



Трасека Интермодальные Услуги
Отчет о Развитии Проекта 2
Июнь 1999

ТИТУЛЬНЫЙ ЛИСТ ОТЧЕТА

Наименование Проекта	Трасека Интермодальные Услуги – ТП Южным Республикам СНГ - Торговый и Транспортный Сектор	
Номер Проекта	TNREG 9702	
Страны	Украина, Грузия, Армения, Таджикистан, Киргизстан, Азербайджан, Туркменистан, Казахстан, Узбекистан	
Имя	Местные Операторы	Консультант ЕС
Адрес	Национальные Министерства Транспорта Администрации Национальных Железных Дорог	Polzug - Axis - НРТИ Консорциум Терминал Бурхардкай Bürogebäude 2 21129 Гамбург Германия
Тел. Номер		+49 40 74 11 45 - 0
Факс. Номер		+49 40 74 11 45 - 45
e-mail номер		polzug@info.de
Контактное лицо		В. Шульце - Фрайберг
Подписи	_____	

Дата Отчета: Июнь 1999
 Отчетный Период: Отчет о Развитии Проекта 2
 Автор Отчета: POLZUG – AXIS – НРТИ Консорциум

ЕС М & Е Группа	_____	_____	_____
	(Имя)	(Подпись)	(Дата)
Делегация ЕС	_____	_____	_____
	(Имя)	(Подпись)	(Дата)
Бюро Тасис (Менеджер по направлению)	_____	_____	_____
	(Имя)	(Подпись)	(Дата)

Местные Операторы

Имя

Адрес

Национальные Министерства Транспорта
Администрации Национальных Железных Дорог
Азербайджан:

Кабинет Министров

Тел. Номер

+994 - 12 - 92 79 15

Факс. Номер

+994 - 12 - 92 79 15

Контактное лицо

господин А. Шарифов, Вице-премьер Кабинета Министров

Подпись

Азербайджанские Железные Дороги

Тел. Номер

+994 - 12 - 99 45 22

+994 - 12 - 98 50 87

Факс. Номер

+994 - 12 - 98 61 27

Контактное лицо

господин М. Панахов, Заместитель Директора Железной Дороги

Подпись

Морской Порт Баку

Тел. Номер

+994 - 12 - 93 02 68

Факс. Номер

+994 - 12 - 93 36 72

e-mail номер

port@azeri.com

Контактное лицо

господин А. Мамедов, Генеральный Директор

Подпись

Местные Операторы

Имя Украина
Министерство Транспорта
Тел. Номер +380 - 44 - 226 22 06
Факс. Номер +380 - 44 - 269 01 31
Адрес 7/9, ул. Щорса , 252006 Киев - 6
Контактное лицо господин Костюченко, Первый Заместитель Министра Транспорта

Подпись _____

Украинские Железные Дороги

Тел. Номер +380 - 44 - 223 55 02
Факс. Номер +380 - 44 - 224 61 86
Адрес 6, ул. Лысенко, 252601 Киев, Украина
Контактное лицо господин Петренко, Руководитель Управления Перевозок

Подпись _____

Компания УкрПаром

Тел. Номер +380 - 482 - 29 43 05
Факс. Номер +380 - 482 - 34 82 97
e-mail номер vvc@ferry.intes.odessa.ua
Контактное лицо господин Черниевский, Коммерческий Директор

Подпись _____

Местные Операторы

Имя Грузия
Порт Поти
Тел. Номер + 995 393 20 660
Факс. Номер + 995 393 20630
e-mail номер
Контактное лицо господин Дж. Инаишвили, Генеральный Директор

Подпись _____

Грузинские Железные Дороги

Тел. Номер +995 - 32 - 95 44 12
Факс. Номер +995 - 32 - 95 25 27
Адрес 15, Проспект Царицы Тамары, 380012 Тбилиси, Грузия
Контактное лицо господин Мелкадзе, Главный Инженер

Подпись _____

Министерство Транспорта Грузии

в виду внутренней реорганизации неясен .
Тел. Номер
Факс. Номер
Адрес 12, Проспект Казбеги, Тбилиси, Грузия
Контактное лицо Владимир Шелия, Глава Департамента по Иностраннным Инвестициям

Подпись _____

Координационное Бюро Тасис, Тбилиси

Тел. Номер +995 - 32 - 99 55 04
Факс. Номер +995 - 32 - 98 84 37
Адрес 12, ул. Чантурия, 380004 Тбилиси, Грузия
Контактное лицо господин Хведелиани

Подпись _____

Координационное Бюро Трасека, Тбилиси

Тел. + Факс +995 - 32 - 94 17 65
e-mail Трасека@access.sanet.ge
Адрес 12, Проспект Казбеги, Тбилиси, Грузия
Контактное лицо господин М. Гриль, Координатор Трасека

Подпись _____

Армения

Армянские Железные Дороги

Тел. Номер

+3742 - 52 04 28

Факс. Номер

+3742 - 57 36 30

e-mail номер

Контактное лицо

господин Грант Г. Беглярян, Глава Железной Дороги

Подпись

Министерство Транспорта Армении

Тел. Номер

+3742 - 56 33 91

Факс. Номер

+3742 -56 05 28

e-mail номер

Контактное лицо

господин Ерванд Захарян, Министр Транспорта

Подпись

	Местные Операторы
Имя	Туркменистан Порт Туркменбаши
Тел. Номер	
Факс. Номер	
e-mail номер	
Контактное лицо	господа Х. Бадамов и Тойлев
Подпись	_____
	Туркменские Железные Дороги
Тел. Номер	+7-3632-47 39 58
Факс. Номер	
Адрес	7, ул. Туркменбаши, Ашгабат
Контактное лицо	господин Кутлыев
Подпись	_____
	Министерство Транспорта Туркменистана
Тел. Номер	+7-3632-35 00 40/51 06 32
Факс. Номер	+7-3632-47 39 58
Адрес	7, ул. Сапармурата Туркменбашы, Ашгабат
Контактное лицо	господин Халыков
Подпись	_____
	Координационное Бюро Тасис, Ашгабат
Тел. Номер	+993-12 51 21 17
Факс. Номер	+993-12 51 17 21
Адрес	92, ул. Кемине, Ашгабат
Контактное лицо	Др. М. Бердиев
Подпись	_____
	Координационное Бюро Трасека, Ашгабат
Тел. + Факс	+993-12 24 23 43
e-mail	
Адрес	
Контактное лицо	господин М. Симс, Координатор Трасека
Подпись	_____

Местные Операторы

Имя Узбекистан
Бухарский Хлопковый Центр
Тел. Номер +7-3712-68 74 75
Факс. Номер +7-3712-68 73 37
е-mail номер
Контактное лицо господин Б. Исмаилов

Подпись _____

Узбекские Железные Дороги

Тел. Номер +7-3712-36 44 14/33 74 45
Факс. Номер +7-3712-59 52 51
Адрес 7, ул. Шевченко, Ташкент
Контактное лицо Господа Л. Давыдович и Раджабов

Подпись _____

Министерство Транспорта Узбекистана

Тел. Номер +7-3712-39 40 18
Факс. Номер
Адрес 4, ул. Т. Шевченко, Ташкент
Контактное лицо господин Л.А. Ахметов

Подпись _____

Местные Операторы

Имя Казахстан
Контейнерный Терминал Алматы 1
Тел. Номер +7-3272-50 63 32/60 51 32 Центр услуг по перевозкам
Факс. Номер +7-3272-50 63 31
е-mail номер
Контактное лицо господин А. Баймуханов

Подпись

Контейнерный Терминал Алматы 2

Тел. Номер
Факс. Номер
Адрес
Контактное лицо

Подпись

Министерство Транспорта Казахстана

Тел. Номер +7-3172-32 72 10/14 42 51
Факс. Номер +7-3172-32 48 78
Адрес 49, ул. Ленина, Астана
Контактное лицо господин И.П. Сегал

Подпись

Казахские Железные Дороги

Тел. Номер +8-3272-60 56 04
Факс. Номер +8-3272-50 38 70
Адрес 127, ул. Фурманова, Алматы
Контактное лицо господин Е.С. Малгаждаров

Подпись

Порт Актау

Тел. Номер
Факс. Номер
Адрес
Контактное лицо

Подпись

Тасис Трасека
Азербайджан

	Координационное Бюро Тасис, Баку
Тел. Номер	+994 - 12 - 93 95 14
Факс. Номер	+994 - 12 - 93 76 38
e-mail номер	jkasimov@eccu.baku.az
Контактное лицо	господин Дж. Касимов, Исполнительный Директор
Подпись	_____
	Координационное Бюро Трасека, Баку
Тел. Номер	+994 - 12 - 99 42 74
Факс. Номер	+994 - 12 - 98 85 92
Адрес	Баку, Управление Железной Дороги Азербайджана
Контактное лицо	господин А. Исмаил
Подпись	_____

Грузия

	Координационное Бюро Тасис, Тбилиси
Тел. Номер	+995 - 32 - 99 55 04
Факс. Номер	+995 - 32 - 98 84 37
Адрес	12, ул. Чантурия, 380004 Тбилиси, Грузия
Контактное лицо	госпожа Хведелиани
Подпись	_____
	Координационное Бюро Трасека, Тбилиси
Тел. + Факс	+995 - 32 - 94 17 65
e-mail	Traseca@access.sanet.ge
Адрес	12, Проспект Казбеги, Тбилиси, Грузия
Контактное лицо	господин М. Грайль, Координатор Трасека
Подпись	_____

Украина

	Координационное Бюро Тасис, Киев
Тел. Номер	+380 - 44 - 229 68 39
Факс. Номер	+380 - 44 - 230 25 13
e-mail номер	taxis@kievcu.relc.com
Контактное лицо	госпожа Невмерицкая
Подпись	_____

Армения

	Координационное Бюро Трасека Армении, Ереван
Тел. Номер	+3742 - 56 82 38
Факс. Номер	3, ул. Таманяна #22, 375009 Ереван, Армения
е-mail номер	
Контактное лицо	господин Хачатур Манукян
Подпись	_____
	Координационное Бюро Тасис в Армении
Тел. Номер	+3742 – 15 11 63
Факс. Номер	+3742 – 15 11 64
е-mail номер	Taxis@arminco.com
Контактное лицо	господин Давид Авакян, Помощник Директора
Подпись	_____

Туркменистан

	Координационное Бюро Тасис, Ашгабат
Тел. Номер	+993-12 51 21 17
Факс. Номер	+993-12 51 17 21
е-mail номер	92, ул. Кемине, Ашгабат
Контактное лицо	Др. М. Бердиев
Подпись	_____
	Координационное Бюро Трасека, Ашгабат
Тел. + Факс	+993-12 24 23 43
е-mail номер	
Адрес	
Контактное лицо	господин М. Симс, Координатор Трасека
Подпись	_____

Узбекистан

	Координационное Бюро Тасис, Узбекистан
Тел. Номер	+7-3712-39 40 18/56 34 79
Факс. Номер	+7-3712-36 06 52/40 65 88
Адрес	4, ул. Тараса Шевченко, Ташкент
Контактное лицо	господин Садридинов
Подпись	_____
	Координационное Бюро Трасека
Тел. + Факс	+7-371-120 65 71/120 63 01
e-mail	
Адрес	Тади комната 16017, 4, ул. Моворумахр, Ташкент
Контактное лицо	господин М. Симс
Подпись	_____

Казахстан

	Координационное Бюро Тасис, Казахстан
Тел. + Факс	+7-3272-50 76 10 – Fax : +7-3272-63 78 97
e-mail	a.bialowas@asdc.kz
Адрес	115, ул. Желтоксан, комната 109, Алматы
Контактное лицо	господин Бьяловас
Подпись	_____

Содержание

1	Синописис Проекта	1
2	Резюме Развития Проекта с Первоначального Этапа	3
2.1	Общая Деятельность по Проекту	3
2.2	Установка оборудования по контейнерному обслуживанию, предоставленного Европейским Союзом.....	3
3	Резюме Проектного Планирования по Оставшейся Части Проекта.....	4
3.1	Реализация Интермодальных Услуг	4
3.2	Обучение.....	4
3.3	Реклама	5
4	Развитие Проекта в Отчетный Период.....	5
4.1	Состояние Реализации Интермодальных Услуг	5
4.1.1	Кавказ (Армения, Азербайджан, Грузия)	5
4.1.2	Средняя Азия (Туркменистан, Узбекистан, Казахстан, Таджикистан, Киргизстан и Монголия).....	6
4.1.3	Эволюция хлопковых перевозок из Узбекистана.....	9
4.2	Условия местных рынков	9
4.2.1	Цели :	9
4.2.2	Методология:.....	10
4.2.3	Обзор результатов :	10
4.3	Подробный Анализ бывших TCLE услуг	10
4.4	Образование юридического лица	10
4.5	Разработка учебной программы	10
4.6	Введение информационной системы.....	11
4.6.1	Требования современной коммуникационной системы	11
4.6.2	Вероятное решение по реализации Интермодальных Услуг.....	11
4.7	Реклама новых Интермодальных Услуг.....	12
4.8	Транспортные Мощности	12
5	Планирование всего периода реализации проекта	13
5.1	Общее	13
5.1	Дальнейшее Планирование	13
	Форма 2.3: ОТЧЕТ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ РЕСУРСОВ	14
	ФОРМА 2.4 : ПЛАНИРОВАНИЕ ДОСТИЖЕНИЯ РЕЗУЛЬТАТОВ.....	15
	Форма 1.6. ПЛАНИРОВАНИЕ ОПЕРАЦИЙ НА СЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД (Рабочая Программа)	17
	Обучение	19

Приложения

Приложение 1 Анализ бывшего TCLE

Приложение 2 Образование Юридического Лица

Приложение 3 Обучение

Приложение 3 – 1 Семинар по Обработке контейнеров и Организации Терминала в Бакинском Порту

Приложение 3 – 2 Семинар по Обработке контейнеров и Организации Терминала в Порту Потти

Приложение 3 – 3 Семинар по Маркетингу и Развитию Бизнеса

Приложение 4 Информационные Системы

Приложение 4 – 1 Информационные Системы для Управления и по Грузам в Германии

Приложение 4 – 2 Информационные Системы для Экспресса Шелкового Пути

Приложение 5 Маркетинг

Приложение 5 – 1 Контакты с Потенциальными Клиентами

Приложение 5 – 2 Рыночный Анализ государств Трасека

Приложение 6 . 1 Мощности Терминалов

Приложение 6 - 2 Хлопковый Терминал Бухары

Приложение 7 Маршруты

1 Синописис Проекта

Наименование Проекта:	Интермодальные Услуги Трасека – ТП для Южных Республик СНГ - Торговый и Транспортный Сектор
Номер Проекта:	TNREG 9702
Страны:	Украина, Грузия, Армения, Азербайджан, Туркменистан, Казахстан, Таджикистан, Киргизстан, Узбекистан
Дата Начала Проекта:	16 Июня 1998 (дата начала исполнения контракта)
Продолжительность Проекта	18 месяцев (с даты начала исполнения контракта)

Общая Цель

Обеспечение коридора Трасека для интермодального транспорта

Специфические Цели Проекта

Интермодальные услуги от ЕС до Средней Азии

Планируемые Результаты

Модуль А1, Фаза 1

- Имеется в наличии свежий транспортный прогноз для железнодорожного транспорта по маршруту Трасека
- Информация по целевым продуктам и их объему сводится и оценивается

Модуль А1, Фаза 2

- В процессе подготовки проект юридического обоснования пилотного расширения
- Разрабатываются типовые транспортные контракты
- Разрабатывается маркетинговый план пилотного расширения
- Организуются национальные и региональные мультимодальные агентства
- Составляется финансовый план

Модуль А2, Фаза 1

- Сформулированы и согласовываются ТКЛЭ план действий для реализации улучшенных услуг

Модуль А2, Фаза 2

- организовывается региональная интермодальная операционная Трасека компания
- реализуются интермодальные услуги
- предоставляется компьютерное \ коммуникационное оборудование
- существует, подходящее для текущих нужд, информационная система Интермодальных услуг Трасека

Модуль В1 - Обучение

- проводится обучение по обслуживанию контейнерных и интермодальных грузов
- организованы и проводятся специально разработанные обучающие курсы

Модуль В2 - Учебные Поездки

- Предпринимаются учебные поездки для ускорение делового развития

Планируемая Деятельность

Module A1, Phase 1 – Analysis

- подготовить прогноз по железнодорожному транспорту маршрута Трасека;
- оценить уровень конкуренции путем контактов с западными перевозчиками (клиентами, грузоперевозчиками) в основных европейских экспортных центрах и проанализировать альтернативные маршруты и дорожный транспорт;
- определить мощности портов Трасека, паромных услуг и интермодальных железнодорожных терминалов;
- определить административные задержки по маршруту Трасека;
- проанализировать государственное законодательство и транспортное регулирование и определить связанные с ним юридические проблемы;
- Описать сервисный продукт по транспорту хлопка;
- определить целевого клиента, целевой продукт и целевого партнера в Европейском Союзе и в международном плане.

Модуль А1 – Фаза 2: Описание Услуг и Операции

- проект текста соглашений;
- описание продукта интермодальных услуг, сориентированного на потребителя;
- подготовка реальных цен на различные продукты;
- разработка транспортных контрактов и принятие их во всех государствах Трасека;
- Прогноз операционного бюджета;
- определение конечных затрат по интермодальным услугам.

Модуль А2, Фаза 1

- аудит всех TCLE документов и анализ существующего TCLE движения;
- разработка бизнес, маркетинг и финансового планов;
- сформулировать план действий.

Модуль А2, Фаза 2: Операции ТКЛЭ

- реализация интермодальных услуг вдоль маршрута Трасека;
- описание фактической системы, субподряд и тестирование;
- распечатка руководства по информационной системе.

Модуль В1: Обучение

- Разработка методики и проведение обучения по Управлению Информационными Системами
- проведение обучающих курсов по технике и практике эксплуатации
- разработка обучения по потенциальной будущей деятельности
- проведение обучения маркетингу
- проведение обучения в подготовке и размещении материала для публикаций
- проведение обучающих мер для поддержки исполнения интермодального пилотного расширения

Модуль В2: Обучающие Поездки

- Учебные поездки в Западную Европу

2 Резюме Развития Проекта с Первоначального Этапа

2.1 Общая Деятельность по Проекту

С начала реализации проекта прежде всего были проведены переговоры с руководством различных Железных Дорог и другими транспортными операторами. Данные переговоры касались ценовой политики и условий оказания транспортных услуг. Однако, данные переговоры заняли намного больше времени, чем предполагалось первоначально.

Были заключены различные контракты с терминалами и Железными Дорогами.

Основной успех данного проекта - это что благодаря проектной деятельности уровень цен для фрахта на Кавказе значительно снизились. Этот факт должен иметь положительные последствия для народной экономики региона.

Информация об интермодальных услугах была доведена до клиентов в Европе путем распространения рекламных писем, а также клиентам международного масштаба на выставке «Нефть и Газ» в Баку.

Были проведены обучающие семинары среди соответствующих лиц на предмет интермодальных услуг, маркетинга и контейнерного обслуживания.

2.2 Установка оборудования по контейнерному обслуживанию, предоставленного Европейским Союзом

Большинство контейнерных терминалов, связанных с интермодальными услугами, в настоящий момент достаточно оснащены для осуществления контейнерного обслуживания, включая оборудование, предоставленное Европейским Союзом в рамках проектов Тасис-Трасека.

Узбекистан

Все оборудование было поставлено в центр БУХАРА.

Оборудование по контейнерному обслуживанию состоит из:

- 1 КАЛЬМАР ричстакер 41 Т
- 1 вилочный погрузчик 42 Т
- 4 подрамочных контейнера

Оборудование для обслуживания хлопковых комков состоит из:

- 24 Хайстер вилочных грузовика

Транспортные площади были подготовлены владельцами территории.

Оборудование, направленное Европейским Союзом было официально передано УЗВНЕШТРАНС (агенту по перевозкам) в Апреле 1999. УЗВНЕШТРАНС несет ответственность за использование

данного оборудования. УЗМАРКАЗИМПЕКС, центральная хлопковая сбытовая компания, посетила Бухарский Центр с целью проверки качества установок.

Туркменистан

Порт Туркменбаши также получил некоторое оборудование по контейнерному обслуживанию

- Два 47 тонных виловых погрузчика готовы к использованию
- буксировщики и шасси
- Территория для разгрузки и складирования контейнеров была подготовлена.

Инфраструктура для развития контейнерного потока в Узбекистане и Туркменистане готова и функционирует в настоящий момент.

3 Резюме Проектного Планирования по Оставшейся Части Проекта

3.1 Реализация Интермодальных Услуг

Как подробно описано в пункте 4 «развитие проекта», общая ситуация в странах, охваченных проектом, изменилась за последние месяцы. Контейнерный оборот, особенно в Порту Потти, упал почти на 80%. Последствием этого было, что конкуренция между компаниями-перевозчиками привела к снижению цен на дорожные перевозки между Потти, Арменией и Азербайджаном. В виду данного факта, рассчитанный уровень Интермодальных Услуг по Транспортировке будет переоценена. Особое внимание будет уделено достижению качества и надежности предложенных услуг с целью привлечения большего количества клиентов.

В дополнение к этому, переговоры с Среднеазиатскими Железными Дорогами прогрессируют и будут завершены в ближайшем будущем. Кроме того, в стадии завершения находятся переговоры с Каспийским Пароходством.

3.2 Обучение

В течении оставшегося периода реализации проекта обучение по обработке контейнеров и организации терминалов будет продолжено на местных терминалах контейнерного обслуживания в Средней Азии, а также в Порту Туркменбаши. Более того, второй местный семинар по маркетингу и деловому развитию с лектором из Западной Европы будет проведен для участников из Средней Азии.

Учебные поездки будут проведены с Сентября этого года. Первая поездка будет проведена для ответственных сотрудников Министерств Транспорта государств-партнеров, вовлеченных в настоящий проект. После чего, планируется провести еще две учебные поездки. Одна из них запланирована для участников из Азербайджана, Армении и Грузии, а другой для участников из Казахстана, Туркменистана и Узбекистана. Участники будут выбираться из числа сотрудников железных дорог, таможен и контейнерных терминалов, морских и сухопутных терминалов. Относительно будущей деятельности по обучению см. таблицу «обучение» в секции таблиц данного отчета.

3.3 Реклама

Активный маркетинг Интермодальных Услуг проводится в настоящее время в Западной Европе. Были проведены встречи с потенциальными клиентами и разосланы информационные письма. Далее, планируется провести рекламную кампанию новых интермодальных услуг в основных транспортных журналах.

Страницы в интернете, реклама и пояснение услуг в системе интернет в настоящий момент находится в стадии разработки.

В будущем большое внимание будет уделено на маркетинг и привлечение грузов на Кавказе, в особенности у ворот Кавказа, в порту Поти.

4 Развитие Проекта в Отчетный Период

4.1 Состояние Реализации Интермодальных Услуг

4.1.1 Кавказ (Армения, Азербайджан, Грузия)

Главной задачей, рассматриваемой за последние два месяца отчетного периода, было начало фактических операций по Интермодальным Услугам, т.е. транспортировка контейнеров по железной дороге через Кавказ. Как уже было упомянуто в Отчете по Развитию № 1, были предприняты различные испытательные поездки по маршрутам контейнерных перевозок между Поти и различными пунктами назначения в Азербайджане и Грузии. Было доказано что данная услуга функционально применима. Исследования рынка и заключение контрактов показали, что данная услуга также коммерчески обоснована. Но, за последние два - три месяца наши усилия столкнулись с большими препятствиями, как поясняется ниже. Упомянутые развития требуют ревизии предыдущей работы и переориентации на будущую деятельность. График проекта был отброшен на несколько недель.

Количество контейнеров, прибывающих в Поти в первые три месяца 1999 было на 70% ниже чем контейнеры, обслуживаемые в Порту Поти в тот же период 1998 года. В целом, приблизительно было обслужено 4000 единиц (TEU) в 1999 году в место почти 14.000 единиц (TEU) в 1998.

Резкое падение контейнерных потоков через Порт Поти имело двойной негативный эффект на исполнение проекта Интермодальных Услуг

- Общее количество контейнеров, находящихся в наличии для железнодорожного транспорта, намного ниже
- Уровень цен намного ниже чем было оценено прежде, ввиду высокой конкуренции по наличным контейнерам.

Грузовая индустрия содержит высокий уровень конкуренции между собой по наличным мощностям. Что, в свою очередь, ведет к тому, что уровень цен за транспортировку в Баку и Ереван понижается. Предложения по 20-ти футовым контейнерам в Ереван составляет US\$ 600, а цена до Баку почти на уровне US\$ 1300 - 1400 за 20-ти футовый контейнер.

