общих условий.

2.2. Там, где возникает риск перерасхода общей суммы, установленной в Финансовом соглашении, Комиссия может либо уменьшить масштабы проекта/программы, либо использовать собственные ресурсы Бенефициара или другие ресурсы, не принадлежащие Сообществу.

2.3. Если масштабы проекта/программы не могут быть уменьшены, или если перерасход средств не может быть покрыт либо собственными ресурсами Бенефициара, либо другими ресурсами, Комиссия может, в исключительных случаях, предоставить дополнительное финансирование Сообщества. Если об этом будет достигнута договоренность, дополнительные расходы будут финансироваться, без ущерба для соответствующих правил и процедур Сообщества, путем предоставления дополнительного финансового вклада, установленного Комиссией.

ГЛАВА 2 - РЕАЛИЗАЦИЯ

СТАТЬЯ 3 - ОБЩИЙ ПРИНЦИП

3.1. Проект/программа будет реализовываться Комиссией, действующей для и от имени Бенефициара.

3.2. Комиссия будет представлена в Государстве Бенефициара Главой своего Представительства.

СТАТЬЯ 4 - ПЕРИОД ИСПОЛНЕНИЯ

4.1. Финансовое соглашение установит период исполнения, который начнется с момента вступления в силу финансового соглашения и закончится на дату, установленную для этой цели в Статье 4 Специальных условий.

4.2. Данный период исполнения будет состоять из двух этапов:

- этап операционной реализации, во время которого будет проводиться основная работа. Этот этап начнется с момента вступления в силу Финансового соглашения и закончится, самое позднее, за 24 месяца до окончания периода исполнения;
- этап завершения, во время которого будут проведены финальные аудиты и оценка, а контракты на реализацию Финансового соглашения будут технически и финансово завершены. Этот этап начнется с даты окончания этапа операционной реализации и закончится, самое позднее, через 24 месяца после данной даты.

4.3. Расходы, связанные с основной деятельностью, будут подлежать финансированию Сообществом, только если будут понесены во время этапа операционной реализации. Расходы, связанные с финальными аудитами, оценкой, и завершением деятельности, будут подлежать финансированию до окончания этапа завершения.

4.4. Любой остаток средств вклада Сообщества будет автоматически аннулирован через шесть месяцев после окончания периода исполнения.

4.5. В отдельных и должным образом обоснованных случаях, может быть

предложено продлить этап операционной реализации и, соответственно, период исполнения. Если продление будет запрошено Бенефициаром, то предложение должно быть сделано, по крайней мере, за три месяца до окончания этапа операционной реализации и одобрено Комиссией до этой даты.

4.6. В отдельных и должным образом обоснованных случаях, после окончания этап операционной реализации, может быть сделано предложение о продлении этапа завершения и, соответственно, периода исполнения. Если продление будет запрошено Бенефициаром, то предложение должно быть сделано, по крайней мере, за три месяца до окончания этапа завершения и одобрено Комиссией до этой даты.

ГЛАВА 3 - ПРИСУЖДЕНИЕ КОНТРАКТОВ И ГРАНТОВ

СТАТЬЯ 5 - ОБЩИЙ ПРИНЦИП

Все контракты по реализации Финансового соглашения должны быть присуждены и реализованы в соответствии с процедурами и стандартными документами, установленными и опубликованными Комиссией для реализации внешних операций, которые будут в силе на момент начала данной процедуры.

СТАТЬЯ 6 - КРАЙНИЙ СРОК ПОДПИСАНИЯ КОНТРАКТОВ ПО Р Е А Л И З А Ц И И ФИНАНСОВОГО СОГЛАШЕНИЯ

6.1. Контракты по реализации Финансового соглашения должны быть подписаны обеими сторонами в течение трех лет после принятия бюджетного обязательства Комиссией, а именно, самое позднее, на дату, указанную в Статье 5 Специальных условий. Данный крайний срок не может быть продлен.

6.2. Вышеупомянутое положение не будет применяться к контрактам на проведение аудита и оценки, которые могут быть подписаны позже.

6.3. На дату, указанную в Статье 5 Специальных условий, любой остаток средств, по которому не были подписаны контракты, будет аннулирован.

6.4. Контракт, по которому не проводилось никаких платежей в течение трех лет после его подписания, будет автоматически прекращен, а его финансирование будет отменено.

СТАТЬЯ 7 - ПРИЕМЛЕМОСТЬ

7.1. Участие в приглашениях на участие в тендерах на проведение работ, поставку или предоставление услуг должно быть открыто на равных условиях для всех физических и юридических лиц Государств-участников Сообщества и, в соответствии со специальными положениями основных актов, регулирующих соответствующий сектор сотрудничества, для всех физических и юридических лиц третьих стран-бенефициаров или любой другой третьей страны, четко упомянутой в этих актах.

7.2. Участие в приглашениях подать заявки должно быть открыто на равных условиях для всех юридических лиц Государств-участников Сообщества и, в соответствии со специальными положениями основных актов, регулирующих соответствующий сектор сотрудничества, для всех физических и юридических лиц третьих стран-бенефициаров или любой другой третьей страны, четко упомянутой в э т и х а к т а х .

7.3. На основе Специальных условий, установленных в основных актах, регулирующих соответствующий сектор сотрудничества, помимо упомянутых в параграфах 1 и 2, а также в исключительных случаях, когда они обоснованы и одобрены Комиссией, может быть принято решение о разрешении гражданам третьих стран участвовать в тендерах на контракты.

7.4. Товары и оборудование, финансируемые Сообществом и необходимые для выполнения контрактов на проведение работ, поставку и оказание услуг, а также процедур закупки, начатых бенефициарами гранта для реализации финансируемой сферы деятельности, должны происходить из стран, имеющих право на участие на условиях, установленных в предыдущих трех параграфах.

7.5. Настоящее правило о гражданстве должно также применяться к экспертам, предложенным поставщиками услуг, принимающими участие в тендерных процедурах или контрактах на предоставление услуг, финансируемых Сообществом.

ГЛАВА 4 - ПРАВИЛА, ПРИМЕНИМЫЕ К ВЫПОЛНЕНИЮ КОНТРАКТОВ

СТАТЬЯ 8 - ПРАВО НА УЧРЕЖДЕНИЕ И ПРАВО ПРОЖИВАНИЯ

8.1. Там, где это необходимо в силу природы контракта, физические и юридические лица, участвующие в приглашениях на участие в тендерах по контрактам на проведение работ, поставку или оказание услуг, будут иметь временное право на учреждение и проживание в стране Бенефициара. Это право будет оставаться действительным в течение одного месяца после присуждения контракта.

8.2. Подрядчики (включая бенефициаров гранта) и физические лица, чьи услуги необходимы для выполнения контракта, а также члены их семей будут иметь те же права во время реализации проекта/программы.

СТАТЬЯ 9 - НАЛОГОВЫЕ И ТАМОЖЕННЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

9.1. Если иное не указано в Специальных условиях, налоги, сборы или другие платежи (включая налог на добавленную стоимость - НДС - или эквивалентные платежи) должны быть исключены из финансирования Сообщества.

9.2. Государство Бенефициара применит к контрактам на закупку и грантам, финансируемым Сообществом, наиболее благоприятный налоговый и таможенный режим, применяемый к Государствам или международным организациям по развитию, с которыми оно имеет отношения.

9.3. Там, где соответствующее Рамочное соглашение или обмен письмами включают применение более детальных положений по данному предмету, они также будут применяться.

СТАТЬЯ 10 - СОГЛАШЕНИЯ ОБ ИНОСТРАННОЙ ВАЛЮТЕ

10.1. Государство Бенефициара обязуется разрешить импортировать или закупить иностранную валюту, необходимую для реализации проекта. Оно также обязуется беспристрастно применять свои национальные положения об иностранной валюте к подрядчикам, которые имеют право на участие, и помянуты в Статье 7 настоящих
О б щ и х у с л о в и й .

10.2. Там, где соответствующие Рамочное соглашение или обмен письмами включают применение более детальных положений по данному предмету, они также должны применяться.

СТАТЬЯ 11 - ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ДАННЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ

Там, где Финансовое соглашение включает финансирование исследования, контракт, относящийся к данному исследованию, подписанный для реализации финансового соглашения, будет регулировать право собственности на это исследование и право Бенефициара и Комиссии использовать данные исследования, публиковать или раскрывать их третьим сторонам.

СТАТЬЯ 12 - РАСПРЕДЕЛЕНИЕ СУММ, ВОЗВРАЩЕННЫХ ПО КОНТРАКТАМ

12.1. Суммы, возвращенные по ошибочно произведенным платежам, гарантиям на предварительное финансирование или гарантиям выполнения, представленным на основе контрактов, финансируемых по настоящему Финансовому соглашению, будут распределены по проекту/программе.

12.2. Финансовые штрафы, наложенные нанимающим органом на кандидата или участника тендера, в случае исключения его на основе контекста контракта на закупку, средства, полученные по тендерным гарантиям, а также компенсации за нанесенный ущерб, причитающиеся Комиссии, будут выплачены в общий бюджет Европейского Сообщества.

ГЛАВА 5 - ОБЩИЕ И ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

СТАТЬЯ 13 - ОСВЕЩЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

13.1. Каждый проект/программа, финансируемая Сообществом, будет предметом соответствующего сообщения и информационных операций. Эти операции должны быть определены с одобрения Комиссии.

13.2. Это сообщение и информационные операции должны соответствовать правилам, установленным и опубликованным Комиссией по освещению внешних операций, которые в силе на момент осуществления этих операций.

СТАТЬЯ 14 - ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ОШИБОК, МОШЕННИЧЕСТВА И КОРРУПЦИИ

14.1. Бенефициар примет необходимые меры для предотвращения ошибок и мошенничества и, по предложению Комиссии, предъявит иски для возвращения неправильно уплаченных фондов. Бенефициар проинформирует Комиссию обо всех принятых мерах.

14.2. "Ошибка" будет означать любое нарушение Финансового соглашения, контрактов на реализацию или закона Сообщества в результате действия или упущения хозяйствующего субъекта, нанесшего вред или могущего нанести вред общему бюджету Европейских Сообществ или бюджетам, которые управляются ими, путем либо уменьшения, либо потери поступлений от собственных ресурсов, собранных непосредственно от имени Европейских Сообществ, или по необоснованной статье расходов.

"Мошенничество" будет означать любое намеренное действие или упущение, касающиеся:

- использования или представления фальшивых, неправильных или неполных отчетов или документов, приведших к незаконному использованию или неправильному удержанию фондов общего бюджета Европейских Сообществ или бюджетов, управляемых ими, или от их имени;

- нераскрытие информации в нарушение специального обязательства, которое повлекло те же самые последствия;

- незаконное использование таких фондов для целей отличных от тех, для которых они первоначально были предоставлены.

Бенефициар немедленно проинформирует Комиссию о любом элементе, в поле его зрения, который вызывает подозрение в возникновении ошибок или мошенничества.

14.3. Бенефициар примет все необходимые меры для предотвращения любой практики активной и пассивной коррупции на любой стадии процедуры присуждения контрактов или грантов, или при реализации связанных контрактов. "Пассивная коррупция" будет означать намеренное действие должностного лица, которое, непосредственно или через посредника, запрашивает или получает преимущества любого типа, для себя или третьей стороны, или получает обещание о таком преимуществе, действуя не в соответствии со своим долгом или, воздерживаясь действовать в соответствии со своим долгом, или выполняя свои функции в нарушение своих официальных обязанностей, что нанесло, или могло бы нанести ущерб финансовым интересам Европейских Сообществ. "Активная коррупция" будет означать намеренное действие любого лица, чтобы пообещать или дать, непосредственно или через посредника, преимущество любого типа должностному лицу, себе или третьему лицу, действуя не в соответствии со своим долгом или, воздерживаясь действовать в соответствии со своим долгом, или выполняя свои функции в нарушение своих

официальных обязанностей, что нанесло, или могло бы нанести ущерб финансовым интересам Европейских Сообществ.

СТАТЬЯ 15 - КОНТРОЛЬ И ПРОВЕРКИ КОМИССИИ, ЕВРОПЕЙСКОГО ОТДЕЛА ПО БОРЬБЕ С МОШЕННИЧЕСТВОМ (OLAF), СЧЕТНОЙ КОМИССИИ ЕВРОПЕЙСКИХ СООБЩЕСТВ

15.1. Бенефициар соглашается с тем, что Комиссия, OLAF и Счетная комиссия Европейских Сообществ будут проводить документарные проверки и проверки на местах использования фондов, предоставленных Сообществом по Финансовому соглашению (включая процедуры присуждения контрактов и грантов) и проводить полный аудит, если необходимо, на основе подтверждающих документов по счетам, отчетных документов и любых других документов, относящихся к финансированию проекта/программы, на протяжении срока действия соглашения и семи лет после последнего платежа.

15.2. Бенефициар также соглашается с тем, что OLAF может проводить проверки на местах и контроль в соответствии с процедурами, установленными законом Сообщества, для защиты финансовых интересов Европейских Сообществ от мошенничества и других ошибок.

15.3. Для этой цели, Бенефициара обязуется предоставить должностным лицам Комиссии, OLAF и Счетной комиссии Европейских Сообществ и их уполномоченным агентам доступ к местам и помещениям, где выполняются операции, финансируемые по финансовому соглашению, включая их компьютерные системы, а также к любым документам и компьютеризированным данным, касающимся технического и финансового управления данными операциями, и принять все необходимые меры, чтобы способствовать их работе. Доступ уполномоченных агентов Европейской Комиссии, OLAF и Счетной комиссии Европейских Сообществ будет предоставлен на условиях строгой конфиденциальности в отношении третьих лиц, без нарушения обязательств по публичному праву, под действие которого они подпадают. Документы должны быть доступны и храниться, таким образом, чтобы они были легко доступны для инспекции, Бенефициар обязан проинформировать Комиссию, OLAF или Счетную комиссию Европейских Сообществ о точном месте их хранения.

15.4. Вышеупомянутые проверки и аудиты будут также применимы к подрядчикам и субподрядчикам, которые получили финансирование Сообщества.

15.5. Бенефициара будут уведомлять о миссиях для проверки на местах агентов, назначенных Комиссией, OLAF или Счетной комиссией.

СТАТЬЯ 16 - КОНСУЛЬТАЦИИ МЕЖДУ КОМИССИЕЙ И БЕНЕФИЦИАРОМ

16.1. Бенефициар и Комиссия будут консультироваться друг с другом до начала любого спора, касающегося реализации или дальнейшего толкования настоящего

16.2. Консультации могут привести к изменению, приостановлению или прекращению Финансового соглашения.

СТАТЬЯ 17 - ИЗМЕНЕНИЕ ФИНАНСОВОГО СОГЛАШЕНИЯ

17.1. Любое изменение Специальных условий и Приложения 2 к Финансовому соглашению должно быть сделано в письменной форме и оформлено в виде приложения .

17.2. Если предложение об изменении происходит от Бенефициара, последний должен представить это предложение Комиссии, по крайней мере, за три месяца до предполагаемого вступления изменения в силу, за исключением случаев должным образом обоснованных Бенефициаром и принятых Комиссией.

17.3. Особые случаи продления этапа операционной реализации или этапа завершения регулируются Статьей 4(5) и (6) настоящих Общих условий.

СТАТЬЯ 18 - ПРИОСТАНОВЛЕНИЕ ФИНАНСОВОГО СОГЛАШЕНИЯ

18.1. Финансовое соглашение может быть приостановлено в следующих случаях:

(а) Комиссия может приостановить реализацию Финансового соглашения, если Бенефициар нарушит обязательство по Финансовому соглашению.

(б) Комиссия может приостановить Финансовое соглашение, если Бенефициар нарушит обязательство в отношении уважения прав человека, демократических принципов, соблюдения законности и случаях серьезной коррупции.

(с) Финансовое соглашение может быть приостановлено в случаях форс мажора, как это определено ниже. "Форс мажор" будет означать непредвиденную и исключительную ситуацию или событие вне контроля сторон, которое не дает возможности любой из сторон выполнить какие-либо из своих обязательств, и которое не связано с ошибкой или небрежностью с их стороны (или со стороны их подрядчиков , агентов или работников) и является непреодолимым, несмотря на все предпринятые с должным усердием меры. Дефекты оборудования или материалов или задержки с их предоставлением, трудовые споры, забастовки или финансовые трудности не могут рассматриваться в качестве форс мажора. Сторона не будет нести ответственность за невыполнение своих обязательств, если не смогла их выполнить из-за форс мажора. Сторона, столкнувшаяся с форс мажором, должна незамедлительно уведомить об этом другую сторону, указав характер, возможную продолжительность и предполагаемые последствия проблемы, а также предпринять все меры для минимизации возможного ущерба .

18.2. Не будут даваться никаких предварительных уведомлений о решении о приостановлении .

18.3. Когда будет дано уведомление о приостановлении, будут указаны последствия этого для текущих контрактов или контрактов, которые должны быть подписаны.

СТАТЬЯ 19 - РАСТОРЖЕНИЕ ФИНАНСОВОГО СОГЛАШЕНИЯ

19.1. Если проблемы, приведшие к приостановлению Финансового соглашения, не будут разрешены, максимум, в течение четырех месяцев, каждая из сторон может прекратить Финансовое соглашение, представив уведомление за два месяца до этого.

19.2. Там, где по Финансовому соглашению не произведено ни одного платежа в течение трех лет после его подписания, или не был подписан контракт на реализацию к дате указанной в Статье 5 Специальных условий, такое Финансовое соглашение будет автоматически прекращено.

19.3. Когда будет представлено уведомление о прекращении, там будут указаны последствия этого для текущих контрактов и контрактов, которые должны быть подписаны.

СТАТЬЯ 20 - РАЗРЕШЕНИЕ СПОРОВ

20.1. Любой спор, касающийся Финансового соглашения, который не может быть решен в течение шестимесячного периода путем консультаций между сторонами, указанных в Статье 16 настоящих Общих условий, может быть решен в арбитражном порядке, по предложению одной из сторон.

20.2. В этом случае, каждая из сторон назначит арбитра в течение 30 дней после предложения об арбитраже. В случае если этого сделать не удалось, каждая из сторон может обратиться с просьбой к Генеральному секретарю Международного суда в Гааге, назначить второго арбитра. В свою очередь, двое арбитров назначат третьего арбитра, в течение 30 дней. В случае если этого сделать не удалось, каждая из сторон может обратиться с просьбой к Генеральному секретарю Международного суда в Гааге назначить третьего арбитра.

20.3. Если арбитры не решат иначе, будут применяться процедуры, установленные в Диспозитивных правилах арбитражных разбирательств, включающих международные организации и государства, Международного суда в Гааге. Решения арбитров будут приниматься большинством голосов в течение трех месяцев.

20.4. Каждая сторона должна будет принять меры, необходимые для применения решения арбитров.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2 ТЕХНИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ РЕГИОНАЛЬНАЯ ПРОГРАММА ДЕЙСТВИЙ ТАСИС на 2006 год

1. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ

Статья бюджета	19.06.01			
Общая стоимость	57 500 000 евро			
Законодательная база	Постановление N 99/2000	Совета от 29	(Еврокомиссия, декабря 1999	ЕВРАТОМ) года об

оказании помощи странам-партнерам в Восточной Европе, на Кавказе и в Центральной Азии (ВЕКЦА)

2. ТЕКУЩАЯ СИТУАЦИЯ В РЕГИОНАХ

Стратегический документ ТАСИС по региональному сотрудничеству и Индикативная программа действий на 2004-2006 года были утверждены Комитетом ТАСИС 21 февраля 2003 года и приняты Комиссией 11 апреля 2003 года. Указанный документ содержит полный обзор основных разработок, имеющих отношение к Региональной программе действий ТАСИС. После этого 1 мая 2004 года состоялось расширение Европейского Союза до 25 членов. Соответственно, внешние границы Европейского Союза со странами Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии (ВЕКЦА) значительно увеличились с единственной границы Финляндия-Россия на четыре новых границы ЕС с Россией и еще на восемь новых границ ЕС с Украиной, Белоруссией и Молдавией.

Вслед за расширением ЕС в мае 2004 года. Советом была утверждена Политика европейского соседства (ПЕС)³, направленная на совместное использование преимуществ расширения с восточными и южными соседями ЕС.

В рамках ПЕС были поставлены амбициозные цели расширения сотрудничества ЕС с восточными и южными соседями по широкому кругу вопросов, базирующемуся на четкой приверженности общим ценностям и эффективной реализации политических, экономических и институциональных реформ. В качестве первого шага реализуется расширенная координация существующих инструментов в период 2004-2006 годов.

В 2004 году ЕС принял Планы действий в рамках ПЕС с двумя странами-партнерами в регионе (Молдавией и Украиной). Впоследствии Планы действий были одобрены в начале 2005 года Советами по сотрудничеству ЕС-Молдавия и ЕС-Украина, соответственно. Реализация Планов действий позволит установить более тесные связи и вне сферы сотрудничества в целях укрепления экономической интеграции и углубления политической кооперации. В 2004 году ПЕС была распространена также на три закавказских страны - Грузию, Армению и Азербайджан. На время написания настоящего документа Планы действий еще находились в стадии окончательного оформления.

В то время как три конфликта (Нагорный Карабах, Южная Осетия и Абхазия), "замороженных" более чем на десять лет, продолжают сдерживать развитие Кавказа, имело место положительное событие, связанное с мирным воссоединением полуавтономной Аджарии с Грузией в мае 2004 года. В Белоруссии ЕС до сих пор серьезно обеспокоен ситуацией с демократией, свободой слова и средств массовой информации, а также с соблюдением прав человека, в особенности в связи с проведением президентских выборов в марте 2006 года. В Молдавии ЕС активизировал свои усилия в поддержку посреднического процесса ОБСЕ по разрешению конфликта в

Приднестровье и по оказанию помощи в решении пограничных проблем между Молдавией и Украиной. На Украине события вокруг президентских выборов в декабре 2004 года подтвердили четкий курс страны на демократию и господство закона. Избрание г-на Ющенко Президентом обеспечило условия для расширения взаимодействия и прогресса в областях, охватываемых Соглашением ЕС-Украина о партнерстве и сотрудничестве, а также в областях вне указанного Соглашения.

³ СОМ (2004) итоговый 373 выпуск, вышел 12 мая 2004 года

3. КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ПРОГРАММЫ ДЕЙСТВИЙ

Настоящая Программа действий разработана в полном соответствии с Документом по стратегии регионального сотрудничества ТАСИС и Индикативной программой действий на 2004-2006 годы, который был принят Комиссией 11 апреля 2003 года. Имея бюджет в 57,5 млн. евро, Региональная программа действий ТАСИС 2006 года обеспечит проведение межгосударственных мероприятий в странах СНГ и сосредоточится на *следующих трех темах* :

3.1 Рациональное использование природных ресурсов

Действия, предлагаемые в области рационального использования природных ресурсов, направлены на достижение цели Региональной индикативной программы действий ТАСИС на 2004-2006 годы: обеспечить "движение в направлении рационального и эффективного использования природных ресурсов". Кроме того, были также разработаны компоненты программы, предназначенные для изучения требований конкретных инициатив Еврокомиссии, а также международных конвенций в этой области, например, Водная инициатива ЕС - компонент ВЕКЦА, Рамочная конвенция ООН по изменению климата (UNFCCC) и Киотский протокол.

Программа сосредоточит свое внимание на двух основных областях - использование водных ресурсов и изменение климата. Географически проект по использованию водных ресурсов будет ориентирован на страны Закавказья, а проект, рассматривающий вопросы изменения климата, будет включать сотрудничество со всеми двенадцатью странами-участницами программ ТАСИС.

3.1.1 Содействие трансграничному использованию бассейна реки Куры

Первый проект, предлагаемый в рамках настоящей программы, направлен на улучшение использования бассейна реки Куры путем содействия реализации применимых компонентов Водной рамочной директивы ЕС. Грузия, Армения и Азербайджан приняли обязательства создать механизмы использования бассейна реки на региональном уровне, и проект окажет им поддержку в выполнении некоторых из этих обязательств. Однако в нынешних условиях вопрос совместного использования вод реки Куры не может быть рассмотрен в полном объеме с изучением всех аспектов проблемы. Главным образом, такое положение имеет место из-за отсутствия концепции

"справедливого использования", которое пока не признается всеми тремя странами. Более того, Турция и Иран, также владеющие частью вод Куры, не принимают активного участия в этом региональном форуме.

В этих условиях предлагаемому проекту необходимо придать большую направленность, главным образом на создание системы мониторинга данных и системы управления при опасных ситуациях. Предполагается, что при таком подходе можно будет создать основные условия для будущего полномасштабного трансграничного использования Куры.

Конкретные цели проекта предусматривают проведение мероприятий в двух областях:

- создание транснациональной организационной структуры и информационных систем, способных заложить основу долгосрочной интегрированной системы использования водных ресурсов;

- создание трансграничной системы управления при опасных ситуациях в бассейне реки Куры в целях контроля и предотвращения случайных выбросов и минимизации загрязнения реки от подобных происшествий.

Мероприятия, относящиеся к первой цели, будут сосредоточены на управлении данными: создании компьютерной модели области водосбора Куры в целях учета существующих водозаборов, а также моделирования стока, водного баланса и зон затопления. Этот компонент проекта также включает повышение потенциала и обучение. В части, касающейся системы аварийного управления, проект в основном будет заниматься созданием системы предотвращения опасных ситуаций в бассейне реки Куры. Для этого будут выявлены опасные виды деятельности и источники загрязнения, организована подготовка по предотвращению опасных ситуаций, проведен пилотный анализ опасного оборудования и выработаны рекомендации по повышению уровня его безопасности. Кроме того, в проекте будут также рассмотрены вопросы планирования и управления чрезвычайными ситуациями, которые могут потребовать создания пунктов мониторинга и разработки соответствующего программного обеспечения.

3.1.2 Поддержка реализации Киотского протокола

Этот проект, ориентированный на поддержку реализации Киотского протокола в странах-участницах программы ТАСИС, имеет целью сокращение выбросов парниковых газов и адаптацию к изменению климата. Мероприятиями проекта будут охвачены все двенадцать участвующих в программе ТАСИС стран Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии (ВЕКЦА). Конкретными целями проекта являются:

- повышение потенциала как органов власти, так и частных предприятий по использованию механизмов Киотского протокола;

- повышение потенциала для создания и поддержания надежных и прозрачных национальных систем мониторинга и учета выбросов парниковых газов, включая

проведение ежегодных проверок и ведение национальных реестров;
- повышение правительственного потенциала по подготовке к адаптации к изменению климата;

- повышение потенциала правительства для активного участия в международном обсуждении будущих (после 2012 года) действий по уменьшению последствий изменения климата.

Для того чтобы учитывать разницу в уровнях развития стран ВЕКЦА, при реализации проекта будут применены два различных подхода. Для Белоруссии, Российской Федерации и Украины, являющихся более развитыми странами, помощь будет сосредоточена на повышении потенциала в частном секторе, с тем, чтобы он удовлетворял требованиям к мониторингу и учету, необходимому для участия в торговле квотами на выброс через Проекты совместной реализации. На Кавказе, в Центральной Азии и в Молдавии производственные мощности еще подлежат развитию, соответственно, в этих странах проект будет направлен на повышение институционального потенциала. В этой части, проект будет способствовать обеспечению приемлемых институциональных возможностей для разработки административных процедур создания и управления системой национального учета выбросов парниковых газов.

В масштабе региона в целом проект может также включать компонент Механизмов чистого развития, главным образом, направленный на конкретные отрасли промышленности.

3.2 Развитие торговых и инвестиционных потоков

Цель указанной темы состоит в организации сотрудничества стран СНГ в области энергетики, транспорта и телекоммуникаций, обеспечивающего расширение торговых и инвестиционных потоков, повышение уровня безопасности, уменьшение влияния существующих энергетических и транспортных сетей на здоровье людей и состояние окружающей среды, а также улучшение статистических данных в указанных секторах. Для достижения указанной цели в настоящей Программе действий акцентируются меры, направленные на гармонизацию и повышение эффективности на транспорте (Программа TRASECA) и в энергетике.

3.2.1 Программа ТРАСЕСА

Общая цель Программы TRASECA (Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия), проводимой в рамках Программы действий на 2006 год, состоит в дальнейшей гармонизации политики в области торговли и транспорта между ЕС и странами, входящими в зону коридора TRASECA, путем развития региональной кооперации, повышения потенциала и подготовки специалистов, проведения технико-экономических обоснований и инвестиционных оценок, а также осуществления приоритетных инвестиций.

Предлагаемые проекты получили поддержку во всех странах TRASECA, и им было

уделено должное внимание на Конференции по вопросам транспорта, проведенной на высшем уровне 14 ноября 2004 года в Баку, Азербайджан. Таким образом, на основе этих проектов осуществляется дальнейшее расширение кооперации ЕС и стран СНГ данного региона в области транспорта.

В Программе действий на 2006 год поставлены следующие четыре цели:

а) обучение администрации и сотрудников гражданской авиации, работающих в сфере авиаперевозок, в целях обеспечения безопасной, надежной и эффективной работы авиатранспорта в странах СНГ с акцентом на коридор TRASECA, тем самым, способствуя интеграции стран региона в мировую экономику;

б) создание международных логистических центров/узлов в западных странах СНГ, на Кавказе и в Центральной Азии. Предполагается, что расширение логистических возможностей будет способствовать развитию торговли и транспорта благодаря обеспечению функциональной совместимости и организации мультимодальных перевозок, и, таким образом, создаст современные эффективные связи между странами С Н Г и Е в р о п о й ;

с) создание Системы совместного управления безопасностью, способствование сотрудничеству в области безопасности на море и предотвращения загрязнения с судов на Черном и Каспийском морях;

д) содействие созданию "Морских магистралей" на Черном и Каспийском морях посредством разработки жизнеспособной в финансово-экономическом и техническом отношении, а также имеющей хорошие экологические и институциональные характеристики концепции смешанных перевозок, которая включает использование речных и морских путей сообщения.

3.2.2 Энергетическая программа, включая программу Межгосударственной транспортировки нефти и газа в Европу (INOGATE)

Работы по приоритетным направлениям, установленным в Индикативной программе действий на 2004-2006 годы для энергетического сектора (гармонизация с нормами и стандартами ЕС, вопросы безопасности, влияние на здоровье людей и окружающую среду), будут проводиться по двум нижеследующим направлениям:

а) расширение энергетического сотрудничества со странами СНГ в областях электроэнергетики и рационального использования энергии, которое включает два компонента:

- гармонизация стандартов в области электроэнергетики;
- выявление возможностей и содействие инвестициям в эффективное использование энергии.

Основные цели проекта состоят в сокращении энергозависимости и в повышении безопасности энергоснабжения в странах, заинтересованных в интеграции рынка энергетики, путем гармонизации стандартов в области электроэнергетики и способствования рациональному использованию энергии в промышленности и в быту

через соответствующее содействие инвестициям со стороны международных финансовых учреждений.

Настоящий компонент по эффективному использованию энергии будет реализовываться через грант Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) на сумму 9,5 млн. евро, предоставляемый без объявления конкурса. Такой способ предоставления гранта объясняется фактически существующей монополией ЕБРР в смысле Статьи 168(1)(с) IR⁴. Эта фактическая монополия возникла в связи с техническим характером проекта, который требует привлечения специализированного финансового учреждения с большим опытом работы в энергетике, в создании банковских учреждений и в развитии частного сектора в посткоммунистических странах с переходной экономикой, разделяющих ценности ЕС и ориентирующихся на такие же цели в государственной политике. Эта деятельность будет финансироваться Еврокомиссией в полном объеме, что допускается Статьями 253(1)(b) и (d) IR. Кредиты предприятиям и другим соответствующим организациям в сумме примерно до 25 млн. евро, тем не менее, будут предоставляться ЕБРР по результатам проекта.

b) Международный учебный центр развития метрологии в нефтегазовой отрасли, создаваемый на базе Метрологического центра в Боярке.

Общая цель настоящего проекта, соответствующая целям программы INOGATE, состоит в создании Международного учебного центра развития метрологии в нефтегазовой отрасли, который дополнит созданный в Боярке, Украина, "Восточноевропейский региональный центр метрологии природного газа". Его основное назначение - осуществлять передачу передовых измерительных технологий в нефтегазовой отрасли, соответствующих международно-признанным стандартам.

⁴ IR (Implementing Rules) - Правила реализации проектов

3.3 Правосудие и внутренние дела

Региональная программа действий на 2006 год в области правосудия и внутренних дел (ЖНА) сосредоточивается на управлении приграничными территориями, которое, наряду с борьбой с организованной преступностью, вопросами предоставления убежища и миграции, является одним из ключевых направлений программы, что отражено в Индикативной программе действий на 2004-2006 годы.

Географически программа ориентирована на два региона - Центральная Азия и Молдавия, Украина и Белоруссия. Программа особенно важна для Белоруссии, в частности, с точки зрения будущего сотрудничества в рамках Политики европейского соседства (ПЕС). Управление приграничными территориями является одним из главных приоритетов ПЕС для Украины, Молдавии и Белоруссии. Программа предусматривает поддержку интегрированных систем управления приграничными территориями в целях содействия легальному пересечению границ и борьбе с

трансграничной преступностью в Центральной Азии, Белоруссии, Украине и Молдавии. В большинстве сфер деятельности программа базируется на предыдущих мероприятиях, проводившихся Еврокомиссией, и направлена на их продолжение. Программа составлена таким образом, чтобы дополнять мероприятия, проводимые в рамках национальных программ.

Предлагаемая программа включает три компонента, ориентированных на два географических региона. Каждый компонент сформирован в расчете на конкретные местные условия, с особым акцентом на существующий уровень развития систем управления приграничными территориями.

Компонент 1: Украинско-молдавская государственная граница (EUBAM)

1 декабря 2005 года в соответствии с Меморандумом о взаимопонимании, подписанным между Еврокомиссией, Молдавией и Украиной, была организована Миссия ЕС по приграничной помощи Украине и Молдавии (EUBAM), первоначальный срок работы которой составляет 24 месяца до конца 2007 года. Целью работы EUBAM является участие в разрешении конфликта в Приднестровье, а также совершенствование управления приграничными территориями и таможенного режима на украинско-молдавской государственной границе. Работе EUBAM придается большое политическое значение со стороны ЕС, Молдавии и Украины.

Настоящим компонентом предусматривается продолжение указанного проекта после 2007 год в следующих конкретных направлениях:

- совершенствование пограничного и таможенного контроля с молдавской и украинской стороны общей границы с особым акцентом на район Приднестровья;
- повышение объема денежных поступлений от таможни, снижение количества таможенных нарушений и контрабанды (включая перевозку оружия и наркотиков);
- снижение количества случаев незаконной перевозки людей и нелегальной миграции на этой границе;
- содействие законному движению товаров и людей через эту границу.

Основные мероприятия, которые Миссия по приграничной помощи предполагает включить в состав компонента: обучение без отрыва от работы, инспекционные посещения определенных пунктов, создание потенциала для централизованного анализа рисков, консультирование по существующим стандартам и практическому опыту ЕС в области пограничной охраны, консультирование по вопросам интеграции работы таможни и пограничников в целях формирования общего подхода к управлению приграничными территориями и, наконец, предоставление консультаций по дальнейшему совершенствованию практической совместной деятельности Молдавии и Украины в области пограничной охраны.

Настоящий компонент будет реализовываться через грант на сумму 10 млн. евро, предоставляемый в рамках Программы развития ООН (UNDP) без объявления конкурса. Такой способ предоставления гранта объясняется кризисной ситуацией в

Приднестровье и соответствует Статье 168(2) IR. Мероприятия будут финансироваться в полном объеме, что допускается Статьями 253(1)(b) и (d) IR.

Компонент 2: Поставки оборудования для пограничного и таможенного контроля в

М о л д а в и ю и Б е л о р у с с и ю

За последние несколько лет Еврокомиссией оказывалась значительная помощь Молдавии и Белоруссии в модернизации системы управления приграничными территориями. Эта помощь была направлена на совершенствование работы пограничных и таможенных служб указанных стран. Программы Еврокомиссии обеспечили существенный вклад в повышение потенциала и уровня профессиональной подготовки этих служб, дополненный поддержкой развития инфраструктуры. Однако на работе пограничных и таможенных служб серьезно сказывалось несовершенное и устаревшее оборудование. Такое неудовлетворительное техническое оснащение и ресурсы (в частности, отсутствие информационных технологий и сетей передачи данных) сделало Белоруссию и Молдавию привлекательными странами для транзита запрещенных товаров и контрабанды, а также для незаконной миграции в направлении Е С .

Предлагаемый компонент специально предназначен для решения описанной проблемы. Разработанный как важная составная часть концепции содействия со стороны Еврокомиссии, предусматривающей управление приграничными территориями на различных уровнях с помощью реализации взаимосвязанных и дополнительных программ, этот компонент имеет следующие специфические цели:

- совершенствование возможностей по предотвращению и по борьбе с такими преступлениями в области пограничного режима, как незаконная перевозка людей, наркотиков, оружия и изделий двойного назначения, незаконная миграция и контрабанда налогооблагаемых и контрафактных товаров;

- облегчение пересечения границы людьми и товарами за счет внедрения современных методов пограничного и таможенного контроля (электронный паспортный контроль, электронная таможенная очистка);

- содействие законным торговым потокам и снижение затрат на перевозки посредством развития современных сетей передачи данных, а также контрольного о б о р у д о в а н и я .

Перечисленные мероприятия включают поставку обеим странам контрольного оборудования для пограничной и таможенной служб (главным образом, электронных средств пограничного и таможенного контроля), в основном, для оснащения границ со странами, не входящими в ЕС. Необходимое обучение по эксплуатации и содержанию поставленного оборудования также будет проведено. Указанные действия будут дополнены Региональными программами ТАСИС на 2006 год, в рамках которых будут произведены поставки оборудования и обучение пограничных и таможенных служб Молдавии и Белоруссии на границах со странами-членами ЕС.

Компонент 3: Программа управления приграничными территориями для
Центральной Азии (ВОМСА 7)

Второй компонент рассматриваемой программы предназначен также для поддержки и продолжения предыдущих и текущих мероприятий, проводимых Еврокомиссией. Настоящий компонент представляет собой седьмой этап Программы управления приграничными территориями для Центральной Азии (ВОМСА). Первоначальные мероприятия в рамках ВОМСА осуществлялись в 2002-2003 годах, а широкомасштабная реализация программы началась в 2004 году. При разработке предлагаемого компонента учитывались уроки предыдущих этапов программы.

В рамках общей цели ВОМСА по совершенствованию практического управления приграничными территориями в Центральной Азии конкретной целью данного компонента является укрепление потенциала пограничного контроля в нескольких пилотных регионах центрально-азиатских стран, а также осуществление общих мер по укреплению пограничного контроля и по созданию атмосферы доверия на границе.

Настоящий компонент будет сосредоточен на пяти пилотных регионах в каждом из центрально-азиатских государств (Таджикистан, Туркменистан, Киргизия, Казахстан и Узбекистан). Конкретные пилотные регионы будут определяться страной-получателем совместно с Офисом координации проектов ЕС. Поскольку компонент представляет собой продолжение деятельности предыдущих проектов в рамках программы ВОМСА, он будет выполняться во взаимосвязи с ВОМСА 6, а также с Программой ЕС по борьбе с наркотиками в Центральной Азии (CADAP). Как показано в конкретных целях, настоящий компонент программы в целом предусматривает два вида действий: меры по укреплению пограничного контроля и меры по созданию атмосферы доверия на границе.

4. ПРЕДЫДУЩИЕ ПРОГРАММЫ ЕВРОКОМИССИИ И ИЗВЛЕЧЕННЫЕ УРОКИ

4.1. Рациональное использование природных ресурсов

Осуществление совместного водопользования в странах Закавказья было поддержано Программой ТАСИС по совместному управлению водными ресурсами, реализовывавшейся в 2002-2004 годы. Опыт этого проекта показал, что три закавказских страны заинтересованы в сотрудничестве в области управления бассейнами рек. Более того, все три страны продемонстрировали растущий интерес к гармонизации их водного законодательства с директивами ЕС и международным правом. Однако в этой области еще предстоит выполнить значительный объем работ. Этим странам также необходимо укрепить свой потенциал в области использования водных ресурсов, чтобы в будущем получать и вести серьезные инфраструктурные проекты международных финансовых учреждений.

Во всех странах ВЕКЦА, за исключением Российской Федерации, в рамках Региональной программы ТАСИС на 2002 год оказывается техническое содействие выполнению этими странами своих обязательств в отношении глобальных изменений

климата. Кроме того, России в рамках Национальной программы оказывается институциональная поддержка реализации Киотского протокола. Реализация указанных проектов показала готовность стран ВЕКЦА к началу разработки необходимого законодательства и проведению практических мероприятий, позволяющих им участвовать в механизмах, предусмотренных Киотским протоколом и получать выгоды от инвестиций в проекты по сокращению выбросов.

4.2. Программа TRASECA

Основные уроки Региональной программы ТАСИС по развитию торговых и инвестиционных потоков (сетей), связанные с программой TRASECA, могут быть в основном обобщены (но не ограничены) следующим образом:

- проекты следует ориентировать на достижение главных целей с обеспечением взаимосвязей этих целей с второстепенными целями;
- должна быть обеспечена координация проектов на региональном и межрегиональном уровнях для достижения эффекта масштаба, обеспечения эффективного и экономичного использования ресурсов, а также для обмена знаниями и опытом между странами;
- необходимо наличие долгосрочной стратегии и перспективы для получения помощи от ЕС в целях обеспечения изменений в темпе проведения реформ;
- необходима тесная координация с другими донорами и совершенствование визуального представления ЕК в регионах.

На основе положительных результатов выполнения программы TRASECA страны-получатели выразили готовность к собственному проведению целой программы посредством выполнения совместно финансируемых проектов Программы действий 2006 года, а также с помощью соглашения о совместном финансировании институциональных структур TRASECA, принятого на заседании Межправительственного совета, состоявшегося в Баку в апреле 2005 года.

4.3. Программа INOGATE

Рост цен на нефть и газ в 2005 году и в начале 2006 года способствовал активизации сотрудничества между странами региона и ЕС в области энергетики и соединительных энергосетей, а также в области снижения объема потребления энергии путем регулирования спроса и повышения эффективности использования энергии.

Один из главных уроков состоит в необходимости закрепления результатов работ, проведенных в рамках предыдущих проектов ТАСИС. Предполагается, что создание дополнительного учебного подразделения в Центре метрологии в Боярке, Украина, повысит устойчивость его работы.

Основной задачей Центра в Боярке является совершенствование методов измерения, используемых в транзите газа, в целях обеспечения их соответствия международным стандартам.

4.4. Правосудие и внутренние дела

Программа EUBAM первоначально финансировалась в рамках Механизма быстрого реагирования в сумме 4 млн. евро за период до мая 2006 года, после чего программой ТАСИС на 2004 год было выделено еще 4 млн. евро. В оставшийся период времени до конца 2007 года на выполнение настоящей программы будет выделено до 10 млн. евро.

На развитие настоящей программы большое влияние оказал опыт выполнения программы ВОМСА. Более того, ряд уроков, извлеченных из опыта программы ВОМСА, используется до сих пор при определении общего построения настоящей программы.

Ключом к успешности и устойчивости результатов выполнения программ управления приграничными территориями является долгосрочный, всеобъемлющий и методичный подход, основанный на активном участии национальных властей. Такой подход предполагает выполнение программы в общем контексте, в котором параллельно рассматриваются институциональные, правовые и оперативные аспекты управления приграничными территориями. Кроме того, решающее значение имеет также согласование применяемых подходов на региональном уровне, чтобы можно было применять такие гармонизированные методики во всех странах-получателях.

В то же время участие местных партнеров должно быть обеспечено с самого начала, с участия национальных партнеров в разработке программы на ранних этапах. Однако в течение всего долгосрочного процесса, в условиях отсутствия видимых результатов, довольно трудно обеспечить активное участие получателей в программе. Следовательно, программа должна предусматривать мероприятия, обеспечивающие получение быстрых и конкретных результатов.

Для максимального использования имеющихся ресурсов следует стремиться к согласованности и взаимодополняемости направлений деятельности и программ различных доноров. Следовательно, разработка четких механизмов координации доноров имеет решающее значение.

Опыт программы ВОМСА также показывает, что выполнение пилотных демонстрационных проектов позволяет эффективно использовать ограниченные ресурсы и обеспечивает поэтапное внедрение новых процессов и инструментов.

5. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ДЕЙСТВИЯ

Мероприятия, предлагаемые к проведению в рамках настоящей Региональной программы действий на 2006 год, планируется скоординировать с другими финансируемыми Еврокомиссией действиями, как например, теми, что финансируются через соответствующие Национальные программы действий ТАСИС.

Настоящая Программа действий дополняет Программу действий приграничного сотрудничества ТАСИС, которая направлена на решение общих проблем, возникающих в результате соседства, например, экономическое развитие приграничных территорий, проблемы окружающей среды и инфекционных заболеваний, нелегальная иммиграция, незаконная торговля и контакты между людьми.

Настоящая Программа также дополняет Программу действий в Центральной Азии, направленную на создание стабильности и безопасности в центрально-азиатских странах и содействующую этим странам в их стремлении к устойчивому экономическому развитию и в борьбе с бедностью.

Более подробная информация о конкретных дополнительных мероприятиях, выполняемых в ходе проектов, выделенных для финансирования в рамках настоящей Программы действий, приведена в кратких описаниях проектов, прилагаемых к настоящему документу.

6. КООРДИНАЦИЯ ДОНОРОВ

Управление водными ресурсами

В последние годы доноры совместно работают в бассейне реки Куры с общей целью - улучшить использование водных ресурсов на региональном и национальном уровнях. Федеральным министерством Германии по вопросам окружающей среды проведены серьезные исследования на тему предотвращения загрязнений и раннего предупреждения. Программы развития ООН UNDP/GEF ориентированы на аналогичные действия в целях уменьшения количества потенциальных источников загрязнения, в то время, как Агентство международного развития США (USAID) оказывает содействие в реализации системы управления водными ресурсами и мониторинга количества и качества воды на местном уровне. Мировой банк также работает в этой сфере, специализируясь на схемах ирригации и создании Ассоциаций водопользователей.

Предлагаемый проект трансграничного использования бассейна реки Куры является примером очень хорошей координации деятельности доноров. Он подготовлен в тесной кооперации с немецким транснациональным проектом по предотвращению опасных происшествий в бассейне рек Куры и Аракса (2002-2006 годы). Кроме того, для предлагаемых мероприятий по этому проекту разработана исходная документация, обеспечивающая максимальную взаимодополняемость проектов.

Изменение климата

Региональные проекты ТАСИС, ведущиеся в области изменения климата, тесно увязаны с разработками ЕБРР в части Механизмов чистого развития (МЧР) поскольку ЕБРР активно развивает проекты совместной реализации (ПСР) и МЧР во всех странах ВЕКЦА. Такая практика должна продолжиться и в будущем. Кроме того, следует отметить, что при планировании мероприятий содействия ЕС учитываются будущие проекты Дании и других стран-членов, в рамках программ ПСР и МЧР, а также проекты Мирового банка (в частности, в Молдавии).

Программа ТРАСЕСА

В целях повышения эффективности выполнения проектов развития торговли и транспорта через органы TRASECA, таких как Постоянный секретариат Межправительственной комиссии TRASECA и Проект развития торговли и

институционального содействия, осуществляется постоянное взаимодействие с крупными донорами, работающими в регионе. Среди них - ЕБРР, Мировой банк, Азиатский банк развития, Экономическая комиссия ООН по Европе (UNECE), Фонд развития Кувейта (KDF), Агентство международного сотрудничества Японии (JICA) и Агентство международного развития США (USAID).

Программа INOGATE

В Программе INOGATE будут учтены реализуемые в регионе, а также планируемые инициативы, исходящие как от доноров с обеих сторон, так и кредитных учреждений (Мировой банк, ЕБРР и Европейский инвестиционный банк) в аналогичных сферах деятельности. Будет также обеспечена согласованность с Национальными программами ТАСИС, в особенности, в части институционального содействия и адаптации законодательства.

Программа в области правосудия и внутренних дел

Программа EUBAM полностью финансируется Еврокомиссией, и ее реализация будет продолжена в рамках Программы развития ООН (UNDP). В ежеквартальных заседаниях Консультативного совета участвует ОБСЕ, которая также приглашается к участию в ежемесячных координационных совещаниях всех заинтересованных сторон. В качестве наблюдателя в Программе EUBAM участвует Международная организация по вопросам миграции (МОМ). Аналогичных действий в регионе не ведется. Что касается задач Программы EUBAM по повышению потенциала, то эти мероприятия координируются с США, которые проводят широкомасштабную программу, направленную на предотвращение распространения оружия массового поражения и ядерных материалов через украинско-молдавскую государственную границу.

В связи с важностью и необходимостью совместной работы доноров в рамках ВОМСА уже создан механизм координации доноров в Центральной Азии. Координация действий стран-членов ЕС была усилена посредством "Инициативы ЕС по обеспечению безопасности границ в Центральной Азии" (CABSI). CABSI представляет собой Консорциум из нескольких стран-членов ЕС. Руководство Консорциумом осуществляет Австрия, а активное участие в его работе принимает Великобритания. В Консорциум также входит постоянный представитель от США. Целью заседаний в рамках CABSI является содействие кооперации и укрепление сотрудничества, а также взаимодействие представителей Консорциума, стран-членов ЕС, Европейской Комиссии, международных доноров и международных организаций.

В сфере управления приграничными территориями в Молдавии работает небольшое число доноров, поэтому основные координационные действия осуществляются США, которые поставляют оборудование для пограничной и таможенной служб Молдавии. Со стороны обоих доноров принимаются меры по обеспечению взаимодополняемости проводимых мероприятий.

Затраты и финансирование

Central Asia Border security Initiative
Инициативы ЕС по обеспечению безопасности границ в Центральной Азии
С А Д А Р

Central-Asia Drug Action Programme
Программа по борьбе с наркотиками в Центральной Азии
Court of Auditors
Счетная Палата
С Д М . / М Ч Р

Clean Development Mechanism
Механизмов чистого развития
Е А Р

Environmental Action Plan
Программа действий по охране окружающей среды
Е В Р Д / Е Б Р Р

Европейский Банк Реконструкции и Развития
Е С / Е К
European Commission
Европейская Комиссия
Е Е С С А / В Е К Ц А

Eastern Europe, Caucasus and Central Asia
Восточная Европа, Кавказ, Центральная Азия
Е I W I

EU Water Initiative
Водная инициатива Европейского Союза
Е N Р / П Е С

European Neighbourhood Policy
Политика европейского соседства
Е U
European Union
Европейский Союз
Е U В А М

European Union Border Assistance Mission
Миссия ЕС по приграничной помощи
U N D Р / G E F

Global Environment Facility
Глобальный Экологический Фонд ООН
G H G

Green House Gas
Парниковые газы

I F I / M Ф И
International Financing Institutions (IFI)
Международный финансовые институты (МФИ)

I G C T R A C E C A
Intergovernmental Conference
Межправительственная Комиссия ТРАСЕКА

I N O G A T E / И Н О Г Е Й Т
Inter-State Oil&Gas Transport to Europe
Межгосударственные перевозки нефти и газа в Европу

I P / И П
Indicative Programme (IP)
Индикативная программа (ИП)

I O M / M O M
International Organisation on Migration
Международная Организация по Миграции

I R
Implementing Rules
Правила реализации проектов

JHA/Justice and Home Affairs
Правосудие и правопорядок

J I / C P
Joint Implementation
Совместная Реализация

N I S
Newly Independent States
Новые независимые государства

O S C E / O B C E
Organisation for Security and Cooperation in Europe
Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе

O L A F
European Anti-Fraud Office
Европейский Офис по Борьбе с Коррупцией

R R M
Rapid reaction Mechanism
Механизма быстрого реагирования

T A C I S
Technical Assistance for CIS Countries and Mongolia
Программа сотрудничества Европейского Союза по оказанию технического содействия странам СНГ и Монголии

Т Р А С Е С А / Т Р А С Е К А
 Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia
 Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия
U N D P / П Р О О Н
 United Nations Development Programme
 Программа Развития ООН (ПРООН)
U N E C E / Е Э К О О Н
 UN Economic Commission for Europe
 Европейская Экономическая Комиссия ООН (ЕЭК ООН)
U N F C C C
 United Nations Framework Convention on Climate Change
 Рамочная конвенция ООН по изменению климата
U S A I D
 United States Agency for International Development
 Агентство международного развития США
W M D
 Weapons of Mass Destruction

Оружие массового уничтожения

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА 1

Название	Содействие реализации Киотского Протокола		
Общая стоимость	Вклад ЕК: 5 000 000 евро		
Метод предоставления помощи	Метод реализации проекта - централизованный		
Код - DAC	41020	Сектор	Защита Биосферы

1. ОБОСНОВАНИЕ

1.1. Стратегические рамки

Всемирный саммит в Йоханнесбурге по устойчивому развитию, Рамочная Конвенция ООН по изменению климата (РКИК ООН), а также Киотский Протокол ясно очерчивают международные обязательства по ослаблению воздействия изменения климата, используя рыночные механизмы.

Такие обязательства отражены в Индикативной Программе ТАСИС 2004-2006 годов (ИП), в частности, в разделе 6.1, определяющем одну из трех тематических сфер ИП: Сбалансированное управление природными ресурсами. Здесь общая цель "Прогресс в сторону сбалансированного использования природных ресурсов и возросшей ресурсоэффективности." Она достигается с помощью учета трех компонентов, один из которых - Изменение климата, составляющим 14 % финансирования по данному проекту.

Конкретные задачи данного компонента включают снижение уровня парниковых газов, смягчение последствий изменения климата, улучшение эффективности

использования энергетических средств, проводя в жизнь РКИК ООН и Киотский Протокол, выполняя Совместное Осуществление (СО) и Механизмы Чистого Развития (МЧР), разработанные странами ЕС.

Соглашения о партнерстве и сотрудничестве, подписанные ЕС и странами-бенефициарами также определяют вопрос изменения климата приоритетным для сотрудничества в вопросе окружающей среды.

1.2. Полученные уроки

Россия и Украина являются сторонами, подписавшими РКИК ООН (Приложение 1), включающий развитые страны и страны с переходной экономикой. Они также ратифицировали Киотский Протокол и могут стать участниками СО и проводить коммерческую деятельность согласно ЕУК (единица установленного количества эмиссий, выделяемого странам из Приложения В согласно статье 17 Киотского Протокола, равная 1 метрической тонне эквивалента CO₂, которые могут быть объектом торговли). Однако, отсутствует жесткий национальный реестр парниковых газов, а также сильное институциональное и техническое развитие для участия в СО и торговле эмиссиями (покупка и продажа разрешений на эмиссии. Киотский протокол). В этих странах уровень институционального и технического развития для участия в РКИК ООН и Киотском Протоколе разный, что относится и к вопросу степени вовлеченности в указанные процессы.

Армения, Азербайджан, Грузия, Молдова, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан не подписали Приложение 1 РКИК ООН, поэтому по Киотскому Протоколу не выполняют задачи по сокращению выбросов парниковых газов. Однако они могут участвовать в МЧР Киотского Протокола и быть странами, в которых могут реализовываться проекты МЧР по сокращению выбросов парниковых газов. Для того чтобы участвовать и получить выгоду от реализации таких проектов этим странам нужно сильное институциональное и техническое развитие.

Текущие проекты ТАСИС по вопросу Изменение климата (в списке идет как 1.3) показали готовность стран Восточной Европы, Кавказа, Центральной Азии (страны ВЕКЦА) начать создание требуемых законопроектов и проведение практических мероприятий, позволяющих им участвовать в реализации Киотских механизмов и воспользоваться инвестициями в проекты по снижению эмиссий.

Отчеты мониторинга проектов ТАСИС в сфере Изменения Климата были благосклонными.

1.3. Дополнительные сферы действий

Текущие проекты ТАСИС в сфере Изменения Климата:

- Программа региональных действий ТАСИС 2002 - техническая помощь Украине и Беларуси в связи с обязательствами по Глобальному изменению климата.

- Программа региональных действий ТАСИС 2002 - техническая помощь Казахстану, Кыргызстану, Таджикистану, Узбекистану в связи с обязательствами по

Глобальному изменению климата.

- Программа региональных действий ТАСИС 2002 - техническая помощь Армении, Азербайджану, Грузии и Молдове в связи с обязательствами по Глобальному изменению климата.

- Программа региональных действий ТАСИС 2002 - Институциональная поддержка реализации Киотского Протокола (начатая в июне 2005 года).

1.4. Координация деятельности доноров

В настоящее время ЕБРР активно продвигает проекты СО и МЧР во всех странах региона. Текущие проекты нацелены на общую работу с ЕБРР по разработке программ М Ч Р .

Любой проект по данному вопросу должен взаимодействовать с работой, проводимой в Дании и других стран-членов, которые и создали программы СО и МЧР, а также и с Всемирным Банком (особенно Молдова).

2. Страновой/Региональный контекст

2.1. Политика сотрудничества страны-бенефициара

Как сказано выше страны-бенефициары работают в направлении реализации требуемого законодательства и практических действий, позволяющих и подтверждающих прямую продажу ЕУК странам-покупателям, используя механизмы СО и МЧР.

2.2. Секторный контекст

Страны ВЕКЦА находятся в хорошем положении, воспользовавшись механизмами Киотского Протокола. Это отчасти связано с общим экономическим спадом в промышленном производстве стран ВЕКЦА, из-за чего Украина и Россия осталась с лишними нормами выработки эмиссий согласно Киотского Протокола в дополнение к значительным внутренним излишкам. Далее, из-за изношенной отрасли промышленности с высоким уровнем эмиссий в производстве в странах ВЕКЦА они оказываются в выигрыше от использования инструментов СО и МЧР во время модернизации своей промышленной инфраструктуры.

Однако странам ВЕКЦА не хватает потенциала для извлечения выгоды из таких возможностей как на государственном так и на частном уровне. Попытки выработки такого потенциала имеют место и по сей день, т.к. есть заинтересованность в регионах увеличить финансирование, используя механизмы Киотского протокола.

Следует заметить, что страны-члены ЕС заинтересованы в выполнении задач Киотского Протокола касательно эмиссий путем торговли квотами (покупка и продажа разрешений на эмиссии) и механизмы СО и МЧР, так что многие надеются на возможность вместе работать со странами ВЕКЦА в этой сфере.

Подробное описание ситуации в странах изложено в Приложении 1.

3. ОПИСАНИЕ

3.1. Цели

Общая цель - сокращение выбросов парниковых газов и адаптация к климатическим изменениям .

С п е ц и ф и ч е с к и е з а д а ч и :

- рост потенциала как на государственном, так и на частном уровне для использования механизмов Киотского Протокола;

- рост потенциала для построения и поддержания надежной, прозрачной национальной системы мониторинга и отчетности по эмиссиям парниковых газов, включая ежегодный национальную инвентаризацию и регистр;

- рост потенциала правительства по подготовке к адаптации к климатическим изменениям ;

- рост потенциала правительства по активному участию в международном обсуждении будущих мероприятий (после 2012 года) по уменьшению изменений климата.