Резкий спад контейнерного оборота в Поти, в целом, основан на следующих причинах:

- Экономическое развитие Азербайджана и снижение импорта в страну. Азербайджан во все времена был двигателем развития транспортных объемов по маршруту Трасека и без потенциального увеличения контейнерных перевозок данный маршрут не реален.
- Конкуренция с южным маршрутом через Бандар Аббас в Иране.
В то же время Бандар Аббас является лидирующим портом для товаров, прибывающих с Американского и Западного Побережья и Дальнего Востока. Товары, поступающие из США, транспортируются в контейнерах в Дубай, выгружаются в Дубае и погружаются на грузовики, которые, в свою очередь, перевозятся паромом в Бандар Аббас. Из Бандар Аббаса грузовики направляются в Армению, Азербайджан и через Туркменистан в Среднюю Азию. Уровень стоимости перевозок ниже чем транспортировка через Кавказ.
- Конкуренция с северным маршрутом через Россию
Российские Черноморские Порты вместе с российским Железными Дорогами предлагают различные предпочтительные цены от Черного моря или даже из Западной Европы в Азербайджан и Среднюю Азию. В особенности Порт Новороссийск в России имеет возможность стать основными воротами в Казахстан и Узбекистан.
- Порт Потти
Затраты в порту Потти являются также одной из причин, почему клиенты пытаются найти другие транспортные линии контейнерных потоков в Азербайджан и Центральную Азию. Экстраординарно высокие цены за хранение пустых и полных контейнеров в порту Потти ведет к образованию различных наземных терминалов в непосредственной близости от территории порта. Транспортные расходы из порта в указанные терминалы и обратный путь менее дорог чем затраты на хранение в порту. По сравнению с другими портами, общие контейнерные затраты намного выше. Это одна из причин, почему порт Потти потерял свою значимость как порт транзитных контейнеров для Азербайджана и частично для Армении.

В дополнение к этому, прямые грузовые рейсы через Турцию и грузовики через Болгарию, а также паромная линия в Потти еще обслуживают грузы как конвенционные так и ро-ро в конкуренции с контейнерным транспортом.

4.1.2 Средняя Азия (Туркменистан, Узбекистан, Казахстан, Таджикистан, Киргизстан и Монголия)

Транспортные испытания по транспортировке через Баку в Среднюю Азию пока не были предприняты. Этому послужило много причин и многие проблемы, которые до сих пор не нашли своего решения:

- **Контракты**
Как пояснялось в Отчете о Развитии № 1, интермодальные услуги созданы как продукт от места загрузки (пример, порт Потти) до места назначения (пример, Баку - склад импортера) с определенным транзитным временем и фиксированной ценой за весь пакет услуг. Продукт для Средней Азии разработан таким же образом. Это означает, что Интермодальный Оператор должен вести переговоры и подписывать контракты с различными сторонами, вовлеченными в транспортную цепочку, пример,

Каспийское Морское Пароходство

Контракт не заключен. Обсуждалась цена US\$ 24 за метр рельсовых платформ за полный контейнер и 50% этой суммы за пустой. Это означает US\$ 360 за полный 40 контейнер, ввиду того, что такой контейнер требует рельсовую платформу длиной 15 метров. Информация, полученная через Узбекистан, указывает более низкие цены на транспортировку хлопка на конвенционных рельсовых платформах (US\$ 22 за метр). Как альтернатива, мы также обсудили возможность конвенционной транспортировки для контейнеров из Баку в Актау, Казахстан. Обе возможности должны быть заново обсуждены с целью подписания контракта. До сих пор, мы должны рассчитывать официальный курс US\$ 30 за метр или US\$ 450 за полный 40 футовый контейнер и US\$ 225 за пустой 40 футовый контейнер.

Туркменские Железные Дороги

Туркменистан подписал Сарахское Соглашение, по которому государства-члены предоставляют друг другу по двухстороннему транспорту 50% скидки, основываясь на МТТ-Тарифах. В данный момент, Правительство Туркменистана не желает предоставлять подобных скидок по транзитным грузам. Во время визита консультантов в Ашхабад было определено, что настоящее положение дел основано на нерешенных проблемах с соседними странами по вопросу транзитной транспортировки по трубопроводу. До тех пор пока данные проблемы не решены, Сарахские скидки не будут приняты. Тем не менее, переговоры с Железной Дорогой будут продолжены. До тех пор пока официальные контракты не подписаны, расчеты должны вестись по официальным тарифам. Контракты по терминалам находятся на стадии переговоров.

Узбекские Железные Дороги

Основной контракт был подписан с УЗЖЕЛДОРЭКСПЕДИЦИЯ в Ташкенте, дочерней компанией Узбекской Железной Дороги. Транзитные тарифы через Узбекистан еще действуют, а Контракт по Терминалу не подписан. Контрактные предложения устно согласованы и пункты оставшиеся для выяснения являются внутренними, такие как переводы иностранной валюты и т.д.

Казахстанские Железные Дороги

Контракты на стадии переговоров.

Киргизстан, Таджикистан и Монголия

Для этих стран контракты с Казахской и/или Узбекской Железной Дорогой будут подписаны.

- Контейнер

Одна из проблем Интермодальных Услуг является оборудование. Либо пустые контейнеры должны быть отправлены в одну из Среднеазиатских стран для экспорта из этих стран или пустые контейнеры должны быть отправлены обратно в центральную Европу. В ходе различных дискуссий с потенциальными потребителями наблюдалось, что, особенно, в Узбекистане вопрос оборудования для экспортных грузов в больших объемах (хлопок) не может быть решен быстро. Переговоры продолжаются с крупными импортирующими компаниями по вопросу использования контейнеров и размещение пустых. Если хлопок мог бы быть транспортирован в контейнерах в количестве 20 % потребуются почти 6.500 40 футовых контейнеров.

Транспортировка хлопка в контейнерах

Транспортные расходы, основанные на нормальных тарифах (без огромных скидок) через Туркменистан и через Каспийское Море, показывают, что контейнерная транспортировка в Южную и Западную Европу намного дороже, чем конвенционная погрузка на железнодорожные платформы (через Новороссийск, Поти или Латвийские Порты). Разница на сегодняшний день составляет USD 30 за тонну FOB Поти. Для Центральной и Южной Европы потребитель потребует СИФ цену. Это порождает необходимость в интегрированных ценах на морские перевозки..

Линейные услуги из и в Поти не охватывают цены на контейнеры с хлопком (за исключением контейнеров загруженных в порту). Они используют свое собственное оборудование балансируя различные суммы полного экспорта и пустых импортных контейнеров, используя хлопок как груз обратной загрузки (наполнение на заводе). В данном случае даже низкий уровень цен на контейнеры не в состоянии повлиять на решение морской линии для сохранения контроля над бизнесом.

Для успешной транспортировки Узбекского хлопка в контейнерах через коридор Трасека необходимо покрыть всю транспортную сеть, но учитывая следующий контейнерный дисбаланс:

- либо субподрядчик использует установленные морские линии
 - или как генеральный подрядчик использует новые морские линии
 - или организация погрузочного центра в порту Поти (меняя конвенционные на контейнерный транспорт, используя пустые депо перевозчиков)
-
- Другие грузы, определенные для коридора Трасека

На различных встречах с потребителями, импортирующими товары, особенно в Узбекистане и Казахстане, обсуждался Коридор Трасека. Для Узбекистана было бы возможно собрать от 200 до 300 единиц TEU как регулярный транспортный объем в месяц. Это можно было бы увеличить путем обратной загрузки, например хлопка. Также путем загрузки в контейнеры других потенциальных экспортных грузов, которые имеются в наличии.

Импорт контейнерных грузов в Казахстан не будет осуществлен посредством коридора Трасека. Уровень цен по перевозкам по северному маршруту намного дешевле.

Ситуация касательно Киргизстана и Таджикистана, а также импорта контейнерных грузов в Туркменистан не оценен на данный момент.

4.1.3 Эволюция хлопковых перевозок из Узбекистана

С момента последнего отчета следующие события имели место:

- Оборудование, предоставленное ЕС было передано официально УЗВНЕШТРАНС, которое является ответственным за использование данных машин.
- Кабинет господина Султанова адресовал копию письма, которую мы им послали 20 Апреля, 1999 УЗВНЕШТРАНС и УЗМАРКАЗИМПЕКС. В данной копии, кабинет премьер-министра заверил их согласие с текстом письма.
- Кабинет Министров дал распоряжение предоставить 10,000 тонн хлопка Бухарскому центру для транспортировки контейнерами.
- соглашение было достигнуто с контейнерной компанией на поставку контейнеров в Бухару в будущем.
- УЗМАРКАЗИМПЕКС согласился в принципе с компанией торгующей хлопком по вопросу совершенствования условия торговли. Контракты на закупку будут сейчас подписываться на условиях **Франко вагон (FOR) депо Бухара или Франко вагон (FOR) хлопоочистительного завода.**
- Переговоры между тарифным департаментом Узбекской Железной Дороги и УЗЖИЛДОРЕКСПЕДИЦИЯ продолжаются.
- Туркменская Железная Дорога и Каспийское Морское Пароходство продолжают переговоры.
- Торгующая Организация в принципе согласилась послать 30 контейнеров в Июне. Данная перевозка будет осуществлена как испытательная на предложенных конкурентных тарифных условиях.
- Большие поставки определенно не будут осуществлены до Сентября\Октября 1999. Большая часть хлопка компании 1998 года уже была послана в порты отправки: Рига, Потти и Бандар Аббас.

4.2 Условия местных рынков

4.2.1 Цели :

Развитие проекта «Интермодальных Услуг» должно быть основано на оценке местных рынков, поэтому мы провели глубокий анализ рынка для того, чтобы лучше оценить репутацию транспорта и логистики в представлении бизнесменов в государствах Трасека.

Поэтому первоначальная цель анализа - в будущем лучше приспособить Интермодальные Услуги соответственно ожиданий потенциальных клиентов.

Вторая цель - получить последовательный комплект наблюдений и выводов, который будет использован для разработки рекламных и маркетинговых мероприятий.

Во третьих мы учитываем, что учебные семинары должны быть приспособлены к пуждам будущих местных операторов Интермодальных Услуг (персонал ж/д, отделов маркетинга, эксплуатационников терминалов и т.д.). Мы часто наблюдали что в СНГ профессиональные транспортные операторы имеют тенденцию навязывают клиентам свою организацию и образ мышлению вместо того, что

принять во внимание требования и нужды клиента. Этот вид мышления должен измениться в будущем.

Анализ дает представление о мышлении клиентов и введет к тому, что оператор признает следующее:

- что не совпадает то, что клиенты хотят и то, что транспортные операторы предлагают, или
- что некоторые несовременные реакции еще существуют в мышлении клиентов и что операторы должны объяснить клиентом настоящую ситуацию по сравнению с идеями (например относительно "опасности" переезда Кавказа).

4.2.2 Методология:

Эксперты вели интервью и собрали информации от импортеров, экспортеров, экспедиторов, страхователей и т.д. 50 местных компаний, которые могли бы интересоваться в перевозках грузов в контейнерах, были опрошены и в конечном итоге мы смогли собирать интересную информацию от 174 компаний из всего Трасека коридора (кроме Таджикистана и Туркменистана, потому что Туркменистан только имеет относительно незначительные экспорты и импорты).

4.2.3 Обзор результатов :

Анализ вел к нескольким общим комментариям и выводам и показывает:

- отсутствие подходящей транспортной "культуры"
- отсутствие надежных цифр
- извращенный имидж видов и операций транспорта в мышлении клиентов
- некоторые комментарии касательно транспорта, напр. относительно таможи или страхования
- лучшее понимание имеджа линии Трасека

Самая важная информация вырвана из более 450 страниц интервью для того, чтобы составить таблицы и комментарии, которые показаны в приложении 5 - 2.

4.3 Подробный Анализ бывших TCLE услуг

Следуя общим рекомендациям об услугах TCLE по Отчету о Развитии № 1, подробный анализ бывшего транспорта прилагается в Дополнении 1.

4.4 Образование юридического лица

Для работы на маршруте ТРАСЕКА как Оператора Интермодальных Услуг спустя первоначальный или проектный период, будет организовано юридическое лицо в одной из стран ТРАСЕКА, которая подписала Сарахское Соглашение. Более того, отделения или даже юридические лица будут основаны в вовлеченных странах. Необходимые шаги для организации головной компании, которую планируется разместить в Грузии, описаны в Приложении 2.

4.5 Разработка учебной программы

Для того, чтобы удостовериться в результатах, была разработана и проведена в жизнь учебная программа по обеспечению прибыльности и эффективности интермодальных услуг контейнерного обслуживания высокого качества, отвечающих требованиям клиента.

Консультанты уже провели обучение по организации контейнерных операций и терминала в Бакинском Порту. (Отчет см. Дополнение 3 - 1). Следующее обучение по организации терминала и контейнерному обслуживанию было проведено в порту Потти (Отчет см. Дополнение 3 - 2). Данное практическое обучение будет продолжено после летних каникул на всех соответствующих терминалах, как в порту Туркменбаши, так и на контейнерных и интермодальных терминалах в Средней Азии. В этом практическом обучении участвовал эксплуатационный персонал разных терминалов. Эксплуатационники портов и внутренних терминалов составят также целевую группу будущей обучающих мероприятий по обработке контейнеров и организации терминалов, для того, чтобы обеспечить безпроблемные мульти-модальные операции и предотвратить заторы на терминалах.

После анализа текущей ситуации на местах было решено провести обучение маркетингу и деловому развитию. Первое обучение по данному предмету было проведено для участников из Кавказа в начале Июня (Отчет см. Дополнение 3 - 3). Подобное обучение планируется провести в Средней Азии после летних каникул, предположительно в Сентябре. Для обучения были избраны участники всех партий, участвующих в цепи мульти-модального транспорта, а именно из портов, таможни и железных дорог. Данный целевой подход был выбран для того, чтобы продвинуть кооперацию между разных транспортных партнеров и таким образом обеспечить безпроблемную транспортировку во время всей транспортной цепи. Дискуссии в семинаре показали, что участники хорошо оценивали этот выбор участников. Во время их ежедневной работы у них мало возможности общаться с другими институциями, связанными с транспортом. Поэтому семинар в нескольких случаях дал первую возможность получить понимание точки зрения другой партии. Особенности участники из Азербайджана и Армении, у которых обычно мало возможности контактировать друг с другом, пользовались возможностью обсуждать проблемы и находить общий язык. В семинаре особое внимание уделено на имидж транспорта в Кавказе и необходимость кооперировать друг с другом чтобы предотвратить узкие места и проблемы для клиентов. Из тех же самых причин для обучения в Центральной Азии будут выбраны также участников из разных институций.

В начале года уже обучение в области маркетингу было проведено для участников отдела маркетинга порта Потти. Краткий отчет находится в приложении 3 - 4.

4.6 Введение информационной системы

4.6.1 Требования современной коммуникационной системы

Современная транспортная индустрия требует современных средств связи. Таким образом, описание контейнерных информационных систем, применяемых в Западной Европе и связи между ними описаны в Дополнении 4 – 1.

4.6.2 Вероятное решение по реализации Интермодальных Услуг

Было разработано программное обеспечение для легкого обслуживания информационной системы. Дополнение 4 - 2 описывает подобное программное обеспечение, которое основано на Microsoft Product Access и которое может быть использовано на периферии, которая будет приобретена в рамках данного проекта. Покупка данного оборудования в процессе тендера.

4.7 Реклама новых Интермодальных Услуг

В течении последних двух месяцев были прорекламированы новые Интермодальные Услуги в Западной Европе, с целью привлечь грузы к новому виду обслуживания и создать новый имидж для Кавказа и Средней Азии с точки зрения безопасности и способности эффективного и надежного обслуживания для международной торговли. Все вместе, это приведет в первом конкретным интермодальным операциям под флагом Трасека и соберет доходы в твердой валюте для различных транспортных партнеров в участвующих государствах.

Цены и пояснение услуг были подготовлены и разосланы по несколько сотен адресов, предложены в ходе телефонных разговоров и личных встреч. Основные компании, с которыми был осуществлен контакт занесены в список в Дополнении 5 – 1 , наряду с опубликованными письмами и ценами.

С 1 по 4 Июня 1999 года проект был представлен на выставке «Каспийская Нефть и Газ» в Баку своим собственным стендом Интермодального Проекта. Эксперты местных интермодальных организаций в Грузии и Азербайджане и эксперты из Западной Европы представили Идею Интермодальных Услуг и распространили информационные брошюры. Список посетителей приложен в Дополнении 5 – 1.

В настоящий момент, разрабатывается с целью рекламы ВЕБ страница интернета. Будет осуществлена публикация рекламы в некоторых основных Западно-Европейских транспортных газетах.

Консультанты также посетили потенциальных потребителей, наряду с организациями, связанными с транспортом в Средней Азии с целью рекламы новых интермодальных услуг.

Был проведен маркетинговый обзор. Результаты обзора приведены в Дополнении 5 - 2.

1.8 Транспортные Мощности

В принципе, Железные дороги государств, вовлеченных в Проект Интермодальных Услуг, на своем опыте пережили резкое падение товаро- и грузопотоков после развала Советского Союза (в некоторых местах до 80%). Даже, принимая во внимание, что общее состояние вовлеченных железных дорог не такое хорошее, как это было в советские времена, у них еще достаточно мощностей для перевозки контейнеров по коридору Трасека по железной дороге. Ситуация с паромными услугами в Каспийском Море отличается. Падение объемов грузов привело к тому, что часть флота в настоящий момент служат в других частях мира, так что нет достаточных мощностей для обслуживания на Каспийском Море для организации линий между Баку и Туркменбаши или Актау. Это один из пунктов обсуждения с Каспийским Морским Пароходством.

Ситуация с вновь образованной железнодорожной паромной линией между Украиной и Грузией в настоящий момент не ясна. Так как обслуживание началось лишь несколько недель назад, реальных цифр в наличии не имеется.

Настоящие терминальные мощности в Средней Азии, так же как и на Кавказе не представляют проблем для объемов грузов в ближайшем будущем (см. Дополнение 6 - 1). Мощности Бухарского Хлопкового Терминала, который был профинансирован Европейским Союзом, описан отдельно в Дополнении 6 - 2.

5 Планирование всего периода реализации проекта

5.1 Общее

Реализация Интермодальных Услуг в общем возможна, если предоставляемые услуги генерируют прибыль. В Отчете о Развитии № 1 было отмечено, что шаг за шагом будет достигаться практический результат с целью осуществления на Кавказе полномасштабных услуг до их начала в Средней Азии. Как уже пояснялось, ситуация изменилась и фактически только путем повторных переговоров контракты были подписаны, цена на продукт интермодальных услуг может быть скорректирована до конкурентной на фактическом рынке. Параллельно, деятельность в Средней Азии продолжается.

обучающие курсы были начаты успешно на Кавказе для участников из Армении, Азербайджана и Грузии. После летних каникул подобные семинары будут проведены в Средней Азии. Затем начнутся учебные поездки.

Согласно нашему оригинальному графику персонала, период работы на местах главного Эксперта по Развитию Бизнеса \ Руководителя Группы истек. В виду трудностей с которыми мы столкнулись при реализации услуг, мы решили продлить период присутствия на местах нашего главного эксперта. Таким образом, в Июле, Руководитель Группы, господин Рессиг передаст свои обязанности господину Персдорфу для продолжения переговоров по контрактам, с этой целью господин Персдорф заострит свое внимание на маркетинге услуг, грузов и установлении личных контактов с основными потенциальными клиентами.

5.1 Дальнейшее Планирование

В середине Июля 1999 начнутся повторные переговоры на Кавказе и параллельно будут продолжены переговоры с Туркменскими Железными Дорогами. Также в Июле будет заключен контракт в Узбекистане и в Августе будут продолжены переговоры с Казахской Железной Дорогой и операторами Терминала в Казахстане. Последние изменения в Казахстане ведут к некоторым задержкам, в виду того, что Центр Услуг по Перевозкам в Астане был демонтирован и будущие контракты должны быть подписаны с другим органом Железных Дорог.

Контракты с крупными потребителями должны быть ускорены и, в особенности, контракты с хлопковыми торговцами будут использованы для определения возможностей транспортировки хлопка в контейнерах за пределы Узбекистана. Последние визиты Консультантов в Среднюю Азию показали, что решение может быть найдено с Туркменской Железной Дорогой и Интермодальным Проектом и с Казахской Железной Дорогой в части транспортировки через Актау в и из Узбекистана.

Информационный рынок, который планировался уже в Апреле следует провести после летних каникул в странах ТРАСЕКА и должен быть использован для объяснения вовлеченным сторонам необходимость поддержки Идеи Проекта Интермодальных Услуг. В данном Информационном Рынке будет ясно указано, что Интермодальный Проект и цена данного продукта может быть приемлемой настолько, насколько приемлемую цену и услуги получает Интермодальный оператор от железных дорог и других партнеров по контракту.

Форма 2.3: ОТЧЕТ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ РЕСУРСОВ

Наименование Проекта : Интермодальные Услуги Трасека		Номер Проекта: TNREG 9702		Страны: Украина, Грузия, Армения, Азербайджан, Туркменистан, Казахстан, Таджикистан, Киргизстан, Узбекистан				Страница: 2.3 / 1		
Период: Январь 1999 - Декабрь 1999		Подготовлен: 31 Мая 1999		Консультант ЕС :Polzug - Axis - НРТИ Консорциум						
Цели Проекта:										
РЕСУРСЫ/ИТОГИ	ВСЕГО ЗАПЛАНИРОВАНО		ПОСЛЕДНИЙ ПЛАНОВЫЙ ПЕРИОД		ПОСЛЕДНИЙ РЕАЛИЗОВАННЫЙ ПЕРИОД		ВСЕГО РЕАЛИЗОВАНО		В ОСТАТКЕ	
	СНГ	ЕС	СНГ	ЕС	СНГ	ЕС	СНГ	ЕС	СНГ	ЕС
ПЕРСОНАЛ										
Эксперт по Развитию Бизнеса 1	65 дней	42 дня	25 дней	2 дня	25 дней	2 дня	45 дней	4 дня	20 дней	38 дней
Эксперт по Развитию Бизнеса 2	100 дней	15 дней	105 дней	11 дней	105 дней	11 дней	196 дней	16 дней	-96 дней	-1 день
Эксперт Ж/Д Операций	59 дней	8 дней	8 дней	5 дней	8 дней	5 дней	18 дней	6 дней	41 день	2 дня
Ж/д эксперт	46 дней	10 дней	43 дня	10 дней	43 дней	10 дней	43 дня	10 дней	3 дня	0 дней
Эксперт по Перевозкам	25 дней	17 дней	0 дней	2 дня	0 дней	2 дня	0 дней	9 дней	25 дней	8 дней
Экс. Интермодальных Операций	22 дня	2 дня	0 дней	0 дней	0 дней	0 дней	0 дней	0 дней	22 дня	2 дня
Эксперт по Маркетингу	84 дня	10 дней	10 дней	0 дней	34 дня	21 день	109 дней	69 дней	-25 дней	- 59 дней
Экс. по Ж/д Маркетту + Финансы	20 дней	4 дня	10 дней	2 дня	0 дней	0 дней	0 дней	0 дней	20 дней	4 дня
Эксперт по Тарифам	24 дня	2 дня	16 дней	0 дней	0 дней	0 дней	0 дней	0 дней	24 дня	2 дня
Юридический Эксперт	69 дней	10 дней	30 дней	10 дней	0 дней	13 дней	0 дней	13 дней	69 дней	-3 дня
Рыночный Аналитик	30 дней	12 дней	10 дней	0 дней	15 дней	5 дней	52 дня	32 дня	- 22 дня	- 20 дней
Экс. MIS + Учет Затрат	45 дней	5 дней	20 дней	2 дня	0 дней	0 дней	0 дней	0 дней	45 дней	5 дней
Финансовый Эксперт	25 дней	9 дней	10 дней	5 дней	0 дней	0 дней	0 дней	0 дней	25 дней	9 дней
Экс по Базе данных Проекта	20 дней	0 дней	10 дней	0 дней	0 дней	0 дней	0 дней	0 дней	20 дней	0 дней
Транспортный Экономист	24 дня	0 дней	0 дней	0 дней	0 дней	0 дней	20 дней	0 дней	4 дня	0 дней
Координатор Проекта	150 дней	28 дней	30 дней	15 дней	4 дня	16 дней	19 дней	19 дней	131 день	9 дней
Директор Проекта + Backstopper	44 дня	21 день	11 дней	10 дней	11 дней	10 дней	22 дня	27 дней	22 дня	-6 дней
Содиректор Проекта	130 дней	76 дней	33 дней	30 дней	33 дня	36 дней	84 дня	69 дней	46 дней	7 дней
Лектор / Обучение	202 дня	90 дней	60 дней	30 дней	50 дней	0 дней	50 дней	0 дней	152 дня	90 дней
Подитог	1148 дней	351 день	431 день	134 дня	328 дней	131 день	650 дней	259 дней	534 дня	102 дня
Местные Эксперты	1500 дней		520 дней		519 дней		1284 дня		216 дней	
Подитог	1500 дней		520 дней		519 дней		1284 дня		216 дней	
Переводчик	815 дней		340 дней		347 дней		413 дней		402 дня	
Переводчик (Конференция)	60				0		0		60 дней	
Подитог	875 дней		66 дней		66 дней		413 дней		462 дня	
ИТОГО	3874 дня		1017 дней		1194 дня		2347 дней		1212 дней	

ФОРМА 2.4 : ПЛАНИРОВАНИЕ ДОСТИЖЕНИЯ РЕЗУЛЬТАТОВ

Наименование Проекта : Интермодальные Услуги Трасека	Номер Проекта: TNREG 9702	Страны: Украина, Грузия, Армения, Азербайджан, Туркменистан, Казахстан, Таджикистан, Киргизстан, Узбекистан	Страница :
Планируемый Период: Июль 1999 - Декабрь 1999	Подготовлен: 31 Мая 1999	Консультант ЕС: Polzug - Axis - НРТИ Консорциум	
Итоги (подлежит описанию и определению целевых данных)	Отклонения от Оригинального Плана + или - %	Причины Отклонений	Акцент, Отметки и Допущения С/А
Модуль А1, Фаза 1 <ul style="list-style-type: none"> Имеется в наличии свежий транспортный прогноз для железнодорожного транспорта по маршруту Трасека Информация по целевым продуктам и их объему сводится и оценивается 	0		<ul style="list-style-type: none"> Исследования относительно Трасека региона доступны
Модуль А1, Фаза 2 <ul style="list-style-type: none"> В процессе подготовки проект юридического обоснования пилотного расширения Разрабатываются типовые транспортные контракты Разрабатывается маркетинговый план пилотного расширения Организуются национальные и региональные мультимодальные агентства. Составляется финансовый план 	0 -50 -80 -20	<p>Информационные потоки из местных организаций медленнее чем предполагалось</p> <p>Контакты уставлены</p> <p>Цены калькулированы и частично оговорены</p>	<ul style="list-style-type: none"> Подходящие администрации и институции кооперируют и предоставляют информацию Ж/д согласуют на конкурентноспособные цены
Модуль А2, Фаза 1 <ul style="list-style-type: none"> Сформулированы и согласовываются TCLE план действий для реализации улучшенных услуг 	- 20	Было решено не продолжать TCLE но вместе этого установить новый интермодальный продукт, из-за ошибок в концепции бывшего TCLE.	