3.2. Ожидаемые результаты и основные мероприятия

Ожидаемые результаты - построение и поддержание надежной, прозрачной национальной системы мониторинга и отчетности по эмиссиям парниковых газов в странах ВЕКЦА, потенциал для участия частного производства в реализации механизмов Киотского протокола, а также возможность подготовиться к адаптации к климатическим изменениям и активно участвовать в международном обсуждении будущих мероприятий. Однако из-за разного уровня развития стран ВЕКЦА будут использованы два подхода .

В отношении Кавказа, Центральной Азии и Молдовы мероприятия будут нацелены на институциональное развитие, охватывающее создание соответствующего институционального потенциала для проведения административных процессов по осуществлению и руководству республиканского регистра парниковых газов (только по Приложению 1) .

Как только такой потенциал будет развит в Беларуси, России и Украине, помощь в таких странах будет направлена на развитие потенциала частного производства так, чтобы оно соответствовало с требованиями по мониторингу и отчетности, необходимыми для участия в продаже эмиссий через проекты СО.

Наши предыдущие проекты подчеркивали необходимость содействия МЧР (Механизм чистого развития) (Проекты, выполняемые на территории одной из стран РКИК, но не входящей в Приложение 1 (обычно в развивающейся стране)), полностью или частично за счет инвестиций страны Приложения 1 РКИК. В результате реализации проектов сокращаются выбросы парниковых газов, измеряемые в единицах CER, которые в рамках Статьи 12 Киотского протокола могут передаваться инвестору проекта. Хотя мы и провели несколько семинаров по МЧР, необходим еще более целенаправленный подход для усиления информированности частного сектора, в частности. Данный сектор до сих пор не информирован о МЧР (например, цементное

производство, металлургия и т.д.), чему бы могли способствовать специальные семинары. По проектам МЧР.

3.3. Участники проекта

Главные интересы участников осуществления проекта следующие:

- Интерес нескольких стран-членов ВЕКЦА участвовать в реализации механизмов Киотского Протокола. Несколько стран желают решить некоторые задачи Протокола с помощью такого рода проекты.

- Интерес отраслевых участников проекта из ЕС и ВЕКЦА для получения выгоды от использования инструментов СО и МЧР.

- Потребность соответствующих органов иметь потенциал для построения и содержания национальной системы мониторинга и отчетности по эмиссиям.

Окончательные бенефициары - это все население, так как климатическое изменение - это всемирная проблема. Население стран ВЕКЦА также могут воспользоваться результатами проекта, так как любое сокращение выбросов парниковых газов улучшит состояние окружающего воздуха региона.

3.4. Риски и допущения

Основной риск - отсутствие сотрудничества со стороны, в первую очередь, министерств, парламентов и других соответствующих государственных институтов и, во вторую очередь, компаний и предприятий. Другой риск - отсутствие в обеих группах соответствующего персонала или ресурсов для контролирования результатов проектов.

3.5. Условности

По первой группе стран главным условием выполнения является то, что министерства и институты вовлеченных стран-бенефициаров готовы предоставить определенный персонал для выполнения задачи и проведения консультаций между министерствами и парламентами в начале проекта.

Вторая группа стран должна иметь желание предоставить соответствующий персонал для выполнения задач в каждодневных мероприятиях.

3.6. Пересекающиеся задачи

Экологическая устойчивость, хорошее управление

4. ВОПРОСЫ РЕАЛИЗАЦИИ

4.1. Метод реализации

Централизованное управление с возможным подкомпонентом, внедряемым посредством общего руководства.

4.2. Бюджет и календарный план

Бюджет - 5 миллионов Евро с полной суммой, предназначенной на услуги. Продолжительность проекта предполагается на 36 месяцев.

Во время разработки проекта может случиться, что подкомпоненты касательно повышения информированности и коммуникации могут быть реализованы в рамках функций Региональных экологических центров (РЭЦ), находящихся в регионах

ТАСИС. РЭЦ - это международные организации, задача которых - помочь в решении экологических проблем через поддержку гражданского общества. Если такой вариант окажется достойным, часть средств можно оставить на прямые договоренности с соответствующими РЭЦ.

Если во время дальнейшей разработки документов проекта вариант подкомпонентов информированности и коммуникации с соответствующими РЭЦ окажется ценным, то часть проекта будет осуществляться через совместное управление с международными организациями посредством совместных контрактов с РЭЦ. Такой вариант будет использоваться, только если РЭЦ обеспечат софинансированием.

Вклад стран-бенефициаров будет в следующей форме: предоставление офисного помещения, определенное количество времени работы персонала министерств или других общественных институтов, охваченных данным проектом.

4.3. Процедура закупок и присвоения гранта

Все контракты, реализующие финансовое соглашение должны быть присуждены и исполнены в соответствии с процедурами и стандартными документами Комиссии по ведению внешних операций, вступающих в действие во время начала процедуры, о которой идет речь.

Вся сметная документация программы должна быть в соответствии с процедурами и стандартными документами Комиссии, которые действуют во время принятия такой программы.

4.4. Мониторинг исполнения

Мониторинг будет проводиться через постоянную программу мониторинга.

4.5. Оценка и аудит

Анализ и аудит будет проводиться в соответствии с процедурами Комиссии.

Приложения

Приложение 1: Анализ сектора в странах

В 1996 году Армения получила помощь от ПРООН и Глобального экологического фонда (ГЭФ) для проведения работ по вопросу климатических изменений, что привело к подготовке Начального сообщения (Государственный доклад, который каждая страна Приложения 1 обязана направить в Секретариат РКИК раз в 3 года (1995 год, 1998 год, 2001 год и т.д.)). В докладе обязательно должны присутствовать такие разделы, как инвентаризация выбросов ПГ, прогнозы выбросов, меры по снижению выбросов, адаптация к изменениям климата и ряд других более мелких разделов.

Проект мер содействия достиг Стадии II, так что Армения может оценить потенциал и определить приоритеты, необходимые для ослабления и адаптации к климатическим изменениям. Проект нацелен на укрепление поддержания внутреннего потенциала для реализации и передачи технологий, необходимой для смягчения и адаптации к климатическим изменениям; создание условий для дальнейшего изучения и систематического наблюдения за изменениями климата и их влияния на различные

секторы экономики, здравоохранения и окружающей среды; улучшение общественной осведомленности и вовлечение участников проекта в решение вопросов изменений климата. Проект завершится к концу 2003 года.

Как страна, не присоединившаяся к Приложению I РКИК ООН, **Азербайджан** получил помощь в подготовке Начального сообщения от ПРООН/ГЭФ. Все госучреждения, участвующие в работе Государственной Комиссии по изменению климата и несколько НПО, такие как экологическое общество "Рузгар", Зеленое движение Азербайджана и Общество защиты окружающей среды участвовали в подготовке Первого Начального Сообщения, завершённой в мае 2000 года. По проекту было выполнено следующее:

- разработка национального регистра антропогенных выбросов и парниковых выбросов, не контролировавшихся Монреалем в течение 1990-1994 годов;
- оценка мер по сокращению антропогенных выбросов в различных секторах сельского хозяйства, выдвижение предложений для реализации соответствующей национальной программы в данной сфере;
- изучение оценки воздействия и ухудшение экосистемы и важных секторов экономики страны, разработка мер по снижению уровня загрязнения из-за воздействия потенциальных климатических изменений.

Беларусь, благодаря помощи ГЭФ и Всемирного Банка разработала свой национальный регистр парниковых газов (ПГ), проверка оценки воздействия и уязвимости, создала Первое Начальное Сообщение и начала разрабатывать Стратегию по вопросу изменения климата. Регистр ПГ разрабатывался на 1990, 1995, 1999 и 2000 годы. Инструкция МГЭИК (Межправительственная группа по климатическим изменениям) была разработана на 1996 и 2000 годы. Разработанные регистры не были представлены в Универсальном Формате Отчетности (Страны Приложения 1 обязаны ежегодно направлять в Секретариат РКИК доклад об инвентаризации (кадастр выбросов ПГ)), Национальный регистр требует дальнейшего развития и усовершенствования. В будущем необходимо использовать УФО и регистры прошедших лет. Порядок контроля и гарантии качества не были использованы. Более того, нет национальной системы, которая поддержала бы разработку национального регистра ПГ на ежегодной основе.

Грузия присоединилась к РКИК ООН в 1994 год и согласно президентского Указа создан был Государственный Комитет по проблемам изменений климата (ГКПИК) для выполнения обязательств страны. Были разработаны в соответствии обязательства в соответствии с мерами РКИК ООН по адекватной адаптации к климатическим изменениям, а также Национальная программа и План действий. Грузия активно участвует в работе РКИК ООН и представлена в Совете МЧР. Армения активно работает над созданием институтов МЧР. Приоритетная сфера поддержки развития потенциала Армении - это дальнейшее развитие инфраструктуры МЧР и передача

технологий. Информационная пропаганда, обучение, информированность населения (на уровне правительства, общественности и участников проекта), а также изучение вопроса уязвимости и адаптации - это те сферы, где необходима помощь.

Казахстану рекомендуется достичь работающей системы для проведения ежегодного регистра ПГ с использованием бюджетных ресурсов. Однако, все еще необходимо адекватное законодательство, предусматривающее разделения по эмиссиям ПГ компаний и отдельных отраслей среди соответствующих министерств. В рамках процесса квалификации на Часть Приложения I согласно целям Киотского Протокола и получения доступа к СО, Казахстану необходимо создать национальную систему проверки, сертификации и мониторинга таких проектов.

Приоритеты Кыргызстана в вопросе изменения климата: создать постоянный институциональный потенциал (например, центр по вопросам изменения климата) для обеспечения информацией и координирования работ по данному вопросу и работ по предупреждению последствий изменений климата; усиление потенциала по проведению регистра ПГ, что включает обновление систему сбора данных и создание устойчивого институционального регистра.

Хотя в данное время Республика Молдова не является значительным источником ПГ, страна уязвима к изменениям климата, особенно, в плане водных ресурсов, здоровья населения, падения плодородия почвы и сельскохозяйственного/лесного производства. Широкий спектр адаптационных работ имеет место в Республике в целях уменьшения влияния климатических изменений на различные системы и сферы деятельности. Самый важный из них - это разработка и внедрение программ реабилитации, расширение лесных массивов, приближение рационального использования и воспроизводства природных ресурсов к принципам устойчивого развития секторов экономики страны.

В России национальные инструкции по СО (совместное осуществление) и национальная система мониторинга эмиссий ПГ еще не созданы. Правительство России разработало план действий для внедрения Киотского Протокола, за которое отвечает Министерство экономического развития и торговли.

Таджикистан предполагает разработать экспертную базу для внедрения Механизма Чистого Развития, в особенности, разработка проектов: усовершенствование регистрового управления в определенных секторах, таких как энергетика и промышленность: укрепление потенциала для определения и оценки адаптационных мер: и, наконец, усиление доступности информации по изменению климата.

Туркменистан : приоритетные области усиления потенциала для внедрения Киотского Протокола и РКИК ООН включают повышение информированности общественности в вопросе изменений климата, улучшение качества национальных сетей путем усиления потенциала по внедрению Киотского Протокола и создание национального Центра по изменению климата.

Украина играет ключевую роль в международных усилиях по борьбе с изменениями климата. Во-первых, это восьмая страна в мире по выбросам ПГ и была шестой в 1990 году. Во-вторых, переходная экономика Украины предлагает много способов уменьшения эмиссий, особенно в промышленном секторе. У таких секторов большой потенциал для модернизации и повышения эффективности. Однако Украина может реализовать свой потенциал только в случае, если будет развивать свои способности, необходимые для соответствия международным обязательствам.

В Узбекистане начальная работа по соответствию обязательствам РКИК ООН началась по проекту ПРООН/ГЭФ "Страновое исследование Узбекистана по изменению климата" (способствующая Стадии активности I и II) в 1999-2001 годах. Проект поддержал подготовку Предварительного национального сообщения, включающий разработку национальной Стратегии по сокращению эмиссий ПГ, усиление потенциала приоритетных ключевых областей (технологическая оценка). ПРООН/ГЭФ также поддержали оценку применимости устранения барьеров рационального использования энергии при отоплении муниципальных районов, однако он не стал крупномасштабным проектом из-за отсутствия софинансирования.

В 1999 году Программа исследований национальных стратегий Всемирного Банка завершила свое исследование Узбекской национальной стратегии по сокращению выбросов ПГ. Исследование проводилось местными экспертами, которые изучили перспективы эмиссий ПГГ, анализировали потенциальное использование механизмов, определили барьеры, а также законодательные и институциональные предпосылки их внедрения. Они также разработали портфель 10 потенциальных проектов по Механизму чистого развития. В этот портфель входят два проекта МЧР для Узбекистана - реабилитация тепловых систем Ташкента и Андижана, последняя находится в стадии исполнения.

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА 2

Название	Содействие трансграничному управлению водными ресурсами бассейна реки Кура		
Общая стоимость	5 000 000 евро		
Метод предоставления помощи	Метод реализации проекта - централизованное управление		
Код DAC	14040	Сектор	Развитие рек

1. ОБОСНОВАНИЕ

1.1 Стратегические рамки

Стратегический Документ регионального сотрудничества ТАСИС и Индикативная Программа на 2004-2006 годы - существенный программный документ. Одна из тематических разделов - "Устойчивое управление природными ресурсами", компонентом которого является управление водными ресурсами, 70% гранта.

Предлагаемые действия находятся в соответствии с одной из специфических

программ, предусмотренных по "водному" компоненту "Помощь странам СНГ в разработке планов по интеграции водных ресурсов и эффективности использования воды", что включает согласованность со стандартами ЕС в данной сфере.

Далее в программном документе есть специфическое упоминание о поддержке "водных" проектов в Южно-Кавказском регионе. В программе отмечается, что "для Кавказа деградация почв и рациональное использование водных ресурсов вызывают особую озабоченность", и, фокусируясь на сбалансированном управлении природными богатствами и усилении эффективности использования ресурсов можно эффективнее использовать техническую помощь ЕС и повысить сопричастность (долевое участие) и информированность. Это обеспечивает более превентивным подходом и способствует стабильности и безопасности, т.к. борьба за природные ресурсы, в частности воду, - это потенциальный источник конфликтов в Средней Азии и на Южном Кавказе".

Проект основывается на двух столпах: Водная Инициатива ЕК с компонентом ВЕКЦА и основополагающей Водной Директивой ЕС. Проект действует в соответствии с СПС, подписанным между Азербайджаном и Грузией, определяющей, что сотрудничество в области окружающей среды должно основываться на:

- эффективном мониторинге уровня загрязненности и оценке экологии, системе информирования о состоянии окружающей среды;
- борьбе против местного, регионального и трансграничного загрязнения воздуха и воды ;
- качестве воды ;
- исполнении Конвенции об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте .

СПС продолжают отмечать, что сотрудничество в области экологии должно проходить посредством :

- усовершенствование законов в сторону стандартов Союза;
- обучение по вопросам экологии и укрепление институциональных структур;
- сотрудничество на региональном уровне, включая сотрудничество в рамках Европейского Экологического Агентства и на международном уровне;
- экологический мониторинг.

1.2 Полученные уроки

Финансируемая ТАСИС Программа управления совместными реками (JRMP) 2002-2004 годов была заключена в начале 2004 года. Цели проекта направлены на демонстрацию применения Положений ООН/ЭКЕ (Экономическая Комиссия Европы) и рекомендовать улучшения на базе данных Положений по мониторингу качества трансграничных вод по Хельсинской Конвенции .

Подкомпонент проекта был посвящен изучению трансграничного бассейна реки Кура, поэтому результаты JRMP сообщают о предлагаемом мероприятии. JRMP, с освещением, среди прочего, подпроекта "Кура", следующих замечаний:

- существует значительный интерес в Армении, Азербайджане и Грузии в вопросе внедрения программ управления речным бассейном (водохозяйственные мероприятия в бассейне реки) (RBM), в частности, продолжения текущей программы JRMP, которая, по словам стран-бенефициаров, была достаточно короткой;

- RBM показал одну из основ, на которой может строиться сотрудничество трех кавказских стран;

- существует возрастающий интерес трех стран в гармонизации своего законодательства с международным законом и директивами ЕС;

- необходимо проделать еще много работы до того, как эти страны введут системы RBM, и основной проблемой является законодательство;

- необходимо развивать потенциал внутри стран для того, чтобы получать крупномасштабную инвестиционную помощь от Международных финансовых институтов.

JRMP завершился предложением начать дополнительный проект, чья главная задача будет состоять в том, чтобы улучшить качество трансграничных вод посредством поэтапного внедрения основополагающей Водной Директивы, поддержки модернизированного и гармонизированного законодательства по рациональному водопользованию, составления водного кадастра и системы контроля качества воды.

1.3 Дополнительные сферы действий

В последние годы доноры работали вместе по вопросу бассейна реки Кура, прилагая общие усилия для улучшения управления водопользованием как на региональном, так и на республиканском уровнях.

Помимо упомянутого JRMP, другие важные проекты и исследования были предприняты немецким Федеральным Министерством по окружающей среде, проекты которого были сфокусированы на предупреждении загрязнения и ранней оттепели, ПРООН/ГЭФ - с проектом по сокращению активных участков загрязнения, USAID - местное внедрение управления рационального использования водным ресурсами, мониторинга качества и количества воды, и Всемирный Банк - с ирригационными схемами и созданием Ассоциаций водопользователей.

1.4 Координация деятельности доноров

Предлагаемая программа основана на проектной документации, разработанной немецким Федеральным Министерством по окружающей среде в рамках проходящего транснационального проекта по предотвращению опасных инцидентов в бассейне рек Кура - Ара (2002-2006 годы).

Такие предложения программы находятся в соответствии с рекомендациями и результатами нынешних и соответствующих мероприятий, финансируемых ТАСИС, такими как Управление совместными трансграничными водным бассейном и мероприятиями, проводимыми Секретариатом Рабочей Группы по Водной Инициативе

Примечательно, что последний указывает на необходимость фокусирования внимания на помощи в улучшении информационной базы через усовершенствование мониторинга, управление данными и систему прогнозирования. Данный аспект управления речным бассейном будет рассматриваться в настоящем проекте.

2. РЕГИОНАЛЬНЫЙ КОНТЕКСТ

2.1 Политика сотрудничества страны-бенефициара

В настоящее время Европейская Комиссия и страны-члены ЕС ищут политического диалога в вопросе водного сектора в рамках реализующегося компонента Водная Инициатива ВЕКЦА ЕС.

В Армении водохозяйственные мероприятия в бассейне реки находятся в ранней стадии. В недавно принятом Водном Кодексе основные принципы сейчас еще определяются и в данное время предпринимаются первые шаги по их внедрению. Армения до сих пор не подписала Конвенции по вопросу трансграничных вод. Орхусская Конвенция "О доступе к экологической информации, участию общественности в процессе принятия решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды" ратифицирована так же, как и Киевская Конвенция по трансграничным обязательствам. Однако новый Водный Кодекс принимает во внимание трансграничные водные аспекты.

В Республике Азербайджан водные ресурсы принадлежат государству. Водные территории отдаются в лизинг частными или муниципальными предприятиями. Большое количество организаций ответственно за управление рациональным использованием водных ресурсов и контролем качества воды. Существует несколько законов по водным ресурсам, например, Водный Кодекс Республики Азербайджан от мая 1988 года, предусматривающий координацию использования водных ресурсов, "Правила водопользования в гидроэлектростанциях" 6 декабря 2000 года, "Правила государственного учета воды" 17 января 2000 года, "Правила использования платной воды" июнь 2002 года.

Комитет по мелиорации и водному хозяйству, разработавшим новые правила, уровни оплаты в зависимости от территории орошаемых земель, тем самым, вызвав протесты фермеров. В некоторых районах республики фермеры покупают воду у ассоциаций водопользователей в соответствии с международным опытом.

Существуют конфликты и противоречия в вопросе использования трансграничных вод. Республика Азербайджан присоединилась к Конвенции об охране и использовании трансграничных водотоков и международных озер (17 марта 1992 года), хотя ни Армения ни Грузия не присоединились к данному документу. Это существенно осложняет вопросы водопользования и защиты вод трансграничных рек Кура и Аракс. Не проводятся трансграничные мероприятия в бассейне реки Кура, кроме резервуара на границе Армении и Турции и на озере Кандар на границе Грузии и Азербайджана. Хотя

и есть некоторая коммуникация между Гидрометом Грузии и Азербайджана по вопросу количества воды.

В Грузии отсутствие эффективного управления водными ресурсами, мониторинга и экологической инспекции затрудняют управление и улучшение состояния водной среды. Грузия решила гармонизировать законодательство с международным. Это будет проводиться через президентский Указ. Грузия идет к этому, что подпишет больше международных Конвенций. Например, ратификация Хельсинкской Конвенции UN-ECE по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер находится в стадии дискуссий.

2.2 Секторный контекст

Политика Армении, Азербайджана, также и Грузии все больше принимают в расчет вопрос водных ресурсов. Что касается текущего законодательства в каждой из трех стран Южного Кавказа, то главным источником правил, касающихся управления водными ресурсами является Водный Кодекс и в большое количество правительственных решений, указах министерств и департаментов, принятых по данному вопросу.

В общем, законы о водных ресурсах стран, в которых проводится проект, за исключением Водного Кодекса Армении, это модифицированные версии бывших советских кодексов, поэтому они схожи по содержанию и стилю. Требования, предъявляемые EU WFD в настоящее время, изучаются в данных странах, но только Армения инкорпорировала их в свое водное законодательство. В двух словах, ситуация такая :

- Армения приняла новый Водный Кодекс в 2002 году, предприняв главные шаги в сторону гармонизации с международным законом и Директивами ЕС, а сейчас изучают, до какой степени они могут подчиняться решению международных конференций, таких как Хельсинская конференция;

- Грузия намеревается внести поправки в Закон о Воде 1997 года, который отображал бы принципы WFD, но допускает, что Правительство должно предоставить финансовые средства для внедрения;

- Азербайджан ратифицировал большинство Конвенций, принятых под эгидой ЕСЕ (Европейская экономическая Комиссия); он признает, что необходимо предпринимать постепенные шаги в сторону приближения юридического и институционального устройства к законодательству ЕС, и что будут необходимы поправки в Водный Кодекс 1997 года и соответствующие законодательства.

На региональном уровне Армения, Азербайджан и Грузия обязаны создать механизмы управления приближения своего законодательства к законодательству ЕС.

Однако, для Армении, Азербайджана и Грузии невозможно достигнуть в ближайшие сроки полностью отработанного международного соглашения по бассейну реки и создать комиссию по защите реки Кура на подобие таких же комиссий по

защите рек Дунай, Рейн, Эльба. Во-первых, потому что концепция "равной утилизации" еще не была принята всеми странами, во-вторых, потому что две страны - Иран и Турция - имеют свой пай в водах реки Кура, но пассивно участвуют в региональном диалоге.

Считается, что все три страны должны обратить внимание на создание подходящей системы сотрудничества и решения вопросов бассейна реки. Как только будут внесены институциональные и законодательные изменения, финансирование будет одобрено, можно найти эффективные решения по многим вопросам управления водными ресурсами и прийти к соглашению. Только потом можно будет достигнуть значительного прогресса в сторону очистки бассейна реки Кура и ее притоков, и разработать соответствующую систему водопользования.

Из-за невозможности решать все аспекты водохозяйственных мероприятий в бассейне реки в рамках проекта, предусмотрено фокусировать внимание на двух основных секторах проекта: мониторинг данных и система управления опасными ситуациями, где проект мог бы дополнить мероприятия, проводившиеся другими донорами. Далее инвестируя ресурсы в эти два сектора необходимо было бы укрепить подход к трансграничному управлению рекой Кура, что может привести к расширению мероприятий в ближайшем будущем для достижения хорошо отработанной политики управления трансграничными водами.

3. ОПИСАНИЕ

3.1 Цели

Общая цель проекта - улучшение качества воды реки Кура.

Конкретные цели проекта:

1. Созданная транснациональная организационная структура и система информационного управления нужна для управления интегрированными водными ресурсами в перспективе.

2. Созданная транснациональная система управления опасными ситуациями на реке Кура для предотвращения и уменьшения загрязнения реки во время таких ситуаций.

3.2 Ожидаемые результаты и основные мероприятия

Два главных результата по первой конкретной задаче:

1.1 создание транснациональной информационной системы данных, смоделированной на основе EU WFD и

1.2 развитие транснациональной компьютеризированной модели бассейна реки.

По поводу первого результата основная работа, предусмотренная на первой стадии, будет сфокусирована на управлении данными: вся соответствующая база данных отдельных стран по сокращению объемов и качеству воды должна стать частью однородной основанной на Глобальной информационной Системе (ГИС) информационной системы данных в соответствии с требованиями EU WFD.

Впоследствии национальные ГИС должны слиться с трансграничной информационной системой.

Вторым результатом должно быть создание компьютеризированной модели бассейна реки в целях установления регистра существующих водозаборов, моделирования сокращения объемов, водного баланса и долин затопления.

Все компоненты могут включать наращивание потенциала и тренинг специалистов данной сферы.

Если применимо и соответствует, то на национальном уровне такие мероприятия будут разрабатываться в рамках республиканских процессов для развития интегрированного управления водными ресурсами.

Что касается второй задачи, предполагаются следующие результаты :

2.1 создание системы предупреждения опасных ситуаций;

2.2 подготовка плана чрезвычайных мер.

Результат 2.1 будет зависеть от внедрения мероприятия, направленных на определение опасных действий и загрязненных мест в бассейне реки Кура, организации тренингов по предупреждению опасных ситуаций региональными и местными инспекторами, а также и операторами, пилотного анализа опасных установок и рекомендаций по улучшению безопасности таких установок. Последнее мероприятие должно продолжиться подготовкой инвестиционного плана для таких потенциально опасных установок и, на экспериментальной основе и в зависимости от наличия средств, дальнейшим внедрением таких планов.

Результат 2.2 будет достигнут на основе существующих планов чрезвычайных мер, например, как на реке Эльба; необходимые шаги, помимо прочего, могут включать создание мониторинговых станций, интегрированных в трансграничную систему тревожной сигнализации, и разработка соответствующих приложений критериев сигналов опасностей.

3.3 Заинтересованные стороны

Получатели и активные партнеры по вопросу реки Кура в отношении Задачи 1 - это руководство по управлению бассейном реки. Получатели и активные партнеры по вопросу реки Кура в отношении Задачи 2 - министерства экологии, и руководство управлением бассейном реки Армении, Грузии и Азербайджана.

Компетентные органы Ирана и Турции тоже должны быть приглашены для участия.

Региональный экологический центр (РЭЦ) Кавказа может принять участие в вопросе коммуникации и общественных отношений. Степень его участия лучше определить на стадии формирования проекта.

С учетом относительного количества соответствующих проектов, реализуемых по вопросу бассейна реки Кура, координация с донорами и гражданским обществом считается основным фактором эффективного исполнения проекта. В дополнение

Рабочая Группа по водной инициативе ЕС - компонент ВЕКЦА - в настоящее время, возглавляемое Европейской Комиссией (Главное Управление по экологии), должна быть информирована и возможно, играть активную роль в проекте.

Основными участниками являются фермеры, использующие ирригацию, ассоциации водопользователей, коммунальное водоснабжение, электростанции, туристические предприятия, рыболовы, экологические организации, разработчики водной политики, Министерство экологии, Министерство здравоохранения, министерство сельского хозяйства, Комитет по амелиорации и экономике водного хозяйства, Министерство экономики и Министерство иностранных дел.

3.4 Риски и допущения

Общие допущения - стабильная политическая и экономическая ситуация наряду с готовностью к трансграничному сотрудничеству по вопросам воды соответствующими уполномоченными органами. Предварительная информация по количеству воды и экологическим условиям также доступны со стороны стран-бенефициаров.

Дополнительно предполагается, что, для того, чтобы гарантировать продолжительность проекта национальный бюджет стран должен предусматривать средства для постоянного мониторинга и мероприятий по вопросу управления.

3.5 Необходимые условия

При наличии множества проходящих ныне мероприятий по бассейну реки Кура, данный проект должен быть построен на основе достигнутого консенсуса по Техническому Заданию не только соответствующих госорганов, но и донорами, которые проводят в настоящее время определенные мероприятия в бассейне реки Кура.

Рабочая Группа по Водной Инициативе ЕС - компонент ВЕКЦА - должна быть координатором достижения всеобщего понимания.

3.6 Смежные вопросы

Подход проекта соответствует улучшению аспектов добросовестного управления наряду с региональным сотрудничеством в соседних странах. В дополнение к этому, ценность проекта в приближении политики по водному сектору страны-бенефициара к соответствующей политике ЕС, т.е. Водной базовой Директиве ЕС.

4. ВОПРОСЫ РЕАЛИЗАЦИИ

4.1 Метод реализации

Мероприятия предлагаемого проекта реализуются посредством централизованного управления с возможностью подкомпонента, который будет внедряться через совместное управление.

4.2 Бюджет и календарь

Бюджет проекта равен 5 миллионам Евро. Минимум 3.5 миллионов Евро на услуги и максимум 1.5 миллиона Евро на закупки.

Обслуживание в виде Технической помощи и будет предоставляться через контракт

Закупки будут делаться через соответствующие контракты. Количество Лотов будет зависеть от закупаемого оборудования.

Во время дальнейшей разработки проекта может быть обнаружено, что подкомпоненты, касающиеся информированности и коммуникации могут исполняться в рамках Регионального экологического центра Кавказа, являющейся международной организацией, чья задача на самом деле предоставлять помощь "в решении экологических проблем и поддержки построения гражданского общества через активное участие общественности в процессе принятия решений, *создание свободного обмена информацией и стимулирование сотрудничества на республиканском и региональном уровнях среди НПО, министерств, малых и средних предприятий, местного сообщества и других участников проекта.*". Если будет доказана ценность такого подхода, возможно часть средств будет выделяться на прямое соглашение с РЭЦ

Если во время дальнейшей разработки проектных документов метод информирования окажется ценным, то часть проекта будет внедряться через совместное управление с международной организацией посредством прямого соглашения с РЭЦ Кавказа. Такое будет возможно только в случае, если РЭЦ Кавказа будет участвовать в софинансировании.