Наименование Проекта : Интермодальные Услуги Трасека	Номер Проекта: TNREG 9702	Страны: Украина, Грузия, Армения, Азербайджан, Туркменистан, Казахстан, Таджикистан, Киргизстан, Узбекистан	Страница: :
Планируемый Период: Январь 1999 - Декабрь 1999	Подготовлен: 31 Мая 1999	Консультант ЕС: Polzug - Axis - НРТИ Консорциум	
Итоги (подлежит описанию и определению целевых данных)	Отклонения от Оригинального Плана + или - %	Причины Отклонений	Акцент, Отметки и Допущения С/А
Модуль А2, Фаза 2 <ul style="list-style-type: none"> организовывается региональная интермодальная операционная Трасека компания реализуются интермодальные услуги предоставляется компьютерное/коммуникационное оборудование существует, подходящее для текущих нужд, информационная система интермодальных услуг Трасека 	0	разрабатываются (см. отчет 1)	<ul style="list-style-type: none"> Местные партнерские организации должны согласиться участвовать Грузы должны быть привлечены
Модуль В1 - Обучение <ul style="list-style-type: none"> проводится обучение по обслуживанию контейнерных и интермодальных грузов организованы и проводятся доступные обучающие курсы 	-50	Предложения оцениваются	
	-30	разрабатываются	
Модуль В2 - Обучающие Поездки <ul style="list-style-type: none"> Предпринимаются обучающие поездки для ускорение делового развития 	0	Курсы проводятся	<ul style="list-style-type: none"> Подходящие участники выбираются и освобождены от ежедневной работы для периодов обучения на месте и в Европе
	0		
	-100	Отложены на вторую половину 1999г.	



Форма 1.6. ПЛАНИРОВАНИЕ ОПЕРАЦИЙ НА СЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД (Рабочая Программа)

Наименование Проекта : Интермодальные Услуги Трасека		Номер Проекта: TNREG 9702				Страны: Украина, Грузия, Армения, Азербайджан, Туркменистан, Казахстан, Таджикистан, Киргизстан, Узбекистан				Страница:							
Планируемый Период: Январь 1999 - Декабрь 1999		Подготовлен: 31 Мая 1999				Консультант ЕС: Polzug – Axis – НРТИ Консорциум											
Цели Проекта:																	
		ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ						ВЛОЖЕНИЯ									
		1999 (месяц)										ДРУГИЕ					
№	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	Я нв	Фев	Март	Апр	Май	Июнь	Июль	Август	Сент	Окт	Нояб	Дек	Консультант ЕС	Полеты		
A1, 2	проект текста соглашений													4 weeks			
1																	
2	описание продукта интермодальных услуг, сориентированного на потребителя															6 weeks	
3	подготовка реальных цен на различные продукты															4 weeks	
4	разработка транспортных контрактов																
5	Прогноз операционного бюджета																
6	определение конечных затрат по интермодальным услугам									xxxx							
A2, 1	разработка бизнес, маркетинг и финансового планов										xxxx	xxxx		3 weeks			
1																	
2	Проведение Информационного Рынка										xx						
A2, 2	реализация интермодальных услуг вдоль маршрута Трасека							xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	64 weeks			
1																	
2	описание фактической системы, субподряд и тестирование												8 weeks				
3	распечатка руководства по информационной системе											xxxx					

№	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	Я нв	Фев	Март	Апр	Май	Июнь	Июль	Август	Сент	Окт	Нояб	Дек	Консультант ЕС	
B1, 1	Разработка методики и проведение обучения по Управлению Информационными Системами						xxxx	xxxx	xxxx	xxxx					
2	описание обучения по потенциальной будущей деятельности									xx	xxxx	xx			
3	Conduct training in marketing						xxxx		xxxx	xx					
4	проведение обучения в подготовке и размещении материала для публикаций						xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxx				
5	проведение обучающих мер для поддержки исполнения интермодального пилотного расширения						xxxx			xx	xxxx	xxxx	xx	22 weeks	
B2	обучающие поездки в Западную Европу						xxxx			xxxx	xxxx	xxxx		17 weeks	
															48 Полетов
TOTAL													128 weeks		

Обучение

Срок	Предмет	Участники	Место
Февраль 1999	Маркетинг	Отдел по маркетингу порта Поти	Поти, Грузия
Февраль/март 1999	Практическое обучение по обработке контейнеров и организации терминала	Эксплуатационники порта Баку	Баку, Азербайджан
Июнь 1999	Маркетинг и развитие бизнеса	Терминалы, ж/д и таможня из всего Кавказа и из Каспара	Гудаури, Грузия
Июнь 1999	Практическое обучение по обработке контейнеров и организации терминала	Эксплуатационники порта Поти	Поти, Грузия
<i>запланировано</i>			
Сентябрь 1999	Маркетинг и развитие бизнеса	Терминалы, ж/д и таможня из Казахстана, Туркменистана и Узбекистана	Алматы, Казахстан
Сентябрь - ноябрь 1999	Практическое обучение по обработке контейнеров и организации терминала	Эксплуатационники портов Актау и Туркменбаши и Центрально Азияцких внутренних терминалов	Туркменбаши Актау Алматы Бухара Ташкент Ереван
Сентябрь - ноябрь 1999	Учебная поездка 1 в Западную Европу	1. Участники министерств Транспорта государств Трасека	Германия, Франция
	Учебная поездка 2 в Западную Европу	2. Ж/д, порты, таможня из Кавказа	Германия, Франция
	Учебная поездка 3 в Западную Европу	3. Ж/д, порты, терминалы, таможня из Казахстана, Туркменистана и Узбекистана	Германия, Франция

Приложение 1

Анализ Транс-Кавказского-Логдистикс-Экспресса (ТКЛЭ)

Анализ Транс-Кавказского-Лоджистик-Экспресса (ТКЛЭ)

В отчете о прогрессе проекта 1 было дано общее описание ТКЛЭ. Предлагаем детали, которые были разработаны позднее.

В 1996 году под эгидой программы ТРАСЕКА началась разработка проекта по организации пилот-поезда ТРАНС-КАВКАЗКИЙ-ЛОДЖИСТИК-ЭКСПРЕСС (ТКЛЭ). В осуществлении проекта принимали участие две государственные экспедиторские компании - «Азербайджанская экспедиция» и «Грузинская экспедиция». На основании протокола совместного совещания Азербайджанской Государственной железной дороги и Грузинской железной дороги с Проектной группой «Закавказская железная дорога» от 14 августа 1996 года, было решено пустить первый поезд 14-17 октября 1996 года.

С конца декабря 1997 года ТРАНС-КАВКАЗКИЙ-ЛОДЖИСТИК-ЭКСПРЕСС (ТКЛЭ), прекратил свой сервис - поезд больше не ходит.

В нижеприведенных таблицах предлагаем статистические данные из Грузинской железной дороги по количеству перевезенных Логистик-Экспрессом контейнеров с Января по Декабрь 1997 года.

Статистические данные по транспортировке контейнеров Логистик-Экспрессом со станции Поти. Январь 1997.

N состава	Отправление	Контейнеры			Кол-во вагонов	Направление					
		20'	40'	Сумма		Азербайджан			Азия		
						Вагон	20'	40'	Вагон	20'	40'
1.2001	09/01,20:00	6(3)	9/0	15(3)	9/0	9/0	6(3)	9/0	-	-	-
2.2001	19/01,20:00	2(9)	11/0	13(9)	11/0	11/0	2(9)	11/0	-	-	-
3.2001	23/01,20:00	0/3	12/0	12(3)	12/0	-	-	-	12/0	3/0	12/0
Сумма	-	8(15)	32/0	40/15	32/0	20/0	8(12)	20/0	12/0	3/0	12/0

Статистические данные по транспортировке контейнеров Логистик-Экспрессом со станции Поти. Апрель 1997.

N состава	Отправление	Контейнер			Кол-во вагонов	DIRECTION					
		20'	40'	Сумма		Азербайджан			Азия		
						Вагон	20'	40'	Вагон	20'	40'
1.2001	04/04,24:45	12/0	-	12/0	5/0	2/0	4/0	-	3/0	8/0	-
2.2001	18/04,20:40	14/0	-	14/0	5/0	-	-	-	5/0	14/0	-
3.2001	25/04,24:00	15(3)	1/0	16(3)	8/0	3/0	3(3)	1/0	5/0	12/0	-
Сумма	-	41/3	1/0	42/3	18/0	5/0	7(3)	1/0	13/0	34/0	-

Статистические данные по транспортировке контейнеров Логистик-Экспрессом со станции Поти. Май 1997.

N состава	Отправление	Контейнер			Кол-во вагонов	Направление					
		20'	40'	Сумма		Азербайджан			Азия		
						Вагон	20'	40'	Вагон	20'	40'
1.2001	09/05,22:44	31/4	8/0	39/4	18/0	9/0	20(4)	1/0	9/0	11/0	7/0
2.2001	16/05,01:50	4/0	-	4/0	2/0	1/0	2/0	-	1/0	2/0	-
3.2001	24/05,24:00	21/0	-	21/0	7/0	1/0	3/0	-	6/0	18/0	-
4.2001	30/05,22:20	28/0	7/0	35/0	20/0	8/0	12/0	2/0	12/0	16/0	5/0
Сумма		84/4	15/0	99/4	47/0	19/0	37/4	3/0	28/0	47/0	12/0

Статистические данные по транспортировке контейнеров Логистик-Экспрессом со станции Поти. Июль 1997.

N состава	Отправление	Контейнер			Кол-во вагонов	Направление				
		20'	40'	Сумма		Азербайджан		Азия		
						Сумма	40'	Вагон	20'	40'
1.2001/3301	3/07. 13:55	21	9	30	18	-	-	18	21	9
2.2001/3303	13/07. 17:40	21	-	9	9	-	-	9	21	-
3.2001	23/07. 10:17	37	-	37	14	-	-	14	37	-
4.2001	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.2001	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Сумма	-	79	9	67	41	-	-	41	79	9

Статистические данные по транспортировке контейнеров Логистик-Экспрессом со станции Поти. Август 1997.

N состава	Отправление	Контейнер			Кол-во вагонов	Направление					
		20'	40'	Сумма		Азербайджан			Азия		
						Вагон	20'	40'	Вагон	20'	40'
1.3301	3/08,17:07	6/0	-	6/0	2/0	-	-	-	2/0	6/0	-
2.3303	05/08,03:40	25/0	1/0	26/0	11/0	3/0	6/0	1/0	8/0	19/0	-
3.3307	09/08,15:25	2/0	-	2/0	1/0	-	-	-	1/0	2/0	-
4.3301	13/08,02:25	1/0	1/0	2/0	1/0	1/0	1/0	1/0	-	-	-
5.3301	16/08,12:05	2	-	2	1	-	-	-	1	2	-
6.2201	21/08,19:50	20/0	-	20/0	18/0	2/0	4/0	-	16/0	32/0	-
7.3305	25/08,07:02	14/0	-	14/0	6/0	2/0	4/0	-	4/0	10/0	-
Сумма	-	70/0	2/0	72/0	40/0	8/0	15/0	2/0	32/0	71/0	-

Статистические данные по транспортировке контейнеров Логистик-Экспрессом со станции Поти. Сентябрь 1997.

N состава	Отправление	Контейнер			Кол-во вагонов	Направление					
		20'	40'	Сумма		Азербайджан			Азия		
						Вагон	20'	40'	Вагон	20'	40'
1.2001	01/09,14:45	48/0	-	48/0	-	-	-	-	24/0	42/0	-
Сумма		48/0		48/0					24/0	42/0	

Статистические данные по транспортировке контейнеров Логистик-Экспрессом со станции Потти. Ноябрь-Декабрь 1997.

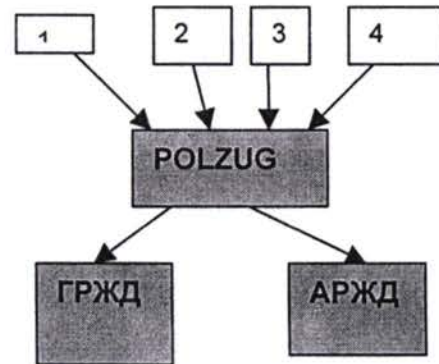
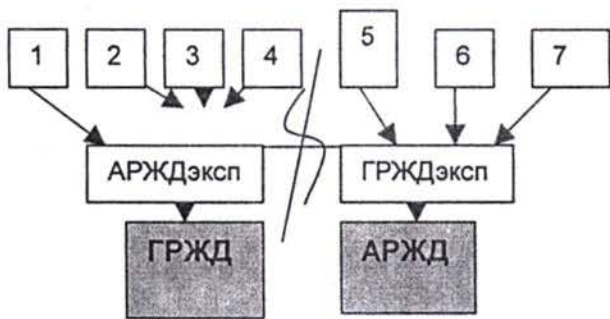
N состава	Отправление	Контейнер			Кол-во вагонов	Направление								
		20'	40'	Сумма		Азербайджан			Азия			Армения		
						Вагон	20'	40'	Вагон	20'	40'	Вагон	20'	40'
1.3301	8/12,3:05	24	18	42	21	-	-	-	21	24	18	-	-	-
2.3303	3/12,05:53	8	-	8	3	-	-	-	3	8	-	-	-	-
3.3303	4/12,05:50	28	4	32	14	6	8	4	3	6	-	5	14	-
4.3303	07/12,01:30	5	-	5	2	-	-	-	-	-	-	2	5	-
5.3305	10/12,05:30	12	12	245	12	-	-	-	12	12	12	-	-	-
6.3307	16/12,15:50	20	2	22	9	6	13	2	2	5	-	1	2	-
7.3301	12/12,01:00	5	-	5	2	-	-	-	2	5	-	-	-	-
8.3301	18/12,03:25	6	-	6	3	-	-	-	6	-	-	-	-	-
9.3301	19/12,01:25	10	-	10	4	-	-	-	4	10	-	-	-	-
10.3303	20/12,03:45	17	2	19	7	1	1	1	6	16	1	-	-	-
11.3301	23/12,23:20	8	8	8	-	-	-	-	-	-	-	8	8	8
12.3305	25/12,15:20	2	-	2	1	-	-	-	1	1	-	-	-	-
13.3307	26/12,07:15	9	-	9	3	-	-	-	-	-	-	3	9	9
14.3305	30/12,04:50	44	-	44	16	-	-	-	-	-	-	16	44	-
15.3307	30/12,07:07	2	-	2	1	-	-	-	1	2	-	-	-	-
Сумма		202	46	248	99	13	22	7	62	89	21	35	82	17

Общее количество контейнеров, перевезенных Логистик-Экспрессом с Января по Декабрь 1997 г.

Контейнеры, вагоны	Армения	Азербайджан	Азия	Общее кол-во по странам
20'	82	89	365	536
40'	17	39	68	124
Вагоны	35	65	212	312
Общее кол-во конт.	99	128	433	660

Приведем несколько причин, вследствие которых ТРАНС-КАВКАЗКИЙ-ЛОДЖИСТИК-ЭКСПРЕСС прекратил свое существование.

1. В организации ТКЛЭ принимали участие две государственные экспедиторские компании- «Азербейлдорэкспедиция» и «Грузейлдорэкспедиция». Эти компании имели договора только с собственными железными дорогами. Компании не несли какую-либо финансовую или коммерческую ответственность перед клиентами. Клиенты расплачивались за всю перевозку с одной из компаний, которая, в свою очередь, оплачивала перевести часть суммы на счет другой компании, что вызывало немало недоразумений между клиентами и экспедиторами.
2. Отсутствие терминального сервиса от двери до двери (door to door).
3. В порту Поти присутствовал только один представитель «Грузейлдорэкспедиции», что делало практически невозможным организовать нормальную конкурентноспособную рабочую обстановку и маркетинг.
4. Отсутствие маркетинга в Европе и Центральной Азии.
5. Нижеприведенная схема отражает разницу между концепцией POLZUG и ТКЛЭ. (Номера-клиенты).



Приложение 2

Юридическая база основания компании

Регистрация компании для оператора Интермодальных услуг

Для основания окончательного оператора Интермодальных услуг необходимо официальная регистрация такой единицы. Для того, чтобы основать филиалы в Армении и Азербайджане надо зарегистрировать компанию в Грузии.

Ниже описаны возможности и необходимые меры для этого.

Правовые формы компании

Самой известной правовой формой компании грузинских предприятия является так называемый Общество Ограниченной Ответственности (ООО). ООО может быть основан как иностранными (не гражданин Грузии), грузинскими лицами и обеими сторонами (совместные предприятия)

Компетентные юристы рекомендуют основание ООО, если иностранная компания собирается вести серьезную экспедиторскую услугу на маршруте ТРАСЕКА.

Какая альтернатива к этому был рассмотрен основание филиала. Такой филиал не является юридическим лицом.

Краткий обзор значении ООО

- 1) ООО -это общество созданное в результате объединения капитала. Этот капитал может иметь как денежный, так и не денежный вид.
- 2) ООО -это юридическое лицо
- 3) ООО -перед своими кредиторами отвечает только своим капиталом
- 4) ООО может быть учреждена как физическим так и юридическим лицом. Учредителем компании может быть и государство
- 5) ООО может основать и филиалы.
- 6) Партнеры ООО не являются ответственными за обязанности компании.
- 7) Существование ООО не зависит от членства партнера в нем, т.е. выход партнера из общества автоматически не вызывает распад общества.
- 8) ООО имеет независимые органы правления
 - а) собрание партнеров,
 - б) директорат
 - с) наблюдательный совет (при необходимости)его членами могут быть и другие лица.
- 9) Уставно капитал должен составить минимум 2000 лари.

Учреждение ООО в Грузии если партнерами являются грузинские и иностранные юридические лица

Нужные документации:

со стороны иностранной компании

1. Копия или оригинал Устава Компании, утвержденная нотариально, (переведенная на грузинский или русский язык, утвержденная нотариально), легализация
2. Выписка из реестра утвержденная нотариально; (переведенная на грузинский или русский язык, утвержденная нотариально), легализация

со стороны грузинской компании

1. Копия или оригинал Устава Компании, утвержденная нотариально
2. Выписка из реестра утвержденная нотариально

Общие документации:

1. Акт собрания учредителей компании о создании ООО, (переведенная на грузинский или русский язык, утвержденная нотариально), легализация
2. 5 экземпляров устава ООО; утвержденная нотариально (если была сделана иностранной компанией переведенная на грузинский или русский язык, утвержденная нотариально легализация),
3. Решение о назначении руководителя ООО, утвержденная нотариально (если документ на иностранном языке, переведенная на грузинский или русский язык, утвержденная нотариально), легализация
4. Заявление на имя суда, (соответственно всех пунктов закона), утвержденная нотариально
5. Пример подписи директора утвержденная нотариально.
6. Регистрационные квитанции - в ларах эквивалент 80 ам. долларов
 - a. 50% в местный бюджет
 - b. 50% в департамент материально-технического обеспечения верховного суда;
7. Заключение аудита если уставной капитал не денежный;

Заявление на имя суда должно включать:

- а. наименование фирмы
- б. организационно-правовую форму
- в. местонахождение (юридический адрес)
- г. сфера деятельности
- д. данные на начало и конец хозяйственного года
- е. имя, фамилия, место и дата рождения, профессия и место жительства каждого партнера; если учредитель юридическое лицо его фирменное название и регистрационные данные;
- ж. права представительства
- з. документ о назначении директора;
- и. сумма уставного капитала и документ о выполнении взносов (минимум 2000 лари);
- й. сумма вклада и соответствующая доля каждого учредителя-партнера;
- к. имя, фамилия, место и дата рождения, профессия и место жительства каждого директора

Учреждение ООО иностранной компанией в Грузии

Нужные документации:

- 1) Копия или оригинал Устава компании, утвержденная нотариально, (переведенная на грузинский или русский язык, утвержденная нотариально),
- 8) Выписка из реестра утвержденная нотариально; (переведенная на грузинский или русский язык, утвержденная нотариально),
- 9) Акт собрания учредителей компании о создании ООО (переведенная на грузинский или русский язык, утвержденная нотариально),
- 10) 5 экземпляров устава ООО ; утвержденная нотариально (если была сделана иностранной компанией переведенная на грузинский или русский язык, утвержденная нотариально),
- 11) Решение о назначении руководителя ООО, утвержденная нотариально (если документ на иностранном языке, переведенная на грузинский или русский язык, утвержденная нотариально)
- 12) Заявление на имя суда, (соответственно всех пунктов закона) утвержденная нотариально
- 13) Пример подписи директора утвержденная нотариально
- 14) Регистрационные квитанции - в ларах эквивалент 80 ам. долларов
 - с. 50% в местный бюджет
 - d. 50% в департамент материально-технического обеспечения верховного суда;
- 15) Заключение аудита если уставной капитал не денежный.

Все вышеуказанные документы должны быть переведены на грузинский или на русский язык и должна быть легализована .

Если какой нибудь документ будет составлен в Грузии оно должна быть утверждена нотариально.

Заявление на имя суда должно включать:

- а. наименование фирмы
- б. организационно-правовую форму
- в. местонахождение (юридический адрес)
- г. сферу деятельности
- д. данные на начало и конец хозяйственного года
- е. имя, фамилия, место и дата рождения, профессия и место жительства каждого партнера; если учредитель юридическое лицо его фирменное название и регистрационные данные;
- ж. правоносительство представительства
- з. документ о назначении директора;
- и. сумма уставного капитала и документ о выполнении взносов (минимум 2000 лари);
- й. сумма вклада и соответствующая доля каждого учредителя-партнера;
- к. имя, фамилия, место и дата рождения, профессия и место жительства каждого директора;

Приложение 3

Учебные отчеты

Приложение 3 - 1

Обучение по обработке контейнеров и организации терминала в Баку

Обучение по обработке контейнеров и организации терминала в порту Баку*

Обучение персонала, работающего на контейнерном терминале в порту Баку, было проведено специально по отношению к будущей интермодальной переработки контейнеров. Обучение проходило на территории новой контейнерной площадке, которая была воздвигнута и профинансирована в рамках проекта Tacis-Трасеса. Оборудование, с помощью которого проводилось обучение, в основном, состояло из 40 т. вилочного погрузчика и штабельукладчика для контейнерной обработки. Приобретение этого оборудования так же было профинансировано в рамках проекта Tacis-Трасеса.

Участники программы обучения - 25.2.99 – 4.3.99

Первая группа	Вторая Группа	Третья группа	Четвертая группа	Поддержка / Сервис группа
Кямал	Севиндик	Алахшукюр	Абдулули	Хашим
Рашид	Бахтаяр	Сафар	Ахмед	
Елшан	Юсиф	Саадат	Техран Али	

В общем, 14 работников прошли обучение в течение обучающего периода.

Расписание уроков

Дата	Время	Урок	Место проведения
Четверг, 25.02.	10.00 - 12.00	<ul style="list-style-type: none"> Знакомство Правила безопасности (техника безопасности) Основные советы Установление расписания 	Отдел обучения
	13.00 - 15.00	<ul style="list-style-type: none"> Первое обучение на практике 	Контейнерная площадка
	15.00 - 16.00	<ul style="list-style-type: none"> Резюме (краткое повторение) 	- " -

Дата	Время	Урок	Место проведения
Пятница, 26.02.	10.00 - 12.00	• Практическое обучение	Контейнерная площадка
	13.00 - 16.00	• - " -	- " -
	16.00 - 17.00	• Эксплуатационные советы	- " -
Суббота, 27.02.	10.00 - 12.00	• Практическое обучение	Контейнерная площадка
	13.00 - 15.00	• - " -	- " -
	15.00 - 16.00	• Краткое повторение правил безопасности	- " -
Воскресенье, 28.02.	09.00 - 12.00	• Практическое обучение	Контейнерная площадка
	12.00 - 13.00	• Основные советы по рабочему управлению	Офис порта
Понедельник, 01.03.	10.00 - 12.00	• Практическое обучение	Контейнерная площадка
	13.00 - 16.00	• - " -	- " -
	16.00 - 17.00	• Специальное обучение для помощников	- " -
Вторник, 02.03.	10.00 - 12.00	• Практическое обучение	- " -
	13.00 - 15.00	• - " -	- " -
	15.00 - 16.00	• Краткое повторение	- " -
	19.00 - 21.00	• "Ночные работы"	- " -
Среда, 03.03.	10.00 - 12.00	• Специальное низкоуровневое обучение	Контейнерная площадка
	13.00 - 15.00	• Специальное низкоуровневое обучение	- " -
	15.00 - 17.00	• Совместная работа и обмен информацией для мастерских и директора распорядителя (менеджера по эксплуатации)	Офис порта
Четверг, 04.03.	09.00 - 12.00	• Экзамен по практике	Контейнерная площадка
	13.00 - 15.00	• Экзамен по теории	Отдел обучения
	15.00 - 16.00	• Заключение курса обучения (выводы)	- " -
	16.00 - 17.00	• Выдача водительских сертификатов	- " -

В общем 46 уроков было уделено на контейнерные терминальные работы.