Вклад страны-бенефициара будет в натуральном виде: предоставление офисного помещения, человеческие ресурсы - представители правительства, другие общественные организации, вовлеченные в проект.

Мероприятия должны начаться во второй половине 2007 года и продлятся 36 месяцев.

4.3 Процедуры закупок и присуждения грантов

Все контракты должны присуждаться и реализовываться согласно процедурам и стандартным документам Комиссии со времени начала соответствующей процедуры.

Все программные оценки должны следовать процедурам и стандартным документам Комиссии во время принятия программной оценки.

4.4 Проведение мониторинга

Мониторинг проводится через программу мониторинга.

4.5 Оценка и аудит

Оценка и аудит проводится согласно европейским процедурам.

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА 3

Название	Обучение руководителей и сотрудников гражданской авиации, работающих в сфере авиаперевозок
Общая стоимость	Вклад ЕК 2 000 000 евро

М е т о д предоставления помощи	Метод реализации проекта -	Централизованное управление	
Код DAC	21050	Сектор	Транспорт

1. ОБОСНОВАНИЕ ПРОЕКТА

1.1. Стратегические рамки

Основные стратегические приоритеты региона: создание специальной правительственной транспортной политики, координируемой на региональном уровне для лучшего реагирования на потребности рынка, модернизацию, реабилитацию транспортной инфраструктуры и улучшенных условий для международного трафика и смягчения последствий влияния на окружающую среду.

Бенефициары проекта - страны СНГ, включая стороны, подписавшие Базовое многостороннее соглашение (MLA) по TRASECA, подписанным в Баку 8 сентября 1 9 9 8 г о д а .

Один из основных приоритетов MLA - интеграция в международный рынок путем повышения товарооборота и транспортировки:

- помощь в развитии экономических отношений, торговли и транспортной коммуникации в Европе, в регионе Черного моря и Центральной Азии;
- гарантирование доступа на международный рынок дорог, железной дороги и коммерческой навигации;
- гарантирование безопасности трафика, груза и защита окружающей среды;
- гармонизация транспортной политики и легальной структуры в области транспорта;
- создание одинаковых условий конкуренции в транспорте.

Проект предложил Региональную Программу Действия ТАСИС на 2006 год в соответствии с регламентом Совета ТАСИС (N 99/2000) и с задачами Индикативной Программы Регионального Сотрудничества ТАСИС 2004-2006 и Ступень 2: Содействие торговле и инвестиционным потокам - Транспортное сотрудничество, в частности:

- поощрять сотрудничество участвующих стран в вопросах касательно развития и улучшения торговли в пределах региона;
- содействовать ТРАСЕСА;
- определять проблемы и расхождения в системе торговли и транспорта;
- определять в рамках Программы технической помощи, финансируемой ЕС.

Предлагаемый проект будет в соответствии с текущей политикой и стратегией EU/TACIS/TRASECA. Стратегический Документ регионального сотрудничества ТАСИС и Индикативная Программа 2004-2006 годов требует рассматривать межгосударственное сотрудничество в области транспорта и фокусироваться на гармонизации ключевых технических стандартов, стандартов безопасности и окружающей среды. Там говорится

, что "Специальное внимание нужно уделять улучшению охраны и безопасности воздушного транспорта, в частности, в отношении гармонизации европейских правил безопасности (JAR - единые авиационные правила), а также создание соответствующей законодательной базы для их реализации и введения".

Проект также идет в соответствии с Индикативной Программой ЦА 2005 года и 2006 года, с Track 1, требующей, помимо других, развития современных эффективных связей между ЦА странами и общеевропейским коридором (PAN-TC), улучшая безопасность транспортных мероприятий и содействуя транзиту грузов в пределах р е г и о н а .

Последнее, проект находится в соответствии с задачами внешней авиационной политики ЕС и решения Бакинской конференции 14 ноября 2004 года.

1.2. Полученные уроки

Программа ТАСИС решала вопросы развития транспортного сектора и повышения торговли в рамках многочисленных проектов, в рамках национального бюджета на транспорт стран-бенефициаров. В сравнении с другими видами транспорта участие ЕК в сектор региональной гражданской авиации через различные бюджетные линии очень ограниченное. Основные мероприятия касались вопроса контроля авиационных перевозок, и первый такой проект начался в 1996 году с проектом "Обучение контролю авиатранспорта и развитие авиамаршрутов на южном кольце" и в 1997 году дополнительно "Региональный авиасервис для стран Кавказского региона". На таких этапах проект предоставлял обучение отдельным группам авиационных диспетчеров региона, а также предоставлял услуги международных экспертов по внутренней авиации для каждой из стран Южного Кольца, в частности, Армении, Азербайджану, Грузии, Казахстану, Кыргызстану, Молдове, Монголии, Таджикистану, Туркменистану и У з б е к и с т а н у .

Учитывая достижения предыдущих проектов в 1999 году был начат новый проект "Авиационные маршруты Южного Кольца, Стадия II". Общая цель проекта - содействовать безопасной и эффективной работе авиатранспорта в регионе Южного Кольца. У проекта было два компонента и оба касались внедрения CNS/ATM (связь и наблюдение\организация воздушного движения), как и было предложено международной организацией гражданской авиации ИКАО. Задачи проекта - показать выгоды региона Южного Кольца при использовании технологии автоматической системы наблюдения и радиовещания в целях CNS/ATM, затем исследования потенциала реализации GBAS¹ (Наземная система улучшения), основанная на GPS (Глобальная навигационная спутниковая система), GLONASS (Глобальная спутниковая система) и/или EGNOS (Европейская геостационарная дополнительная навигационная система) для точного рассчитанного захода на посадку CAT I/II/III в пределах региона.

Гражданская авиация играет большую роль не только в транспортировке людей как

допущение к международной торговле, туризме, но и для грузового транспорта для драгоценных и скоропортящихся товаров. Статистика происшествий, безопасности и охраны в СНГ не очень благоприятная. Основным полученным уроком - без институционального потенциала со знанием о безопасности и охране не может быть успешного внедрения и приверженности международным конвенциям, правилам и положениям. Это относится не только к вопросам организаций служб воздушного управления, но и к оперативным и административно-хозяйственным единицам.

Несколько стран региона хотят улучшить свою авиационную культуру и принять стандарты мировые и Европейского Союза.

Необходимо отметить, что важные наблюдения были сделаны международными экспертами во время реализации предыдущих проектов. Важно отметить тот факт, что большинство авиакомпаний стран находится под неусыпным контролем государства. Поэтому, многие предложения в вопросе охраны и безопасности достаточно чувствительны и требуют сильной политической воли для внедрения. Рекомендуется сначала решать насущные задачи, практичные и ориентированные на результат.

В то же самое время они должны соответствовать современным требованиям и отвечать стандартам наилучшего опыта Европы и мира.

Предыдущие региональные транспортные проекты (включая TRACECA) рекомендовали детальное изучение стратегий авиационного сектора, политики и концепции парка воздушных судов каждой отдельной авиационной компании в стране-бенефициаре. Однако, рекомендации необходимо обновлять, т.к. в последнее время произошло много изменений. Особое внимание следует уделить составу парка воздушных судов, управлению и системе безопасности и охраны каждой из стран и каждого аэропорта. В настоящее время есть большие расхождения от компании к о м п а н и и .

Общая обучающая программа должна разрабатываться исходя из того объема обучения, которое было уже предложено, с учетом нынешнего потенциала авиационных компаний. Предыдущий опыт показывает, что условия деятельности проекта отличаются в уровне подготовки и культуре безопасности и охраны в странах СНГ. Существуют существенные различия в финансовом, организационном и институциональном обустройстве, а также возможности конкуренции в авиационном секторе для стран, получающих такие проекты. Опыт диктует необходимость внимательного изучения истории обучения различных компаний и предварительное обсуждение тренинговой программы с бенефициарами для избегания дублирования и получения реальной ценной помощи ЕК.

Предыдущий опыт показал, что хорошо разработанные проекты и высокопрофессиональное обучение, отвечающее особым требованиям авиационной промышленности очень ценны. Рекомендуется просить преподавателей делиться опытом в различных сферах авиационной безопасности и охраны, так как подход

взаимообучения и международной коммуникации будет ценным для организующегося тренинга. В рамках предлагаемого проекта рекомендуется учитывать возможность перевода важных обучающих материалов на международные языки стран-бенефициаров, о чем часто говорилось во время предыдущих обучений. В то же самое время знание английского языка как международного авиационного языка должно улучшаться с помощью проекта.

Таким образом, такая цель внедрилась бы более эффективно, если бы была продуктом совместной работы в каждой отдельно взятой стране. Это также зависит от политической ситуации, когда конфликты и недопонимания на политическом уровне проектируются на международные отношения отдельной авиалинии из-за ее зависимости от государственных органов.

Рекомендуется минимизировать срок от подписания проекта до ее начала, так как долгое промедление может негативно повлиять не только на начало проекта, но и на весь проект в целом. Необходимо отметить, как показывает опыт, сотрудничество и готовность к эффективному диалогу друг с другом зависели в большинстве от того, где проводились такие занятия, без официальной атмосферы организаций гражданской авиации.

Реакция стран TRASECA на программы ТАСИС достаточны позитивные. Это устанавливает полезную базу для построения и углубления сотрудничества между странами и с ЕС. Предлагаемый региональный подход проекта находится в соответствии с приоритетами включенных стран, как еще раз было высказано представителями стран на встрече рабочей группы TRASECA в ноябре 2005 года в Киеве, а также рабочей авиационной группой на конференции в Баку (Тбилиси 2005 год).

¹ Это точная навигационная система для аэропортов, которая постоянно проверяет качество сигналов GPS и GLONASS на земле, позволяющая мягкое приземление.

1.3. Дополнительные сферы действий

Необходимо заметить что, в общем, есть ограниченное количество проектов в секторе Гражданской Авиации и они, в основном, касаются инвестиций в аэропорты и оборудование для контроля воздушного движения. Еще несколько проектов технической помощи по транспортной политике и институциональным вопросам, касающимся Гражданской авиации.

Однако, ЕК уже инициировала процесс обучения и меры по усилению персонала по контролю. Настоящий проект, нацеленный на воздушные линии, персонал аэропортов и администрацию станет следующим этапом в улучшении сектора гражданской авиации в регионах и направлен на региональную интеграцию. Это станет дополнительным усилием для предпринятых ранее действий и собственным усилиям

бенефициаров. Таким образом, проект закрепит существующие и предыдущие достижения проектов и программ ТАСИС. Предлагаемый проект может полагаться на новый проект Стратегии IGC TRACECA до 2015 года, которая должна быть принята в 2006 году, так как данный документ поддерживает адекватное развитие авиационного сектора.

1.4. Координация деятельности доноров

Как отмечалось выше участие доноров в данном секторе довольно слабое касательно регионов TRACECA. Таким образом, помимо координационных усилий через Постоянный Секретариат IGC TRACECA и соответствующим ему структурам в странах будет существовать тесное сотрудничество посредством ICAO (ИКАО) (Международная организация гражданской авиации).

2. СТРАНОВОЙ/РЕГИОНАЛЬНЫЙ КОНТЕКСТ

Для того чтобы авиационная промышленность развила весь свой потенциал и внесла вклад в экономическое и социальное развитие, необходимо усилить безопасность авиации и уровень безопасности. В странах СНГ высокий уровень несчастных случаев, на примерно в 50 раз выше, чем в Западной Европе и выше, чем во всех регионах мира. Это происходит не только из-за старого оборудования, но и отсутствия контроля и человеческих недостатков. Необходимость улучшать стандарты безопасности и охраны в странах СНГ еще важна и тем, что есть авиакомпании, которым запрещено работать на территории ЕС, список впервые был выпущен в марте 2 0 0 6 г о д а .

Часто не хватает квалифицированного персонала для эффективного выполнения обязательств по безопасности в странах, государственных и полугосударственных операторов и перевозчиков. Обучение персонала, членов экипажей, персонала по контролю авиатранспорта и наземным работам не проводится из-за отсутствия информации о рисках, несчастных случаях, а также отсутствия средств на такую подготовку. Очень важно проводить такое обучение.

Существует необходимость для стран СНГ внедрения в транспортное законодательство таких же правил, как и в европейских Положениях об авиации (напр., Положения EC/EASA и JAA ²). Принятие странами TRACECA Положений EC/EASA и стандартов JAA касательно безопасности могут принести большую пользу авиационному сектору региона TRACECA. Более того, принятие и внедрение EC/EASA и Положений JAA усилит степень влияния на окружающую среду авиационного транспорта, включая шумы и выбросы, то, что несовершенно в большинстве стран TRACECA.

² EASA - Европейское агентство по безопасности авиации; JAA - совместное авиационное управление

2.1. Политика сотрудничества страны-бенефициара

2.2. Секторный контекст

Авиационный транспорт играет большую роль в экономическом и социальном развитии стран и отдаленных регионов. Авиационный сектор играет ключевую роль в развитии транспортной связи больших стран, таких как Казахстан. Авиация важна и для международной торговли и для привлечения международных инвестиций и туризма. Таким образом, проект будет иметь позитивное влияние на интеграцию стран СНГ в мировую экономику и, в результате, посредством мер укрепления потенциала повлияет на усовершенствование управления в данном секторе.

Большинство стран СНГ окружены сушей или транзитно-развивающиеся страны, существование развитого авиационного сектора (включая наземные, морские и авиационный транспорт) - это ключевой фактор взаимодействия с международным рынком. Эффективное развитие - это краеугольный камень большинства предложений Многостороннего Соглашения TRASECA по развитию международного транспорта по коридору Европа-Кавказ-Азия, подписанного в 1998 году.

Однако, в гражданской авиации все еще преобладают государственные перевозчики и аэропорта, но в большинстве стран коммерциализация авиации уже началась, например, наземное обслуживание.

Процесс, начатый ИКАО по внедрению системы управления безопасности в аэропортах, в настоящее время реализуется во всех европейских аэропортах, и только начался в странах СНГ, но его необходимо ускорить. Но, несмотря на некоторые драматические события, только небольшие усилия были предприняты странами в регионах на пути к усилению безопасности, и такая административная работа неэффективна.

3. ОПИСАНИЕ

3.1. Цели

Цель данного проекта - увеличение пассажирского движения между странами ЕС и СНГ, поэтому доминанта в этом вопросе принадлежит авиации, в частности, в сфере туризма и бизнеса.

Общая задача - более безопасный, эффективный авиационный транспорт в странах СНГ с акцентом на коридоре TRASECA, таким образом, способствуя интеграции региона в мировую экономику.

Конкретная цель проекта - укрепление потенциала авиационного сектора с упором на самолетах и их работе, администрировании, персонале экипажей.

3.2. Ожидаемые результаты и основные мероприятия

Проект внесет вклад в решение вышеуказанных задач путем обучения в области гражданской авиации и усиления обучающих институтов и организаций, ответственных за контроль безопасности в соответствии с требованиями международных конвенций, резолюций, рекомендаций и стандартов EU/EASA (

Европейское авиационное страховое агентство), JAA (Совместный авиационный уполномоченный орган) и ИКАО (Международная организация гражданской авиации).

Последующим результатом будут рекомендации по корректированию соответствующего законодательства стран СНГ.

Основные мероприятия:

- глубокий анализ существующей ситуации в области законодательства, навыков, тренингового потенциала и программ, используемых планов и улучшенного обучения, а также квалификации преподавателей;
- оценка учебных нужд;
- разработка учебного плана с акцентом на региональный подход;
- усиление обучающих институтов;
- подготовка тренеров/преподавателей;
- организация обучающих поездок и их внедрение для людей, принимающих решения;
- подготовка класса, имитаторов и преподавателей для обучения на рабочем месте;
- специальная языковая подготовка;
- обучение для повышения культуры безопасности;
- рекомендации по улучшению соответствующей законодательной базы в каждой стране, в частности, касательно внедрения международных стандартов (Приложения ИКАО);
- помощь во внедрении систем управления безопасностью в аэропортах и перевозчиками;
- региональная Рабочая Группа и встречи для обмена информацией.

3.3. Заинтересованные стороны

Основные участники проекта:

- Министерство транспорта и Кабинет министров - общие бенефициары проекта, ответственные за развитие транспортной политики и транспортной инфраструктуры и несут ответственность за несчастные случаи.

- Руководство гражданской авиации сможет лучше проводить контроль и мониторинг гражданской авиации. Они ускорят принятие и выполнение работ по усовершенствованию законодательной базы и добросовестного управления в транспортном секторе.

- Работа аэропортов, наземные компании и региональные авиалинии с улучшенной безопасностью, что создаст новые деловые возможности.

- Авиапассажиры, операторы и экспресс обслуживание. Авиапассажиры только выиграют от уменьшения уровня опасностей.

- Программа TRACECA, основанная на Положениях MLA, направленная на

усиление торговли в регионе.

- Национальные координационные бюро, ответственные за сотрудничество между странами партнерами и ЕС.

3.4. Допущения

Основные допущения успешного внедрения:

- политическая стабильность в странах;
- готовность и возможность авиакомпаний подписать (одобрить) положения по обучению;
- правительства продолжают вести политику региональной интеграции и создания безопасного авиасектора;
- готовность бенефициаров и партнеров проекта сотрудничать в данной сфере в рамках проекта;
- свободный доступ к необходимой информации и данным;
- наличие персонала и его постоянство;
- адекватное обеспечение знаниями (практическим опытом).

3.5. Риски

Основные риски:

- непостоянство принятия решений в некоторых странах СНГ на уровне бенефициаров;
- отсутствие сотрудничества между бенефициарами;
- взаимоисключающие интересы транспортных организаций стран СНГ;
- отсутствие общих целей и приоритетов в транспортном секторе СНГ;
- длительный процесс принятия решений с необходимыми корректировками в законодательстве.

Такие риски можно минимизировать путем использования механизмов уже используемых для сотрудничества основных участников транспортного сектора стран СНГ и ЕС.

3.6. Необходимые условия

Начало проекта зависит от готовности стран СНГ развивать свою транспортную политику на региональном уровне. Заявление о принятии проекта будет выражением такой готовности. Участвующие стороны должны соблюдать закон Содружества в области авиации посредством горизонтального Соглашения или поправками к двустороннему авиационному соглашению со странами-членами ЕС.

3.7. Смежные вопросы

Выгоды от усиления безопасности получают не только получатели программ помощи. Авиация - это глобальная индустрия, недостатки которой могут иметь мировое воздействие.

Принципы гендерной политики тоже будут использованы при обучении персонала. Применение правил и рекомендаций ЕС EASA и JAA будет иметь позитивное влияние на окружающую среду.

4. ВОПРОСЫ РЕАЛИЗАЦИИ

4.1. Метод реализации

Реализация Европейской Комиссией путем централизованного управления.

4.2. Бюджет и календарный план

Предполагаемый бюджет составляет 2 миллиона Евро в форме одного и нескольких контрактов на предоставление услуг.

Вклад бенефициаров - предоставление персонала, данных и информации. Будет необходимость в инвестициях для современного обучающего оборудования для соответствующих институтов, что может составить 100 000 Евро и более, покрываемые бенефициарами и обучающими институтами.

Проект продлится 24 месяца и начнется со времени подписания Финансового Соглашения.

4.3. Процедуры закупок и предоставления грантов

Все контракты, исполняющие Финансового Соглашения должны присуждаться и исполняться согласно процедурам и стандартным документам Комиссии.

4.4. Проведение мониторинга

Проект подвергается мониторингу мониторинговой службой ТАСИС и тесно отслеживается Делегациями ЕС в регионе.

4.5. Оценка и аудит

Окончательная оценка должна быть предусмотрена и аудит, согласно Положениям ТАСИС и условиям контрактов, должен быть проведен.

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА 4

Название	Создание международных логистических центров/узлов в западных странах СНГ, на Кавказе и в Центральной Азии		
Общая стоимость	3 500 000 евро		
Метод предоставления помощи	Метод реализации проекта	-	Централизованное управление
Код DAC	21010	Сектор	Транспорт

1. ОБОСНОВАНИЕ

1.1. Стратегические рамки

Региональная Программа ТАСИС 2004-2006 годов обозначает развитие современных эффективных связей между Азией и общеевропейскими транспортными коридорами (PAN-TC), через Кавказ, как цель программы регионального сотрудничества в транспортном секторе. Материально-технические центры (логистические) должны располагаться вдоль основных путей, которые служат

международным сообщением между ЕС, соседними странами и далее.

Для усиления торговли и транспорта в регионе и интегрировать страны СНГ в мировую экономику необходимо организовать движение не-нефтяных грузов из Азии через Кавказ более эффективным путем. Создание международной межтранспортной сети будет служить важной предпосылкой для оптимизации потоков груза (импорт, экспорт, транзит) и будет способствовать интеграционному процессу местной транспортной сети и ее связи с общеевропейским транспортным коридором.

Интеграция межтранспортных пунктов в общую логистическую транспортную сеть может считаться компонентом глобальной (республиканской, мировой) макрологистической системы в регионе, получая свою собственную логистическую инфраструктуру и разделение труда на национальном и международном уровнях.

Таким образом данный проект находится в соответствии со Стратегическим Документом ТАСИС на 2002-2006 годы, Многолетней Индикативной Программой ТАСИС 2004-2006 годы, Индикативной Программы 2004-2006 годы для Центральной Азии, Стратегическим Документом европейской политики добрососедства, и соотносящейся с "Белой Книгой" (Европейская транспортная политика на 2010: Время решать) Декларации тысячелетия ООН для не имеющих выхода к международным морям и транзитно-развивающимся странам, особенно в сфере эффективной операционной совместимости разных способов транспортировки, усиление международной торговли и транспортной коммуникации. Более того, проект содействует привлечению частных инвестиций и созданию жизнеспособных государственных предприятий с участием частного капитала.

Проект также соответствует Бакинской Конференции по транспорту, которая проводилась в Баку (Азербайджан) 14 ноября 2004 года.

1.2. Полученные уроки

Предыдущие проекты ТАСИС оправдывают необходимость концентрации на ограниченном количестве приоритетов для того, чтобы достигнуть экономии за счет роста производства, более эффективного и экономичного распределения ресурсов. Такое можно сказать и о работе логистических центров, которая может быть эффективной, если вывести их на региональный уровень и поддержать одновременной концентрированной технической помощью. Логистика по определению активно пересекает национальные границы и выходит за рамки государственных границ. Интеграция с мировой рынок и региональное сотрудничество объективно требует создания логистических транспортных систем и оптимизации транспортных маршрутов, отвечающие требованиям и предлагающим новые возможности для глобального производства и транспортных цепей.

Поэтому создание оптимизированной системы возможно только при решении вопроса на региональном уровне, когда будет обеспечена безопасность груза, квалифицированное обращение, низкие транспортные расходы и эффективное

обслуживание во время всего маршрута. Все же для эффективной региональной системы требуется соглашение местного руководства, участвующего в логистической цепи, по Концепции. Опыт показывает, что главное Соглашение таможенных органов и их поддержка - это краеугольный камень успеха проекта.

Так как уже есть участие ЕК в различных региональных торговых и транспортных мероприятиях через различные бюджетные линии, данный проект также внесет вклад в создание региональной интеграции и укрепит существующие и предыдущие усилия проектов и программ ТАСИС. Более того, отношение стран СНГ к региональным транспортным и коммерческим мероприятиям ТАСИС было позитивным, что создает полезную базу, на которой можно строить и укреплять сотрудничество между странами и с ЕС. Предлагаемый региональный подход проекта находится в соответствии с приоритетами вовлеченных стран.

Последнее, но не в меньшей степени, привлечение инвестиций и тесная координация с международными финансовыми институтами и основными донорами также является важным полученным уроком, и специфическим компонентом проекта.

1.3. Дополнительные сферы действий

ЕС - ключевой участник транспортного сектора региона благодаря постоянной поддержке региональной транспортной программы в последние годы (160 миллионов евро с 1993 года). Предоставленная техническая помощь (в основном через программу TRASECA) помогла привлечь огромные инвестиции Международных финансовых институтов, включающие ЕБРР, который выполнил несколько обязательств по капитальным проектам касательно портов, железной дороги и автомобильных дорог вдоль коридора TRASECA на более чем 700 миллионов евро, Всемирный Банк (ВБ), выполнивший обязательства по новым капитальным проектам на автомобильных дорогах на Кавказе на сумму более 40 миллионов долларов США, и АБР, предоставивший финансовые средства для улучшения автомобильной и железной дороги. Более того, частные инвесторы ЕС заняты в совместных предприятиях с транспортными компаниями в регионе TRASECA. ЕС поддерживает программу с другими проектами ЕК для дальнейшего усиления регионального сотрудничества и экономической стабильности в регионе.

Поддержка проекта гарантирует лидирующую роль ЕС в развитии транспортной и логистической сети на территории СНГ.

Особое внимание будет придаваться точной разработке настоящего проекта для того, чтобы обеспечить окончательное дополнение предыдущим, текущим и одобренным новым проектам Программы TRASECA, такими как:

- a. Гармонизация процедур пересечения границ
- b. Единая политика по транзитной оплате и тарифам
- c. Курсы обучения экспедиторов (грузов) (включая Вводный курс по современным системам материально-технического обеспечения)

d. Улучшение морских связей между коридорами TRASECA и Трансевропейской транспортной связью (включая Создание портов Черного моря в качестве многомодульного узла\логистического центра)

e. Развитие порта Актау, генеральный план и техническое обоснование для порта Актау (Казахстан)

f. Анализ и прогноз потоков трафика стран TRASECA и межрегиональная транспортная интеграция

g. Автомагистрали Морского проекта, предусмотренные в Программе действия на 2006 год.

Много других доноров и инициатив в области торговли и транспорта в данном регионе, что способствует дополняющим проектам и координации с ними, как уже было описано в предыдущем разделе.

Исполнение проекта должно координироваться межправительственной Комиссией TRASECA и соответствующими институциональными учреждениями, доказавшие, что они являются партнерами, которым можно доверять в реализации программ сотрудничества ЕК в транспортном секторе региона. Проекты TRASECA полностью поддерживаются участвующими странами, принявшими долевое участие в организационных структурах.

Результатом программы TRASECA стало усиление сотрудничества и диалога между правительственными учреждениями, а также способствовала развитию регионального масштаба транспортных вопросов в Центральной Азии, а также на Кавказе и Восточной Европе. На основе результатов Бакинского процесса и позитивных предыдущих результатах, данный проект должен реализовываться на региональном уровне, задачи которого должны соответствовать приоритетам в ключевых странах.

Данный проект воспользуется 2 миллионами евро от Программы действий Центральной Азии 2006 года, при этом стоимость всего проекта будет равна 5.5 миллионам евро.

1.4. Координация деятельности доноров

Соответствующее донорское участие не было равным в регионах Черного моря, Кавказа и Центральной Азии.

Следует отметить, что в центрально-азиатском регионе основные инициативы касаются усиления торговли, таможенного сотрудничества, транзитного развития и исходят от доноров. В рамках ООН, ее Специальной Программы для экономики Центральной Азии (СПЕКА), была создана Рабочая Группа по транспортной инфраструктуре и упрощению пограничного перехода с участием четырех ЦА стран. АБР подготовили Среднеазиатскую Программу экономического сотрудничества (CAREC) с участием ЦА стран, включающих Азербайджан и Китай. USAID реализует региональные проекты по увеличению торговли и модернизации таможенной службы в

ЦА. Шанхайская Организация Сотрудничества (ШОС), включающая ЦА, Китай и Россию также участвует в развитии торговли и транспорта. ООН разработала Глобальную Программу Действия для стран без выхода на море транзитно-развивающихся стран (Алматинская Программа действий).

Западные страны СНГ подверглись таким же изменениям, с сильным воздействием на интеграцию своей транспортной системы в сторону Запада. Например, Проект ВБ по содействию развитию торговли и транспорта в Южно-Восточной Европе начался в июне 2003 года. И был одобрен Советом ВБ. Общая предоставленная сумма равна 7.21 миллиону долларов США на 10 лет со сроком погашения 40 лет. Основные задачи проекта - сокращение нетарифных расходов на торговлю и транспорт; повышение доходов и соответствия, сокращение контрабанды и коррупции на пограничных пунктах. Проект стремится достигнуть таких целей путем укрепления институционального таможенного потенциала, модернизации интеграции информационной таможенной системы; развития транзитной контрольной системы; усиление потенциала и эффективности существующих пограничных пунктов; улучшение механизмов взаимосвязи и сотрудничества между органами пограничного контроля и торгующего местного населения; распространения информации и предоставление обучения торгующему местному населению (частный сектор) и снабжение экспериментальных участков.

Представленные инициативы не составляют исчерпывающего списка мероприятий, но дают понимание масштабов и концентрации донорской помощи на территории СНГ, относящиеся прямо или косвенно к логистическим центрам. Все вышеперечисленные доноры проводят мероприятия в области транспорта и торговли на основе многостороннего единого подхода, создания организационной инфраструктуры, гармонизации юридической структуры и подготовки экономически жизнеспособных проектов.

Кроме вышеперечисленных инициатив есть другие донорские организации, активно работающие в регионе по проектам транспорта и усиления торговли. Это - ЕБПП, ВБ, АБР, Европейская экономическая Комиссия ООН (UNECE) и Азиатская (UNESCAP), Кувейтский Фонд Развития (KDF), Японское международное агентство по сотрудничеству (JICA) и USAID. Другие доноры относительно, так как основной упор делают на других областях. Только согласно двусторонней помощи Германии были профинансированы логистические центры, например, в Ташкенте и Тбилиси.