Подробные фазы обучающих уроков.

В ходе обучения были изучены некоторые специальные аспекты. В начале теоретического ознакомления было определено расписание обучения и его цели.

Далее, было изучено оборудование. Были разъяснены основные функции оборудования, а так же меры технической эксплуатации и программный контроль.

Особое внимание было уделено мерам по безопасности. Были объяснены правила безопасности и они были показаны на примерах к реальным рабочим ситуациям.



Терминал был осмотрен, специально принимая во внимание барьеры, знаки, движение и повреждения покрытия и их влияние на оборудование терминала.

Практическое обучение

Подготовительная фаза

- Проверка болтов, гаек, герметичности, повреждений, освещения, давление колеса, гидравлической системы
- Проверка содержания всех жидкостей (двигателя, сцепления, гидравлическое масло, системы охлаждения, жидкость для очистки стекол)
- Проверка всех инструментов в кабине, разъяснение предупреждающего/предостерегающего освещения и шкалы температур и давления, советы для мастерской в случае ошибочных подсчетов.
- Передача основной инструкции для водителей (краткая форма включающая некоторые разъяснения на английском и русском языках)
- Завод машины и первая проверка остановки

Фаза I на практике

- Вождение вперед/назад, по кругу, наклон без груза
- Окружение несколькими барьерами
- Вперед/назад через ворот из бочек (с целью лучшего ознакомления с размерами оборудования)
- Испытание машины для определения дистанции машины от точки начала торможения до остановки машины при различных скоростях (оценки водителей как велика дистанция остановки)
- Краткое повторение правил безопасности
- Оценка угла обзора водителя
- Избегание повреждений поверхности которые могут повредить шины
- Обмен опыта с водителями других транспортных средств Терминала

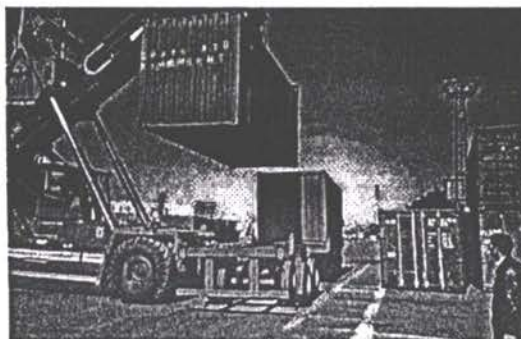
Фаза II

Обучение с пустыми контейнерами

- Основные функции вождения и подъема
- Функции распределительного элемента конструкции 20'/40', смещение на сторону, средняя позиция и т.д.
- Функции включения света
- Установка контейнеров с/на землю.

Фаза III

- Погрузка/разгрузка с железнодорожной платформы
- Погрузка/разгрузка с грузового автомобиля и шассис
- Двойная укладка в пустой склад



Фаза IV

Пустые и наполненные 20' и 40'- футовые контейнеры

- Погрузка и разгрузка между железной дорогой и грузовым автомобилем
- Вождение без помощи инструктора
- Точная позиция на заметном уклоне
- Оптимизация способов дистанционной совместной работы между грузовым автомобилем и штабельукладчиком

Промежуточный шаг между фазами IV и V : краткое повторение технического контроля и правил безопасности.

Фаза V

- Отдельно стоящее здание пустого складирования блоков хранения 8 контейнеров, двумя штабелями.
- Маневрирование на ограниченном пространстве
- Спуск со второго яруса на первый ярус
- Три яруса (только эксперт)
- Ночное обучение (только эксперт)
- Отбор водителей для дальнейшего их обучения их как тренеров
- Специальное обучение водителей с небольшим водительским опытом.



Фаза VI

- Экзамен по практике
- Экзамен по теории
- Оценка курса обучения
- Выводы
- Выдача водительских сертификатов

Приложение 3 - 2

Обучение по обработке контейнеров и организации терминала в Потти

Обучение по обработке контейнеров и организации терминала

Тренировочный курс для рабочего персонала контейнерного терминала в порту Поти был проведен со специальным уклоном для будущей интермодальной обработки контейнеров. Этот тренировочный курс проводился и финансировался программой Тасис-Трасека на контейнерном терминале. Транспортные средства с помощью которых проводился учебный курс были 2 reachstacker и тягач с контейнерной платформой. Все оборудование фмнансировалось программой Тасис-Трасека.



Участники учебной программы - 20.6.99 – 25.6.99

Группа 1	Группа 2
Гагуа Эмзар	Геденидзе Нугзар
Джалагониа Мурад	Гогия Хвича
Заркуа Эдуард	Кварацелиа Вахтанг



Всего 6 рабочих прошло учебный курс.

Расписание учебных занятий

Дата	Время	Занятия	Место
Воскресенье, 20.06.	10.00 - 12.00	<ul style="list-style-type: none"> • Введение • Подготовка оборудования • Общие положения • Утверждение учебного плана 	Учебный комбинат
	13.00 - 16.00	<ul style="list-style-type: none"> • Правила безопасности • Правила работы 	Учебный комбинат

Дата	Время	Занятия	Место
Понедельник, 21.06.	09.00 - 12.00	• Практические занятия	Конт. плац
	13.00 - 16.00	• - " -	- " -
	16.00 - 17.00	• Правила эксплуатации	- " -
Вторник, 22.06.	09.00 - 12.00	• Практические занятия	Конт. плац
	13.00 - 16.00	• - " -	- " -
	16.00 - 17.00	• Повторение правил безопасности	- " -
Среда, 23.06.	09.00 - 12.00	• Практические занятия	Конт. плац
	13.00 - 15.00	• - " -	
	15.00 - 16.00	• Общие положения управления работами	
Четверг, 24.06.	09.00 - 14.00	• Специальные занятия для ассистентов и водителей нижних квалификаций	Конт. плац
	21.00 - 23.00	• Тренинг ночных работ	Конт. плац
Пятница, 25.06.	10.00 - 11.00	• Теоретический экзамен	Учебный комбинат
	13.00 - 15.00	• Практический экзамен	Конт. плац
	15.00 - 16.00	• Подведение итогов курса и торжественное вручение сертификатов	Учебный комбинат

Всего было проведено 38 часов учебных занятий.

Учебный план в особых фазах

Во время проведения курса были рассмотрены особые аспекты. Во время теоретического введения было утверждено расписание занятий и объяснены темы занятий.

В дальнейшем было проведено изучение оборудования. Были объяснены общие функции оборудования а также технический уход и контроль.

Особое внимание было уделено аспектам правил безопасности. Правила безопасности были разобраны и приведены примеры которые могут возникнуть в реальной обстановке.

Был проведен осмотр терминала при особое внимание уделялось наличию шлагбаумов, знаков движения, движения транспорта и повреждений дорожного покрытия и их влияние на оборудование терминала.

Практические занятия

Подготовительная фаза

- Проверка замков, муфт, тучи, повреждений, света, воздушной и гидро. систем.
- Проверка состояния всех жидкостей (двигатель, коробка передач, гидросистема, система охлаждения, система мойки стекол)
- Проверка всех инструментов в кабине, объяснение значения световой сигнализации и правильного уровня температуры и давления, информация для ремонтных мастерских о неполадках
- Выдача инструкций всем водителям (краткий перечень понятий на английском/русском)
- Включение двигателя и проверка тормозов

Фаза I

На практике

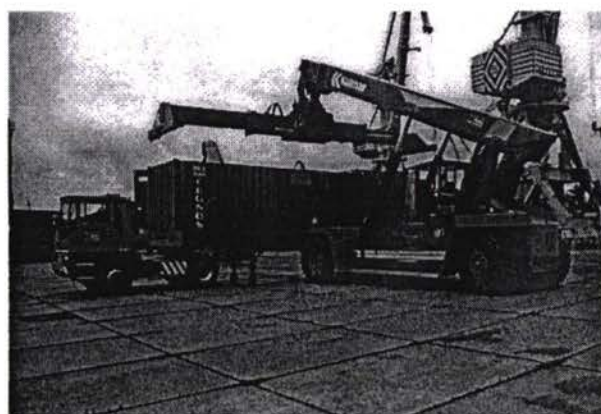
- Движение вперед/назад, по кругу и змейкой без груза
- Преодоление препятствий
- Движение вперед/назад через ворота из поддонов (для привыкания водителей к размерам машин)
- Проверка тормозов на различных скоростях (для оценки водителями тормозного пути)
- Повторение правил безопасности
- Оценка угла ограниченного поля зрения водителей
- объезд повреждений покрытия, которые могут повредить покрывки
- Примеры коммуницирования с другими водителями на терминале



Фаза II

Занятия с пустыми контейнерами

- Общие функции езды и подъема груза
- Функции шпредера 20'/40', боковое положение, положение и т.д.
- Функции световых сигналов замков
- Положение контейнера от и к земле



Фаза III

- Погрузка/разгрузка на железнодорожную платформу
- Погрузка/разгрузка на автотранспорт и шасси
- Двойной штабель в пустом блоке

Фаза IV

Порожние и полные контейнеры 20' и 40'

- Погрузка и разгрузка с железнодорожного на автотранспорт
- Самостоятельная езда без помощи тренера
- Точное позиционирование на маркировочных углах
- Оптимирование пути движения – разделение пути движения между грузовиком и Reachstacker^{OM}



Промежуточная фаза между фазами IV и V : Повторение пунктов технического контроля и правил безопасности

Фаза V

- Самостоятельная укладка 8^{шт} пустых контейнеров в 4^я ярусный штабель
- Маневрирование в ограниченном пространстве
- Подъем со 2го яруса через первый ряд
- Тройной штабель (только для экспертов)
- Тренировка в ночных условиях (только для экспертов)
- Выбор водителей в качестве ассистентов тренера для будущего обучения
- Специальные занятия для водителей с малым опытом работы



Фаза VI

- Теоретический экзамен
 1. На что должен обращать внимание водитель во время работы на терминале (минимум 3 примера).
 2. Что должен проверять водитель на машине перед началом работы.
 3. Объясните особенности укладки контейнеров в штабель, и приведите графический пример укладки 20 контейнеров в 4 уровня.
 4. Объясните значение световых сигналов (2^я желтых и красного).
 5. Практический пример. Объясните подробно взаимодействие водителя Reachstacker^a и водителя грузовика, во время загрузки железнодорожного вагона/платформы контейнерами (3 x 20').

Handwritten text in Russian, likely a student answer to question 1. It discusses safety aspects of terminal work.

Handwritten text in Russian, likely a student answer to question 3. It includes a diagram showing a 4-level stack of 20 containers (4x5x2) and explains the stacking process.

Handwritten text in Russian, likely a student answer to question 5. It includes diagrams showing the interaction between a Reachstacker and a truck during container loading onto a rail wagon.

- Практический экзамен
 1. Контроль машины перед началом работы.
 2. Укладка 4^х контейнеров в штапель.
 3. Погрузка и разгрузка 40' контейнера на платформу.



- Оценка тренировочного курса
- Подведение итогов
- Торжественное вручение водительских сертификатов.



Приложение 3 - 3

Семинар по Маркетингу и Планированию Бизнеса

Список Участников

Имя	Должность
Грузия	
1 Кикнадзе Мамули	Зам. Начальника ООО «Грузинская ЖД». Начальник отдела маркетинга и контейнерных перевозок.
2 Чхартишвили Звиад	Порт Поти. Начальник отдела маркетинга.
3 Закарая Георгий	Таможенный департамент Поти. Проводник транспортирования грузов.
4 Гваберидзе Гела	Станция Поти. Начальник отдела контейнерных перевозок.
5 Куртанидзе Павел	Трансджорджия
6 Шагидзе Давид	Трансджорджия
7 Шенгелия Аза	Интрермодальный офис Поти
8 Корчилава Корнели	Интрермодальный офис Поти
9 Абесадзе Асмат	Интрермодальный офис ТБЛ
10 Ростомашвили Звиад	Интрермодальный офис ТБЛ
Азербайджан	
11 Миргуламов Рафаил	Порт Баку. Начальник Коммерческого отдела.
12 Халыгов Эльшад	Каспийское морское пароходство. Начальник внешнеэкономического отдела.
13 Агаева Эмилия	Интрермодальный офис Баку
Армения	
14 Геворкян Артур	Армянская ЖД. Инженер Транспортного департамента.
15 Арутюнян Месроп	Начальник территории терминала Кармир Блюр.
16 Тер-Карпетян Николай	Начальник экспедиционной группы.
17 Мартиросян Мгер	Таможня Армении. Начальник отдела статистики и упрощения таможенных процедур.

Содержание семинара.

7-15 июня 1999 года в Гудаури, Грузия был проведен семинар на тему Маркетинг и бизнес планирование для представителей стран Кавказского региона - Армении, Азербайджана и Грузии.

Участники прибыли в Гудаури 7 июня. Семинар начал работу 8 июня в 10.00 утра.

Данный рапорт дает краткое описание тем и специфических понятий, затронутых на Семинаре. Все лекции сопровождались живыми дискуссиями с участниками на практических примерах. Участники активно выражали свое мнение, приводили примеры, работали в группах.

Структура стоимости (затрат).

Были объяснены на примерах и подчеркнута важность следующих понятий:

- Фиксированные затраты;
- Варьирующие затраты;
- Общие затраты (общая стоимость);
- Падение фиксированных затрат;

Были рассмотрены теории Адама Смита и Карла Маркса.

Были даны формулы и графики прибыли, продаж, безубыточного уровня и участники поупряжались в выведении формул.

На примере компании PHILIPS и сети супермаркетов Wall Mart была объяснена важность маркетинга и рекламы для компаний.

Нужды клиента.

Участникам было дано задание выполнить работу: определить нужды Клиента (компания Chekhov Ramps) и представить актуальный план по решению проблем клиента. Участники были разделены на три группы. Были рассмотрены все ответы и даны рекомендации.

Маркетинг.

Общие понятия маркетинга. На примере компаний Unilever и IBM были объяснены понятия Сегмента рынка, Целевых групп, типов рынка (потребительский, розничный, общественный). Участников попросили указать целевые группы для своих компаний.

Далее было дано пояснение понятия Жизненного цикла продукта (PLC).

«Инструменты маркетинга». Понятие «Четыре П» "Four P's"

- Продукт микс;
- Рекламный микс;
- Ценовой микс;
- Месторасположение микс;

Продукт микс.

- Продукт плюс;
- Ценность;
- Упаковка;
- Качество;
- Среда продажи продукта;
- Реклама;
- Розничная торговля;
- Общественное мнение о продукте;
- Рекламная компания;

Ценовой микс.

- «Правильная» цена; Треугольник «Правильной» цены;
- Скидки;
- Типы финансирования;

Месторасположение микс.

- «Трубопровод» к клиенту;
- Одно место продаж или несколько;

Рекламный микс.

- Общественное отношение;
- Группа людей, в которой мы заинтересованы;

Участников каждый раз просили работать в группах для приведения соответствующих примеров (напр. определить группы людей, заинтересованных в их деятельности). Все ответы рассматривались и давались замечания.

Определение Наилучшей цены- $S=P \cdot X$ и максимальной прибыли $Profit=S-TC$ а так же Определение «Четырех П» для портов было следующей темой лекции. Объяснение было дано по следующей структуре:

- Географическое расположение;
- Морской подход (качество залива);
- Связи с прилегающими территориями;
- Состояние причалов и прилегающих территорий;
- Сервис;
- Рабочая сила;
- Ноу Хау;
- Финансовая среда;
- Цены;
 - Расчетная цена;
 - Валюта (курс к доллару);
 - Скидки (за долгосрочность, объем, качество, спец. скидка Skonto);
- Условия оплаты;

Рекламная компания.

- Реклама
 - Целевые группы
 - Масс медиа;
 - Заголовки;
 - Лого;
- Партизанский маркетинг;
 - Маркетинг по телефону;
 - Почта;
- Розничная торговля;
- Международные выставки;
- Организация портовых дней;
- Представительства;
- Внутренняя сеть компаний;
- Внутренний рынок;
- Визиты в школы;
- Организация конференций;
- Выступления на других конференциях;
- Другие, именные инструменты;

В дополнение к принципам маркетинга была обсуждена тема маркетинга для монополий и картелей. Понятие Аутсайдеров. Закон Engel'sche. Группа Бостон Консалтинг. Система для определения места компании на рынке («звезды», «денежные коровы», «бедные собаки», «Кто знает, что случится»).

Производительность труда.

На примере немецкой и японской машиностроительной индустрии. Понятие покупки комплектующих извне.

Определение основной и второстепенной компетенции.

Участникам было дано задание определить основную и второстепенную компетенции для своих компаний. Ответы были рассмотрены и даны замечания.

Менеджмент.

Были разъяснены разные виды руководства. Даны примеры- опыт японских менеджеров. План Ринги Шо. Пояснение старой модели организационной структуры компаний в Европе. Приведены новые типы организации и руководства в Европе:

- Линейная
- Организация по отделам
- Матричная организация
- Организация, нацеленная на создание спец. отделов для крупных клиентов (KAM-Key Account Management).

Разный стиль руководства. Руководство. Авторитарный и сотруднический типы руководства.

Основы руководства.

- Функциональная власть;
- Позитивная власть;
- Негативная власть;
- Власть специалиста-эксперта;
- Относительная власть;

Основная деятельность Менеджера и основные факторы менеджмента и руководства:

- Открытые циклы;
- Работа урывками;
- Устное общение;
- Не приказывать на прямую;
- Сложность в принятии решения и неготовность к ответственности;

Успех менеджера.

Составные успеха:

- Возможности персональные;
- Мотивированность;
- Возможность управлять;

Способность управлять.

- Лидерство подразумевает наличие следующих факторов:
 - Персонально подходящий;
 - Социально подходящий;
 - Способность устного общения;
 - Способность письменного общения;
 - Способность планировать и организовывать;
 - Способность получения информации;
 - Способность принятия решения;
 - Делегирование и контроль;
 - Самооценка;
 - Способность перехода на новый тип управления;
- Возможность управлять зависит от:
 - экономического
 - социального
 - политического
 - технологического окружения

Мотивированность руководства:

- Желание быть во главе.
- Благосклонное отношение к людям во главе;
- Желание быть вовлеченным в соревнования с равными себе;
- Желание убеждать и нести ответственность;
- Желание показывать власть над другими;
- Желание стоять выше толпы;
- Чувство ответственности за рутинную работу, ассоциированную с руководящей;
- Учиться управлять. Аннивельское исследование.

Потрясения.

- Грубые ошибки;
- Задача, превышающая Ваши возможности;
- Чувство страха;
- Попасть в тупик или стоять перед дилеммой;
- Страдать от несправедливости на работе;
- Быть побежденным;
- Предвзятое личностное отношение;

8 атрибутов Исключительности от Пилера и Ватермана:

- Основа для действия;
- Близость к клиенту;
- Независимость и инициатива;

- Рост производительности труда с помощью сотрудничества;
- Концентрация на основном виде деятельности;
- Заниматься своим делом;
- Простая форма, минимальное количество сотрудников;
- Контроль, совмещенный с независимостью;

Типичные ошибки при принятии решений.

- Неправильная подача информации;
- Запущенные, не исправленные с самого начала ошибки;
- Повышенная самоуверенность;

Десять основных изменений в менеджменте:

Изменения	от	→	к
Административное	Босс-начальник	→	Лидер группы/руководитель
Роль	Лидер	→	Учитель, тренер, спонсор
Культурное	Монокультурность	→	Мультикультурность
	Моноязычность	→	Мультиязычность
Основа власти	Формальная	→	Знания, отношение
Межличностные Отношения	Конкуренция	→	Сотрудничество
	выигрыш-проигрыш	→	выигрыш- выигрыш
Учение	Периодическое	→	Постоянное
Изменения и конфликты	Избежать	→	Предвидеть
Проблемы	Игнорировать	→	Возможность поучиться
Информация	Допуска нет	→	Допуск свободен / увеличен
Влияние на Окружающую среду	После случившегося	→	Предвидеть

В течение всех лекций давались обширные пояснения по темам со сносками на соответствующую литературу (Напр. Сумаридж «Реальность Менеджерской работы». Минскбург «Фольклор и факты Менеджерской работы»).

Приложение 3 - 4

Семинар по Маркетингу для Порта Потти

Семинар по Маркетингу для коммерческого и маркетингового отдела Порта Поти

16 - 20 Февраля 1999

Содержание семинара

В начале семинара участникам были представлены основные идеи маркетинга. Следующие предметы были обсуждены:

- Основные средства маркетинга
- Калькуляция транспортной цепи с примерами ценообразования
- Контакты с клиентами и их документация
- Грузостатистики и анализ рынка
- Кооперация с партнерами в транспортной цепи

После общего представления участникам были представлены идея и практическая работа Трасека коридора и их значение для разных видов транспорта и терминала.

Дополнительно провели уроки по средствам маркетинга. Участники ознакомились с

- Исследованием и анализом рынка
- Стратегии маркетинга
- Политика ценообразования и тарифообразования
- Анализ конкуренции
- Привлечение клиентов
 - в зависимости от гурзов
 - в зависимости от области транспорта
 - в зависимости от услуг и мощности

Кроме этого вопрос определения партнеров суб-подрядчиков в транспортной цепи и их контактирования обсуждался с участниками как и определение их собственной области работы. В связи с этим участники ознакомились с необходимостью развить точно определенную стратегию бизнеса и определить услуги, которые они хотяи предложить клиентам. Идея и определение понятия "услуги добавленной стоимости" также были представлены.

В семинаре предметы в основном были обсуждены в общих чертах и общие идеи были представлены. Показалось, что участники были очень заинтересованы узнать современные идеи маркетинга но до сих пор получили только мало обучения в этом предмете. Поэтому, они довольно неопытны в вопросах практического маркетинга.

Приложение 4 - 1

Сервис и информационные системы в железнодорожных перевозках контейнеров в Германии

Содержание

1	Общее обозрение	3
2	Сервис-центр DB Cargo в Дуйсбурге	6
2.1	DB Cargo	6
2.2	Виды услуг	6
2.3	Сервис-центр DB Cargo	7
3	Производственная и информационная система портовой железной дороги (HABIS)	8
3.1	HABIS	8
3.2	Перегрузка, Сервис и Логистика	8
3.3	Железная дорога в порту и информационный путь	9
3.4	Инфо- и грузопотоки	9
3.4.1	Производственный процесс сегодня	9
3.4.2	Цель	12
3.5	Структура HABIS	12
3.6	Виды услуг	14
3.7	HABIS в комплексе систем	17
4	POLZUG Polen-Hamburg Transport GmbH в качестве партнера DB AG	19
4.1	POLZUG	19
4.2	Виды услуг	19
4.3	Обработка заказов и поток информации (Экспорт в направлении восточной европы)	20
5	Информационные системы ж/д транспорта в Европе	22

1 Общее обозрение

С 01.01.1994 в Германии вступил в силу закон "Закон о реорганизации железнодорожного транспорта". Одновременно это послужило основанием для основания акционерного общества "Акционерное общество немецкие железные дороги", сокращенно DB AG (в обиходе известно как "Железнодорожная реформа").

С приватизацией государственного предприятия Немецкие федеральные железные дороги / Немецкая Райхс железная лорога открылся путь для переориентации на рыночные условия, чтобы соответствовать требованиям, которые возникнут в будущем на транспортном рынке.

С этим было связано четкое разделение на сферы пассажирских и грузовых перевозок. Сфера грузовых перевозок была в 1996 году реорганизована и разделена на многие самостоятельные предприятия, например

- DB Cargo, конвенциональные перевозки, KLV (100%)
- TFG, маркетинг интернациональных и трансатлантических контейнерных перевозок (100%),
- BTT Bahn-Tank Transport (50% DB AG, 50% TFG),
- Kombiwaggon, KLV-Вагоны (примерно 11.000 (90%) вагонов, диспозиция, ремонт, в будущем также речные контейнеры, финансирование),
- Transa Spedition, логистические услуги на жд. и автодорогах а также складах (совместная работа с 1.200 предприятиями, 5000 автомашин),
- BahnTrans GmbH, конвенциональные грузы (50% DB AG, 50% THL),
- Kombiverkehr KG, перевозки транспортных средств (20,5%),
- ATG, маркетинг/дистрибуция перевозок автотранспорта по жд. (6.000 двухэтажных вагонов)
- NuclearCargoService (100%)

2 Сервис-центр DB Cargo в Дуйсбурге

2.1 DB Cargo

Сфера грузовых перевозок была реорганизована в 1996 году и разделена на многие самостоятельные предприятия. Одним из этих предприятий было DB Cargo с 01.07.1996, отдел конвенционных грузов. Первого апреля 1997 года этот отдел реорганизован в Проектное общество с ограниченной ответственностью (DB Cargo Projektgesellschaft m.b.H.), сокращенно DB Cargo, стопроцентную дочернюю фирму DB AG.

DB Cargo представляет собой предприятие предоставляющее европейские транспортные и логистические услуги, которое осуществляет основной вид своей деятельности с помощью жд. транспорта, в тоже время предлагает надежные и гарантированные перевозки «от двери до двери» и обширные соответствующие требованиям клиентов пакеты услуг. DB Cargo предлагает эти услуги в кооперации с другими видами транспорта.

2.2 Виды услуг

Среди разнообразных групп продуктов DB Cargo имеются различные продукты. Так например,

В перевозках целыми составами различают:

- **Логистические составы** (*потребительские товары, оборудование, зап. части*)
Перевозки со скользящим графиком разрабатываются в соответствии с требованиями клиента и проводятся как логистические составы по индивидуальным графикам движения. Преимуществом для клиентов является осуществление Just-in-time производственного процесса и уменьшение складских затрат.
- **Программные перевозки** (*специально для поддающихся планированию массовых грузов*)
Полный состав в качестве програмного поезда для перевозки грузов угольной, строительной, нефтеперерабатывающей и химической промышленности является логистическим решением для массовых грузов.
- **Спот-перевозки**
Перевозки со скользящим графиком для сезонных и особых грузов.

В перевозках отдельных вагонов различают:

- **ИнтерКарго (InterCargo)**
ДеньА/ДеньВ – ночной скачок между избранными экономическими/ промышленными центрами с гарантией своевременной доставки. Ночным скачком скоростные InterCargo поезда соединяют 17 важнейших экономических центров Германии. Примерно 1.000 станций отправления и прибытия обслуживаются в соответствии с графиком и сроками.

➤ **ЕурайлКарго (EurailCargo)**

Интернациональные день А / день С линии в 1.500 км зоне с гарантией своевременной доставки. На расстояниях более 1.500 км время транспортировки увеличивается на 24 часа. Этот вид составов перевозит отдельные вагоны и группы вагонов между основными экономическими центрами с такой же надежностью как и InterCargo поезда.

В комбинированном транспорте различают:

➤ **ИнтерКомбиЭкспресс (InterKombiExpress)**

Во внутри германском транспорте в течение ночи выполняют свои рейсы, между 20 важными экономическими центрами, быстрые InterKombiExpress поезда. Грузенные поздним вечером на перегрузочном терминале эти прямые поезда достигают, по 60 маршрутам, ранним утром своей цели, например окончания работы в Гамбурге-Бильвердере в 19.15 / доставка в Мюнхене-Рием в 5.50.

➤ **ИнтерКомби (InterKombi)**

InterKombi предназначены для комбинированных грузов по скользящему графику в течении ночи на расстоянии до 500 км внутри Германии.

➤ **ЕурайлКомби (EurailKombi)**

Внутреевропейские перевозки выполняют прямые поезда - EurailKombi – и соединяют ряд европейских экономических центров между собой. Они предлагают промышленности очень удобные расписания транспорта.

2.3 Сервис-центр DB Cargo

Сервисный центр (KSZ) это ядро всего сервиса транспортных перевозок Акционерного общества немецких железных дорог (Deutschen Bahn AG) и является коммуникационным центром для клиентов. В Дусбурге-Ведау в новом здании (220 метров длиной и 18 метров высотой) расположено новейшее оборудование для электронной обработки данных. Программы для сервисного центра были большей частью разработаны самостоятельно DB Cargo и постоянно актуализируются. С лета 1997 года здесь работают круглосуточно, в течении 7 дней в неделю 620 служащих и рабочих, являющихся контактными лицами для клиентов. В будущем здесь будут работать 1.300 работников DB Cargo. Уже сегодня больше 50% клиентов DB Cargo обслуживаются в сервисном центре, в середине 2000 года здесь уже будут обслуживаться все клиенты. В среднем в день будут обрабатываться до 30.000 контактов. Все клиенты от А до Я, от приема заказа, управления исполнением заказа последствием слежения за грузом и информации о продвижении транспорта вплоть до выставления счетов, все что принадлежит к транспортному сервису, все виды желаемых услуг, будут производиться из Дуйсбурга

3 Производственная и информационная система портовой железной дороги (HABIS)

3.1 HABIS

HABIS, (Hafenbahn-Betriebs- und Informationssystem), это общий проект Свободного и Ганзейского города Гамбурга (FHH) и Немецких федеральных железных дорог (DB AG), которые являются владельцами Железной дороги в гамбургском порту (Hafenbahn Hamburg).

HABIS соединяет системы электронной обработки данных (EDV-Systeme) морского транспорта с системой DB AG и обеспечивает быстрый и беспрепятственный поток информации между клиентами (экспедиторы, линейные агенты, судоходные компании) жд. транспорта, с одной стороны и с предприятиями пререгрузки (причальные фирмы и т.д.), с другой стороны. Все задачи диспозиции транспорта и проведения перевозок проводятся наглядно и в короткие сроки с помощью HABIS. Электронная связь выходящая за границы порта позволяет отправлять (по всей территории Германии) транспортную информацию, которая своевременно, до прибытия соответствующих поездов, попадает на вокзал прибытия и позволяет своевременно диспонировать поезда.

HABIS помогает не только причальным предприятиям и клиентам железных дорог, но и оптимизирует производственный процесс железных дорог, с помощью эффективного распределения производственных средств и оптимального использования производственных сооружений.

3.2 Перегрузка, Сервис и Логистика

Главной задачей морского порта является проведение грузопереволочных работ между морскими судами и транспортными средствами на суше (железная дорога, автомобиль и речные суда). Более 70 миллионов тонн морских грузов было ввезено и вывезено через Гамбургский порт, в двое больше чем 30 лет назад.

К важному фактору, с постоянно растущим значением, развились за последние 20 лет контейнерные перевозки. Более 80 % всех штучных грузов в Гамбургском порту транспортируются в контейнерах.

Вследствие этого Гамбург занимает все более важное значение среди интернациональных морских портов. Закрепление и повышение этой позиции требует постоянного улучшения производственного процесса.

Вследствии роста интернационального разделения труда постоянно растут требования к современному порту. Морские порты, являющиеся центрами транспортных перевозок, используются не только со стороны их классических функций для перегрузки, складирования и транспорта, но все больше и больше как мультимодальные центры услуг. Сюда входят например дифференцированная диспозиция для различных клиентов, обработка грузов производимая в соответствии с требованиями получателя, услуги по устранению отходов и возможности по переработке – короче полный сервис вокруг грузов.

Такое развитие требует более производительные системы складов, обработки и доставки, а также незамедлительное распределение грузов во внутренних территориях.

Доставка грузов и полезных ископаемых, обработка и диспозиция грузов не могут производиться в сегодняшнее время без соответствующей логистики в соответствии с многочисленными требованиями интернациональной торговли. Логистика, это управление грузопотоками с помощью организации, поддерживаемой современной обработкой данных. Цель при этом: грузы должны быть в необходимом количестве, с необходимым качеством и в точное время доставлены получателю (принцип - "Just-in-time").

3.3 Железная дорога в порту и информационный путь

Прежде чем товарный поезд покинет Гамбургский порт, он проходит множество станций.

Вагоны отправляемые причальными, складскими или производственными предприятиями на отдельных погрузочных площадках собираются в начале на окружной причальной жд.станции и отправляются на одну из четырех главных портовых станций. На этих станциях формируются поезда, которые по федеральной сети железных дорог отправляются к своей цели.

Для того чтобы организовать и осуществить такую отправку грузов необходимо произвести множество операций по передаче информации.

3.4 Инфо- и грузопотоки

3.4.1 Производственный процесс сегодня

Заказчик (схема 2), например экспедитор, передает свой заказ по телефону, телексу или телефаксу предприятию причальной перегрузки и федеральной железной дороге. Он посылает DB AG или её дочерней фирме, ответственной за контейнерные перевозки, Transfracht (TFG) через посылного транспортную накладную, которая проверяется Transfracht и проходит таможенную. После того как документы – снова через посылного – отправлены заказчику, их получает перевалочная фирма. Это фирма заказывает у DB AG необходимое количество вагонов. Как только вагоны будут погружены и отправлены, транспортная накладная сопровождает поезд, который везет «свой» груз, до станции получателя. Информационные листки на вагонах сообщают дополнительную информацию виде и цели фрахта. Получатель получает документы только тогда, когда груз прибывает на станцию назначения.

Конечно и сегодня поток информации протекает не без электронной обработки данных (EDV). С FIV (Системы транспортинформации и пред.оповещения), CVM (Контейнерное пред.оповещение) и SMW (сервис погрузки вагонов) стоят в распоряжении DB AG современные средства коммуникации.

Через EDV-центр Gateway во Франкфурте или сервис-центр DB Cargo в Дуйсбурге системы CVM и SMW дают возможность быстрого обмена информацией между станциями отправления и прибытия. В некоторых областях контейнерного транспорта Гамбургские предприятия, с помощью DAKOSY (Daten-Kommunikations-System), уже сегодня имеют возможность "online" электронной передачи фрахтовой информации. Но все же большинство фирм, участвующих в транспортном процессе, получают их информацию как и прежде конвенциональным путем.

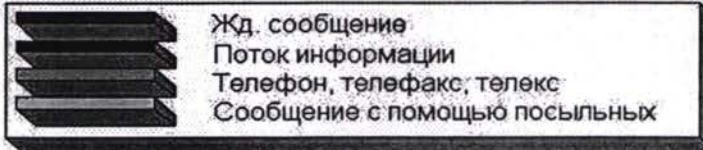
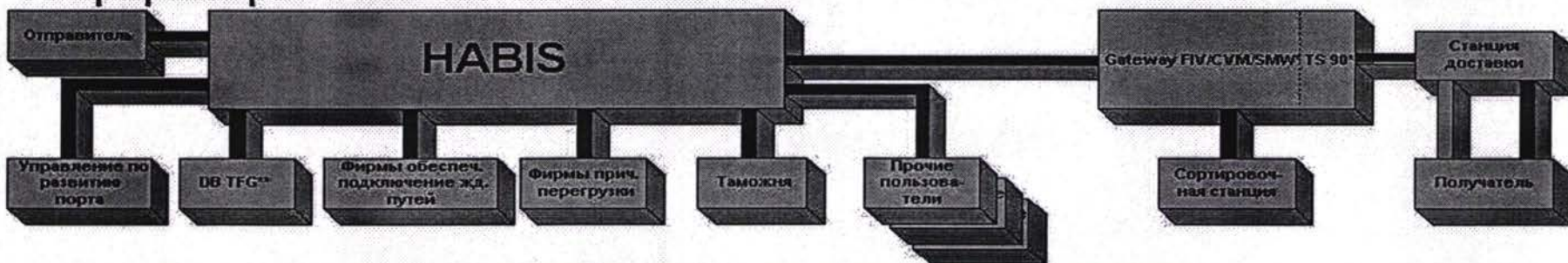
Грузопоток



Информационный поток без HABIS



Информационный поток с HABIS



* Gateway: Центральная служба ЭВМ немецкой жд. во Франкфурте на Майне
 FIV Система предупреждения и информации о транспортных средствах
 CVM Предупреждающая информация о контейнерах
 SMV Информационные услуги о передвижении груза
 TS 90 Транспортная система 90
 ** Немецкая федеральная жд. / Транспорт

Схема 2 Упрощение инфо. потока после ввода HABIS

3.4.2 Цель

Для того, чтобы соответствовать требованиям современной логистики, чтобы сократить время ожидания и упростить сложные операции обработки документации, чтобы эффективней организовать и своевременно доставлять грузы необходимо закрыть еще существующие электронные пробелы информации между железной дорогой и промышленностью порта.

Тот кто хочет своевременно реагировать на постоянно меняющиеся условия, в зависимости от запроса планировать и диспонировать, тот должен обладать информацией получаемой до прихода груза. Это значит он должен как можно раньше знать, где, когда и какой груз прибывает, куда он должен быть отправлен дальше и какие транспортные средства имеются в распоряжении. Предпосылкой для этого является подключение всех участников транспортного процесса в эффективную информационную систему.

3.5 Структура HABIS

HABIS обеспечивает связь между партнерами в жд. грузовом транспорте в Гамбургском порту.

Он перенимает проведение транспортного процесса. С помощью HABIS транспортные накладные могут быстрее обрабатываться и пресылаться, также надежные инфо.данные могут отправляться и приниматься.

HABIS это новая система. Она построена на базе CONTRADIS, контейнерно-транспортной диспозиционной системе (Container-Transport-Dispositions-System), которая успешно функционирует с 1987 года, Гамбургской фирмы DAKOSY. Разработка системы HABIS поддерживается исследовательской программой ISETEC (Инновационные технологии морского порта/Innovative Seehafentechnologien), которая поддерживается Федеральным министерством Исследований и Технологий и Свободным и Ганзейским городом Гамбург. В Гамбурге в программе ISETEC принимают участие кроме DAKOSY GmbH также фирмы Hamburger Hafen- und Lagerhaus-AG (HHLA) и контейнерный терминал EurokaI.

HABIS был организован Управлением развития и строения и DB AG, они также несут все финансовые расходы. Пользователем этой системы является Федеральная железная дорога, техническую эксплуатацию HABIS-центра перенимает DAKOSY, которое уже с 1983 года соединяет портовые предприятия в Гамбурге с помощью EDV между собой.

Концепционирование и программирование HABIS было проведено на модулярной основе, точно также как и все услуги, предлагаемые HABIS.

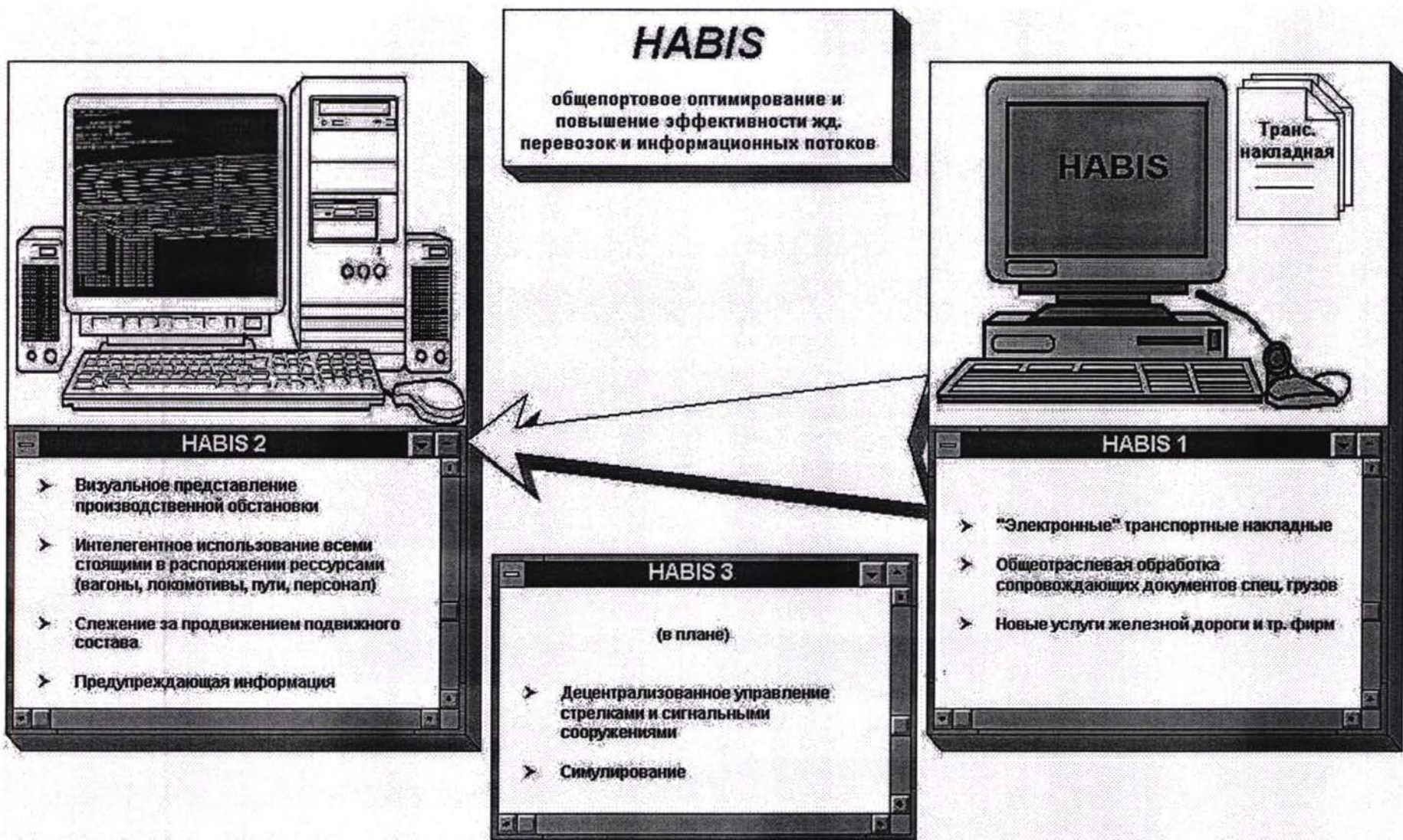


Схема 3 Производственная и инфо.система портовой железной дороги

В здании в 1995 году принятого в эксплуатацию станция "Alte Süderelbe" находится так называемый диспозиционный центр, откуда работники станции могут управлять с помощью HABIS самой станцией "Alte Süderelbe" и выходя за территорию станции всей западной частью порта

Сначала функционирует HABIS для одной части проведения транспортных перевозок. на своей первой ступени оптимизирует HABIS поток информации между промышленностью морского порта и железной дорогой в порту. Данные предоставляемые HABIS используются с 1993/94 года для улучшения производственного процесса промышленности в порту и управления транспортом в зависимости от потребностей(HABIS 2). Все производственные объекты, такие как местонахождение вагонов и локомотивов, нахождение составов на путях, расписанное движение, прием и отправка вагонов вводятся в компьютер, контролируются и оптимизируются. Интегрированные HABIS графические изображения различных сооружений станции поставляют диспонентам актуальное положение на путях и расположение транспорта на всей территории порта, так что различные части станции могут быть обслужены как единая и большая станция. В будущем планируется соответствующее управление сооружениями станции (HABIS 3).

Каждое предприятие подключенное в сеть DAKOSY может использовать HABIS I. также имеется возможность прямого подключения к компьютерному центру HABIS. Для этого только наличие компьютеров. Online-связь осуществляется через сеть Немецкой федеральной почты. При необходимости может быть установлена постоянная сеть.

Чем больше клиентов Федеральной железной дороги пользуются услугами HABIS I, тем больше пользы они получают от возможностей применения и тем больше выгоды приносит система всем участникам.

3.6 Виды услуг

На сегодняшнее время HABIS предлагает своим пользователям значительные возможности рационализации при отправке контейнеров по железной дороге во внутренние территории страны.

Основными задачами HABIS 1 состоят в электронной обработке фрахтовой документации. Все предварительные проверки, выдача разрешений и дополнения могут теперь быстро и незамедлительно выполняться через HABIS-компьютер, также как и заявки транспорта и ранжировочные операции. Клиенты Федеральной железной дороги быстро получают информацию о количестве и сроках поставки пустой тары, когда их фрахт может быть погружен или отсутствуют ли какие нибудь данные во фрахтовых документах.

HABIS I приносит экспедиторам, линейным агентам, причальным и жд. предприятиям многие преимущества: меньше работы по вводу данных посредством постоянной всеотраслевой коммуникации, улучшение качества данных вследствие проверки, сокращение работы посыльным, уменьшение времени обработки заказов и подготовки транспорта, точное планирование рабочих операций – все это помогает быстрее отправить фрахт в дорогу.

HABIS поддерживает участников транспортного процесса следующим образом:

- **Клиенты железных дорог:**

- Заявка на перевозку (Заказ вагонов)
- Подача вагонов
- Заключительный фрахтовый контракт (Транспортный заказ)
- Информация о прохождении (Таможня, DB AG, Перевалочное предприятие)
- Заявка на таможенную проверку

- **Таможня:**

- Таможенный контроль транспортного заказа
- Возврат заказчикам
- Таможенный досмотр
- Информация о прохождении таможенного досмотра поездом

- **Предприятия перегрузки/Станции погрузки:**

- Прием данных о прибывающих вагонах
- Прием информации фрахтовых накладных
- Прием заказов на перевозки
- Заказ платформ
- Прием данных о порядке ввоза, отправке, вывозе и ранжировочных задачах
- Планирование и подтверждение о погрузке
- Распечатка вагонных листов

- **Акционерное общество немецкой железной дороги:**

- Обработка поступающих отправлений
- Диспозиция производственных процессов
- Слежение за порожними платформами
- Прием заявок и транспортных заказов
- Диспозиция перегрузок груза
- Слежение за опасным грузом
- Обмен предупреждающей информацией
- Оформление фрахтовой накладной
- Управление производством поддерживаемое ЭВМ через HABIS

3.7 HABIS в комплексе систем

HABIS I был разработан и испытан на базе CONTRADIS в рамках проекта ISETEC-102 группой экспертов (DAKOSY / железной дороги / управления развития порта / Трансфракт / портовых компаний / таможни) на DAKOSY-Компьютерах. HABIS был разработан по сравнению с системой предшественницей CONTRADIS на более широкой, разносторонней и полностью измененной базе. Так к примеру для различных функций были введены различные маски.

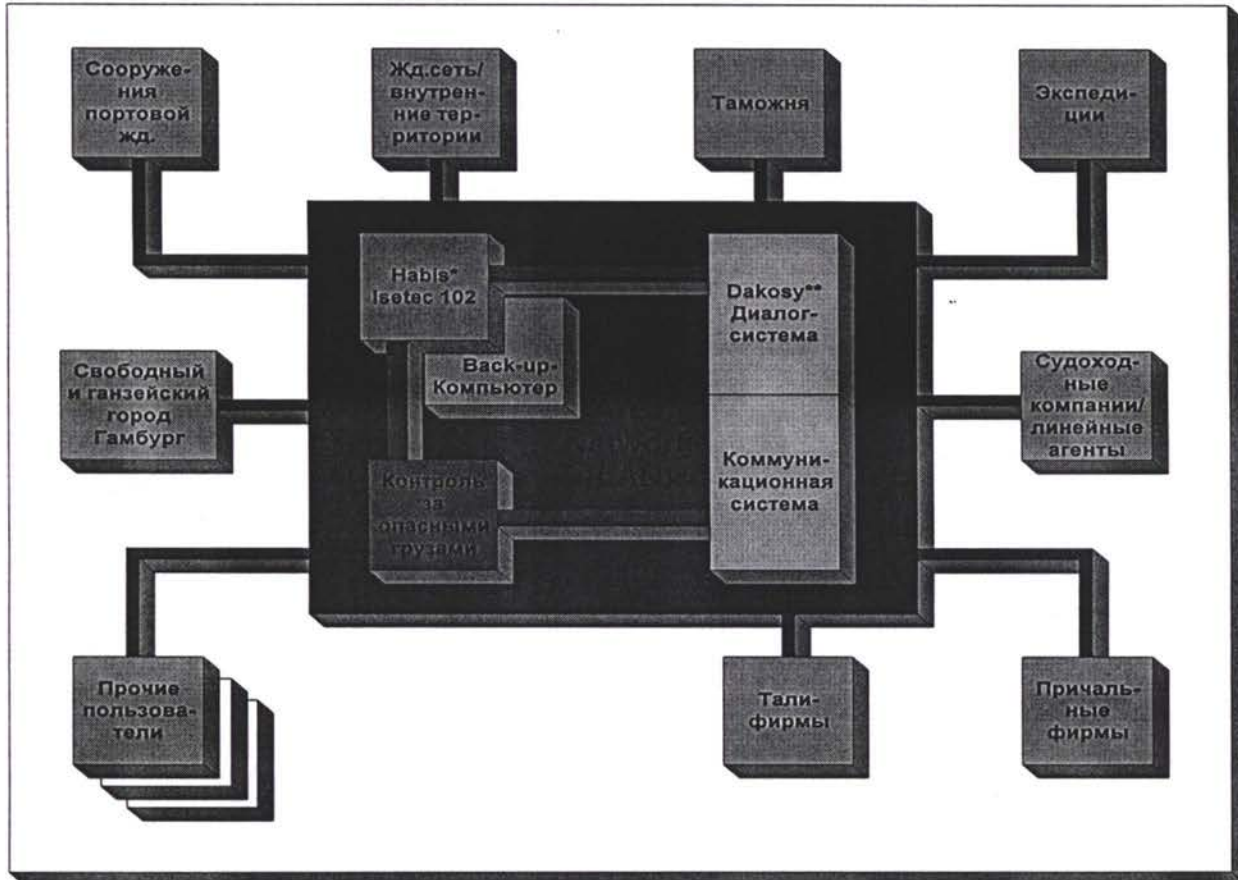


Схема 4 HABIS в комплексе систем

По причинам недостаточности мощностей был инсталлирован и принят в работу собственный компьютер. К нему подключена Back-up-система для страховки данных, которая функционирует как система подстраховки и включается по надобности автоматически.