Все эти инициативы направлены на то, чтобы проложить путь к успешному функционированию логистических сетей, которого еще нет. Необходимы координация и сотрудничество в целях взаимного увеличения эффективности содействия развитию торговли и международных транспортных проектов, которые могут быть гарантированы Постоянным Секретариатом межправительственной Комиссии (PS IGC) TRACECA.

2. СТРАНОВОЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ КОНТЕКСТ

2.1. Политика сотрудничества страны-бенефициара

Главные стратегические приоритеты региона: создание специальной правительственной транспортной политики, координирующей на региональном уровне в целях лучшего реагирования на требования рынка, модернизации и реабилитации транспортной инфраструктуры и усовершенствованных структурных условий для международного судоходства и уменьшения воздействия на окружающую среду.

Так как ответственное Министерство транспорта региона твердо обязуется участвовать в реализации проекта, а транспортная компания выразила на различных семинарах и совещаниях необходимость в логистических услугах повышенного качества, то важные предпосылки для успешного исполнения проекта уже существуют. Однако, проекту необходим поэтапный подход, оценивающий сначала готовность других вовлеченных в проект участников, таких как Таможенное Управление, Министерства иностранных дел, Министерства, ответственные за экономическое развитие стран и местное население возможных территорий проекта. Результаты этого должны быть внедрены в действие при дальнейшем исполнении проекта.

В настоящее время страны-бенефициары придают особое значение развитию торговли и транспорта на региональном уровне в тесном сотрудничестве с ЕС и инициативами ООН. Все эти страны провозгласили свою интеграцию в Европейские структуры в качестве главного приоритета и цели в будущем путем подписания СПС (Соглашение о партнерстве и сотрудничестве), основные положения которого следующие:

1. обеспечение соответствующего механизма для политического диалога между Сторонами, что предусматривает развитие политических отношений;
2. поддержание усилий Сторон по консолидации демократии, развитию экономики и завершение перехода к рыночной экономике;
3. содействие торговле и инвестициям, гармоничным экономическим отношениям между Сторонами, таким образом, поощряя их устойчивое экономическое развитие;
4. обеспечение основы для законодательного, экономического, социального, финансового, гражданско-научного, технологического и культурного сотрудничества.

В этом смысле каждая страна разработала свою Национальную Стратегию, которая находится в соответствии с вышеупомянутыми основными положениями СПС.

Большинство бенефициаров проекта подписали основное Международное Соглашение (ОМС) по международным перевозкам "Программа Европейского Союза по организации транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия, подписанное в Баку 8 сентября 1998 года. Одним из основных приоритетов ОМС - интеграция региона в международный рынок путем усовершенствования и усиления торговли и транспорта:

- помогая в развитии экономических отношений, торговли и транспортной

- коммуникации в Европе, регион Черного моря и Азии;
- обеспечивая доступ в мировой рынок автомобильных дорог, железной дороги и коммерческой навигации;
 - обеспечивая безопасность трафика, безопасность грузов и защиту окружающей среды;
 - гармонизация транспортной политики и легальной структуры в области транспорта;
- создание одинаковых условий конкуренции для транспортных операций.

2.2. Секторный контекст

Со времени независимости бывших стран Советского Союза рост национальной экономики снизился из-за бюджетных средств, которые выделялись для развития транспортной инфраструктуры данных стран. Транспорт зависел и до сих пор сильно зависит от железной дороги, хотя возрастает объем автомобильных перевозок. Но уровень сотрудничества между транспортными операторами по усилению многоmodalной транспортировки необходимо проанализировать. Участие частного сектора в предоставлении транспортных услуг и инфраструктуре почти никакого.

Для усиления торговли и транспорта в регионе необходимо улучшить движение не нефтяных грузов более эффективным путем. Рынок грузового транспорта, кроме того, требует улучшения логистических услуг с эффективной инфраструктурой при нормальных базовых условиях.

Отсутствие современной транспортной и общей законодательной базы для их интеграции и развития, также как технологическая связь между ними, прямо влияет на развитие торговли и международного транспорта (импорт, экспорт, транзит) в регионе.

Улучшение технических стандартов в соответствии с международными стандартами и создание межmodalной транспортной связи - некоторые важные предпосылки для оптимизации потока грузов (импорт, экспорт, транзит) в целях гарантирования интеграции в коридоре TRACECA и транспортной сети в общеевропейские транспортные коридоры (PAN-TC) в будущем. Разработка соответствующей законодательной структуры дополнительно к вышеперечисленным стандартам сможет ускорить создание привлекательной и предсказуемой среды для потенциальных инвесторов, особенно на базе государственно-частного партнерства.

Центры материально-технического обеспечения могут помочь в преодолении таких препятствий. Это транспортные и торговые регионы, включающие:

- транспортные предприятия;
- дополнительные для транспорта услуги (такие как складские сооружения для контейнеров, сухогруза и рефрижераторы);
- различные отделения обслуживания;
- оперативная работа служб материально-технического обслуживания.

Они занимают территорию в среднем 15-100 гектаров и могут обеспечить 400-2000

рабочими местами. В Европе они успешно функционируют и занимают важное положение в области обслуживания транспортного груза, складирования груза и других услуг по материально-техническому обслуживанию.

Они регулярно содержат средства обслуживания погрузки и отгрузки товаров для смешанных перевозок, такие как железная\автомобильная дорога или суда\автодорога\ железная дорога, которые всем доступны.

Главная задача международных транспортных центров:

- улучшение поставки товаров и реализация товаров для населения, живущего в районе центров МТО (материально-технического обеспечения);
- многомодальные транспортные цепи могут формироваться путем группировки товаров ;
- создание многофункциональных средств обслуживания погрузки и отгрузки товаров ;
- использование рационализаторского потенциала и усиление конкурентоспособности ;
- стабилизация расположения предприятий и их развитие в центры компетенции в М Т О .

О ж и д а е м ы е в ы г о д ы :

- интеграция МТО в международный товарный поток;
- создание новых высококвалифицированных рабочих мест и таких условий жизни в р е г и о н е ;
- интеграция малых и средних предприятий в цепь процесса МТО;
- повышение уровня сервиса и сокращение стоимости;
- снижение объемов трафика в городских центрах расположения центров МТО (М Т О г о р о д с к и х ц е н т р о в) ;
- лучшее использование дорожной инфраструктуры;
- сокращение стоимости транспортировки путем группировки небольших грузов в б о л ь ш и е .

Страны-бенефициары признают преимущества, и будут следовать международному опыту в транспортировке и МТО как интегральной части успешного развития экономики страны.

3. ОПИСАНИЕ

3.1. Цели

Общая цель проекта - усилить торговлю и транспорт путем усиления потенциала МТО, функциональной совместимости и многомодального транспорта, и, таким образом, развивая современные эффективные связи со странами СНГ и Европы.

Особой задачей проекта является развитие финансовой, экономически

- анализ соответствующих мероприятий доноров в странах СНГ;
- определение потенциальных инвесторов, включая МФИ (международные финансовые институты);
- анализ законодательной базы (национальной и международной) в связи с вопросами инвестиций;
- рекомендации по улучшению соответствующей законодательной базы по участию частного сектора.

3.3. Заинтересованные стороны

Общие бенефициары проекта и основные участники проекта - Министерства транспорта, Кабинеты министров, ответственные за устойчивое развитие транспортной политики и транспортной инфраструктуры.

Транспортные операторы в регионе, например, железная дорога, водители грузовиков и т.д. стран-бенефициаров получают "ноу-хау" в области модернизированного транспортного обслуживания в секторе МТО, а также результаты хорошего выполнения при обновленной инфраструктуре. Другими участниками будут посреднические институты между государственным и частным сектором, таким как ассоциации экспедиторов. Они могут получить выгоду от ноу-хау и действовать в качестве "множителей" среди остальных членов.

Таможенные службы стран-бенефициаров также извлекут выгоду от проекта путем повышения эффективности обслуживания и повышения доходов от приписных таможенных складов.

Наконец, непрямые целевые группы - это бизнес-сообщество и потребители транспортируемых товаров, получающие выгоду от дешевых и быстро-производимых товаров до рыночных отношений в данной области. Более того, будут существовать прямо в местах расположения МТО дополнительные возможности устройства на работу.

3.4. Риски и допущения

3.4.1 Допущения

Основными предположениями успешного регионального подхода:

- политическая стабильность в стране;
- правительства продолжают проводить политику региональной интеграции и создания жизнеспособных связей с общеевропейским транспортным коридором;
- обязательство бенефициаров и партнеров проекта сотрудничать в мероприятиях, предусмотренных по проекту;
- свободный доступ к необходимой информации и данным;
- постоянство и наличие персонала;
- достаточный запас знаний.

3.4.2 Риски

- потенциал для привлечения инвестиций;
- политическая нестабильность в некоторых странах региона;
- противоречивые интересы транспортных организаций;
- отсутствие общих целей и приоритетов в транспортном секторе стран;
- несоответствующая законодательная база.

Такие риски можно уменьшить, используя уже функционирующие механизмы сотрудничества между транспортными ключевыми организациями соседних стран и Европы.

3.5. Необходимые условия

Запуск проекта зависит от желания стран разработать национальную транспортную политику на региональном и не региональном уровнях. Документ подтверждения всех бенефициаров проекта может быть формой выражения готовности.

3.6. Смежные вопросы

Проект должен проложить путь к повышению участия частного сектора и, таким образом, изменив роль вовлеченных сторон к политике и регуляторным функциям в обеспечении логистических услуг. Воздействие на окружающую среду будет выявлено во время выполнения проекта. Однако, ожидается, что эффективные узловые пункты позитивно повлияют на окружающую среду путем группировки транспортных операций и предоставляя возможность для жизнеспособной интермодальной транспортировки.

Далее, ожидается, что будет положительное социальное воздействие в виде появления новых рабочих мест.

4. ВОПРОСЫ РЕАЛИЗАЦИИ

4.1. Метод реализации

Централизованное управление

4.2. Бюджет и календарь

Предполагаемый бюджет проекта равен 5.5 миллионам евро в виде одного или нескольких контрактов на предоставление услуг.

Проект находится в соответствии с Многолетней Индикативной Программой ТАСИС 2004-2006 годов, и будет финансироваться из бюджета Программы действий на 2006 год. Вклад ЕК будет в сумме 3.500.000 Евро от Региональной Программы и сумма в 2.000.000 евро в рамках Плана Действий по Центральной Азии.

Вклад бенефициаров будет в основном в виде предоставления персонала партнерской стороны, данных и информации.

Проект рассчитан на 24 месяца через год после подписания Финансового Соглашения.

4.3. Процедуры закупок и присуждения грантов

Все контракты должны присуждаться и реализовываться согласно процедурам и стандартным документам Комиссии со времени начала соответствующей процедуры.

Все программные оценки должны следовать процедурам и стандартным документам Комиссии во время принятия программной оценки.

4.4. Проведение мониторинга

Мониторинг будет проводиться центром мониторинга программ ТАСИС и будет контролироваться Европейской Делегацией в данном регионе.

4.5. Анализ и аудит

Окончательный анализ (оценка) будет предусмотрен, при необходимости, по Положению ТАСИС и условиям контракта.

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА 5

Наименование	Создание Системы общей безопасности и сотрудничества в области безопасности на море и предотвращения загрязнения с судов Черного и Каспийского морей		
Общая стоимость	3 500 000 евро		
Метод предоставления помощи	Метод реализации проекта - Централизованное управление		
Код DAC	21040	Сектор	Транспорт

1. ОБОСНОВАНИЕ

1.1. Стратегические рамки

Индикативная Программа по региональному сотрудничеству ТАСИС на 2004-2006 годы указывает на развитие современных эффективных связей между Центральной Азией и европейским транспортным коридором и областей (ТК), как задачу программы регионального сотрудничества в транспортном секторе.

Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) включает морские каналы Каспийского и Черного моря, связывая Казахстан, соответственно Туркменистан с восточного берега и Азербайджан с западного берега Каспийского моря с одной стороны, и связывая Грузию с восточного берега Черного моря с Украиной, Румынией, Болгарией, Турцией с другой стороны. В то время как страны Черного моря через Босфор имеют неограниченный доступ к открытому морю, Каспийское же море соединено со всем оставшимся миром через Российскую сеть внутренних водных путей. Правила эксплуатации Российских внутренних водных путей позволяют прохождение нероссийских флагманов (включая из стран СНГ), только получив специальное разрешение. *Следственно, весьма желательно вовлечение России в данный проект.* Все же, в Каспийском море имеется интенсивное сообщение пассажиров и грузов, которое должно в какой-то мере выполнять требования по безопасности, как и любое международное морское сообщение.

Идее ТРАСЕКА проект будет способствовать со следующими точками зрения:

- обеспечивать безопасные морские соединения пассажиров, экипажу, кораблям и грузам;

- экологическая безопасность в море и в соответствующих портах;

- создавать полностью интегрированный мультимодальный транспортный коридор, и обеспечивать транспортных клиентов высокоразвитыми цепями поставок.

Таким образом, этот проект соответствует Индикативной Программе ТАСИС Регионального Сотрудничества по Центральной Азии на 2004-2006 годы, Стратегии Европейской политики добрососедства, а также он связан с "Белой книгой" (Европейской транспортной политикой на 2010 год: Время решить) и Декларацией Тысячелетия ООН для закрытых сушей стран и развивающихся стран, находящихся на стадии перехода, в особенности, в области возможного эффективного взаимодействия различных видов транспорта, содействие международной торговле и транспорту. Далее, проект содействует привлечению частных инвестиций и установлению жизнеспособных общественных частных партнерских отношений.

Проект также полностью соответствует Бакинской Транспортной Конференции, проведенной в Баку, Азербайджане 14 ноября 2004 год.

1.2. Полученные уроки

Доказано, что сконцентрированный подход в реализации транспортных проектов ТАСИС в регионе, который прорабатывает ограниченное количество приоритетов и программ, был успешен в достижении повышения эффективности от роста масштабов, а также более эффективного и рационального использования средств ЕК. Ранний опыт предполагает, что участие ЕК посредством различных бюджетных линий в содействии торговле и транспортным сетям в регионе становится эффективнее, если дополняется подходящей средой, ориентированной на реализацию. Таким образом, этот проект сформирует последующий основной этап работ по отношению к региональной интеграции и усилит текущие и ранние стремления проектов и программ ТАСИС посредством принятия лучших мер по безопасности и, увеличивая уровень подготовки персонала, развивая человеческий капитал и содействия процессам безопасности и экологического наблюдения в морском секторе.

Строго рекомендуется принимать управляемую деятельность по проекту, и которая приведет к конкретным улучшениям, осуществимую не только на национальном, но и на региональном уровне. Некоторым работам могут быть необходимы различные уровни вмешательства, в зависимости от достижений страны-бенефициара и соответствующей конъюнктуры в морском секторе. Опыт предыдущих региональных транспортных проектов (ТРАСЕКА) доказывает, что предложенные рекомендации должны быть адаптированы и тщательно обсуждены заранее, целесообразность процедуры реализации и процесс для каждой страны-получателя внимательно должны быть рассмотрены, чтобы соответствовать периоду продолжительности проекта и обеспечить получение допустимых результатов в пределах заданного периода.

Проект подчеркнет технические, экономические и правовые усилия предыдущих проектов ТАСИС, усиливая компоненты морской и экологической безопасности и сохранности. Это не только преимущество для региона; это также способствует

международному положению бенефициаров во всемирной перевозке груза и международных организациях.

Другим уроком, полученным от предыдущих проектов, является наличие разных уровней развития в различных полях действия. Это же ожидается и по отношению вопроса морской безопасности и сохранности. Таким образом, проект также способствует к полному соответствию одобренным на международном уровне конвенциям и стандартам, и приближению соответствующего законодательства ЕК и адаптации практического регулирования закона, включая институциональные структуры и контролирующие органы. Данное положение произведет эффект совместных усилий между вовлеченными бенефициарами, и в дополнение, далее будет иметь положительное воздействие на привлекательности портов, также как и, в общем, в национальной судостроительной промышленности.

1.3. Дополнительные сферы действий

В настоящее время, в рамках интервенции ЕК реализуется проект по морским учениям. Общей задачей проекта является способствовать безопасности перевозки грузов, предотвращению морского загрязнения, увеличению экологической осведомленности и повышению потенциала институтов в морском секторе региона.

Европейская Комиссия по всему Сообществу предложила систему опознавания для квалификационных свидетельств, выданных мореплавателям вне Европейского Союза, чтобы контролировать соответствие третьими странами с современными международными положениями о морских учениях и выдаче свидетельств. Международная Морская Организация (ИМО) разработала хорошо скоординированный режим технических стандартов, правил, положений и Кодекс правил производства работ в целях обеспечения надежной и эффективной деятельности различных типов кораблей и предотвращение загрязнения вод морскими судами. Как единственное специализированное агентство системы ООН, посвященной морским вопросам, ММО ответственна за предоставление помощи странам, в их стремлении развивать их собственные человеческие ресурсы в морском секторе.

Проект по морским учениям предоставит содействие обучающим морским институтам и центрам, с целью помочь укрепить их управление и выполнение, содействовать региональному сотрудничеству, разработать учебные программы, обучить лекторов и обеспечить усовершенствование существующих программ обучения. Таким образом, необходимо, что следующий проект по управлению морской безопасности учитывал достижения предшествующего проекта в отношении сферы деятельности.

Проект должен также учесть инициативу ЕК по развитию морских путей и деятельность параллельно реализуемого проекта по этим же вопросам, включенных в Программу Действия Комиссии на 2006 год. Эти инициативы должны стимулировать огромный потенциал всех прямых аспектов Морского транспорта.

Также необходимо заметить, что проект ЕК ПД на 2004 год по улучшению морского сообщения между коридором ТРАСЕКА и коридорами ТЕН решает проблемы по реализации настоящего проекта. Общей задачей проекта является содействие торговле вдоль коридора, связывающего Европу и Центральную Азию, посредством региона Черного моря и Кавказа, повысив конкурентоспособность и привлекательность этого коридора, как изложено в Основном многостороннем соглашении о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия.

Принимая во внимание, что основную часть перевозок составляют морские сообщения в Черном море, становится очевидным дальнейшее исследование морских сообщений и их соединения вглубь от прибрежной полосы. Они должны соответствовать запросам клиентов и лучшим практикам в развитии коридора и, таким образом, способствовать укреплению конкурентоспособности маршрута ТРАСЕКА с целью привлечения непрерывно больше груза и концентрировать передвижение груза на мульти-модальных морских цепях поставок, связывая европейские транспортные коридоры ТЕН с мультимодальной транспортной сетью ТРАСЕКА. Также здесь рекомендуется тесная координация с параллельным проектом морских сообщений.

Реализация данного проекта должна координироваться межправительственной комиссией ТРАСЕКА и ее организацией, которая оказалась устойчивым и надежным партнером в реализации программы сотрудничества ЕК в транспортном секторе. ТРАСЕКА полностью поддерживается странами-участниками, которые доказали это получив право собственности МГК и его Постоянного Секретариата.

Результатом Программы ТРАСЕКА стало тесное сотрудничество и диалог между правительственными органами. Программа также способствовала развитию региональной важности транспортных вопросов в Центральной Азии, также как и в Кавказе и Восточной Европе. Основываясь на положительных предыдущих результатах, этот проект должен будет реализован на региональном уровне, где его задачи должны соответствовать приоритетам всех вовлеченных стран. Более того, реакции стран ТРАСЕКА по отношению к региональным программам ТАСИС были положительны, что образует похвальную основу, на которой можно построить и углубить сотрудничество между странами и с ЕС.

1.4. Координация деятельности доноров

Страны Черного моря и Каспийского бассейна беспокоятся о вопросах морской безопасности и сохранности, и решают эти вопросы в отношении различных инициатив региональной безопасности. Это становится, как мы часто слышим из средств массовой информации, предметом глобальной озабоченности. Сегодня ни один народ не может считать себя в безопасности и сохранности внутри своих собственных границ. Прикаспийский и Черноморский регион тоже не является исключением и не защищен от этих проблем. Напротив, регион подвергается этой опасности больше, чем другие, в силу своей роли естественного моста и пункта пересечения, которую он всегда

представлял на протяжении всей истории, соединяя Европу с Азией.

Внимание партнеров международного развития к этому вопросу было, в основном, уклончивым, и донорское финансирование межрегиональных инициатив в сфере управления морской безопасностью довольно ограничено.

Все же необходимо отметить, что различные международные форумы и организации обращают внимание на данный вопрос в своих программах действия и рекомендациях. Например, представители европейских морских регионов, встречаясь в городе Нант (Франция) по инициативе Конференции периферийных морских регионов Европы (КПМР) в 2003 году, повторили свое намерение поддержки и солидарности по отношению к регионам, пораженным случаями бедствий с нефтяными танкерами. В интересы данного форума входит полное вовлечение в организацию и реализацию системы морской безопасности. Они напоминают, что региональные и местные власти также несут ответственность за экологические, экономические, социальные и политические последствия морских бедствий и загрязнения моря. Были созданы Географические Комиссии КПМР для Балтийского моря, Северного моря, Атлантического, Средиземного, Черного морей и Исландии с целью организации мер, сводящих вместе регионы вокруг каждого бассейна моря.

Уровень решения вопросов морской безопасности в бассейне Каспийского моря относительно низкий, и ЕК прокладывает введение осведомленности в области управления морской безопасностью в этом регионе мира.

Потенциальный подрядчик должен сообщить основным донорам о своей деятельности и предоставить заинтересованным партнерам развития информацию текущей деятельности по проекту. Также важно, чтобы Постоянный секретариат ТРАСЕКА вовлечен в процесс, и его ресурсы используются с целью содействия координации доноров потенциального подрядчика.

2. РЕГИОНАЛЬНЫЙ/СТРАНОВОЙ КОНТЕКСТ

2.1. Политика сотрудничества страны-бенефициара

Так как со стороны ответственных Министерств транспорта есть четкая приверженность по реализации проекта в регионе ТРАСЕКА, и так как проект основывается на результатах предшествующих проектов морского сектора, нет надобности для подробных дополнительных оценок.

Отметив важность России в регионе и для успеха проекта, необходимо заручиться такой же приверженностью Российской Федерации.

В настоящее время, страны ТРАСЕКА обращают особое внимание на развитие торговли и транспорта на региональном уровне в тесном сотрудничестве с инициативами Европейским Союзом и ООН. Страны ТРАСЕКА объявили о своей интеграции в европейские структуры, как о приоритете и задаче на будущее посредством подписания Соглашения о Партнерстве и Сотрудничестве (СПС) или Европейской политики добрососедства, основные положения которых следуют:

- обеспечить соответствующие рамки для политического диалога между партиями, которые позволят развитию политических отношений;
- поддержать стремления партий по укреплению демократии, развитию экономики и завершению перехода в рыночную экономику;
- содействовать торговле и инвестициям и гармоничным экономическим отношениям между партиями, и таким образом, стимулировать их устойчивое экономическое развитие;
- обеспечить основу для законодательного, экономического, социального, финансового, гражданско-научного, технологического и культурного сотрудничества.

В этом отношении, страны Каспийского и Черного моря, получающие программу ТРАСЕКА, разработали свою Национальную Стратегию, которая бы соответствовала вышеуказанным положениям СПС.

Выполнение международных требований по техническим и экологическим стандартам морской безопасности считается необходимым компонентом каждой транспортной политики.

Основными стратегическими приоритетами в регионе являются следующие: основание характерной правительственной транспортной политики, скоординированной на региональном уровне с целью лучше удовлетворять рыночный спрос, модернизация и восстановление транспортной инфраструктуры, и улучшение рамочных условий для международного сообщения и снижение экологических воздействий.

2.2. Секторный контекст

Морской сектор, в основном, регулируется Международными Соглашениями, относительно безопасности мореплавания (Солас), предотвращения загрязнения окружающей среды судами (MARPOL), Нормы Учения, Сертификации, и Наблюдения для Моряков (STCW), и с 2004 года, Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС). Кроме того, были разработаны поправки и протоколы Международной Организации. Необходимо отметить, что все эти положения хороши по мере их исполнения, и в случае, если создана постоянная система слежения и контроля. Очевидно, существуют разные уровни реализации и основания механизма соответствующего контроля в регионе Черного моря и Каспийского моря. Эти уровни отличаются от формального подписания некоторых конвенций, но не применения, до фактически примененных адекватных систем. На практике, порт захода должен доверять, что порт отхода осуществил все наблюдения и исследования, необходимые в соответствии с применяемой конвенцией. Если дело обстоит иначе, то вся система в морском секторе становится слабой и может даже распасться. Информация не будет передаваться от одного порта к другому. Судно, который не был принят в одном порту, может получить разрешение захода на другой порт. Судовладельцы, несомненно, не могут быть ответственными в случаях разлива

нефти, если не было сообщения между портом отхода и портом назначения. Меры по безопасности относительно экипажа, пассажиров и груза становятся более трудными без совместного применения положений и стандартов. Судовладельцы должны быть уверены, что их суда, экипажи, пассажиры, и груз в портах находятся в безопасности, и защищены от любого вида нападений или недобросовестной практики. С этими проектами Сообщество внесет свой вклад в достижении необходимых стандартов.

Основные международные конвенции вступили в силу в конце 70-х прошлого века и постоянно изменялись и адаптировались самым последним требованиям:

- Международная конвенция безопасности мореплавания (SOLAS);
- Международная конвенция по предотвращению загрязнения окружающей среды с у д а м и (M A R P O L) .

На основе этих конвенций ММО разработала и разрабатывает деятельность, акцентирующей на улучшении безопасности мореплавания и экологической безопасности, также как и сохранность морского транспорта. Среди прочих последних результатов в этой области находятся:

- положения ММО о "Международной Конвенции по нормам обучения, выдаче свидетельств и несению вахты для плавсостава", коротко STCW;
- "Международный Кодекс по охране судов и портовых средств (ISPS)";
- Кодекс МОТУИМО по безопасности портов.

Положения ИМО о "Международной Конвенции по нормам обучения, выдаче свидетельств и несению вахты для плавсостава", коротко STCW, и так как фактически действителен вариант с поправками 1995 года, ее полное название - STCW '95. Конвенция вступила в силу 1 февраля 1997 года, пересмотренная и исходная Конвенция 1978 года, излагающая четко определенный минимум требований ко всем м о р е п л а в а т е л я м .

Выполняемые требования стран (сторон государства флага) включены в рекомендательный список ИМО. Однако дается определенный период, когда им позволят усовершенствовать средства и повысить уровень образования.

ИМО предоставляет модели курсов. Мореплаватели, имеющие на руках сертификаты, выданные странами Рекомендационного Списка, будут приняты сторонами государства флага. Однако, тот факт то, что сторона не входит в рекомендационный список, не лишает законной силы сертификаты или индоссаменты, выданные этой стороной. Тем не менее, Рекомендационный список является критерием , который можно применить в отборе совершенно обученных и квалифицированных м о р е п л а в а т е л е й .

Выдача сертификатов институтов страны, соответствующих требованиям ИМО/ STCW '95 зависит от индивидуального положения каждой страны. В данном отношении нет общей процедуры ИМО.

"Международный Кодекс по охране судов и портовых средств (ISPS)" вступил в

действие с 1 июля 2004 года.

Вслед за террористическими атаками 11 сентября 2001 года и осознанного риска судам и опасности кораблей, используемых в террористических целях, ИМО начала обширную работу по модификации Конвенции по безопасности жизни на море (SOLAS) 1974 года и созданию нового Кодекса ОСПС. Дипломатическая Конференция ИМО, созванная в декабре 2002 года приняла серию поправок к SOLAS, которые включают новую главу XI-2 по решению вопроса безопасности судов и портовых сооружений.

Положения и Кодекс ОСПС применимы ко всем пассажирским судам, грузовым кораблям, включая высокоскоростные судна 500 GT или больше, и передвижным морским буровым установкам.

С 1 июля 2004 года все такие корабли должны иметь Международные судовые сертификаты безопасности (ISSC), чтобы проявить их соответствие с необходимыми требованиями главы XI-2 SOLAS и Кодекса ОСПС.

Ожидается, что офицеры контроля над состоянием порта рассчитывают найти действующие сертификаты ISSC на таких судах.

Последствия любого несоответствия положениям Кодекса ОСПС ясны - судно не пригодно для плавания.

Определенными мерами контроля являются следующие:

- осмотр корабля;
- задержка корабля (отложить выход в море);
- задержание корабля;
- ограничение деятельности, включая движение внутри порта или высылка корабля с порта.

Постановление 10 главы XI-2 Конвенции SOLAS устанавливает подобное по отношению к портовым сооружениям необходимых судов.

Необходимо, чтобы заключающие контракты Правительства обеспечили следующее:

- осуществлены и одобрены Оценки безопасности портовых сооружений;
- разработаны, рассмотрены, одобрены и применены Планы безопасности портовых сооружений;
- разработаны меры, необходимые для отражения в Плане безопасности портовых сооружений для различных уровней безопасности, и переданы портовым устройствам.

Вышеназванные постановления ИМО обращены государствам флага судна, что означает, под флагом какого государства плавают судно.

Однако регистры кораблей государства флага и наблюдательные органы могут располагаться далеко от портов, где судно служит. Как правило, это происходит, когда судно плывет под удобным флагом (той страны, которая предоставляет лучшие условия по налогообложению, безопасности и т.п.). Безопасность судоходства, обычно, страдает в таких ситуациях. В 80-е годы прошлого века это стало причиной инициатив

по вопросу состояния портов, что привело к заключению Парижского Меморандума о Взаимопонимании о контроле судов государством порта. Позднее последовала другая деятельность по другой области портов, например Токийский протокол.

Все государства, расположенные вокруг Черного моря согласились Меморандумом о Взаимопонимании о контроле судов государством порта. Меморандум был готов для подписания в октябре 2000 года.

Вышеназванная частично применимая в Черном море, аналогичная деятельность по Каспийскому морю еще не определена. Еще не разработана общая концепция, как для Черного моря, так и для Каспийского моря.