Сеть LAN "Local Area Network" (схема 4) соединяет HABIS I с DAKOSY, а также с системой слежения за опасными грузами Гамбургской полиции и пожарной части (GEGIS).

За границы Гамбурга имеется online-связь от HABIS I к EDV Федеральной железной дороги. Таким образом имеется возможность обмена информацией с FIV, CVM и SMW. В недалеком будущем эти системы предупреждения быть заменены системой TS 90, децентрализованной системой управления транспортом Федеральных железных дорог, которая в отличие от сегодняшних систем может обрабатывать все данные транспорта, вплоть до данных транспортных накладных.

Для интернациональных перевозок создается HERMES, система передачи информации для администраций европейских жд.

Целью этих работ является непрерывное поддерживаемое EDV коммуницирование между железной дорогой и заказчиками. Для экономики Гамбургского порта HABIS I обеспечивает прямой выход к общерегиональным коммуникационным сетям, которые служат улучшению транспорта на железной дороге, быстрому и надежному обеспечению клиентов грузами.

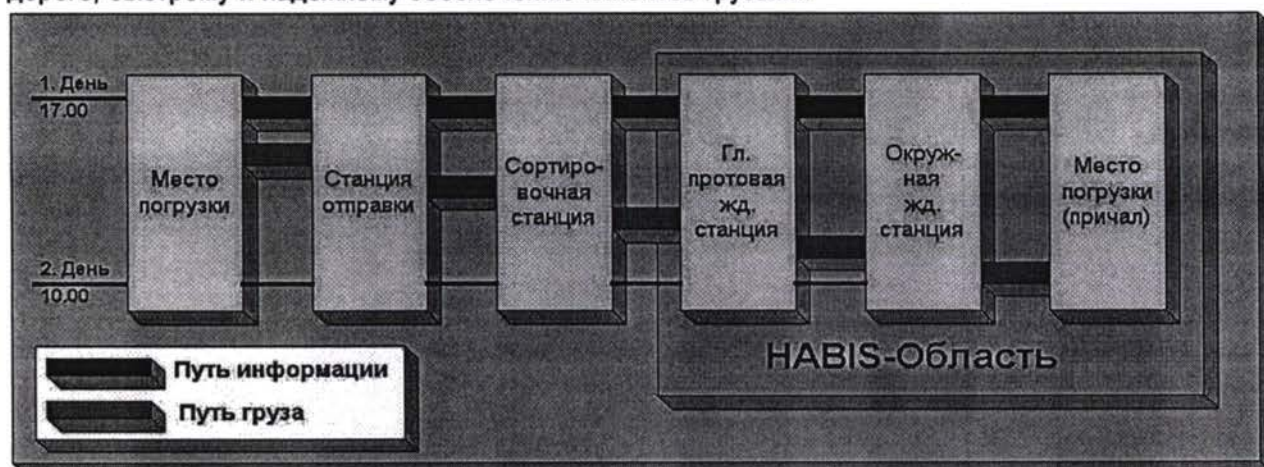


Схема 5 Предупреждающая информация – связь с внутренними территориями / Экспорт

Принцип информации опережающей транспорт должен быть долгосрочно применен для всех грузовых поездов. Когда поезд покидает станцию отправления получатель груза обработать транспортную накладную, переданную через EDV, и заранее подготовить рабочий процесс.

4 POLZUG Polen-Hamburg Transport GmbH в качестве партнера DB AG

4.1 POLZUG

Фирма POLZUG была образована в 1991 году, в результате политических изменений и усиления транспортных потоков между немецкими мор.портами, прежде всего в Гамбурге, и странами восточной Европы. С того времени количество транспортируемых грузов стабильно возрастает. Так только в 1997 году было перевезено 40.000 стандартных контейнеров (TEU) между немецкими мор.портами и семью терминалами в Польше. Наряду с Hamburger Hafen- und Lagerhaus-AG (HHLA) и Польскими государственными железными дорогами (PKP) в фирму Polen-Hamburg Transport GmbH (POLZUG) вошло предприятие DB Cargo, в качестве акционера. Оно переняло 20 % акций POLZUG ранее принадлежавших гамбургской фирме Egon Wenk Internationale Containerspeditionsgesellschaft.

4.2 Виды услуг

В сферу услуг фирмы POLZUG входят железнодорожные перевозки, а также доставка контейнеров грузовиками до станции отправки и от станции доставки получателю. Такие перевозки обеспечиваются во все концы Польши, Украины, Литвы, России, Белоруссии, Латвии и Эстонии.



Под собственным руководством на всех терминалах в

- Польше
Познань, Данциг, Гливице, Катовице, Лодж, Прушков, Варшава, Бреслау
- Украине
Киев
- Литве
Шештокай

Предлагаются следующие услуги:

1. Прегрузка с европейской узкоколейных на российские ширококолейные вагоны.
2. Таможенное оформление через таможенные агентства.
3. Складское хранение контейнеров.
4. При необходимости ремонт контейнеров.

4.3 Обработка заказов и поток информации (Экспорт в направлении восточной европы)

1. Заказчик, например экспедитор (схема 2) передает свой транспортный заказ в Polzug с помощью телефона, телефакса или телексах.
2. Заказ вручную вводится в Polzug-систему (Oracle-информационный банк). Причем вводятся следующие данные:
 - Информация о контейнерах
Колличество, вид, размеры и т.д.
 - Груз
Вид груза (опасный, рефрижераторный и т.д.)
3. Данные заказа пункт 2 посылаются в HABIS для заказа перевозки и изготовления транспортного заказа:
 - Заказ на перевозку
Колличество платформ, станция назначения
 - Составление транспортного заказа
В транспортный заказ вносятся каждый контейнер с содержимым грузом, все данные контейнера (Например размеры), особенности груза, страна назначения, станция назначения, получатель и т.д.

4. На основании этих данных в DB Cargo заказываются локомотивы. Polzug в качестве клиента DB Cargo имеет свои собственные платформы, поэтому в качестве услуг заказывается только тяговый состав.
5. Данные пунктов 3 и 4 одновременно поступают через HABIS в DB Cargo и на таможенную. В DB Cargo транспортные заказы обрабатываются дальше.
6. После прохождения таможенной проверки контейнеры могут покинуть Гамбург. Эта информация посылается через HABIS в перевалочную фирму, которая грузит эти контейнера.
7. Как только подтверждение о погрузке появится в HABIS, оформляется фрахтовая накладная.
8. Все сопровождающие документы (Фрахтовая накладная, торговые счета и т.д.) отсылаются в DB Cargo. Эти документы сопровождают поезд до получателя.
9. Данные о местонахождении и продвижении контейнеров вводятся в статистическую систему Polzug и предоставляются при необходимости клиенту.

5 Информационные системы ж/д транспорта в Европе

В предыдущих главах мы описали Информационную систему HABILIS порта Гамбург, разные системы и этапы развития DB AG и системы, применяемые коммерческим оператором - POLZUG. Эта информация ни в коем случае не является заключительной, разве что как пример для применения Информационной системы в ж/д перевозках.

Система HABILIS является передовой и исчерпывающей. Основной характеристикой этого является открытая архитектура, возможность обслуживать множество потребителей и применимость внутри компании. В первую очередь и в основном она была разработана для клиентов и операторов ж/д системы порта Гамбург, в целях увеличения и поддержания конкурентноспособного положения порта Гамбург. Так как это была самая передовая система она установила стандарты, которые должны удовлетворить следующие системы. Только из-за того, что она существовала, она заставляла и продвигала дальнейшее развитие подобных систем в других секторах дорожной и ж/д транспортной индустрии. Система HABILIS обслуживает ежедневно около 145 поездов с 4.500 вагонами включая 2.000 TEU. Это включает 600 км. сети ж/д линии соединяя около 1.000 терминалов и мест загрузки в порту. В год перевозится около 25 млн. тонн груза, включая 720.000 TEU, которое транспортируется почти исключительно на блок-поездах или поездами по расписанию в более чем 20 национальных и международных местоназначений.

Эта Информационная Система и система следования за грузом компаний DB AG предназначены для удовлетворения требований большого ж/д транспортного оператора, в настоящее время самый большой в Европе. Они находятся на разных уровнях развития, часто предназначены для специального применения и только недавно были собраны в интегральную систему. В основном они являются системами для передвижения большого объема груза от и в множество мест происхождения и мест назначения

Компьютерная система следования за грузом и транспортной информации фирмы POLZUG система основаны на системах DAKOSY и HABILIS. Они связаны не только для обмена данными, а более того выдающимися характеристиками, которые заключаются в полномасштабном следовании за контейнерами и эта информационная система не представлена в системе POLZUG, так как уже имеется в системе DAKOSY и HABILIS и поэтому являются доступными для POLZUG. В настоящее время система перерабатывает около 40.000 TEU в год, но имеет намного больше возможностей.

Описанная компьютерная информационная система в основном предназначена для транспорта большого объема с очень строгими требованиями об информации от своих клиентов в очень конкурентной среде. Из-за широкого спектра эксплуатационных требований эта система непригодна в качестве примера для системы ж/д перевозок на Кавказе и в Центральной Азии.

Переговоры с ж/д операторами, которые перевозят и перерабатывают груз малого объема, чем DB AG и ж/д системы Гамбургского порта прояснили, что они занимаются диспозицией и следованием за вагонами и контейнерами больше на ручной основе с помощью стандартных компьютерных программ и коммуницируют через электронную почту или интернет. Например POLZUG таким образом недавно переработал 35.000 TEU в год.

Приложение 4 - 2

Описание Компьютерной Базы Данных

Программа Silk Road Express TEST разработана, как база данных о перевезенных контейнерах и дает возможность быстрого внесения и вынесения информации из базы данных.

Для облегчения работы с Программой все вспомогательные файлы скрыты и виден только рабочий файл ALL FORMS, с которым и должен работать Оператор.

Программа дает возможность внести информацию о каждой перевозке следующим образом:

- позиция POLZUG
- дата поступления в порт
- название порта
- номер пилот поезда
- номер платформы
- номера и тип контейнеров (есть возможность указания тоннажа конкретного контейнера)
- страна назначения
- пункт назначения
- дата пересечения границы (Гардабани-Азербайджан, Садахло-Армения)
- дата поступления в пункт назначения

На основе внесенной информации программа дает возможность автоматического создания трех видов форм для выпечатки информации о конкретной перевозке.

1. Форма включает в себя информацию о:

- Позиция POLZUG
- дата поступления в порт
- название порта
- номера и тип контейнеров

2. Форма включает в себя информацию о:

- номер пилот поезда
- номер платформы
- номер контейнеров на конкретной платформе

3. Форма включает в себя целостную информацию о:

- Позиция POLZUG
- Номер пилот поезда
- Номера платформы и контейнеров на платформе
- Страна назначения
- Пункт назначения
- Дата пересечения границы
- Дата поступления в пункт назначения

Поиск информации о конкретной перевозке может производиться на основании двух приоритетных данных (Fast find)

- Позиция POLZUG
- Номер пилот поезда

В случае отсутствия указанной информации поиск производится с помощью Scroll Bar.

Приложение 5

Маркетинговая Деятельность

Приложение 5 - 1

Потенциальные клиенты

Компании ...

Гамбург, апрель 1999

Шелковый путь-Экспресс

Уважаемые дамы и господа!

Рады иметь возможность сообщить Вам, что в настоящий момент мы уже распространили наше существующее комбинированное контейнерное сообщение на такие страны как **Грузия, Азербайджан и Армения.**

На практике это означает, что с помощью уже имеющегося нашего железнодорожного сообщения на Украине, мы осуществили через Черное море связь с Поти, чтобы оттуда обслуживать вышеназванные страны.

При этом Вы также имеете возможность воспользоваться нашими услугами на перевозки непосредственно от Поти. Соответствующие договоры с местными железными дорогами и автомобильными предприятиями позволяют нам предложить железнодорожные перевозки контейнеров из Поти в Баку/Азербайджан и Ереван /Армения. Через имеющиеся там терминалы будут производиться перевозки автомобильным транспортом.

Как и прежде, Вы будете работать с **ПОЛЬЦУГОМ** в Гамбурге как с Вашим единственным партнером.

Транзитное время из Поти в Баку или Ереван составляет 5 дней. Время следования от Германии до Поти составляет примерно 15 дней.

Соответствующая доставка груза к получателю будет осуществляться после договоренности с получателем или его таможенным агентом.

В качестве приложения предоставляем Вам наши прейскуранты в \$ США, при этом оплата возможна также в немецких марках.

**Резюме потенциальных
Клиентов Желкового пута - экспресс, встречены на Выставке и
Конференции Каспийской Нефти и Газа в Баку
1 - 4 июня 1999г.**

Азербайджан

Anadolu-C
Artel
ASA
Azertans
BAX Global
Bestcomp Gaoup
ETA
Exkon
Gabeg
Geologistics
Handico
Interdean
Kürvers piping
Londongate Azerbaijan
Murphy
Pentagon Freight Services PLC

Германия

Kürvers piping

Англия

NYK Line

Италия

Eni

Компания	Место
ASECO Агенство для морского фрахта и контейнерных услуг, Гамбург	Германия
Reinhold Bange GmbH, Судовой агент	Германия
B-A-T GmbH, Цигареты	Германия
"Heinrich Kröger" Контейнерный транспорты и логистика GmbH	Германия
Canada Maritime Limited	Германия
CMA - CGM (Deutschland) GmbH, Судовое агенство	Германия
Conlog GmbH + Co., Контейнерная логистига	Германия
Evergreen Deutschland GmbH	Германия
Eimskip Deutschland GmbH	Германия
DSR Senator Lines	Германия
ETL European, Транспор & Логистика GmbH	Германия
Hoyer GmbH, Экспедитор	Германия
Hyundai Merchant Marine (Europe) GmbH	Германия
Kühne + Nagel (AG+Co.)	Германия
Mega Freight Aussenhandels-, Speditions-, Schiffahrtskontor GmbH	Германия
FR. Meyer's Sohn GmbH + Co.	Германия
Mitsui O.S.K. Lines	Германия
N.Y.K. Linie (Deutschland) GmbH	Германия
Oscar Ott, Amsinck+Hell Nachf. (GmbH & Co.)	Германия
P&O Nedlloyd Limited, Германия	Германия
Sea Land Service Inc.	Германия
Seabridge Transport GmbH	Германия
TCU Transcontainer Universal GmbH	Германия
D A L Teco Trans Europe	Германия
Teconja Shipping GmbH	Германия
Transcon - Schultz Speditions Gesellschaft mbH (Экспедитор)	Германия
Ultra Schiffahrt GmbH	Германия
Yang Ming Shipping Europe GmbH	Германия
Hansa Cargo Transport GmbH	Германия
Hanjin Shipping Company	Германия
K.E. Jensen KG	Германия
Danzas GmbH, Международные транспорты	Германия
Transglobe	Германия
Ernst Glässel GmbH	Германия
ECS Eurocargo Spedition GmbH	Германия
SKS Südkraft Spedition GmbH	Германия
C.C.T. GmbH	Германия
Emil Ipsen (GmbH & Co.)	Германия
Menzell & Co.	Германия
VOTG Tanktainer GmbH	Германия
Transport Service,Международный экспедитор	Германия
KOWACO	Германия
Detjen Schiffahrtsagentur GmbH & Co.	Германия
CONTSHIP Containerlines Ltd.	Германия
Cargotainer GmbH	Германия
EMONS Impex Spedition GmbH, Международные транспорты	Германия
CHO YANG Shipping Co. Ltd.	Германия
Balkan & Black Sea Shipping Co.Ltd	Германия
Bombach Ralf Международный экспедитор	Германия
Polzug - Axis - HPTI Consortiumti	Германия

Приложение 5 - 2

Анализ местного рынка – интервью местных фирм

Содержание

1	Введение.....	1
1.1	Цели анализа местного рынка.....	1
1.2	Методология:.....	2
1.3	Общий обзор результатов:.....	2
1.3.1	Отсутствие правильной «культуры» транспорта.....	2
1.3.2	Отсутствие достоверных данных.....	3
1.3.3	2.3.3- Имидж транспортных моделей и их эксплуатация.....	3
1.3.4	Вопросы, связанные с транспортом.....	3
1.3.5	Имидж маршрута ТРАСЕКА.....	4
2	Анализ каждой страны.....	5
2.1	Армения.....	6
2.2	Азербайджан.....	11
2.3	Грузия.....	16
2.4	Казахстан.....	21
2.5	УЗБЕКИСТАН.....	26
3	ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	31
	Приложение 1: Список опрошенных фирм.....	32
	Армения.....	32
	Азербайджан.....	32
	Грузия.....	32
	Казахстан.....	32
	Узбекистан.....	32
	Приложение 2: Графики.....	32
	Виды используемого транспорта.....	32
	Данные по удовлетворенности на вид.....	32
	Использование контейнеров в настоящем.....	32
	Использование контейнеров в будущем.....	32
	Бизнес прогноз от интервьюируемых.....	32

1 Введение

1.1 Цели анализа местного рынка

Развитие проекта ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ УСЛУГИ должно основываться на особом подходе к местным рынкам

Глубокий анализ рынка был проведен с целью улучшения представления о транспортных услугах и организации перевозок в государствах ТРАСЕКИ. Когда приходит время развивать международную торговлю, выбирать партнеров по бизнесу, согласовывать условия продаж, учитывая систему организации перевозки, то данные и статистика не могут отображать все стороны проблемы. Мы должны анализировать, что думает заказчик.

По импорту - некоторые торговые компании перейдут от CIF к FOB, когда они осознают, что им лучше контролировать их цепочку снабжения, руководя своими собственными транспортными операциями. С другой стороны, некоторые экспортеры уже работают на основе FOB. В обоих случаях транспортные перевозки будут управляться местными операторами, даже если эта тенденция пока еще не прослеживается.

Продукт-Сервис- должен отвечать нуждам будущих местных клиентов, а это не только то, что мы как профессиональные транспортные эксперты и операторы считали полностью определенным и обговоренным с Европейскими экспортерами.

Рекламная компания должна принять во внимание реакцию местных бизнесменов, их условия, их взгляд на дела транспорта, и в заключении имидж линии ТРАСЕКА.

Первая цель настоящего анализа – улучшить взаимопонимание между предложениями ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ УСЛУГ и запросами будущих клиентов.

Вторая цель - обеспечить рекламную кампанию сетью последовательных наблюдений и заключений.

Третья цель - мы должны помнить, что тренировочные курсы должны максимально подходить требованиям будущих операторов ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ УСЛУГ(сотрудники железной дороги, занимающиеся маркетингом, менеджера по перевозкам, операторы терминалов). Мы постоянно наблюдаем, что в СНГ, профессиональные операторы транспорта навязывают клиентам свою структуру; от старых привычек тяжело избавиться, но операторы СНГ должны изменить свои взгляды.

Анализ предоставит им точку зрения их клиентов, которая заставит их понять, что:

- до сих пор существуют разногласия между тем, что хочет клиент, и что они могут предложить,
- у многих клиентов осталась устаревшая информация о не безопасности перевозок (например, через Кавказ), они должны объяснить им, что это не так.

В результате мы ожидаем от них улучшение взаимопонимания с клиентами , принимая во внимание результаты анализа.

1.2 Методология:

Совместная команда Европейских и местных экспертов собирала информацию об экспортерах, импортерах, экспедиторах, страховых агентах и т.д. Информация в основном предоставлялась посольствами и деловыми изданиями включая «Yellow pages». Сотни имен и адресов были взяты из области международной торговли; при необходимости, только это может показать, как происходит развитие иностранной торговли в этом регионе.

Основываясь на этих данных, было выбрано около 350 местных бизнесменов, которые могут быть заинтересованы в контейнерных операциях, и эти компании интервьюировались.

Местные привычки секретности делают сложным встречу со всеми выбранными бизнесменами и, в конце концов, мы смогли собрать ценную информацию со 174 компаний по всем государствам ТРАСЕКИ (кроме Таджикистана по очевидным причинам и Туркменистана, так как там сравнительно малое движение).

Таблица 1.

Географическая зона	Страны	Контакты	Интервью ..	%
Кавказ	Армения	60	43	72%
	Азербайджан	64	12	19%
	Грузия	62	42	68%
Центральная Азия	Киргизия	2	2	100%
	Казахстан	65	39	60%
	Узбекистан	119	36	30%
Всего		372	174	47%

1.3 Общий обзор результатов:

Транспортные операции обещают стать основной проблемой для местного бизнеса в условиях свободного рынка при росте конкуренции. Эта идея начинает приживаться в регионе, несмотря на то, что до недавнего времени местные бизнесмены в основном полагались на своих иностранных партнеров в вопросах транспортировки.

1.3.1 Отсутствие правильной «культуры» транспорта.

Большинство местных бизнесменов имеют неверное представление о транспортных проблемах и операторах.

Они не имеют представление, что на самом деле делает экспедитор, так же бесполезно говорить, что они понимают разницу между агентом по отгрузке, перевозчиком и брокером по продаже и т.д. Поскольку основная часть импорта поставляется на условиях CIF, у них возможности увидеть, как профессионально организуется перевозка.

1.3.2 Отсутствие достоверных данных.

Собранная информация о транспортных потоках (вес, количество и т.д.) определенно неверная, из этих данных нельзя делать никаких выводов.

Одна из проблем - «культ секретности», которая имеет первостепенное значение в культуре местного бизнеса.

Другие проблемы исходят из самих государств: даже данные по торговле, спонсируемой международным сообществом и Европейским Союзом, считаются «государственной тайной» и не доступны для исследователей рынка.

Например, однажды из министерства нас попросили об огромной сумме денег за статистику о продажах, а один раз мы получили письмо от правительства «объясняющее» почему результаты о программе, спонсируемой Европой, не могут быть нам предоставлены.

Нужно отметить, что печатная статистика была предоставлена нам Кыргызской таможней по первому требованию за небольшую сумму (только за распечатку текста).

1.3.3 2.3.3- Имидж транспортных моделей и их эксплуатация.

Вызвала неудовлетворение ситуация, касающаяся железных дорог; в основном из-за плохой таможни, долгих задержек, старого оборудования и т.д. Это нельзя сравнить с западными железнодорожными перевозками, которые осуществляются намного лучше, чем местные.

Дорожный транспорт работает лучше; это касается южных и северных (Иран) маршрутов и некоторых других.

Преимущества контейнерных перевозок недостаточно поняты.

Идея о железнодорожном контейнерном составе становится модной, так как клиент видит в этом большую безопасность, меньше задержек, низкую цену: но клиент настаивает на осуществление доставки «от двери к двери», которая обычно не существует или плохо действует.

1.3.4 Вопросы, связанные с транспортом

Таможенный и контроль вызывает негодование, т.к. на него уходит много времени и денег. Быстрые (и дешевые) транзитные операции не приветствуются; существуют также некоторые транзитные проблемы, такие как налоги на транзит, которые непредсказуемы или слишком высоки.

Вопросы страхования не рассматриваются и не составляют больших проблем с коммерческой точки зрения. Во-первых, потому, что это находится в компетенции поставщика (так как большая часть импортных контрактов производится на условиях CIF).

Во-вторых, потому, что только несколько претензий было удовлетворено и импортеры рассматривают этот ущерб является частью риска (в связи с чем они продают товары по более высокой цене для покрытия расходов)

1.3.5 Имидж маршрута ТРАСЕКА

Программа ТРАСЕКА хорошо известна во всех регионах.

Особенно на Кавказе, где программа Трасека помогла развитию международной торговли; мы убеждены, что в этом районе ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ УСЛУГИ будут широко использоваться по сравнению с дорожными перевозками.

В Центральной Азии, маршрут Трасека страдает от имиджа кавказского региона, который считается неблагоприятным районом. Например, в Казахстане, стране наиболее близкой с Россией, это мнение особенно распространено. С другой стороны, правительственные и деловые круги настаивают на том, чтобы Центральная Азия стала естественной транзитной зоной, и все маршруты, включая Трасека, должны принять участие в развитии транзитных операций между Востоком и Западом.

2 Анализ каждой страны

Анализ проводился последовательно в каждой стране. Использовались одинаковые разделы и таблицы для того, чтобы их можно было сравнивать и делать выводы.

Основное заключение по исследованиям находится ниже, в разделе 3

2.1 Армения

Проведено удовлетворительных интервью: 43

А - КОНФИДЕНЦИАЛЬНОСТЬ: Армения открыто отвечала на наши вопросы; только 2 интервью из 43 решили сохранить конфиденциальность. Это очень хороший результат по сравнению, с каким мы столкнулись в других странах.

(таблица AR1)

Нет ответа на следующие темы, признанные конфиденциальными	Номер	Процент
Количество отправленное и полученное	1	2%
Название западных партнеров	1	2%
Всего интервью	43	100%

В - ГРУЗОВЫЕ МАРШРУТЫ

КОНКУРИРУЮЩИЕ МАРШРУТЫ

Нет ответа от экспортеров и импортеров Армении.

СТРАНЫ, ЧЕРЕЗ КОТОРЫЕ НЕ НАДО ПРОЕЗЖАТЬ

(Таблица AR3)

Страна	Причины	Количество	на страну
	Нет ответа на вопрос	14	14
	Нет оговорок	17	17
РОССИЯ	Небезопасность	2	7
	Дорого и большие задержки	1	
	Рэкет на дорогах	1	
	Таможенные задержки	1	
	Нестабильная политическая ситуация	1	
ТУРЦИЯ	Причины не упомянуты	1	1
ГРУЗИЯ	Причины не упомянуты	1	2
	Рэкет на дорогах	1	
ИРАН	Слишком дорого и большие задержки	1	2
	Таможенные задержки	1	

Армения(2)

МАРШРУТ ТРАСЕКА

(таблица AR4)

<i>Выраженные мнения</i>	Количество	Процент
Мы знаем маршрут Трасека	16	37%
Мы используем маршрут Трасека	11	26%
Нет ответа	16	37%
Всего	43	100%

Комментарий: один опрошенный сказал, что использует этот маршрут из-за рэкета на Грузинских дорогах.

С - ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА

ОТНОШЕНИЕ УДОВЛЕТВОРЕННЫХ / НЕУДОВЛЕТВОРЕННЫХ (43 интервью)

(Таблица AR5)

	Пользуются	Пользуются	Удовлетворено	Удовлетворено
	Кол-во	Процент	количество	Процент
ЖД	34	79%	8	24%
Дорожный транспорт	15	35%	15	100%
Контейнеры	29	67%	-	100%

Люди выразили очень малое удовлетворение с существующей системой.

ОСНОВНЫЕ ЖАЛОБЫ НА СУЩЕСТВУЮЩУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ

(Таблица AR6)

Критика или жалобы	Количество	Процент
Без критики	37	77%
Слишком дорого	4	8%
Долгие задержки	2	
Условия перевозки не подходят клиенту	1	
Потери и ущерб	1	
Старое оборудование	1	
Дорогой грузинский транзит	1	
Невозможность перевозок тяжелого груза по железной дороге	1	
Всего выражено мнений	48	100%

Армения (3)

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КОНТЕЙНЕРОВ

(Таблица AR7)

Сейчас			В ближайшем будущем		
Используют контейнеры	2	5%	Будут использовать контейнеры	32	74%
Не используют контейнеры	13	30%	Не будут их использовать	5	12%
Нет ответа	28	65%	Нет ответа	6	14%
Всего	43	100%	Всего	39	100%

ПРИЧИНЫ ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИЛИ НЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ КОНТЕЙНЕРОВ

(Таблица AR8)

	Количество	Количество
Причина не сказана	15	15
БУДУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ		?
НЕ БУДУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ		16
Продукты не подходят для контейнеров	9	
Большие задержки	3	
Не нужно	2	
Не используют морской транспорт	1	

Таблицы AR7 и AR8 противоречат друг другу; большинство собираются использовать контейнеры в будущем, но мы смогли собрать только критику. Возможно, это отображает мнение в Армении. В любом случае это нужно взять на заметку для будущей рекламной компании.

D- ГРУЗОВОЕ ЭКСПЕДИРОВАНИЕ

ИНФОРМАЦИЯ ОТ ГРУЗОВЫХ ЭКСПЕДИТОРОВ

(Таблица AR9)

	Количество	Процент
Информация правильна	21	49%
Информация не адекватна	7	7%
Нет ответа	15	15%
Всего	43	100%

Армения (4)

ГРУЗОВЫЕ ЭКСПЕДИТОРЫ (Таблица AR10)

	Количество	Процент
Нет возможности указать грузового экспедитора	27	52%
APAVEN	5	10%
MURPHY	3	6%
CMN	3	6%
NOMAD EXPRESS	2	Менее5%
ARMTREKS	2	
LOGIMIX	2	
ROAD AIR	1	
PANALPINA	1	
KALTRADE	1	
SEABORNE	1	
DHL	1	
BARVIL	1	
KORTEC'S	1	
ARARAT REGIONAL CUSTOMS EXPED.	1	
Названо компаний	52	100%

Е - МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВЛЯ

ОЖИДАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ (Таблица AR11)

	Количество	процент
Улучшение в бизнесе	31	72%
Нет мнения	6	14%
Бизнес стабилизируется	3	7%
Ухудшение в бизнесе	3	7%
ВСЕГО	43	100%

Армения (5)

F- ПРЕДЛОЖЕНИЯ

КАК УЛУЧШИТЬ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ И БИЗНЕС (Таблица AR12)

	Количество	Процент
Нет предложений	25	52%
Поддержать развитие ж/дорог	5	10%
Уменьшить цену	4	8%
Сократить задержки	4	8%
Стабилизировать экономику	2	Менее5%
Ускорить таможенные операции	2	
Наладить налоговые процедуры	2	
Улучшить безопасность	2	
Убрать турецкое эмбарго	1	
Развивать дружеские отношения между деловыми партнерами	1	
ВСЕГО	48	100%

КАК УЛУЧШИТЬ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ В ВАШЕЙ ЗОНЕ

(Таблица AR13)

	Количество	Процент
Нет предложений	22	43%
Уменьшить задержки	7	14%
Улучшить дорожные и ж/дорожные операции	7	14%
Снизить тарифы	6	12%
Улучшить безопасность	5	10%
Ускорить таможенные операции	1	Менее5%
Улучшить банковские условия	1	
Больше информировать	1	
Улучшить сервис	1	
ВСЕГО мнений	51	100%

2.2 Азербайджан

Проведено удовлетворительных интервью: 12

Азербайджан страдает от «синдрома секретности»; из 64 фирм только 12 согласились дать интервью. Это пока рекорд для Трасека, 19% согласились дать ответ.

А - КОНФИДЕНЦИАЛЬНОСТЬ

(таблица AZ1)

<i>Нет ответа на следующие темы признанные конфиденциальными</i>	Количество	Процент
Название западных партнеров	7	47%
Объем торговли	5	33%
Кто занимается транспортными операциями?	1	7%
Ваш собственный прогноз?	1	7%
Был ли вам причинен ущерб?	1	7%
ВСЕГО ответов	15	100%

В - ГРУЗОВЫЕ МАРШРУТЫ

КОНКУРИРУЮЩИЕ МАРШРУТЫ

Нет информации по более или менее «конфиденциальным» вопросам.

СТРАНЫ, ЧЕРЕЗ КОТОРЫЕ НЕ НАДО ПРОЕЗЖАТЬ

(таблица AZ3)

страны	Причины	количество	На страну
РОССИЯ	Небезопасность	6	
ИРАН	Большие задержки	3	

Азербайджан (2)

МАРШРУТ ТРАСЕКА

(таблица AZ4)

<i>Выраженные мнения</i>	количество	процент
Мы знаем маршрут Трасека	8	67%
Мы пользуемся маршрутом Трасека	3	25%
Нет ответа	1	6%
Всего	12	100%

С - ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА

ОТНОШЕНИЕ УДОВЛЕТВОРЕННЫХ / НЕУДОВЛЕТВОРЕННЫХ

(таблица AZ5)

	Используют	используют	удовлетворено	Удовлетворено
Железную дорогу	5	42%	2	40%
Дорожный транспорт	10	83%	7	70%
Контейнеры	7	58%	-	

ОСНОВНЫЕ ЖАЛОБЫ НА СУЩЕСТВУЮЩУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ

(таблица AZ6)

Критика и жалобы	Количество	Процент
Длительность таможенных операций	1	
ВСЕГО мнений	1	

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КОНТЕЙНЕРОВ

(таблица AZ7)

Сейчас			В ближайшем будущем		
Используют	1	8%	Будут использовать	8	67%
Не используют	5	42%	Не будут	0	0%
Нет ответа	6	50%	Нет ответа	4	33%
ВСЕГО	12	100%	Всего	12	100%

Азербайджан (3)

ПРИЧИНЫ ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ/ НЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ КОНТЕЙНЕРОВ

(таблица AZ8)

	Количество
Причины не указаны	6
БУДУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ	
НЕ БУДУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ	
Продукция не подходит для контейнеров	2
Большие задержки	2
Слабое движение	1

D- ГРУЗОВОЕ ЭКСПЕДИРОВАНИЕ

ИНФОРМАЦИЯ ОТ ГРУЗОВЫХ ЭКСПЕДИТОРОВ

(таблица AZ9)

	Количество	Процент
Информация достоверна	8	67%
Информация не адекватна	0	0%
Нет ответа	4	33%
Всего	12	100%

Азербайджан (4)

ГРУЗОВЫЕ ЭКСПЕДИТОРЫ

(таблица AZ10)

	Количество	Процент
Нет возможности назвать экспедитора	1	-
M&M	1	
CIP	1	
BAKICIOGLU	1	
INTERTRANS	1	
BARVIL	1	
PANALPINA	1	
TRANSGEORGIA	1	
PENTAGON	1	
ERENLER	1	
TARU BAR	1	
SISAMTRANS	1	
ВСЕГО	12	100%

Е - МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВЛЯ

ОЖИДАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ

(таблица AZ11)

	Количество	Процент
Улучшение в бизнесе	8	67%
Нет мнения	1	8%
Бизнес стабилизируется	3	25%
Ухудшение в бизнесе	0	
ВСЕГО	12	100%

Азербайджан (5)

Ф- ПРЕДЛОЖЕНИЯ

КАК УЛУЧШИТЬ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ И БИЗНЕС

(таблица AZ12)

	Количество	Процент
Нет мнения	6	50%
Уменьшить цены	1	
Улучшить сервис	1	
Доставка от «двери к двери»	1	
Улучшить имидж маршрута Трасека	1	
Ускорить таможенные процедуры	1	
Уменьшить налоги	1	
ВСЕГО	12	100%

КАК УЛУЧШИТЬ СИСТЕМУ ТРАНСПОРТА В ВАШЕЙ ЗОНЕ

(таблица AZ13)

	Количество	Процент
Нет мнения	4	27%
Улучшить систему оплаты	2	13%
Ускорить транспортные операции	2	13%
Уменьшить тарифы	2	13%
Уменьшить штрафы	2	13%
Соблюдать график доставки	1	
Уменьшить контейнерные тарифы	1	
Улучшить сервис на западе	1	
ВСЕГО мнений	15	100%

2.3 Грузия

проведено удовлетворительных интервью: 42

А - КОНФИДЕНЦИАЛЬНОСТЬ: вопросы, которые были подняты вместе с интервьюируемыми и экспертами.

(таблица G1)

Нет ответа на вопросы признанные конфиденциальными	Количество	процент
Название западного партнера	4	10%
Объем перевозок	3	7%
Страна партнер	3	7%
ВСЕГО интервью	42	100%

В - ГРУЗОВЫЕ МАРШРУТЫ

(таблица G2)

Маршруты	Количество	Процент
Нет мнения	8	19%
Не использовать северный маршрут	13	31%
Использовать северный маршрут	2	5%
Все равно	7	17%
Постараться объехать Россию и Иран	12	29%
ВСЕГО	42	100%

СТРАНЫ, ЧЕРЕЗ КОТОРЫЕ НЕ НАДО ПРОЕЗЖАТЬ

(таблица G3)

Страна	Причина	количество	Процент
РОССИЯ	Транзитные налоги	1	4
	Задержки	1	
	Большие потери и ущерб	1	
	Небезопасность ситуации на северном Кавказе	1	
ИРАН	Страховые компании не действуют в Иране	1	1
Нет ответа		37	

Грузия (2)

МАРШРУТ ТРАСЕКА

(таблица G4)

Выраженные мнения	количество	Процент
Мы знаем немного о маршруте ТРАСЕКА	28	82%
Мы хорошо знаем маршруте ТРАСЕКА	3	9%
Мы ничего не знаем о маршруте ТРАСЕКА	3	9%
Всего мнений	34	100%

С - ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА

ОТНОШЕНИЕ УДОВЛЕТВОРЕННЫХ/ НЕУДОВЛЕТВОРЕННЫХ

(таблица G5)

	используют	используют	удовлетворено	удовлетворено
	Количество	процент	количество	процент
Ж /дороги	10	24%	8	80%
Дорожный транспорт	31	74%	22	71%
Контейнеры	14	33%		

ОСНОВНЫЕ ЖАЛОБЫ НА СУЩЕСТВУЮЩУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ

(таблица G6)

Жалобы и критика	количество	Процент
Нет ответа	39	
Большие задержки	2	
Слишком дорого	1	
ВСЕГО мнений	42	100%

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КОНТЕЙНЕРОВ

(таблица G7)

Сейчас			В ближайшем будущем		
Используют контейнеры	13	31%	Будут использовать контейнеры	32	76%
Не используют	21	50%	Не будут	6	14%
Нет ответа	8	19%	Нет ответа	4	10%
ВСЕГО	42	100%	Всего	42	100%

Грузия (3)

ПРИЧИНЫ ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ/НЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ КОНТЕЙНЕРОВ (таблица G8)

	количество	Процент
Причина не известна	7	
БУДУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ		
НЕ БУДУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ		
Нет необходимости	14	
Слишком дорого	6	
Большие задержки	1	
Еще не оперирует	1	
Не выгодно	1	
Приведет к потере клиентов	1	

D- ГРУЗОВОЕ ЭКСПЕДИРОВАНИЕ

ИНФОРМАЦИЯ ОТ ГРУЗОВЫХ ЭКСПЕДИТОРОВ

(таблица G9)

	количество	Процент
Информация достоверна	31	74%
Информация не адекватна	9	9%
Нет ответа	2	5%
ВСЕГО	42	100%

Грузия (4)

ГРУЗОВЫЕ ЭКСПЕДИТОРЫ

(таблица G10)

	количество	процент
Нет возможности назвать грузового экспедитора	19	37%
SEA LAND	4	8%
GEORGIA TRANS EXPEDITA	4	8%
MEDITERRANEAN SHIPPING	3	6%
BARWILL	3	6%
CAVTREX	3	6%
WILLY BETZ	3	6%
SOVTRANSAVTO	2	
CORNELL GEERTS	2	
M&M	1	
NOMAND EXPRESS	1	
DAVID SARADJICHVILI	1	
KERTRAINER LINES	1	
GEORGIAN TRANSPORT GROUP	1	
TRANS SERVICE	1	
GROUPAGE SERVICE	1	
NIPPON EXPRESS	1	
ВСЕГО	51	100%

Е - МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВЛЯ

ОЖИДАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ

(таблица G11)

	количество	Процент
Улучшение в бизнесе	8	19%
Нет мнения	32	76%
Бизнес стабилизируется	1	2%
Ухудшение в бизнесе	1	2%
ВСЕГО	42	100%

Грузия (5)

F- ПРЕДЛОЖЕНИЯ

КАК УЛУЧШИТЬ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ И БИЗНЕС

(таблица G12)

	количество	процент
Нет мнения		
Создание политической и экономической стабильности	21	27%
Улучшить фискальную систему	20	26%
Ускорить таможенные операции	10	13%
Работать с кредитоспособными клиентами	8	10%
Бороться с коррупцией	7	9%
Гарантированная доставка	4	5%
Своевременная доставка	1	
Создание инфраструктуры	1	
Улучшить дороги	1	
Уменьшить транспортные тарифы	1	
Улучшить упаковку	1	
Уменьшить транспортные расходы	1	
Уменьшить число контролеров	1	
Улучшить сервис	1	
ВСЕГО	77	100%

КАК УЛУЧШИТЬ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ В ВАШЕЙ ЗОНЕ

(таблица G13)

	Количество	процент
Нет мнения	10	19%
Система под контролем	9	17%
Повысить надежность транспорта	9	17%
Уменьшить цены	9	17%
Сократить задержки	9	17%
Ускорить таможенные операции	3	6%
Улучшить безопасность	1	
Улучшить местные доставки	1	
Улучшить сервис на ж/дорогах	1	
Использование доставки «от двери к двери» на ж/дороге	1	
Получение информации (система отслеживания груза)	1	
Всего	54	100%

2.4 Казахстан

проведено удовлетворительных интервью: 39

А - КОНФИДЕНЦИАЛЬНОСТЬ: вопросы, которые были подняты вместе с экспертами.
(таблица К1)

Нет ответа на , признанные конфиденциальными	количество	Процент
Объем перевозок	3	8%
Вес	10	25%
Названия западных партнеров	10	25%
Название грузового экспедитора	3	8%
Развитие интермодальных систем в С. Азии	1	3%
Активность интервьюируемого	1	3%
ВСЕГО интервью	19	100%

В - ГРУЗОВЫЕ МАРШРУТЫ
КОНКУРИРУЮЩИЕ МАРШРУТЫ
(таблица К2)

Маршруты	количество	Процент
Нет мнения	19	56%
ТРАСЕКА не соответствует их запросам	6	28%
Использование маршрута Трасека - опасно	4	12%
Использовать северный маршрут	3	9%
Все равно	2	6%
ВСЕГО	34	100%

СТРАНЫ, ЧЕРЕЗ КОТОРЫЕ НЕ СЛЕДУЕТ ПРОЕЗЖАТЬ
(таблица К3)

Страны	Причины	количество	На страну
РОССИЯ	Таможенные операции	3	5
	Потеря груза	1	
	Нет веских причин	1	
ИРАН	Таможенные операции	3	10
	Потеря груза	2	
	Нет причин	5	
КАВКАЗ	Слишком опасно	4	6
	Слишком медленно	2	
БЕЛАРУСИЯ	Воровство	1	1

Казахстан (2)

Маршрут ТРАСЕКА
(таблица К4)

Выраженные мнения	количество	Процент
Мы ничего не знаем об этом маршруте	22	44%
Нет ответа- нет комментария	14	28%
Маршрут не безопасен на Кавказе	11	22%
Знаем о существовании этого маршрута	3	6%
ВСЕГО	50	100%

С - ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА

ОТНОШЕНИЕ УДОВЛЕТВОРЕННЫХ/ НЕУДОВЛЕТВОРЕННЫХ (из 39 опрошенных)
(таблица К5)

	используют	используют	удовлетворены	Удовлетворены
	количество	Процент	количество	Процент
Ж/дорога	26	67%	11	42%
Дорожный транспорт	28	72%	20	71%
Контейнеры	27	69%	8	30%

ОСНОВНЫЕ ЖАЛОБЫ К СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ
(таблица К6)

Жалобы и критика	количество	Процент
Нет ответа	14	28%
Большие задержки	12	24%
Небезопасность перевозок на Кавказе	11	22%
Неправильный путь следования	4	8%
Нет жалоб	4	8%
Монополия на ж/дорогу	3	6%
Неадекватная инфраструктура	2	4%
ВСЕГО мнений	50	100%

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КОНТЕЙНЕРОВ
(таблица К7)

Сейчас			В ближайшем будущем		
Используют	0	0%	Будут использовать	23	59%
Не используют	9	23%	Не будут	4	10%
Нет ответа	30	77%	Нет ответа	12	31%
ВСЕГО	39	100%	ВСЕГО	39	100%

Казахстан (3)

ПРИЧИНЫ ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ/НЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ КОНТЕЙНЕРОВ

(таблица К8)

	Количество	процент
Причины не указаны	19	19
БУДУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ		
Для пути в Европу	12	18
Для пути в Турцию	3	
Для пути в США	1	
Как более быстрый и эффективный	1	
«конфиденциально»	1	
НЕ БУДУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ		
Слишком дорого	3	8
Большое время транзита	1	
Недостаточное движение	1	
Продукт не подходит для контейнеров	1	
Контейнеры не могут перевозиться по ж/дороге, из-за больших задержек на границе и таможне	1	
Используем только дорожный транспорт	1	

Следует указать, что у интервьюируемых было спрошено- знают и используют ли они контейнеры, ответ: 28-да и 11- нет.

Когда вопросы были более специфические относительно видов транспорта, интервьюируемых обычно стеснились (?) и вдруг никто ничего о контейнерном транспорте.

D- ГРУЗОВЫЕ ЭКСПЕДИТОРЫ

ИНФОРМАЦИЯ ОТ ГРУЗОВЫХ ЭКСПЕДИТОРОВ

(таблица К9)

	количество	Процент
Информация верна	20	52%
Информация не адекватна	10	26%
Нет ответа	9	22%
ВСЕГО	39	100%

Казахстан (4)

ГРУЗОВЫЕ ЭКСПЕДИТОРЫ

(таблица K10)

	Количество	Процент
Нет возможности указать грузового экспедитора	21	37%
RAILWAYS	5	9%
M&M	3	5%
FF (не нужно)	3	5%
KAZINTERFRACHT	2	Менее 5%
KTJ	2	
SEA LAND	2	
APARAL	1	
AYA J.	1	
BROCKMULLER	1	
DANZAS	1	
DOLPHIN	1	
GLOBALINK	1	
ISKOM	1	
KODNET MARKETING	1	
KUHNE &NAGEL	1	
MATRIX	1	
RUBICON	1	
RUSSKY CONTAINERS	1	
WESOTRA	1	
SBS	1	
SOVMORTRANS	1	
TRANS RAIL	1	
TRANS SERVICE	1	
TRANS SYSTEM	1	

Е - МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВЛЯ

ОЖИДАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ

(таблица K11)

	Количество	процент
Улучшение в бизнесе	25	64%
Нет мнения	10	26%
Бизнес стабилизируется	3	8%
Ухудшение в бизнесе	1	3%
ВСЕГО	39	100%

Казахстан (5)

F-ПРЕДЛОЖЕНИЯ

КАК УЛУЧШИТЬ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ И БИЗНЕС

(таблица K12)

	количество	Процент
Нет мнения	32	82%
Ускорить таможенные операции	2	5%
Улучшить сервис на ж/дороге	1	
Сократить задержки	1	
Уменьшить налоги	1	
Уменьшить цены	1	
Увеличить зарплату	1	
ВСЕГО	39	100%

КАК УЛУЧШИТЬ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ В ВАШЕЙ ЗОНЕ

(таблица K13)

	Количество	процент
Нет мнения	23	53%
Исключить задержки	5	12%
Использовать маршрут Трасека	4	9%
Улучшить условия перевозок	4	9%
Подходит существующая система	2	5%
Снизить цены	2	5%
Улучшить сервис	1	
Развить инфраструктуру	1	
Улучшить сервис на ж/дорогах	1	
ВСЕГО	43	100%

2.5 УЗБЕКИСТАН

Проведено удовлетворительно интервью:

36

А - КОНФИДЕНЦИАЛЬНОСТЬ: вопросы, которые были подняты вместе с интервьюируемыми и экспертами.

(таблица U1)

Нет ответов на вопросы признанные конфиденциальными	количество	Процент
Название иностранного партнера	4	11%
Объемы перевозок	2	5%
Географические зоны	2	5%
Название грузового экспедитора	1	
ВСЕГО интервью	36	100%

В - ГРУЗОВЫЕ МАРШРУТЫ

КОНКУРИРУЮЩИЕ МАРШРУТЫ: нет ответа

СТРАНЫ, КОТОРЫЕ СЛЕДУЕТ ОБЪЕЗЖАТЬ:

(таблица U3)

Страна	Причина	количество	На страну
РОССИЯ	Опасность	1	1
ИРАН	Опасность	1	1
КАВКАЗ	Нестабильность	4	5
	Опасность	1	
Нет ответа		29	29
ВСЕГО		36	

Узбекистан (2)

ПРОГРАММА ТРАСЕКА/ МАРШРУТ ТРАСЕКА

(таблица U4)

Выражено мнений	Количество	Процент
ТРАСЕКА – программа, которая может улучшить местную экономику	12	
Маршрут ТРАСЕКА проходит через небезопасный регион (Кавказ)	7	
Недостаточная информация по ИНТЕРМОДАЛЬНЫМ УСЛУГАМ	6	
Программа ТРАСЕКА недостаточно развита	6	
Надеемся, что ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ УСЛУГИ станет реальной программой	3	
Мы за ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ УСЛУГИ ,если они работают	2	
Не вижу никакой разницы с обычным маршрутом	1	
Предложения не удовлетворяют клиента	1	
Транспортные операции управляются поставщиком	1	
Мой деловой партнер не доволен маршрутом ТРАСЕКА	1	
ВСЕГО	40	

С-ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА

ОТНОШЕНИЕ УДОВЛЕТВОРЕННЫХ/ НЕУДОВЛЕТВОРЕННЫХ
(из 36 опрошенных)

(таблица U5)	Используют	используют	удовлетворено	удовлетворено
	Количество	процент	количество	Процент
Ж/дороги	18	37%	18	100%
Дорожный транспорт	23	47%	9	39%
Контейнеры	11	16%	8	73%

КОММЕНТАРИИ И ЖАЛОБЫ НА СУЩЕСТВУЮЩУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ
(таблица U6)

Комментарии и жалобы	количество	Процент
Нет ответа	16	44%
Большие задержки	3	8%
Воровство на дорогах	2	6%
Груз приходит вовремя	14	39%
Нет жалоб	1	3%
ВСЕГО	36	100%

Узбекистан (3)

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КОНТЕЙНЕРОВ (таблица U7)

Сейчас			В ближайшем будущем		
Используют	0	0%	Будут использовать	29	81%
Не используют	35	97%	Не будут	7	19%
Нет ответа	1	3%	Нет ответа	0	0%
ВСЕГО	36	100%	ВСЕГО	36	100%

ПРИЧИНЫ ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ/НЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ КОНТЕЙНЕРОВ (таблица U8)

	количество	Кол-во
Не знают- нет информации	5	10
Еще не приняли решение	5	
БУДУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ		
Будет обсуждаться при подписке контракта	1	1
НЕ БУДУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ		
Не достаточное движение	9	29
Стоимость будет выше	8	
Продукт не подходит для контейнера	4	
Такие услуги еще не развиты в Узбекистане	3	
Нет необходимости	2	
Нет платформ для контейнеров(?)	1	
Ответа не получено	1	
Мы используем FOB	1	

Нужно отметить, что опрашиваемым было предложено ответить - знают и используют ли они контейнерные перевозки, ответы: 8-«да»

D- ГРУЗОВОЕ ЭКСПЕДИРОВАНИЕ

ИНФОРМАЦИЯ ОТ ГРУЗОВЫХ ЭКСПЕДИТОРОВ (таблица U9)

	количество	Процент
Информация достоверна	21	58%
Информация не адекватна	15	42%
Нет ответа	0	0%
ВСЕГО	36	100%

Узбекистан (4)

ГРУЗВЫЕ ЭКСПЕДИТОРЫ

(таблица U10)

	количество	Процент
Нет возможности назвать грузового экспедитора	13	29%
UZVNESHTRANS	13	29%
M&M	6	13%
DANZAS	2	Менее 5%
AKTALGA	1	
CALENBERG	1	
CENTRAL ASIAN TRANSPORT	1	
IMESK	1	
KUNHE& NAGEL	1	
MAAS	1	
SAYGUL NEIMER	1	
SB TRANS	1	
SHISH TRANS	1	
UZGEKDOREPEDITSIA	1	
UZKAN	1	

Е - МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВЛЯ

ОЖИДАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ

(таблица U11)

	количество	Процент
Нет мнения	19	53%
Стабилизация в бизнесе	9	25%
Улучшение в бизнесе	7	21%
Ухудшение в бизнесе	1	3%
ВСЕГО	36	100%

Узбекистан (5)

F- ПРЕДЛОЖЕНИЯ

КАК УЛУЧШИТЬ СИТУАЦИЮ В ЭКОНОМИКЕ И БИЗНЕСЕ

(таблица U12)

	количество	процент
Создание реальной транспортной системы	23	34%
Создание конвертации	17	25%
Исключить задержки	13	19%
Улучшить безопасность	3	4%
Отмена монополии на хлопковом рынке	3	4%
Развивать транспортные услуги	2	
Стабильность в стране	2	
Гарантии государства	1	
Снизить тарифы	1	
Улучшить условия контракта	1	
Нет ответа	1	
ВСЕГО	67	100%

КАК УЛУЧШИТЬ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ В ВАШЕЙ ЗОНЕ

(таблица U13)

	количество	процент
Нет мнения	17	47%
Гарантия своевременной доставки	12	33%
Исключить задержки	4	11%
Улучшить сервис	1	3%
Уменьшить цены	1	3%
Создать домашний сервис на международном уровне	1	3%
ВСЕГО	36	100%

3 ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Опрашиваемые предоставили 450 страниц детальной информации по вопросам местного бизнеса и их взглядов на транспортные проблемы. Мы постарались выбрать наиболее важные части этой информации, которые представлены в таблицах этого отчета. Также можно получить ценную детальную информацию при индивидуальном опрашивании.