Реализуемые в настоящее время Проекты морского обучения охватят обязательное обучение, а Проект по улучшению морских соединений между коридором ТРАСЕКА и TEN будет иметь дело только в Черном море.

3. ОПИСАНИЕ

3.1. Цели

Развитие общей системы управления безопасностью и сотрудничество в области безопасности морских перевозок, предотвращение загрязнения, причиняемых судами в Черном и Каспийском морях состоит из сложного комплекса мер и деятельности. Международная морская организация (ИМО) и различные Конвенции, одобренные в рамках этой организации Объединенных Наций, создают костяк системы всемирной морской безопасности.

Российская Федерация и мореплавательные страны-члены ТРАСЕКА являются интегрированной частью международного морского мира. Хотя это необходимо отметить с некоторым ограничением относительно Каспийского моря, рамки морской безопасности, описанные в предшествующей главе, применяются к ним же в той же степени, без какого-либо исключения. Членство всех стран-бенефициаров в ИМО поддерживает это заявление.

Развитие общей системы управления безопасностью и сотрудничество в области безопасности морских перевозок, предотвращение загрязнения, причиняемых судами в Черном и Каспийском морях является важным компонент региональной системы. Оно является основной предпосылкой предложения безопасных и эффективных услуг для пассажирских и грузовых видов транспорта. Следовательно, страны-бенефициары должны предпринять соответствующие шаги.

Первичная общая задача проекта исходит из Многостороннего Соглашения ТРАСЕКА, статьи 3 "... содействовать международной перевозке пассажиров и товаров ..." и "обеспечить безопасность движения, сохранность товаров и охрану окружающей среды". Это также соответствует европейской политике. Для достижения этой общей задачи необходимо разработать общую концепцию. Эта общая концепция должна быть разработана как Генеральный План для развития Общей системы управления безопасностью, акцентирующий как на Черное море, так и на Каспийское море, и

соединяющий ведомства, вовлеченные в оценку риска и чрезвычайного положения. Необходимо тесное сотрудничество с заключениями и мерами изучения морского обучения, также как и проект по улучшению морских сообщений.

Это включает ряд конкретных задач:

- создание технических и кадровые предпосылки, с целью соответствия требованиям Конвенций ИМО по безопасности судоходства, безопасности транспорта, включая пассажиров и экипаж, и требования по охране окружающей среды;
- развивать и адаптировать технические и кадровые предпосылки, чтобы соответствовать требованиям контроля судов государством порта в Черном море, также как и в Каспийском море;
- основываясь на морском обучении, модернизировать систему морского образования мореплавателей, с целью выполнить требования Рекомендационного списка ИМО;
- развитие институтов с целью создания устойчивых органов, ответственных за выполнение соответствующих задач;
- постоянное усовершенствование уровня ноу-хау и навыков персонала;
- освоение уровня развития различных стран-бенефициаров с целью соответствия лучшим международным стандартам.

3.2. Ожидаемые результаты и основные сферы деятельности

Проект разработан, чтобы подготовить почву для большего вовлечения Правительств стран-получателей в следующих международных обязательствах по отношению к международным организациям, таких как ИМО, МОТ и другие, также как и охрана окружающей среды Черного моря и Каспийского моря. Таким образом, проект способствует в то же самое время к приближению закона между бенефициарами и Европейским Союзом в духе Соглашений о Партнерстве и Сотрудничестве.

Проект не только поможет странам-бенефициарам достичь необходимых стандартов относительно морской безопасности, но также имеет отношение к следующим аспектам:

- безопасность для предоставления шанса для других соответствующих улучшений;
- образование и обучение морских офицеров требует развитых средств обучения и потенциала, обеспечивает создание рабочих мест и дополнительный доход, и выплату налогов;
- необходимое инвестирование в оборудование, также как и в человеческий капитал инициирует развитие потенциала;
- необходимо осуществление наблюдение по безопасности и сохранности окружающей среды, хорошо налаженной системы связи;
- разработка необходимых стандартов предоставляет больше шансов для экспорта оборудования по предотвращению загрязнения окружающей среды;

- стимулировать научные исследования и разработки, также как и производство в частном секторе;

- повышение уровня квалификации персонала.

Эти воздействия могут быть приняты как шанс, не само реализующий, но реально существующий, при условии, что Правительства обеспечат реализацию. И, так как морской сектор является глобальной промышленностью, то будет иметь положительное мировое воздействие, путем снижения рисков и опасностей.

Выполнение определенных задач включает следующую последовательность шагов:

- оценка состояния выполнения Конвенций ИМО и соответствующих постановлений, также как и контроля судов государством порта в странах-бенефициарах;

- определение задолженности, пробелов и мер действия, с целью их устранения;

- определение квалификационных нужд персонала;

- оценка институциональных предпосылок для соответствия требованиям, включая квалификацию обучающего персонала;

- подведение итогов по результатам оценки и их распространение в семинаре с участием соответствующих властей стран-бенефициаров;

- разработка плана действий для выполнения соответствующих требований;

- определение инвестиционных нужд для выполнения требований;

- предоставление образовательных и обучающих средств, доступных всем странам-бенефициарам;

- привлечение финансовых средств с целью демонстрации кадровых и физических компонентов институционального развития;

- усваивание различных институциональных структур к самому эффективному уровню.

Особое внимание должно придавать общей связи вовлеченных властей в каждой стране. Должны разрабатываться Планы Управления риском и чрезвычайных ситуаций на национальном уровне, с тесными узами с соседними странами. В случаях необходимости каждое Управление торгового флота, Администрация порта, Линейное Судходство и судовладельцы должны знать, что делать и кого проинформировать на национальном и международном уровне. Оборудование для спасательных операций и охраны окружающей среды и их наличие должны быть перечислены, и эта информация должна быть доступна не только на национальном уровне, но также и на международном уровне.

Эти шаги меры по реализации проекта требуют безукоризненного подхода, так как эти меры направлены на различные власти и институты. Это может также зависеть от различных управленческих структур разных стран-бенефициаров. По крайней мере, меры должны быть направлены на:

- администрацию морского порта и капитана порта;

- морские инспекции, ответственные за безопасность судоходства;
- морскую полицию или полицию по вопросам экологии, ответственных за охрану окружающей среды;
- административные и правоохранительные службы, вовлеченные в повышении уровня морской безопасности (таких, например, как пограничные и таможенные службы);
- власти, издающие книги мореплавателям и удостоверяющие квалификацию матросов;
- институты морского образования и обучения.

Этот список должен быть завершен во время начальной фазы проекта и требует уточнения с заключениями Проекта морского обучения и морских соединений.

3.3. Заинтересованные стороны

Как можно определить из предыдущих глав, основными заинтересованными сторонами проекта являются:

- министерства транспорта, коммуникации, окружающей среды и внутренних дел, общие бенефициары проекта, и также ответственные за разработку транспортной политики и морской безопасности;
- администрация морского порта, капитан порта и морская инспекция, приверженные получить "ноу-хау" относительно управления безопасностью;
- линейное судоходство - эффективное управление безопасностью повысит их привлекательность для клиентов и их рыночную позицию;
- таможенные и миграционные Службы: приверженные эффективному управлению безопасностью;
- программа TRASECA извлечет выгоду из более безопасного морского транспорта и морских портов;
- Организация сотрудничества и безопасности в Европе (ОБСЕ): ОБСЕ содействует облегчению торговли и транспорта, также как и экономической и экологической безопасности;
- международные Финансовые Институты: повысится кредитоспособность бенефициаров;
- Национальные Координационные Бюро (НКБ): Национальное Координационное Бюро ответственно за сотрудничество между странами-партнерами и ЕС;
- транспортные операторы, деловое сообщество в регионе и транспортные клиенты, которые получают безопасный морской транспорт.

3.4. Риски и предположения

3.4.1 Риски

- Нарушение последовательности в процессе принятия решений в некоторых странах региона на уровне бенефициара;
- недостаток или отсутствие сотрудничества между странами-бенефициарами;

- противоречащие интересы между различными объектами в странах вообще, и на национальном уровне, в частности;

- отсутствие общих целей и приоритетов в транспортном секторе стран;
- неподходящая правовая структура и отсутствие управленческого потенциала.

Эти риски должны быть минимизированы путем использования уже действующих механизмов сотрудничества между ключевыми заинтересованными сторонами в транспортном секторе соседних государств и с ЕС.

3.4.2 Предположения

- Политическое преемство и стабильность в странах;
- готовность властей морского сектора установить открытый диалог по текущей организации управления морской безопасностью в их странах;
- готовность и способность государственных компаний внедрить требования морской безопасности в практическом плане;
- правительства продолжают проводить политику региональной интеграции и обеспечивают жизнеспособную и безопасную морскую перевозку;
- приверженность бенефициаров и партнеров проекта сотрудничать во всей соответствующей деятельности, рассматриваемой в рамках определенных целей проекта ;
- свободный доступ к необходимой информации и данным;
- наличие и преемство штата сотрудников;
- соответствующее предоставление необходимой квалификации.

3.5. Необходимые Условия

Готовность бенефициаров начать реализацию проекта будет выражено в соответствующих Заявлениях об одобрении. Это входит в обычную практику Европейской Комиссии получить Заявление об одобрении проекта до начала реализации проекта. Если таковое невозможно, соответствующая страна-бенефициар будет исключена, а бюджет соответственно будет сокращен.

3.6. Смежные вопросы

Проект разработан, чтобы подготовить почву для повышенного участия частного сектора, и таким образом, видоизменить роль вовлеченных Правительств по отношению к политике и регулятивным функциям в предоставлении услуг в морском секторе. Проект будет иметь определенное воздействие на улучшение производительности путем введения справедливого правления, что повлечет за собой, среди прочих аспектов, вопросы сокращения бедности и экологическая устойчивость. В дополнение, лучшие практики в морском секторе должны привести к улучшенному исполнению последнего, и таким образом, содействовать интеграции морской части программы ТРАСЕКА в цепь глобальных поставок.

4. ВОПРОСЫ РЕАЛИЗАЦИИ

4.1. Метод реализации

Реализация будет осуществляться Европейской Комиссией путем централизованного управления.

4.2. Бюджет и календарь

Предусмотренный бюджет проекта в 3.5 миллиона евро предоставляется в форме одного или более контрактов на предоставление услуг. Проект соответствует многолетней Индикативной Программе ТАСИС на 2004-2006 годы, график его реализации действует в соответствии с графиком реализации Программы Действий на 2 0 0 6 г о д .

Вклад бенефициаров состоит в предоставлении штата сотрудников-партнеров, необходимых данных и информации.

Намеченная продолжительность проекта составляет 24 месяцев, и реализация начнется приблизительно через год после подписания Финансового Соглашения.

4.3. Процедуры закупок и присуждения грантов

Все контракты, осуществляющие Финансовое Соглашение должны быть сданы и осуществлены в соответствии с процедурами и стандартными документами, установленными и опубликованными Комиссией для осуществления внешней деятельности, которые остаются в силе во время старта данной процедуры.

Вся смета программы должна соответствовать процедурам и стандартным документам, установленным Комиссией, которые остаются в силе во время принятия сметы по данной программе.

4.4. Проведение мониторинга

Регулярный мониторинг станет непрерывным процессом, как части ответственности Комиссии. Проект будет проверяться мониторинговой службой ТАСИС, и Европейская Комиссия тесно проследит за ходом реализации проекта. Также должен быть осуществлен контроль внешнего влияния со стороны независимых консультантов, нанятых напрямую Комиссией в соответствии с правилами и процедурами ЕК по специально разработанным Техническим Заданиям. Ключевые индикаторы для измерения прогресса будут разработаны во время начальной фазы проекта.

4.5. Оценка и аудит

Оценки (среднесрочная, заключительная, по факту) и меры по аудиту являются неотъемлемой частью структуры контракта с отобранным подрядчиком. Внешняя оценка и аудит могут быть проведены со стороны независимых консультантов, нанятых напрямую Комиссией в соответствии с правилами и процедурами ЕК по специально разработанным Техническим Заданиям.

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА 6

Наименование	Создание "Морских магистралей" на Черном и Каспийском морях
Общая стоимость	2 500 000 евро

Метод предоставления помощи	Метод реализации проекта	-	Централизованное
Код DAC	21040	Сектор	Транспорт

1. ОБОСНОВАНИЕ

1.1. Стратегические рамки

С момента независимости стран СНГ, снизился темп роста их национальных экономик, что значительно повлияло на бюджет, выделяемый транспортной инфраструктуре. Транспортное перемещение зависело, и все еще сильно зависит от железнодорожного транспорта, но в тех странах движение грузов другим транспортом устойчиво растет. Однако наблюдается низкий уровень сотрудничества среди транспортных операторов для укрепления смешанной транспортировки. Нет необходимого уровня участия частного сектора в предоставлении транспортных услуг и инфраструктуры в некоторых странах.

Необходимо улучшить транспорт в более эффективной манере, чтобы содействовать торговле и транспорту в регионе. Кроме улучшений в инфраструктуре, рынку грузового транспорта необходимо эффективное материально-техническое обслуживание со стабильными рамками условий. Концепция "Морских магистралей" является идеальным инициатором и содействием таких улучшений.

Улучшение технических стандартов в соответствии с международными стандартами и установка межмодальных сетей являются некоторыми важными предпосылками оптимизации грузовых потоков (импорт, экспорт, транзит) с целью обеспечения будущего соединения транспортной сети стран СНГ с трансевропейскими сетями ЕС и его расширения, как предложено группой высокого уровня. Развитие законодательных рамок дополнительно вышеуказанным стандартам и центры материально-технического обеспечения могло облегчить создание привлекательной и предсказуемой окружающей среды для потенциальных инвесторов, в особенности на основе Общественно-частных структур партнерства.

Межгосударственная программа ТАСИС ТРАСЕКА выражает развитие транспортного коридора на западно-восточном направлении, соединяя Панъевропейские транспортные коридоры и области (ТС) и Центральную Азию через Кавказ, как одну из своих приоритетных задач. Белая книга Европейской Комиссии - "Европейская транспортная политика на 2010 год: время решить" ставит вопросы в транспортном секторе на будущее. Соединение видов транспорта является одним из тех вопросов, в особенности побуждающей задачей является эффективное соединение морских, внутренних водных путей и железных дорог. Развитие "морских магистралей" также упоминается в Белой книге.

Необходимо организовать движение груза в более эффективной манере с целью содействия торговле и транспорту в регионе и интеграции стран СНГ в мировую экономику путем соединения видов транспорта.

Таким образом, этот проект соответствует Стратегии ТАСИСа на 2002-2006 годы, Индикативной программе по Центральной Азии на 2004-2006 годы, Стратегии Европейской Политики добрососедства, и напрямую связан с Белой книгой (Европейской транспортной политикой на 2010 год: время решить) и Декларация тысячелетия ООН для окруженных сушей и транзитных развивающихся стран, в особенности в области эффективной операционной совместимости различных видов транспорта, содействие международной торговле и транспорту.

Проект также полностью соответствует Бакинской Транспортной Конференции, проведенной в Баку, Азербайджане 14 ноября 2004 года.

1.2. Полученные уроки

Полученные уроки из предыдущих проектов ТАСИС в регионе СНГ предполагают, что рациональное освоение ресурсов и положительный эффект масштаба требуют концентрации на ограниченном количестве приоритетов в рамках реализации проекта. Так как уже замечено высокое участие ЕК посредством различных бюджетных линий в содействии торговле и транспорту в регионе, этот проект сформирует последующий этап работ к региональной интеграции и усилит текущие и предыдущие усилия проектов и программ ТАСИС. Проект направлен на концепцию транспортировки, что является новой для большинства стран СНГ. Таким образом, деятельность должна быть особенно приспособлена потребностям, как страны, так и региона. В то же самое время, это должно помочь оптимизировать взаимоотношения стран СНГ с Европой, с использованием современных методов и опытов. Опыт показывает, что эти балансы должны быть внимательно обсуждены, до того, как давать практические рекомендации, выделяя конкретные преимущества странам-бенефициарам от региональных у л у ч ш е н и й .

По морским магистралям, в основном, перевозят груз на короткие расстояния. В Европейском Союзе перевозки на малые расстояния составляют приблизительно 41 % движения товаров, что постоянно возрастает. В плане энергопотребления водный транспорт гораздо эффективнее по сравнению с другими видами транспорта. С таким же потреблением топлива вес перевозимого груза минимум на 2.5 раза выше. Это также имеет положительное воздействие в экологическом отношении - меньше топливо, меньше загрязнение. Контейнерные суда для глубоких вод, речные и мореходные корабли, паромы класса RoRo для перевозки грузовых машин и железнодорожные паромы являются типичными кораблями морских магистралей. Паромы класса RoRo эффективны на короткие расстояния и помогают обойти перегруженные дороги и преодолеть трудные пересечения границ. Полученные опыты с железнодорожными паромными при пересекаемых водах Балтийского моря с целью соединения с железнодорожными системами, короткое морское передвижение между Северным и Балтийским морями, также как и в области Средиземноморья предоставляют основательные причины для реализации концепции "морских магистралей". Северные

европейские порты по ряду Гамбурга, Антверпена соединены с крупными внутренними водными путями. Значительная часть груза, прибывающая или отбывающая из этих портов, загружается из морских судов в речные судна, и наоборот. Для некоторых торговых судов, например Балтийского моря/реки Рейн используются морские и речные паромы. Речные системы Дуная и Днепра, вытекающие в Черное море наилучшим образом подходят для смешанного обслуживания и "морских магистралей". В Каспийском море, железнодорожные паромы соединяют порты Баку, Актау и Туркменбаши на регулярной основе.

В особенности, в контейнерной перевозке вспомогательные службы очень успешно осуществляются между портами Средиземноморья, портами Северного и Черного морей, также как и между портами Северного моря и Балтийских портов. Материально-техническая концепция основных операторов в мире основана на контейнерных судах, которые становятся все больше и больше. В начале 90-х среднее контейнерное судно могло перевозить около 2 500-3 000 TEU¹, а 10 лет спустя размер корабля почти удвоился. В следующие годы на основных маршрутах перевозки, будут управляться корабли от 12.000 и больше TEU. концепция этих контейнерных операторов расположена только на немногих портах в каждой материке как концентратор, которые обслуживают другие порты перегрузками. С этих портов вспомогательные корабли, речные баржи, железнодорожные или дорожные средства передвижения осуществляют точные поставки. Необходимо использовать этот опыт с целью оптимизации движения в Черном море и Каспийском море.

Однако опыт показывает, что это может действовать полностью в международных масштабах, только в случае тесного сотрудничества между властями каждой страны Черного моря и Каспийского моря. Должны быть интегрированы не только операторы и товаротправители, но также и Морская и Портовая администрация и Таможенные в л а с т и .

¹ TEU - Twenty-foot Equivalent Unit - единица измерения, равная объему, занимаемому стандартным 20-футовым контейнером. Используется в подсчете вместимости контейнеровозов или места хранения контейнеров (прим. переводчика)

1.3. Дополнительные сферы действий

Инициатива морских магистралей для ЕК направлена не только на продвижение отдельно морского транспорта, но также на эффективную интеграцию соединения морских путей с наземными, в особенности, железную дорогу, и повысить уровень смешанности. Поэтому, морские магистрали стали инструментом для смешанных морских коридоров Европы, которые будут использовать перевозку груза на короткие расстояния и морские порты, как необходимую инфраструктуру. ЕК допускает, что морские магистрали станут качественными морскими соединениями в отношении

предоставлении услуг и инфраструктуры, что позволит смешанному морскому транспорту решить большую долю текущих проблем.

Проект должен учесть достижения проекта Морского обучения, реализация которого осуществлялась в рамках Регионального Транспортного бюджета в 2005 году, программой ТРАСЕКА. Соответствующим проектом содействия ЕК, который должен дополнить стремления данной инициативы, является Управление морской безопасностью.

Другим проектом, имеющим отношение к реализации настоящего проекта, является Улучшение морских соединений между коридором ТРАСЕКА и коридорами ТЕС (Транс европейских сетей) для Болгарии, Грузии, Румынии, Турции и Украины. Предложенный проект должен также основать свою деятельность, учитывая достижения проекта по укреплению морских соединений.

Реализация данного проекта должна быть скоординирована посредством программы ТРАСЕКА, которая за последние 13 лет оказалась серьезным и надежным партнером в реализации программы сотрудничества ЕК в транспортном секторе в регионе. ТРАСЕКА действительно является активной и хорошо организованной программой, полностью поддерживаемой странами-участниками, которые подтвердили свой вклад финансирования административным расходам Постоянного Секретариата.

Результатом программы ТРАСЕКА стало тесное сотрудничество и диалог среди правительственных органов. Программа также способствовала развитию транспортных вопросов на региональном масштабе в Центральной Азии, также как и на Кавказе и Восточной Европе. На основе положительных предыдущих результатов, этот проект будет реализован на региональном уровне, а его задачи будут соответствовать приоритетам всех вовлеченных стран. Более того, реакции стран ТРАСЕКА к региональным программам ТАСИС были в целом положительные, что образует полезную основу, на которой можно построить и углубить сотрудничество между странами и с ЕС.

1.4. Координация деятельности доноров

В силу новизны концепции морских магистралей участие международного донора и международной финансовой организации, в основном, осуществляется косвенно. Уровень решения вопросов морской безопасности в бассейне Каспийского моря относительно низкий, чем в бассейне Черного моря. Вмешательство ЕК прокладывает дорогу в отношении введения концепции морских магистралей в этой области мира.

Потенциальный подрядчик должен сообщить основным донорам о своей деятельности и предоставить заинтересованным партнерам развития информацию текущей деятельности по проекту. Также важно, чтобы Постоянный секретариат ТРАСЕКА вовлечен в процесс, и его ресурсы используются с целью содействия координации доноров потенциального подрядчика.

2. СТРАНОВОЙ/РЕГИОНАЛЬНЫЙ КОНТЕКСТ

2.1. Политика сотрудничества страны-бенефициара

Бенефициарами проекта являются страны СНГ, включая страны, подписавшие Основное многостороннее соглашение (ОМС) о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА), подписанного в Баку 8 сентября, 1998 года. Одним из основных приоритетов ОМС является интеграция региона в международный рынок путем улучшения и расширения торговли и транспорта п о с р е д с т в о м :

- содействия в развитии экономических отношений, торговых связей и транспортных сообщений в Европе, в регионе Черного моря и Азии;
- обеспечения доступа к мировому рынку дорожного, железнодорожного транспорта и коммерческой навигации;
- обеспечения безопасности движения, безопасности груза и защиты окружающей с р е д ы ;
- гармонизации транспортной политики и правовой структуры в транспортной о б л а с т и ;
- создания равных условий для конкуренции транспортных операций.

Концепция "морских магистралей", в основном, акцентирована на морском секторе, включая порты и средства отгрузки. Страны-бенефициары имеют различные структуры в транспортном секторе. Информацию о современных структурах наилучшим образом можно получить через сеть Постоянного Секретариата Межправительственной комиссии ТРАСЕКА и его Постоянных представителей в странах.

Так как со стороны ответственных Министерств транспорта есть четкая приверженность по реализации проекта в соответствующих странах-получателях, и так как отправители грузов на различных семинарах и конференциях в регионе выразили необходимость в улучшении материально-технического обслуживания, даны самые важные предпосылки успешной реализации проекта.

Тем не менее, соответствие с соответствующими международными стандартами и приближение к законодательству ЕС по морской безопасности являются предпосылкой для тех стран СНГ, которые будут вовлечены в данный проект морских магистралей.

2.2. Секторный контекст

"Морские магистрали" и связанные смешанные транспортные средства позволят странам СНГ иметь более легкий доступ к мировым рынкам. Это регулярно приводит к значительному сокращению транспортного времени и расходов, и таким образом, уменьшению доли стоимости транспортировки в общей цене товаров. Дополнительно, в регионе ожидаются новые инвестиционные возможности, и Европейская индустрия грузоперевозок высоко приветствует эти возможности.

Более того, необходимо отметить, что эти перевозки имеют низкое отрицательное воздействие на всю окружающую среду.

3. ОПИСАНИЕ

3.1. Цели

Общей задачей проекта является содействие торговле и транспорту посредством улучшения материально-технического потенциала, операционной совместимости и смешанных видов транспорта, и таким образом, развития современных эффективных "морских магистралей", связующих страны СНГ с Европой и мировым рынком.

Конкретной задачей проекта является разработка жизнеспособной в экономических и финансовых условиях, технически осуществимой, экологически и институционально стабильной концепции для смешанного транспорта с акцентом на включение речных систем и морей в эту концепцию.

3.2. Ожидаемые результаты и основные сферы деятельности

Предполагаемые результаты таковы:

1. интеграция изучений речных систем и портов и структуры внутренних земель стран-бенефициаров в общую смешанную сеть:

- действительное сообщение на речных системах, в особенности в речной системе Дунай (включая систему канала), также как в системе Днепр;

- структура тарифов сообщений, предоставляемых на реках;

- возможности интеграции речных сообщений в смешанные соединения на Черном море;

- действительное сообщение паромов типа Ro-Ro для грузовых машин и железнодорожных вагонов, как на Черном, так и на Каспийском море;

- структура тарифа сообщений паромов типа Ro-Ro, как на Черном, так и на Каспийском море;

- возможности интеграции этих сообщений в новые смешанные сообщения;

- внутренние соединения портов в связи с разработкой смешанных сообщений;

- оценка состояния парков речного транспорта, флота глубоких морей (паромы RoRo и железнодорожные паромы) речные корабли, выходящие на море;

- оборудование терминалов (наземные и морские порты), включая оборудование по обработке груза;

- складские сооружения, включая охлаждаемый вагон или оборудование для контроля температуры;

- документы, используемые для речного, глубоководного морского, наземного транспорта у Черного и Каспийского морей;

- возможности связи между смешанными центрами;

- используемое Оборудование и стандарты.

2. Краткосрочная и среднесрочная Программа Действия для улучшения технических условий смешанных соединений, инфраструктуры и средств вышестоящих структур, включая модернизацию терминалов, флотов, оборудования, каналов связи и стандартов для текущих соединений и возможных новых соединений. Так как имеются средства для улучшения оборудования и программного обеспечения,

должна быть включена оценка срочно необходимого оборудования или стандартного программного обеспечения.

3. Рекомендации по предпринимаемым мерам для установления или модернизации смешанных сообщений и/или сетей "морских магистралей" в рамках региона Черного моря и Каспийского моря, и в целях привлечения частных инвестиций, например:

- привлечь судовладельцев с целью сбора необходимого оборудования в регион Черного Каспийского морей;

- убедить транспортные компании и линий судоходства в реализации "морских магистралей", как части смешанных сообщений;

- выдвинуть идеи линейных сообщений с регулярными заходами в порты и наземные соединения с целью поддержать смешанные сообщения;

- подчеркнуть использование стандартных документов и процедур.

3.3. Заинтересованные стороны

Основными заинтересованными сторонами проекта являются:

- министерства транспорта, Кабинеты министров, Администрации морского порта и Управления флотом, Транспортные ассоциации и ассоциации транспортных коммуникаций *Азербайджана, Болгарии, Грузии, Казахстана, Румынии, Турции, Туркменистана и Украины* являются основными бенефициарами проекта, а также ответственными за разработку транспортной политики и транспортной инфраструктуры;

- железнодорожные и транспортные ведомства стран-бенефициаров, так как они должны установить надежные наземные соединения;

- судоходные компании (глубоководные моря и реки), так как они могут воспользоваться новыми транспортными соединениями и сообщениями;

- таможенные власти стран-бенефициаров, так как они могут извлечь выгоду от предоставления эффективных таможенных услуг и получения доходов от хранения *нерастаможенных товаров*;

- порты, они могут воспользоваться осуществляемым новым смешанным *обслуживанием*;

- программа ТРАСЕКА, основываясь на положениях ОМС, намерена содействовать торговле в регионе. ТРАСЕКА акцентирована на транспорте;

- налоговые власти и Международный Валютный Фонд (МВФ) заинтересованы в дополнительных источниках сбора налогов;

- Всемирный Банк (ВБ) в основном, направлен на содействие торговле, как средство *сокращения бедности*;

- Национальные Координационные Бюро (НКБ), которые ответственны за сотрудничество между странами-партнерами и ЕС;

- транспортные и контейнерные операторы, деловое сообщество в регионе извлекут выгоду от более эффективной работы и материально-технического обслуживания, а также от усовершенствованной инфраструктуры сети транспортных узлов.

3.4. Риски и предположения

3.4.1. Риски

- Политическая нестабильность в некоторых странах-бенефициарах;
- недостаток сотрудничества между странами-бенефициарами на уровне через весь регион ;

- различные правовые и организационные основы властей вовлеченных бенефициаров ;

- правила и Постановления являются предметом вариаций и интерпретации.

Эти риски должны быть минимизированы путем использования уже функционирующих механизмов сотрудничества между ключевыми транспортными заинтересованными сторонами соседних стран и с ЕС.

3.4.2. Предположения

- Продолжительность на уровне принятия решений в странах-бенефициарах;
- устойчивость в общих региональных приоритетах, способствующие применению концепции морских магистралей ;

- существенный уровень понимания между властями, ответственными за различные виды транспорта с целью содействия внедрению и применению концепции морских магистралей.

3.5. Необходимые условия

Готовность бенефициаров начать реализацию проекта будет выражено в соответствующих Заявлениях об одобрении. Это входит в обычную практику Европейской Комиссии получить Заявление об одобрении проекта до начала реализации проекта. Если таковое невозможно, соответствующая страна-бенефициар будет исключена, а бюджет соответственно будет сокращен.

3.6. Смежные вопросы

Проект разработан, чтобы подготовить почву для смешанной деятельности в транспортном секторе, что подразумевает общее положительное воздействие на окружающую среду, а также для интеграции стран в мировую экономику. Повышенное участие частного сектора, и таким образом, изменение роли вовлеченных Правительств по отношению к политике и регулятивных функций в предоставлении материально-технического обслуживания также будет одним из результатов данного проекта.

4. ВОПРОСЫ РЕАЛИЗАЦИИ

3.7. Метод реализации

Реализация будет осуществляться Европейской Комиссией путем централизованного управления.

3.8. Бюджет и календарь

Предусмотренный бюджет проекта в 2.5 миллиона Евро предоставляется в форме одного или более контрактов на предоставление услуг. Проект соответствует многолетней Индикативной Программе ТАСИС на 2004-2006 годы, график его реализации действует в соответствии с графиком реализации Программы Действий на 2 0 0 6 г о д .

Вклад бенефициаров состоит в предоставлении штата сотрудников-партнеров, необходимых данных и информации.

Намеченная продолжительность проекта составляет 24 месяцев, и реализация начнется приблизительно через год после подписания Финансового Соглашения.

3.9. Процедуры закупок и присуждения грантов

Все контракты, осуществляющие Финансовое Соглашение должны быть сданы и осуществлены в соответствии с процедурами и стандартными документами, установленными и опубликованными Комиссией для осуществления внешней деятельности, которые остаются в силе во время старта данной процедуры.

Вся смета программы должна соответствовать процедурам и стандартным документам, установленным Комиссией, которые остаются в силе во время принятия сметы по данной программе.

3.10. Проведение мониторинга

Регулярный мониторинг станет непрерывным процессом, как части ответственности Комиссии. Проект будет проверяться мониторинговой службой ТАСИС, и Европейская Комиссия тесно проследит за ходом реализации проекта. Также должен быть осуществлен контроль внешнего влияния со стороны независимых консультантов, нанятых напрямую Комиссией в соответствии с правилами и процедурами ЕК по специально разработанным Техническим Заданиям. Ключевые индикаторы для измерения прогресса будут разработаны во время начальной фазы проекта.

3.11. Оценка и аудит

Оценки (среднесрочная, заключительная, по факту) и меры по аудиту являются неотъемлемой частью структуры контракта с отобранным подрядчиком. Внешняя оценка и аудит могут быть проведены со стороны независимых консультантов, нанятых напрямую Комиссией в соответствии с правилами и процедурами ЕК по специально разработанным Техническим Заданиям.

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА 7

Наименование	Расширенное энергетического сотрудничества со странами СНГ в областях электроэнергетики и эффективного использования энергии
Общая стоимость	Вклад ЕК: 11 000 000 евро
	Метод реализации проекта: - Компонент 1 (1.5 миллионов евро)

Метод предоставления помощи	- централизованное управление	2	(9.5 миллионов евро)
	- Компонент		
	- централизованное управление		
Код DAC	23010	Сектор	Энергетика

1. ОБОСНОВАНИЕ

1.1 Стратегические рамки

Бакинская Министерская Конференция по "Сотрудничеству в сфере энергетики между Европейским Союзом (ЕС) и странами прибрежных регионов Каспийского моря и соседних стран", проводившаяся в ноябре 2004 года, открыла двери расширенному сотрудничеству в области энергетики между ЕС и странами прибрежных регионов Каспийского моря, а именно, Азербайджаном, Ираном, Казахстаном, и Российской Федерацией, также как и соседними странами Армении, Грузии, Кыргызстаном, Молдовой, Турцией, Украиной и Узбекистаном.

Заключения этой Конференции признали важность дальнейшего развивающегося сотрудничества в области энергетики, с намерением:

1. приближение в этих странах правовых и технических стандартов к европейским и международным стандартам, чтобы подготовить почву для создания интегрированного энергетического рынка в соответствии с европейскими, также как и международными правовыми и регулятивными рамками (как для сектора газа, так и для электричества);

2. повышение безопасности и сохранности энергоснабжения посредством:

a. модернизация существующей инфраструктуры;

b. замена старой и опасной инфраструктуры энергоблока, такой как атомной электростанции Медзамор, для экологически безвредной инфраструктуры производства электроэнергии;

c. развитие новой инфраструктуры, в особенности, межсетевое соединение;

d. применение современной системы контроля их деятельности;

3. улучшения управления энергоснабжением и спросом; и

4. продвижение финансирования коммерчески и экологически жизнеспособных энергетических проектов, представляющих взаимный интерес, устанавливается согласно определенным критериям.

Проект предусматривает цели для увеличения поддержки ЕК в стратегических областях сотрудничества, упомянутых выше, с особым акцентом на гармонизацию стандартов электричества и на продвижение мер эффективности использования энергии в секторах промышленности и домашнего хозяйства.

1.2 Полученные уроки

Повышение цен на нефть и газ в течение 2005 года и начало 2006 года еще раз подчеркнули интерес в поддерживающих близких отношениях в области энергетического сотрудничества между странами региона, также как и между ними и ЕС. Интерес также подчеркнут в соединительных энергетических сетях, и в снижении

требований по энергоснабжению посредством улучшенного управления в сторону спроса и повышенной эффективности использования энергии.

1.3 Дополнительные сферы действий

Национальный проект ТАСИС направлен на решение вопроса гармонизации стандартов электричества в Российской Федерации.

1.4 Координация деятельности доноров

Проект примет во внимание текущие, а также запланированные инициативы, как со стороны двунаправленных доноров, так и кредитных институтов (Всемирный Банк, ЕБРР, ЕИБ) в регионе в аналогичной области. Будет обеспечиваться последовательность Национальным Программам ТАСИС, в особенности в отношении мер институционального развития и правового приближения.

2. СТРАНОВОЙ/РЕГИОНАЛЬНЫЙ КОНТЕКСТ

2.1 Политика сотрудничества страны-бенефициара

Расширенное сотрудничество в области энергетики между ЕС, странами региона Черного и Каспийского морей и их соседними странами признано как в обоюдных интересах для стран-потребителей, производителей и транзитных стран. При условии, дополнительно, улучшения координации энергетических политик, ожидается получение положительного влияния на мобилизацию инвестиций от национальных властей и от сообщества доноров, включая международные финансовые институты.

В рамках Европейской Политики Добрососедства, эти страны должны, в ближайшем будущем, иметь свою долю во внутреннем рынке ЕС, усиленных перспектив для экономической интеграции, также как и расширенные возможности политического сотрудничества. Проект поможет реализовать эти цели.

2.2 Секторный контекст

Региональная Программа ТАСИС до сих пор концентрировала, в основном, свои действия по сотрудничеству в области энергетики на секторах нефти и газа. Национальные программы также осуществляли деятельность в ограниченном объеме. Однако, Региональная Программа Сотрудничества ТАСИС на 2004-2006 годы обеспечивает рамки для более обширной деятельности, в особенности, гармонизации с европейскими стандартами и правилами, с целью облегчения торговых потоков и избежать барьеров, а также решить вопросы аспектов безопасности, также как и воздействие на окружающую среду и здоровье. Приверженность стран СНГ в рамках международных и региональных конвенций и соглашений также доказывают эти приоритеты.

Что же касается второго компонента проекта, расточительность энергии производит ненужные расходы на энергию в контексте быстро растущих цен. Повышенное эффективное энергопотребление должно способствовать снижению счетов на энергию и уменьшению зависимости большинства заинтересованных стран от импортируемого ископаемого топлива. Пока есть огромная потребность в инвестициях в развитии и

модернизации инфраструктуры, ограниченные средства ТАСИС не могут быть использованы в целях прямых инвестиций. Соответственно, они должны быть направлены на продвижение модернизации и реформы в энергетическом секторе, усиливая, где уместно, инвестирование международных финансовых институтов и продвигая участие частного сектора.

3. ОПИСАНИЕ

3.1 Цели

3.1.1 Общие цели

Основными задачами проекта являются снижение энергозависимости и повышение надежности энергоснабжения в рассматриваемых странах (см. пункт 3.3 ниже) путем улучшения перспектив для интеграции энергетических рынков, посредством гармонизации стандартов электричества, и продвижения эффективности энергопотребления в секторах промышленности и домашнего хозяйства соответствующей поддержкой инвестициями международных финансовых институтов.

3.1.2 Конкретные цели

Компонент 1: Гармонизация стандартов электроэнергетики

Конкретные задачи, решаемые в рамках этого компонента:

- достигнуть общего понимания обоснования и потребности совместной гармонизации технических стандартов в секторе электричества;
- разработать стратегию гармонизации технических стандартов и практик в секторе электричества вне рамок национальных политик и поддержать ее принятие, принимая во внимание деятельность, предусмотренную Национальным Планом Действий в рамках Европейской Политики добрососедства (для стран Восточной Европы и Кавказа) ;
- определить среднесрочный План действий для достижения согласованных технических стандартов и практик, включая пакет правовых мер, инициируемых национальными властями для принятия согласованных технических стандартов;
- повысить осведомленность стандартов, правил и задач внутреннего рынка электричества ЕС ;
- помочь в установлении соответствующих механизмов на подрегиональном уровне для содействия широкому использованию и выполнению правил и стандартов внутреннего рынка электричества ЕС.

Компонент 2: Идентификация и продвижение инвестиций для эффективности энергопотребления

Конкретными задачами этого компонента (реализация которого будет возложена на ЕБРР, в свете его достижений в данной области) являются:

- повысить осведомленность преимуществ и возможностей эффективности энергопотребления в рассматриваемых странах;
- пробивать путь устойчивым инвестиционным проектам эффективности

энергопотребления, учреждая кредитные линии в соответствующих местных банках и предоставление технических, финансовых, правовых и экологических знаний потенциальным бенефициарам (где уместно, в секторах промышленности и домашнего хозяйства) ;

- поддержать эффект распространения в банковском, промышленном и хозяйственном секторах.

3.2 Ожидаемые результаты и основные сфера деятельности

Компонент 1: Гармонизация стандартов электроэнергетики

Ожидаемыми результатами данного компонента проекта являются следующие:

- совместное понимание обоснования и потребности гармонизации технических стандартов в секторе электричества с европейскими стандартами в рассматриваемых странах ;

- разработанная и согласованная подрегиональная стратегия (в Восточной Европе, на Кавказе и Центральной Азии) гармонизации технических стандартов в секторе электричества вне рамок национальных политик в соответствии с правилами и стандартами внутреннего рынка электричества в ЕС;

- разработанные и согласованные среднесрочные Планы действий для достижения согласованных технических стандартов и практик;

- повышенная осведомленность стандартов, правил и информации о нормах ЕС в секторе электроэнергетики, среди вовлеченных заинтересованных сторон;

- подготовлен пакет правовых мер по техническим стандартам для национальных властей рассматриваемых стран.

Компонент 2: Идентификация и продвижение инвестиций для эффективности энергопотребления

Ожидаемыми результатами данного компонента проекта являются следующие:

- проведены предварительные изучения по идентификации в этих странах СНГ, которые могут потенциально соответствовать для выполнения мер эффективности энергопотребления ;

- обговорены правовые и финансовые условия с местными банками для установления кредитных средств, при условии предварительного одобрения этих согласований со стороны ЕК ;

- разработаны кампании по повышению осведомленности и маркетинга о преимуществах эффективности энергопотребления в целевых областях;

- начаты переговоры с представителями промышленности и другими заинтересованными сторонами о принятии мер эффективности энергопотребления и запуска соответствующих инвестиций ;

- проведены аудиты по эффективности энергопотребления во многих фирмах (и по возможности, в многоквартирных домах и частных дворах), на основе подписания предварительных соглашений ;

- проведены заключительные технические и управленческие подтверждения, до выплаты средств банками, участвующими в проекте и эффективный запуск инвестиций ;

- реальные и количественные сбережения/сокращения энергии в выбросах парникового газа ;

- данные по проекту опубликованы и широко распространены.

3.3 Заинтересованные стороны

Компонент 1: Гармонизация стандартов электроэнергетики

Рассматриваемые страны включают: Азербайджан, Армению, Беларусь, Грузию, Кыргызстан, Казахстан, Молдову, Таджикистан, Туркменистан, Украину и Узбекистан. Действуя от имени каждой из этих стран, партнерами по проекту являются Министерство Энергетики и/или Национальные Государственные Агентства, ответственные за установление и мониторинг за реализацией норм и стандартов в секторе электроэнергетики.

Компонент 2: Идентификация и продвижение инвестиций для эффективности энергопотребления

На основе предварительных рыночных исследований от ЕБРР, рассматриваемые страны включают: Украина и Молдова.

3.4 Риски и предположения

Успех проекта будет зависеть от выполнения следующих условий:

- продемонстрированная готовность стран-бенефициаров расширить сотрудничество в области энергии, адаптировать их стандарты электроэнергетики, преимущественно в соответствии с европейскими стандартами, и проявить интерес в эффективности энергопотребления ;

- позитивный подход банковского сектора к развивающему сотрудничеству с ЕБРР;

- существенный уровень цен на энергоносители, чтобы оправдать и получить выгоду от инвестиций на эффективность энергопотребления;

- способность ЕК и ЕБРР достичь соглашения по способу реализации проекта (компонент 2) ;

- интерес целевых секторов - промышленности и сектора строительства/хозяйства в инвестициях эффективности энергопотребления.

3.5 Необходимые условия

Компонент 1 - явно выраженное соглашение стран-участниц работать в секторе электроэнергетики с региональной перспективой, по направлению предусмотренного проекта .

Компонент 2 - достигнуто согласие между ЕК и ЕБРР в отношении метода реализации проекта и запланированных правовых и финансовых соглашений с местными банками.

3.6 Смежные вопросы

Добросовестное управление	X
Интеграция в мировую экономику	X
Окружающая среда	X

4. ВОПРОСЫ РЕАЛИЗАЦИИ

4.1 Метод реализации

- Компонент 1 - Гармонизация стандартов электроэнергетики - централизованное управление .

- Компонент 2 - Идентификация и продвижение инвестиций для эффективности энергопотребления - централизованное управление, путем присуждения гранта ЕБРР, без объявления конкурса заявок.

4.2 Бюджет и календарь

- Компонент 1: Общий индикативный бюджет составляет 1.5 миллионов Евро. Намеченная продолжительность проекта составляет 18 месяцев. Предусмотрен контракт на предоставление услуг .

- Компонент 2: Общий индикативный бюджет составляет 9.5 миллионов евро, из которых 5 миллионов Евро будут выделены для осуществления работ в Молдове. Данный компонент по эффективности энергопотребления будет реализовываться посредством присуждения грантового контракта (9.5 миллионов евро) без объявления конкурса заявок, Европейскому Банку Реконструкции и Развития (ЕБРР), полностью финансируя деятельность на основе Статьи 169 Финансового Постановления ЕК и Статьи 253 (1) его правил реализации. Намеченная продолжительность проекта составляет 2 года. Ожидается, что грант ЕК будет производить кредиты ЕБРР соответствующим предприятиям и коммунальным ведомствам, приблизительно до 25.0 миллионов евро.

4.3 Процедуры закупок и присуждения грантов

Все контракты, осуществляющие Финансовое Соглашение должны быть сданы и осуществлены в соответствии с процедурами и стандартными документами, установленными и опубликованными Комиссией для осуществления внешней деятельности, которые остаются в силе во время старта данной процедуры.

Вся смета программы должна соответствовать процедурам и стандартным документам, установленным Комиссией, которые остаются в силе во время принятия сметы по данной программе .

Процедура присуждения гранта по 2-му компоненту обоснована технической характеристикой проекта. Проект фактически ставит ЕБРР монополистом, так как требуется вмешательство высокоспециализированного финансового института, с состоявшимся опытом работы в секторе энергетики, институционального развития банковского сектора и развития частного сектора в контексте пост коммунистических стран, находящихся в переходном периоде. Институт также должен разделять ценности ЕС и преследовать аналогичные цели общественной политики. Данная процедура

действует на основании Статьи 110, §1, Финансового Постановления ЕК и Статьи 168, § 1 с. его правил реализации.

4.4 Проведение мониторинга

Индикаторы мониторинга будут разработаны в технических заданиях тендерного досье, а что касается компонента 2, в сотрудничестве с ЕБРР, как первый шаг. Ожидается, что Представительства ЕК будут содействовать Штаб-квартире ЕК в их мониторинге, также как и соответствующие эксперты, ответственные за слежение региональных программ ТАСИС.

4.5 Оценка и аудит

Оценка и аудит будут проводиться в соответствии со стандартными процедурами EuropeAid.

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА 8

Наименование	Международный учебный центр развития метрологии в нефтегазовой отрасли				
Общая стоимость	2 500 000 евро				
Метод предоставления помощи	Метод реализации проекта: Централизованное управление				
Код DAC	23081	Сектор	Энергетика		

1. ОБОСНОВАНИЕ

1.1. Стратегические рамки

Вовлеченность Сообщества в регионе нефтяной и газовой сетей на территории бывшего Советского Союза началось в 1992 году с реализации межгосударственного проекта ТАСИС, включающего только страны Центральной Азии и Кавказа. Проект направлен на стратегический сектор и был существенен интересам Содружества Независимых Государств (СНГ) для разработки их ресурсов нефти и газа, и обеспечить надежные поставки. Это привело к созданию в 1995 году более обширной инициативы, впредь известную как программа INOGATE (Межгосударственная транспортировка нефти и газа в Европу). Эта программа впервые включила основную концепцию взаимозависимости среди стран СНГ и стран-членов ЕС.

Программа INOGATE изначально финансировалась в рамках Межгосударственной программы ТАСИС, как части четырехлетней программы (бюджетной линии 1996-1999 годов). С внедрением изменений в Директиву ТАСИС в 1999 году, Межгосударственная Программа ТАСИС была преобразована в Программу Регионального Сотрудничества ТАСИС на 2000-2006 годы. В Стратегии Регионального Сотрудничества ТАСИС и Региональной Индикативной Программы на 2004-2006 годы, были определены 3 приоритетных предмета для начала осуществления деятельности на уровне нескольких стран:

- устойчивое управление природными ресурсами;
- продвижение торговли и инвестиций;

- правосудие и внутренние дела.

В рамках второго предмета были установлены 3 конкретные задачи для нефтяной и газовой сетей:

1. развитие рационализированных и продвинутых межгосударственных систем перевозки нефти и газа, способствующих реализации Рамочного Соглашения I N O G A T E ;

2. повышение уровня безопасности перевозки газа и нефти, в частности из России и более широкого Каспийского бассейна в Европу;

3. активизация инвестирования международных финансовых институтов (МФИ) и участие частного сектора, а также прогресс в модернизации реформе в этих областях.

Предложенный проект предназначен обеспечить поддержку в соответствии с этими задачами, поддерживая передачу ноу-хау и развивая технический потенциал для обеспечения международно-признанных систем обслуживания газовой метрологии и классификации.

Заключения Бакинской конференции (см. пункт 2 ниже) признали важность дальнейшего развивающего сотрудничества в области энергетики, при условии:

1. гармонизация правовых и технических стандартов в этих странах с европейскими и с международными стандартами, чтобы подготовить почву для создания интегрированного энергетического рынка в соответствии с европейскими, также как и международными правовыми и регулятивными рамками;

2. повышение уровня безопасности и надежности энергоснабжения, в числе прочего путем реализации современной системы контроля деятельности соединений.

Проект предусмотрен в соответствии с данными направлениями.

1.2. Полученные уроки

Одним из извлеченных уроков считается необходимость в укреплении устойчивости работ, осуществленных в рамках предыдущих проектов ТАСИС. Ожидается, что вложение дополнительных средств обучения в Метрологический Центр, установленный в Боярке, в Украине, повысит его устойчивость.

Основной функцией Центра Боярки является улучшение техники измерения, применяющейся в транзите газа, с целью соответствия их международно-признанным стандартам.

1.3. Дополнительные сферы действий

Это имеет отношение к предыдущим инициативам ТАСИС в пользу Метрологического Центра Боярки. Добавление средств обучения в данный Центр должно позволить дальнейшую передачу ноу-хау в области метрологии по всему СНГ, и таким образом, поддержать распространение и гармонизацию с европейскими практиками и нормами.

1.4. Координация деятельности доноров

В данной области деятельности другие доноры не задействованы.

2. СТРАНОВОЙ/РЕГИОНАЛЬНЫЙ КОНТЕКСТ

2.1. Политика сотрудничества страны-бенефициара

Бакинская Министерская Конференция по "Сотрудничеству в сфере энергетики между Европейским Союзом (ЕС) и странами прибрежных регионов Каспийского моря и соседних стран", проводившаяся в ноябре 2004 года, открыла двери расширенному сотрудничеству в области энергетики между ЕС и странами прибрежных регионов Каспийского моря, а именно, Азербайджаном, Ираном, Казахстаном, и Российской Федерацией, также как и соседними странами Армении, Грузии, Кыргызстаном, Молдовой, Турцией, Украиной и Узбекистаном.

Украина, Молдова и Беларусь являются теми тремя странами, к которым проект имеет прямое отношение. С поддержкой Программы INOGATE, эти 3 страны-бенефициары согласились совместно создать Восточно-европейский региональный метрологический центр природного газа в Боярке.

2.2. Секторный контекст

Все работы по центру Боярка (строительные работы, технические работы со средствами инфраструктуры и установка оборудования) были выполнены в тесном сотрудничестве со специализированными органами стран-бенефициаров: НАК (Национальная Акционерная Компания) "Нафтогаз Украины", ГП (Государственное Предприятие) "Белтрансгаз" в Беларуси и АО "Молдовагаз" в Молдавии. После завершения основных строительных работ в декабре 2005 года, следующим шагом запланированным на 2006 год станет аккредитация и международная аттестация центра .

Ожидается, что метрологический центр станет структурой, допускающей создание общей и современной системы измерения газа. Метрологический центр также будет содействовать переходу рассматриваемых стран от текущих национальных стандартов для измерения подач газа к международно-признанным стандартам.

К концу 2006 года Региональный Метрологический центр должен быть готов предоставлять современные услуги стандартизации для транспорта газа в пределах региона и в другие страны. Эти услуги запланированы для расширения до метрологии нефти и нефтяных продуктов. Это имеет стратегическую важность для повышения надежности нефтяных поставок и выполнение стандартов ЕС по измерению и качеству п р о д у к ц и и .

Метрологический центр Боярка является единственным таким центром, имеющим три первичных эталона подачи природного газа внутри одной территории, представляя блок подачи, использующий различные операционные принципы. Средства проверки включают особый измерительный насадок, приспособление первичного эталона и роторное устройство для блок-схемы подачи. Уникальность центра заключается в том, что вместе со стандартами подачи газа, там будут использоваться такие физические стандарты, как давление и температура. Запланировано вступление центра в сеть

метрологических центров, сертифицированных для реализации программ для гармонизации европейских стандартов.

3. ОПИСАНИЕ

3.1. Цели

Общей задачей проекта является развитие Международного центра подготовки для повышения качества измерения нефтяной и газовой метрологии, как дополнительное средство к "Восточно-европейскому региональному метрологическому центру природного газа", который был создан в Боярке, на Украине, основной функцией которой станет передача ноу-хау по технике измерений нефти и газа в соответствии с международно-признанными стандартами.

Конкретные задачи проекта:

- разработать бизнес-план для коммерческой деятельности Центра подготовки;
- разработать учебный план и обучающие материалы для полного комплекта соответствующих курсов, которых необходимо определить;
- обучить преподавателей проведение курсов, детально разрабатываемых;
- поддержать разработку современных материальных средств обучения;
- подготовить маркетинговую программу до запуска деятельности Центров Обучения в рассматриваемых странах.

3.2. Ожидаемые результаты и основные сферы деятельности

Предполагаемые результаты этого проекта являются следующие:

- разработка бизнес-плана для обеспечения коммерческой устойчивости Центра подготовки;
- Рабочий Центр подготовки с подготовленными материалами курса и аттестованными преподавателями;
- завершенная маркетинговая программа, в результате которой проведены существенные предварительные регистрации на курсы, которые проводятся Центром подготовки.

3.3. Заинтересованные стороны

Прямыми бенефициарами проекта являются Нафтогаз Украины, Белтрансгаз Беларуси и Молдовагаз Молдавии, как основные "владельцы" Центра Боярки. Участие все же может быть расширено и для других заинтересованных стран. Косвенными заинтересованные стороны включают в себя технический персонал нефтяных и газовых компаний стран СНГ и по возможности страны ЕС.

3.4. Риски и предположения

- Центр Боярки не был официально признан на международной арене в феврале 2006 года. Центр должен быть сертифицирован после завершения строительных работ, предположительно, после 10 марта 2006 года;
- персонал и оборудование были сертифицированы на местном уровне; теперь же необходимо сертифицировать собранное оборудование, после того, как Центр

полностью будет задействован;

- в феврале 2006 года Центр все еще не работал. Предполагаемая дата начала работ 10 марта 2006 года.

3.5. Необходимые условия

Метрологический Центр Боярки должен полностью функционировать к концу 2006 года.

3.6. Смежные вопросы

Добросовестное управление	X
Интеграция в мировую экономику	X
Окружающая среда	X

4. ВОПРОСЫ РЕАЛИЗАЦИИ

4.1. Метод реализации

Вся деятельность предложенного вмешательства должна быть осуществлена посредством централизованного управления.

Техническое содействие, выделенное в рамках проекта, разработает бизнес-план и маркетинговую программу; будет содействовать в определении спецификации оборудования, предоставляемого Центру; обеспечит получение этого оборудования и будет контролировать за установкой и функционированием оборудования; подготовит учебные программы, модули, и другие обучающие материалы; по необходимости будет содействовать в организации и проведении курсов подготовки; позаботится о соответствующих процедурах аттестации, и более в общем виде, будет отвечать за всю обучающую деятельность, осуществляющей в Центре и за управление и наблюдение работ по проекту.

4.2. Бюджет и календарь

Индикативный бюджет проекта составляет 2.5 миллиона Евро. Предполагается, что приблизительная сумма в 1.5 миллиона Евро будет использована на предоставление технического содействия, тогда как приблизительная сумма в 1 миллион Евро выделяется на поставки. Однако, данная разбивка может быть согласована в ходе реализации проекта.

Намеченная продолжительность проекта составляет 24 месяцев.

Вклад стран-бенефициаров должна осуществляться таким образом: предоставление офисного помещения и необходимого временного вклада государственных сотрудников или сотрудников других государственных институтов, вовлеченных в реализацию проекта.

4.3. Процедуры закупок и присуждения грантов

Все контракты, осуществляющие Решение Комиссии и/или Финансовое Соглашение должны быть сданы и осуществлены в соответствии с процедурами и стандартными документами, установленными и опубликованными Комиссией для осуществления внешней деятельности, которые остаются в силе во время старта

данной процедуры. Конкретнее, техническое содействие будет нанято на основе объявления на тендер. Аналогичная процедура применяется для поставок оборудования.

Вся смета программы должна соответствовать процедурам и стандартным документам, установленным Комиссией, которые остаются в силе во время принятия сметы по данной программе.

4.4. Проведение мониторинга

Индикаторы мониторинга будут разработаны в технических заданиях тендерного досье. Представительство ЕК на Украине и другие соответствующие Представительства ЕК позаботятся о мониторинге, помогающим надлежащим образом со стороны соответствующих экспертов, ответственных за слежение региональных программ ТАСИС.

4.5. Оценка и аудит

Оценка и аудит будут проводиться в соответствии со стандартными процедурами EuropeAid.

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА 9

Название	Управление приграничными территориями в странах СНГ		
Общая стоимость	22 500 000 евро		
Метод предоставления помощи	Метод реализации проекта - Централизованное управление		
ДАС - код	99810	Сектор	Пограничный контроль

1. ОБОСНОВАНИЕ

1.1. Стратегические рамки

Усиление интегрированного пограничного контроля является одним из основных приоритетов Региональной Стратегии и Индикативной программы ТАСИС на 2004-2006 годы. В разделе 6.3, посвященном вопросам юстиции и внутренних дел, подчеркивается поддержка создания систем интегрированного пограничного контроля в Белоруссии и Молдове, а также в Центральной Азии. Цель проекта - улучшение возможностей контроля границ одновременно с содействием/облегчением легальных трансграничных потоков.

Кроме того, 1 декабря 2005 года была создана Миссия Европейского Союза по Приграничной Помощи Молдове и Украине (EUBAM) посредством Меморандума о Взаимопонимании, подписанного между Европейской Комиссией, Молдовой, Украиной и рассчитанного (первоначально) на 24 месяца, то есть до конца 2007 года. Миссия EUBAM направлена на содействие разрешению приднестровского конфликта и улучшение пограничного и таможенного контроля на украино-молдавской государственной границе. Деятельность миссии входит в число политических приоритетов ЕС, Молдовы и Украины, что было дополнительно подтверждено на Первом Собрании Консультативного Совета, который проходил 15 февраля 2006 года в

О д е с с е .

Содействие свободному передвижению людей и товаров через границу, усиление борьбы с терроризмом и незаконной миграцией, а также урегулирование приднестровского конфликта входят в число основных приоритетов Европейской Политики Добрососедства. Аналогичным образом сотрудничество ЕС со странами Центральной Азии, указанное в Региональной Стратегии по Центральной Азии, ставит большой акцент/делает большой упор на сотрудничество в области пограничного контроля.

1.2. Полученные уроки

В течение последних нескольких лет программа ТАСИС оказывала содействие программам, связанным с пограничным контролем и борьбой с международными преступлениями в странах СНГ. В Центральной Азии с 2002 года функционирует проект Пограничного Контроля в Центральной Азии (ВОМСА). В результате реализации проекта ВОМСА были извлечены важные уроки, большая часть из которых может быть применена, и учитывалась при разработке предложенной программы. Эти уроки

включают:

- *согласованный региональный* подход для развития гармонизированных методов во всех странах-бенефициарах;
- *максимальное участие* национальных учреждений в проводимых программах посредством постоянного и активного вовлечения местных органов на протяжении всего проекта;
- *долгосрочное планирование и подход* также доказали свою значимость для программ содействия пограничному контролю;
- *комплексные* программы поддержки, направленные не только на непосредственные нужды на границах, но и на институциональное развитие, позволяют постепенный переход к интегрированному пограничному контролю и более эффективны;
- *долгосрочные программы* больше подходят для обеспечения устойчивого развития и сохранения темпа реформирования. Тем не менее, достижение *быстрых конкретных результатов* особенно важно, чтобы завоевать доверие со стороны органов страны-бенефициара;
- принятие подхода, направленного на *демонстрационные проекты* содействует эффективному использованию Ограниченных ресурсов и позволяет поэтапно вводить новые процессы и инструменты.

Данные проведенного недавно **Оценочного Отчета по программе ТАСИС** в целом подтверждают результаты уроков, полученных в ходе реализации проекта ВОМСА. В отчете также подчеркивается необходимость создания условий для максимального воздействия посредством тесного сотрудничества между донорскими организациями и координирования их стратегий. В декабре 2005 года началось проведение оценки и

выпуска рекомендаций по Программе в Центральной Азии, и результаты будут готовы к апрелю 2006 года. Результаты оценки являются неперенным условием для дальнейшего продвижения программы в регионе.

Миссия по мониторингу программы WOMSA проходила в 2005 году. Отчет по мониторингу подтвердил обоснованность подхода проекта WOMSA. В отчете также были отражены замечания относительно руководства программы, которые будут полезны в будущем. В отчете отмечено, что необходимо повысить *возможности для реализации* программы. До сих пор проекты WOMSA реализовывались Программой по Развитию ООН (ПРООН), которая испытывала ряд трудностей в области руководства задержек в реализации. Тем не менее, эти недостатки сейчас устранены, так как ПРООН разработала новую структуру управления по данному проекту. Отчет также подчеркивает необходимость усилить деятельность по мониторингу, проводимому ПРООН. По этой причине вопросу проведения непрерывного мониторинга будет уделяться особое внимание в ходе реализации данного нового этапа программы WOMSA.

1.3. Дополнительные сферы действий

Предложенная региональная программа разработана с целью дополнить или укрепить деятельность в области пограничного контроля, проводимую в рамках прошедших региональных и национальных программ. Также учитывается деятельность на национальном уровне, запланированная в данном регионе в ближайшее будущее.

Программа **EUBAM** первоначально финансировалась в рамках RRM (Механизм Быстрого Реагирования) в период до мая 2006 года с общим объемом средств в 4 миллиона евро, а затем в рамках программы TACIS 2004, по которой было предоставлено еще 4 миллиона евро. До конца 2007 года эта программа предоставит еще до 10 миллионов евро.

В Молдове и Беларуси ЕС оказывает содействие в области пограничного контроля с 2001 года. Общий объем финансовой поддержки достиг 36 миллионов евро. Поддержка была связана в основном со строительством ключевых пунктов перехода границы демаркацией границ, поставкой оборудования для осуществления контроля и надзора, а также для обучения и наращивания потенциала.

Программы WOMBEL I (4.5 миллионов евро) и WOMBEL II (8.8 миллионов евро) в Беларуси и WOMMOL I (0.9 миллионов евро) и WOMMOL II (1.85 миллионов евро) в Молдове были направлены на поставку крайне необходимого контрольно-измерительного и разведывательного оборудования и на нужды обучения. Кроме того, в Молдове предусматривается оказание поддержки реформе в области управления человеческими ресурсами в рамках Региональной программы 2005 года. Широкий спектр содействия предусмотрен также по программе Трансграничного Сотрудничества TACIS. Последующие программы, включая предлагаемую программу, могут, таким образом, быть сосредоточены на усовершенствовании инфраструктуры и

оборудования для дополнения предпринятых ранее и запланированных проектов.

Что касается других доноров, реформа пограничной службы Молдовы также поддерживается на двусторонней основе Венгрией, Финляндией и Литвой, которые в основном предоставляют свой опыт. США также предоставили Молдове материальную поддержку в форме оборудования.

Хотя первые шаги в рамках программы ВОМСА в Центральной Азии были предприняты в 2002-2003 годах, когда были завершены три первых этапа, программа начала деятельность в более крупных масштабах только в 2004 году.

К настоящему времени программы ТАСИС предоставили порядка 20 миллионов Евро для поддержки ВОМСА. Более того, программа получила финансовую поддержку со стороны ПРООН, составляющую примерно 1,2 миллиона Евро. Великобритания также приняла участие в финансировании ВОМСА на двусторонней основе, выделив порядка 2 миллиона Евро. Программа реализуется в несколько этапов, четвертый этап завершается в сентябре 2006 года, пятый этап ВОМСА скоро начнется, а шестой уже находится в стадии подготовки.

Работа по программе ВОМСА дополняется также деятельностью Центрально-Азиатской Программы по Борьбе с Наркотиками (CADAP). Задачей CADAP является постепенное внедрение в странах Центральной Азии передового опыта ЕС в области политики по борьбе с употреблением наркотиков. Обе программы имеют общее руководство, а некоторые проекты осуществляются в тесном сотрудничестве. Вместе эти две программы с общим объемом финансовой помощи в 38 миллионов евро создают основу для инициатив организаций-доноров в области пограничного контроля и борьбы с организованной преступностью.

В Центральной Азии нет других доноров, имеющих программы, направленные на реформы в области пограничного контроля. Тем не менее, несколько других доноров активны в подсекторах пограничного контроля (США, МОМ, УВКБ и др.) проекты сейчас сосредоточены в основном на восточной части южной границы Таджикистана, тогда как США работают на западной части границы.

1.4. Координация деятельности доноров

EUBAM финансируется на 100% Еврокомиссией и по-прежнему осуществляется ПРООН. ОБСЕ является членом квартального Совещания Консультативного Совета, а также приглашена участвовать в ежемесячных координационных совещаниях с участием всех сторон. МОМ (Международная Организация по Миграции) закреплена к программе EUBAM в качестве наблюдателя. В регионе больше нигде не проводится аналогичной деятельности. Что касается задачи EUBAM по наращиванию потенциала, здесь деятельность тщательно координируется с США, которые проводят крупномасштабную программу, направленную на предупреждение распространения ОМП и ядерных материалов на государственной границе Украины и Молдовы.

Меры по координации доноров по программе ВОМСА до сих пор были ограничены

несколькими мероприятиями. В Таджикистане, тем не менее, программе удалось запустить механизм по координации деятельности финансирующих организаций. Эта политика, а также попытка мобилизовать поддержку доноров со стороны Афганистана на таджикско-афганской границе были оценены большинством задействованных в программе.

Координационная деятельность между странами ЕС продолжается посредством механизма Инициатива в области Безопасности Центрально-Азиатских Границ (CABSI). CABSI - это консорциум некоторых стран ЕС¹, возглавляемый Австрией и с активным участием Великобритании. Консорциум также предусматривает постоянное представительство США. Совещания CABSI имеют своей целью благоприятствовать сотрудничеству и усилить партнерство, собирая вместе представителей консорциума, стран ЕС, Европейской Комиссии, международных доноров и международных организаций. Тем не менее, необходимо добавить следующее: поскольку основной вопрос, интересующий страны ЕС и США, касается транзита наркотиков, данная "координация" подвергла риску связность программы WOMSA посредством убедительных рекомендаций отодвинуться от планирования проекта. Уроком в данном случае является тот факт, что Еврокомиссия выступает в качестве защитника концепции улучшения пограничного контроля как движущей силы для развития и торговли, и что опыт Комиссии имеет большой опыт в усовершенствовании системы прохождения границ.

В Молдове в области управления границ задействовано не много организаций-доноров. Поэтому основные усилия по координации сосредоточены на США, которые оказывают поддержку пограничным и таможенным службам путем предоставления оборудования. Были предприняты шаги со стороны обеих финансирующих организаций для обеспечения взаимозаменяемости действий. В Беларуси в программах поддержки доминирует Еврокомиссия; участие других доноров не отмечено.

¹ Члены CABSI: Австрия, Финляндия, Франция, Великобритания, Польша, Эстония, Латвия.

2. РЕГИОНАЛЬНЫЙ КОНТЕКСТ

2.1. Политика сотрудничества стран-бенефициаров

С 1995 года Молдова и Приднестровье получают поддержку ОБСЕ, России и Украины в качестве международных посредников. В сентябре 2005 года ЕС и США стали наблюдателями пятистороннего процесса посредничества ("5+2"). Возможность продвинуться к разрешению "замороженного" приднестровского конфликта появилась после прихода к власти реформиста Виктора Ющенко в соседней Украине. Украина выпустила свой план урегулирования в начале мая 2005 года позднее, 2 июня 2005 года

. Президенты Молдовы и Украины обратились с совместным письмом к Президенту Баррозо и Высшему Представителю Солана с просьбой о дополнительной помощи ЕС в общем наращивании потенциала в области пограничного контроля, включая таможенную службу, на всей протяженности границы Молдовы и Украины. В письме запрашивалось содействие ЕС в создании "механизма таможенного контроля и эффективного пограничного мониторинга на приднестровском сегменте молдавско-украинской границы государственной границы". Соответственно, 7 октября 2005 года между Европейской Комиссией, Молдовой и Украиной был подписан Меморандум о Взаимопонимании в отношении Миссии ЕС по оказанию содействия на границе (EUBAM). EUBAM функционирует с 1 декабря 2005 года по 2007 год и обладает политической поддержкой на самом высоком уровне всех задействованных с т о р о н .

Новые Независимые Государства унаследовали старую концепцию пограничного контроля, основанную на военном перекрытии и обширном укреплении границ. Пересечения границы между этими странами - долгий и сложный процесс. Основной задачей политики Сообщества в отношении внешних границ ЕС является создание интегрированного пограничного контроля, который призван обеспечить высокий и одинаковый уровень контроля и наблюдения, содействуя в то же время легальному транзиту людей и товаров. Ряд стран разделяют данные задачи с ЕС и некоторые из них уже начали процесс политических и институциональных реформ. Тем не менее, в большинстве стран реформы до сих пор находятся на очень ранней стадии.

Молдова и Беларусь разработали ясную политику по улучшению пограничного контроля. Беларусь проводит государственные программы, направленные на развитие высокоскоростной инфраструктуры коммуникаций по всей стране и рассчитанные до 2010 года, а также направленные на усовершенствование пограничного контроля до 2015 года обе государственные программы находятся в тесной связи, так как коммуникационные и информационные технологии являются важным аспектом как для борьбы с незаконным пересечением границ, так и для содействия торговле. В Молдове в начале 2005 года было начато преобразование пограничного департамента, имеющего военную структуру, в Пограничную службу с правоохранительными функциями. Кроме того, была сформулирована стратегия реформ вплоть до 2007 года данная стратегия ставит весьма амбициозные цели, которые, по всей вероятности, не могут быть достигнуты в указанный Правительством срок. Поэтому, возможно появления дополнительной стратегии.

Пограничный контроль также определяется как один из приоритетов Плана Действий Европейской Политики Добрососедства в отношении Молдовы (ENP AP) ² . Данный План имеет статус нормативно-правового документа в Молдове, и поэтому все соответствующие службы проявляют стремление к его реализации. Амбициозные

задачи также должны найти свое отражение в контексте правительственной национальной политике направлении к европейской интеграции.

Обе страны имеют серьезные затруднения с выделением необходимых средств государственного бюджета на финансирование улучшения пограничного контроля. Приблизительно 90-95% бюджета, предусмотренного для пограничных и таможенных служб использовано на затраты на персонал. Более того, в обеих странах среднесрочные и/или долгосрочные перспективы в области бюджета еще не установлены, что делает прогнозы на срок, превышающий текущий рабочий год, невозможными. В случае получения государством достаточного количества доходов, даже официально выделенные средства утвержденного государственного бюджета на практике недоступны. Это подразумевает, что поддержка доноров останется ключевым элементом в улучшении интегрированного пограничного контроля. Беларусь и Молдова должны, однако, обеспечить сохранение существующих структур.

Центральная Азия и ЕС имеют общий интерес в расширении сотрудничества в области борьбы с общими бедами, включая терроризм и организованную преступность. Международное сообщество признало необходимость усиления границ в Центральной Азии, и значительная поддержка оказывается особенно на границе с Афганистаном. Содействие в основном сосредоточено на остановке потока незаконных наркотических средств из Афганистана, а также на обучение и обеспечение оборудованием. Такое содействие не всегда связано с подходом, направленным на создание более широких институтов.

Со стороны стран-бенефициаров, Центрально-Азиатские государства начинают осознавать необходимость двигаться дальше, чем просто получение оборудования, и начинать реформы в области пограничного контроля. Данная эволюция в мнении стран-бенефициаров отмечалась уже неоднократно. Однако, ситуация меняется от одной страны к другой, и данный вопрос требует особо осторожного отношения.

На момент написания данного документа, пять Центрально-Азиатских стран имеют комплексную стратегию в области пограничного контроля (хотя некоторые пограничные службы имеют свою собственную стратегию). Содействие в разработке таких стратегий предусмотрено по программе WOMSA 4. что касается организации пограничные службы всех пяти стран до сих пор имеют военизированную структуру. Более того, в нескольких странах они находятся в ведении службы национальной безопасности (бывший "КГБ").

² Смотрите пункт 49 и 50 ЕС - Молдова ENP AP.

2.2. Секторный контекст

Появление пяти новых стран в результате распада СССР привело к созданию тысяч километров новых международных границ, которые нуждаются в охране, но в то же

время должны стать более открытыми для путешествий и торговли.

Молдова и Беларусь, а также Украина-молдавская государственная граница и в частности ее отрезок с самостоятельно провозглашенной Республикой Приднестровье, часто используются в качестве транзитного коридора как для восточно-западных потоков, так и для криминальных видов деятельности. Последнее расширение ЕС подвело эти две страны к внешним границам Евросоюза. Поэтому, содействие законному передвижению людей и товаров, а также контроль над преступностью представляют огромную важность для ЕС. Имеются утверждения о значительных нелегальных потоках, проходящих через границы данных государств (и через Приднестровье), включая контрабанду, уклонение от уплаты таможенной пошлины, незаконный оборот наркотиков, оружия, торговлю людьми и незаконные пересечения. Однако, текущий уровень выявленных случаев/перехватов остается относительно низким по обеим сторонам границы.

Тем не менее, обе страны испытывают нехватку финансовых средств для улучшения возможностей в области инфраструктуры, сетей и оборудования. Недостаточное финансирование не позволяет им двигаться дальше в процессе приведения систем в соответствие с международными и европейскими стандартами. В этом плане странам вскоре будет необходимо подготовить и профинансировать внедрение системы биометрического контроля, который станет дополнительной нагрузкой на бюджет. Такая финансовая ситуация заставляет Молдову и Беларусь продолжать использовать старую инфраструктуру и оборудование, которое в некоторых случаях установлено еще во времена СССР. Недостаток технических возможностей и ресурсов (в частности отсутствие IT сетей и систем передачи данных) делает эти две страны привлекательными для контрабандной деятельности и нелегальной миграции в ЕС. Ситуация в Приднестровье с его запасами оружия и амуниции со времен 14-ой Советской армии, а также с его предприятиями по выпуску оружия в Бендеры и Рыбнице также дает причину для беспокойства. В интересах ЕС уменьшить подобные угрозы для своей безопасности.

Финансовая ситуация в Центральной Азии имеет мало различий. Недостаточное финансирование, медленный процесс демаркации границ и новые миграционные потоки часто выделяются из постоянных проблем для органов пограничного контроля. До последнего времени ситуация с финансированием с помощью сообществ доноров улучшилась незначительно, в связи с несогласованной координацией и раздробленным подходом. Параллельно с данными специальными вопросами, в общем, ощущается, что потенциал пограничного контроля в данном регионе ослаб, особенно в связи с уходом российских войск (в частности с таджикско-афганской границы). Подобная ситуация, в комбинации со старой концепцией пограничного контроля на основе закрытия границ, способствует снижению эффективности концепции управления границами в ЦА. Хотя

в некоторых странах имеются инициативы в этой области, еще очень многое предстоит сделать.

3. ОПИСАНИЕ

3.1. Цели

О б щ а я з а д а ч а :

Поддерживать интегрированные системы пограничного контроля для содействия легальным трансграничным потокам и помощи в борьбе с криминальной деятельностью в Центральной Азии, Беларуси, Украине и Молдове, а также приблизить их стандарты к стандартам ЕС. Содействовать мирному урегулированию Приднестровского конфликта.

С п е ц и а л ь н ы е з а д а ч и :

Предложенная программа направлена на 3 разные географические зоны. Хотя страны по данной программе имели общую историю и систему еще 15 лет назад, текущая ситуация в области пограничного контроля значительно отличается в каждой стране. Для того, чтобы удовлетворить особые нужды всех стран-бенефициаров запланированы 3 компонента программ, каждый из которых призван охватить специфику локальной среды, учитывая текущий уровень развития деятельности в этой о б л а с т и .

Компонент 1: украино-молдавская государственная граница (EUBAM)

1.1. усилить эффективность пограничного и таможенного контроля вдоль общей границы государств, с особым вниманием на Приднестровский регион.

1.2. увеличить поступления и понизить уровень таможенных махинаций и криминальных потоков (оружие, наркотики)

1.3. снизить уровень незаконного провоза людей и нелегальной миграции через г р а н и ц у .

1.4. содействовать законному потоку товаров и людей через границу.

Компонент 2: Молдова - Беларусь

2.1. улучшить возможности для предупреждения и борьбы с трансграничной преступной деятельностью, такой как торговля людьми, нелегальная миграция, оборот наркотиков, оружия и предметов двойного назначения, контрабанда поддельных товаров и товаров облагаемых высокими налогами;

2.2. содействовать трансграничному передвижению людей и товаров посредством введения современных стандартов (электронные паспорта, электронная таможенная о ч и с т к а) ;

2.3. содействовать законным торговым потокам и уменьшить стоимость перевозок посредством разработки IT сетей и баз данных, а также с помощью оборудования для к о н т р о л я .

Компонент 3: Центральная Азия

3.1. усилить возможности пограничного контроля в нескольких пилотных регионах

в странах Центральной Азии, посредством мер в области усовершенствования системы пограничного контроля и укрепления доверия.

3.2. Ожидаемые результаты и основные сферы деятельности

В О М С А 7

Д е я т е л ь н о с т ь

Данный компонент программы будет осуществляться в пяти пилотных регионах в каждом из Центрально-Азиатских государств (Таджикистан, Туркменистан, Кыргызстан, Казахстан, Узбекистан). Точное расположение пилотных регионов будет указано пограничной службой страны-бенефициара совместно с Представительством Еврокомиссии в ЦА. Компонент предусматривает расширение деятельности предыдущих проектов ВОМСА и поэтому будет реализован в тесной связи с ВОМСА 6 и

С А Д А Р .

Предусмотрено два типа мер: меры в области пограничного контроля и меры по укреплению доверия, которые будут реализованы по следующим направлениям:

- программа проведет оценку существующего потенциала в пилотных регионах для оценки целесообразности строительства и/или реконструкции пограничных пунктов. В случае положительного результата, указанные пункты будут сооружены/реконструированы и снабжены оборудованием. Персонал пройдет обучение по системе ИВМ и методам оценки риска для предотвращения незаконного провоза наркотиков, оружия и торговли людьми;

- ВОМСА 7 будет сотрудничать с местными органами власти и стимулировать их для принятия нормативно-правовой базы необходимой для осуществления интегрированного и современного пограничного контроля, включая демилитаризацию и постепенное выведение пограничников. Программа также будет развивать сотрудничество в пилотной зоне путем проведения обучающих тренингов для таможенных и пограничных служащих из каждой страны;

- будут созданы мобильные подразделения для мониторинга зеленой границы, с предоставлением необходимого обучения. Параллельно будет закупаться оборудование и телекоммуникационные системы, а пограничный штат сотрудников пройдет обучение по использованию данного оборудования. Будет создан/усилен локальный центр тренировки собак в каждом пилотном регионе, для чего будут приобретены собаки и необходимое оборудование. Собаки будут использоваться для контроля зеленой границы (пограничные собаки) и обнаружения незаконных товаров (собаки - ищетки);

- ВОМСА 7 также предпримет меры по укреплению доверия, с целью обеспечения того, что новая система контроля принята и поддерживается местным населением. Меры направлены на интеграцию пограничных постов в жизнь местного населения путем создания связей и диалога между органами контроля и приграничного населения. Конкретные виды деятельности - от санитарной обработки, разминирования и до

разработки общей политики пограничного сообщества - будут определены совместно с населением ;

- в завершение, ВОМСА 7 будет продолжать оказывать координационную и информационную поддержку организациям-донорам.

Р е з у л ь т а т ы

- Сооружение/реконструкция нескольких пограничных пунктов в пилотных регионах ;

- проведение обучения для персонала по интегрированному пограничному контролю ;

- внедрение операционных телекоммуникационных технологий;

- местные центры собаководства в пилотных регионах;

- содействие уменьшению бедности и укреплению доверия местного населения;

- улучшенная координация деятельности доноров;

- несколько международных доноров присоединяются к процессу оказания поддержки в рамках ВОМСА.

3.3. Заинтересованные стороны

Во всех тех компонентах основные участники и партнеры по проекту будут национальные агентства и учреждения, задействованные в области пограничного контроля и таможенного управления. На более широком уровне это все население, а также люди, пересекающие границы данных стран.

В Молдове, Украине и Беларуси основным участником и партнером будет Государственная Пограничная Служба Таможенная Служба данных стран.

В Центральной Азии основными участниками проекта будут представители пограничной службы, а также межведомственные группы в странах ЦА и, в меньшей степени, местные сообщества и НПО, занятые в пилотных регионах.

3.4. Допущения и Риски

Для компонентов по Молдове, Украине и Беларуси программа предусматривает, что органы пограничного и таможенного контроля будут оставаться приверженными последующему приближению к европейским стандартам, и будут участвовать в международных и региональных формах по сотрудничеству. Для Украины и Молдовы риски связаны в первую очередь с Приднестровьем. Миссия ЕС также должна сыграть важную роль в предотвращении незаконных действий на границе. Что касается Беларуси, последствия политического мировоззрения могут оказать влияние на результаты программы .

Необходимым условием для реализации программы является дальнейшая приверженность властей стран Центральной Азии к внедрению реформ в области пограничного контроля. Роль Представительства Еврокомиссии в Алматы поэтому важна в подчеркивании важности принятия реформ и введение передового опыта ЕС.

3.5. Необходимые условия

Национальные органы во всех восьми странах должны проявлять приверженность к началу/продолжению реформ системы пограничного контроля. Они также должны обеспечить экономическую целесообразность предпринятых мер по развитию инфраструктуры и оборудования.

3.6. Смежные вопросы

Программа будет дополнять деятельность ЕС и международных партнеров в области предотвращения конфликтов, снижения бедности, управления таможенной и миграционной службой, борьбы с организованной преступностью. Более того, инвестиции в современную систему пограничного контроля также будут благоприятствовать двусторонней и трансграничной торговле, тем самым, укрепляя национальные экономики стран.

4. ВОПРОСЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ

4.1. Метод реализации

Централизованное руководство

4.2. Бюджет и календарь

Общий индикативный бюджет по данной программе составляет 22.5 миллионов. Бюджет ориентировочно распределен следующим образом: 10 миллионов евро для EUBAM, 6.5 миллионов евро для Беларуси и Молдовы и 6 миллионов евро для ЦА. Запланированный период реализации программы 12-36 месяцев.

Финансовые средства будут распределены между регионами-бенефициарами следующим образом:

Компонент 1 (EUBAM) будет реализован посредством гранта (10 миллионов Евро) для ПРООН, полученного без проведения конкурса. Присуждение гранта без конкурсной процедуры оправдано в связи с кризисной ситуацией (Приднестровье) согласно Статье 168 (2) IR. Деятельность будет полностью профинансирована, что позволено согласно условиям Статей 253 (1) (b) и (d) IR.

Компонент 3 будет реализован посредством общего руководства согласно Статье 43 Правил Реализации, с помощью ПРООН. Для компонента 2 (поставка оборудования в Молдову и Беларусь) будут заключены договора на поставку, после проведения тендера.

4.3. Процедуры закупок и присуждения гранта

Все контракты по исполнению финансового соглашения должны присуждаться и выполняться согласно процедурам и стандартным документам, опубликованным Еврокомиссией для выполнения внешних операций, действующих на момент начала соответствующей процедуры.

Все прогнозируемые показатели по программе должны соответствовать процедурам и стандартным документам, утвержденным Комиссией и действующим на момент принятия соответствующих показателей.

4.4. Проведение мониторинга

Соответствующие Представительства Еврокомиссии (Киев для Беларуси и Молдовы и Украины/Молдовы и Алматы для ЦА) будут первым уровнем регулярного мониторинга и проверки качества. Группа Мониторинга ТАСИС будет на регулярной основе оценивать прогресс в реализации проекта и предоставлять отчет в соответствующие Представительства Еврокомиссии и бюро Europe Aid.

При использовании механизма сотрудничества между двумя аналогичными учреждениями в разных странах (твининг-проекты), по данным проектам будет проходить кварталный Мониторинг на основе отчетов от лидеров группы мониторинга, согласно инструкциям по данным проектам.

4.5. Оценка и аудит

Операции, профинансированные по данной программе могут оцениваться на промежуточной, финальной или после-финальной стадии под контролем соответствующих служб Комиссии и Суда Аудиторов. При использовании твининг-проектов оценка будет основываться на прогрессе в достижении обязательных задач и результатов, указанных в рабочем плане. Бухгалтерские документы и записи расходов могут проверяться с регулярными интервалами внешним аудитором, нанятым Европейской Комиссией, без ущерба для ответственности Комиссии, включая Европейское бюро по борьбе с мошенничеством и Суд Аудиторов.

Заявление о толковании Правительства Республики Казахстан к Финансовому соглашению по программам, охватывающим несколько стран, между Правительством Республики Казахстан и Комиссией Европейских Сообществ по "Региональной программе действий ТАСИС на 2006 год"

Исходя из разъяснений европейской стороны, казахстанская сторона будет понимать некоторые нормы Финансового соглашения между Правительством Республики Казахстан и Комиссией Европейских Сообществ по "Региональной программе действий ТАСИС на 2006 год" (далее - Финансовое соглашение) в н и ж е с л е д у ю щ е м п о р я д к е .

1. В наименовании программы "Региональная программа действий ТАСИС на 2006 год", под "2006" понимается год, когда европейской стороной были предусмотрены средства в бюджете Европейских Сообществ для реализации согласованных сторонами п р о е к т о в в б у д у щ е м .

2. Финансовые средства, предусмотренные статьей 2 Финансового соглашения, предоставляются Комиссией Европейских Сообществ (далее - Комиссия) третьим лицам, определенным Комиссией, для реализации предусмотренных в Приложении II Финансового соглашения задач. При этом, Правительство Республики Казахстан (далее - Правительство) не получает указанные финансовые средства и не принимает участие

в их управлении.

3. Положение пункта 3.1 статьи 3 Финансового соглашения означает, что Правительство не будет вносить финансовый вклад в программу, и данное положение согласно нормам пункта 7.2 статьи 7 Финансового соглашения имеет приоритет над положениями пунктов 2.2 и 2.3 статьи 2 Приложения I Финансового соглашения.

4. "Статья 3.1", указанная в подпункте 8.1.1.) пункта 8.1 статьи 8 Финансового соглашения, означает ссылку на пункт 3.1 статьи 3 Приложения I Финансового соглашения.

Положение подпункта 8.1.1.) пункта 8.1 статьи 8 Финансового соглашения означает, что при осуществлении мероприятий в рамках проекта Комиссия действует в интересах Правительства в соответствии с процедурами Европейских Сообществ. При этом, Правительство не несет ответственность перед третьим лицом за действия Комиссии в рамках проекта.

5. В Финансовом соглашении термин "финансовые субсидии" понимается как помощь, предоставляемая Комиссией Правительству на безвозмездной основе. Кроме того, гранты (финансовые субсидии) Комиссии, предоставляемые Республике Казахстан, не предусматривают дальнейшее заимствование Правительством у Комиссии и софинансирование из государственного бюджета.

6. Положение пункта 8.2 статьи 8 Приложения I Финансового соглашения (с учетом подпункта 8.1.2.) пункта 8.1 статьи 8 Финансового соглашения) означает, что получатели грантов с европейской стороны отсутствуют.

7. Положения пунктов 9.1 и 9.2 статьи 9 Приложения I Финансового соглашения означают, что предусмотренные в законодательстве Республики Казахстан освобождения технической помощи (грантов) от налоговых, таможенных и других обязательных платежей в государственный бюджет Республики Казахстан будут также распространяться на техническую помощь (гранты) Европейских Сообществ.

8. Присуждение контрактов и грантов (финансовых средств) для реализации программы, предусмотренное положениями статей 5, 6, 7, 12 и 13 Приложения I Финансового соглашения, осуществляется Комиссией самостоятельно в соответствии с процедурами Европейских Сообществ.

9. Поскольку Правительство не получает финансовые средства, предусмотренные Финансовым соглашением, и не принимает участие в их управлении, положения статей 14 и 15 Приложения I Финансового соглашения означают, что Правительство будет сотрудничать с Комиссией по вопросам предотвращения нарушений, мошенничества и коррупции, в случае их возникновения в ходе реализации настоящего Финансового соглашения, в соответствии с интересами Республики Казахстан.

10. Положения статей 16, 17, 18 и 19 Приложения I Финансового соглашения означают, что до внесения изменения, приостановления или прекращения действия Финансового соглашения Стороны проводят соответствующие консультации друг с

другом. Внесение поправок в Финансовое соглашение осуществляется Сторонами по взаимному согласию. Решение Стороны о прекращении Финансового соглашения вступает в силу по истечении двух месяцев после уведомления другой Стороны.

З а П р а в и т е л ь с т в о

Республики Казахстан

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»
Министерства юстиции Республики Казахстан