Анализаторы местного рынка, предоставили информацию по вопросам касающихся перевозок товаров с использованием контейнеров:

- Дорожный транспорт больше применяется на Кавказе, а железнодорожные перевозки в Средней Азии. В результате мы ожидаем большую конкуренцию для Интермодальных услуг на Кавказе.
- Опрашиваемые выразили удовлетворение по вопросу о железнодорожном сервисе, хотя они высказывают критику, когда речь идет о деталях; с одной стороны это отображает старую советскую привычку- полагаться на железные дороги, если речь идет о перевозках на большие расстояния; с другой стороны, это показывает, что железные дороги могут капитализировать имидж их товара и составить основную часть бизнеса по грузовым перевозкам, если они обеспечат своевременную доставку и улучшат таможенные операции.
- Сейчас контейнерные перевозки находятся в стадии развития и основная часть ценных грузов, которые могли бы перевозиться в контейнерах перевозится на грузовика или в вагонах; тем не менее, большинство опрошенных фирм выразили готовность перейти к интермодальным перевозкам, которые предоставят и гарантируют высокое качество сервиса.
- Вообще, бизнес обещает быть прибыльным, на Кавказе неуверенность конечно больше, а Армения и Грузия предпочитают не «иметь мнения» по этому вопросу; деловые люди Азербайджана и Средней Азии думают по другому, здесь больше «оптимизма», чем «пессимизма»

Эти факты указаны в графиках, приведенных ниже.

При ближайшем рассмотрении опрашиваемых видно, что транспорт до сих пор остается «неизвестным миром» для большинства местных клиентов. Стратегия местного маркетинга операторов ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ УСЛУГ должна принять это во внимание и предоставлять четкие, практические и конкретные объяснения.

Нужно установить близкие отношения с клиентами при помощи местных организаций по продажам; это в свою очередь означает, что эти организации должны быть подготовлены по всем аспектам касающихся транспорта и перевозок, так чтобы они были готовы ко всем вопросам, а также уловкам со стороны конкурентов!

Приложение 1: Список опрошенных фирм

Армения

Азербайджан

Грузия

Казахстан

Узбекистан

Приложение 2: Графики

Виды используемого транспорта

Данные по удовлетворенности на вид

Использование контейнеров в настоящем

Использование контейнеров в будущем

Бизнес прогноз от интервьюируемых

ОПРОШЕННЫЕ ФИРМЫ	
Армения	
ТЕКСТИЛЬНАЯ ПРОДУКЦИЯ	
	METAK
	GARUN
	BUSINESS CONTACT
ПИЩЕВЫЕ ПРОДУКТЫ	
	UNISERVICE
	TEIZERK
	SARIKO
	OMEGA
	MALEVOS
	JERMUK
	BUSINESS CONTACT
КОСМЕТИКА	
	OMEGA
	PARTNER
	MALEVOS
	JERMUK
	BUSINESS CONTACT
ЛЕКАРСТВА	
	FARMATEK
	BAZUM
	ARFA
СТРОЙМАТЕРИАЛЫ	
	SHEN CONCERN
	MOVSISSIAN
	EUROSTAN
	CHARENTSAVAN
	ARM BRIT
	CJSC-ALCON
КОМПЬЮТЕРЫ И ОФФИСНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	
	UNICOMP
	SIEMENS
	PUNIC Mac MILLAN
	ARMELECTROMASH
	COMPUTER Sce
	BI-LINE
	ARMENMOTOR
МЕБЕЛЬ	
	TUFENKIAN
	NIKO
	MEK
	HAYGORD
ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ К АВТОМОБИЛЯМ	
	YERAZ
	ARMENIA-LADA

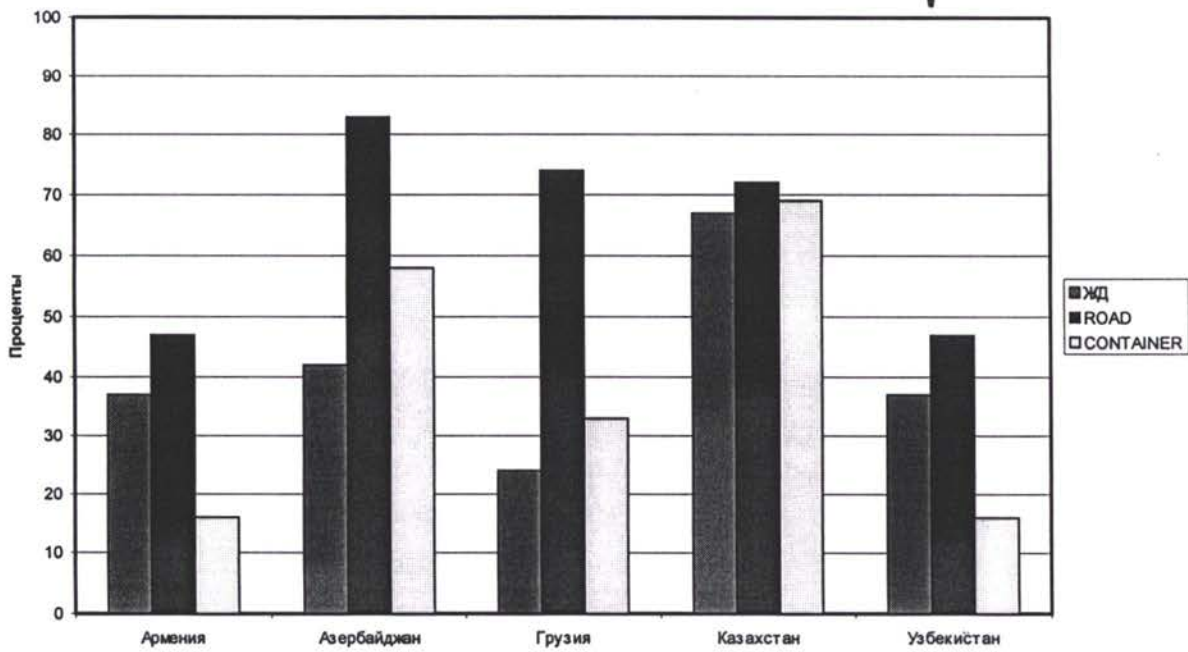
ОПРОШЕННЫЕ ФИРМЫ	
Азербайджан	
ПИЩЕВЫЕ ПРОДУКТЫ	
	KIT FOODS
КОСМЕТИКА	
	PARFUMS de France
КОМПЬЮТЕРЫ И ОФФИСНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	
	ALCATEL
	ARAZ COMPUTER
СТРОЙМАТЕРИАЛЫ	
	ABC CONSTRUCTION
	MONSIEUR BRICOLAGE
ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ К АВТОМОБИЛЯМ	
	AZTOL
НЕФТЕДОБЫВАЮЩЕЕ ОБОРУДОВАНИЕ	
	AZERMASH
МЕБЕЛЬ	
	AZERMASH

ОПРОШЕННЫЕ ФИРМЫ	
Грузия	
ТЕКСТИЛЬНАЯ ПРОДУКЦИЯ	NECKERMANN
	BATA
	CALIFORNIE
	NATEXI
ПИЩЕВЫЕ ПРОДУКТЫ	MECURE 92
	KAVKAS GREIN
	KAZBEGUI
	GWS
	FONDATION NATURE
	SOUPERINVEST 1
	ALIANCE
	RED CROSS
	AIDE POPULAIR FRANCAISE
	ALMATEA
	SAMEBA
	COCA COLA
	MARTIN BAUER
	MUZA
КОСМЕТИКА	BETA 2
	MARGARITA
ЛЕКАРСТВА	BETA 2
	VIT GEORGIA
	SYSTEM +
	CORP VET TRANS CAUCASIENNE
ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ	TCHIMERI
	MZE
КОМПЬЮТЕРЫ И ОФФИСНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	COMPI
	ESABI
МЕБЕЛЬ	LUKA
СТРОЙМАТЕРИАЛЫ	BEROLINA
	MIMOSI
ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ К АВТОМОБИЛЯМ	EUROMOTOR
	MEGA MOTOR
	MINISUBISHI
УДОБРЕНИЯ	FARMER UNUION

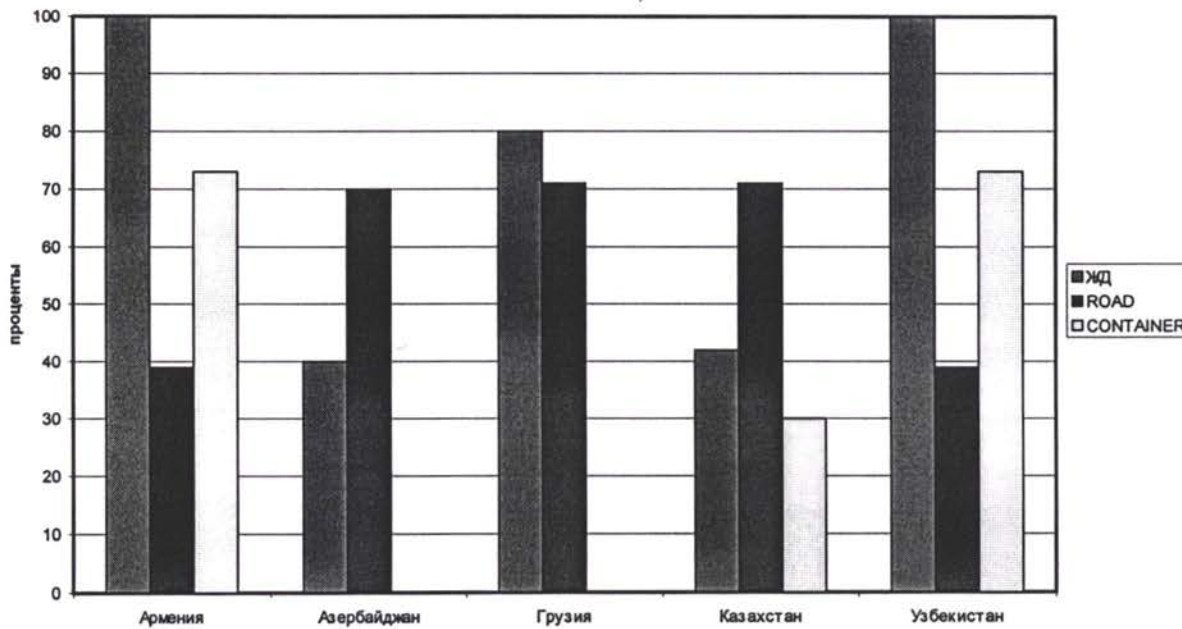
ОПРОШЕННЫЕ ФИРМЫ	
Казахстан	
ТЕКСТИЛЬНАЯ ПРОДУКЦИЯ	PODYUM
	AKKO
	LIGA SAL
	KAZ HAL FOURN
	ANKARA TEXTIL
ПИЩЕВЫЕ ПРОДУКТЫ	VINS DE France
	KAZZAS
	CORP CONTR ALIM
	BATT CORP
	ASTANA FOOD
	SHAHAR TRADE
	MEDICUS CENTER
	BUTYA
	BURG ALM LTD
	KAZ PROM
	RAIMBEK FOOD
	KAZ HAL FOURN
КОСМЕТИКА	AKKO
	ERKR
	ATLAS cie
ЛЕКАРСТВА	MEDIKUS CENTER
СТРОЙМАТЕРИАЛЫ	CORP BASIL "A"
	DOREEN LTD
	ALINA LTD
	REIS & Co
	ALMATY KOURYLYS
БЫТОВЫЕ ТОВАРЫ	BOSCH
	KAZZAS
	GLOTUR
	RAIMBEK JSC
	STINAL
	TURKUAZ
	BURG ALM LTD
КОМПЬЮТЕРЫ И ОФФИСНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	COMEK
	GLOTUR
	AESL
	BUTYA
МЕБЕЛЬ	BURG ALM LTD
ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ К АВТОМОБИЛЯМ	MERCUR
ПРОМЫШЛЕННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	FERROSTAL
	ACCEPT
	ATY RAOU
	AGRO PAK

ОПРОШЕННЫЕ ФИРМЫ	
Узбекистан	
ТЕКСТИЛЬНАЯ ПРОДУКЦИЯ	SULZER INT BARS
ПИЩЕВЫЕ ПРОДУКТЫ	AVSTROS BELGIUM UZ WINKLER ROZ TRADING QUICK STOP GROUP COPACO BASTON ET FIRMINGER NESTLE
КОСМЕТИКА	ROZ TRADING
ЛЕКАРСТВА	SANOFI MEC KGAA INNOTECH INT HOFFMANN LA ROCHE BERLIN CHIMIE BEAUFOUR BARINGER INGELSHEIM
СТРОЙМАТЕРИАЛЫ	TEAM CHAMBON DMI BOUYGUES μ
БЫТОВЫЕ ТОВАРЫ	SIEMENS
КОМПЬЮТЕРЫ И ОФФИСНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	RANK XEROX
ПЕСТИЦИДЫ	RHONE POULENC AGRO BAYER
ПРОДАВЦЫ ХЛОПКА	TEXTILE ET COTTON TEAM MEREDITH JONES PAUL REINHARDT LOUIS DREYFUS INDUTECH COPACO BAUMAN DEVCO CENTRAL ASIA TRADING CARGILL

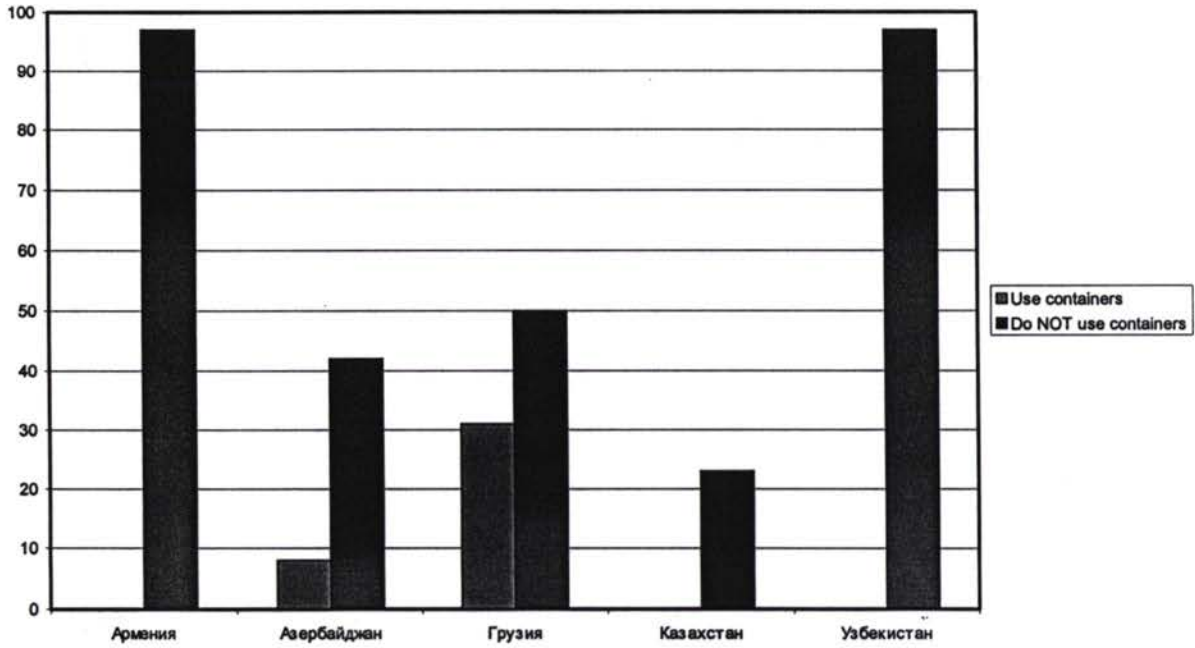
Виды используемого транспорта



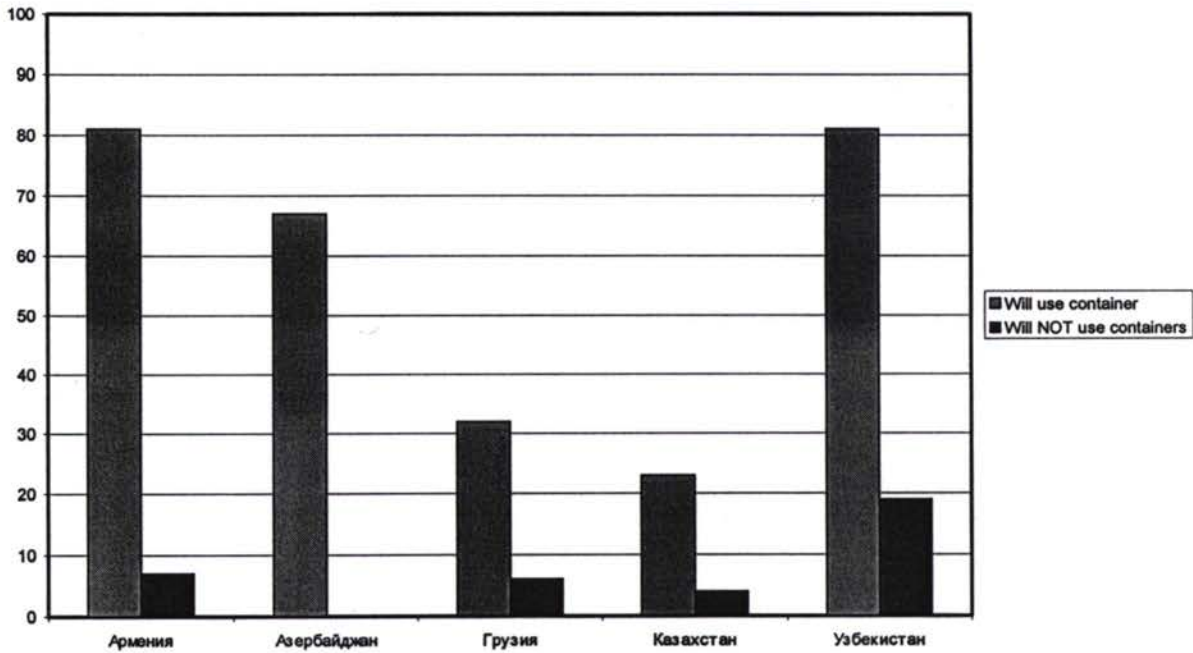
Показатель удовлетворенности по виду транспор



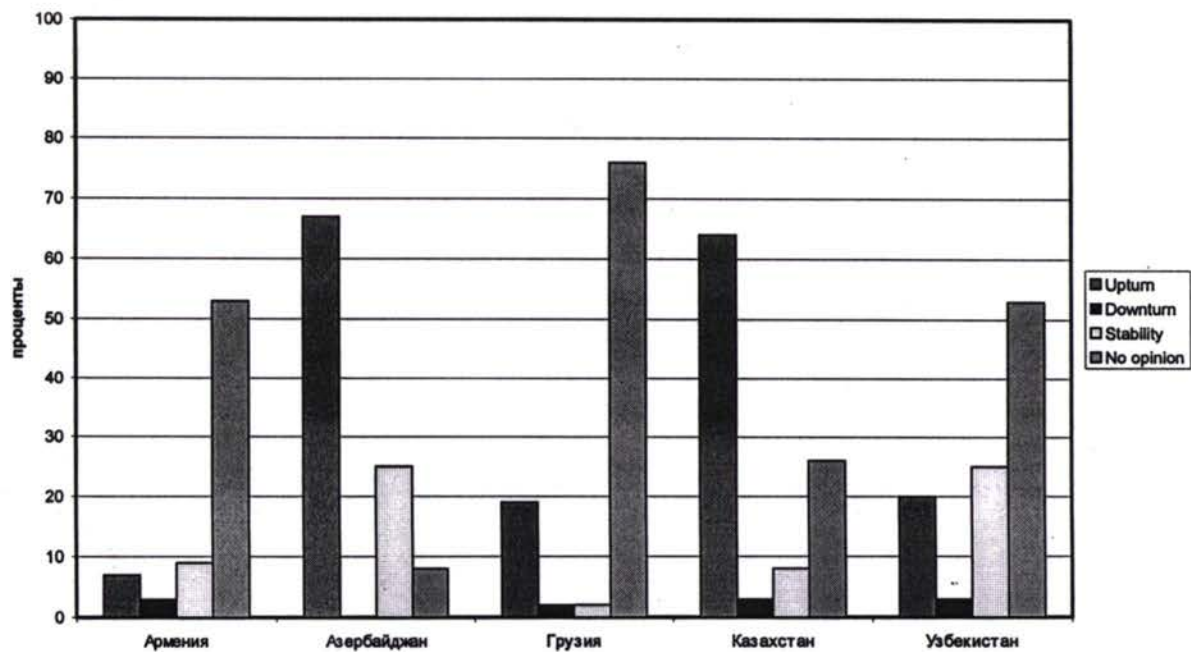
Пользование контейнеров в настоящее время



Использование контейнеров в будущем



Прогноз бизнеса интервьюирущих



Приложение 6 - 1

Мощности Терминалов

Содержание

1	Введение.....	1
2	Кавказ.....	1
2.1	Терминалы в Грузии.....	1
2.1.1	Контейнерный терминал Порта Поти.....	1
2.1.2	Контейнерный терминал Тбилиси.....	1
2.2	Терминалы в Армении.....	1
3	Центральная Азия (южный участок линии ТРАСЕКА).....	2
3.1	Терминалы в Туркменистане.....	2
3.1.1	Туркменбаши.....	2
3.1.2	Ашгабад (Кулиев).....	2
3.1.3	Другие терминалы.....	3
3.2	Терминалы в Узбекистане.....	3
3.2.1	Контейнерный терминал Бухара.....	4
3.2.2	Контейнерный терминал Чукурсай.....	5
3.2.3	Контейнерный терминал Джизак.....	6
3.2.4	Контейнерный терминал Какир.....	6
3.2.5	Контейнерный терминал Карши.....	7
3.2.6	Контейнерный терминал Маргилан.....	7
3.2.7	Контейнерный терминал Нукус.....	8
3.2.8	Контейнерный терминал Раустан.....	8
3.2.9	Контейнерный терминал Сергели.....	9
3.2.10	Контейнерный терминал Термез.....	9
3.2.11	Контейнерный терминал Тинчлик.....	10
3.2.12	Контейнерный терминал Улугбек.....	10
3.2.13	Контейнерный терминал Ургенч.....	11
3.3	Терминалы в Кыргызстане.....	11
3.3.1	Бишкек (терминал Аламедин).....	11
3.3.2	ОШ:.....	12
3.4	Терминалы в Казахстане.....	13
3.4.1	Алматы.....	13
3.4.2	Шимкент.....	13
3.4.3	Контейнерный терминал Алматы 1.....	14
3.4.4	Контейнерный терминал Алматы 2.....	14
3.4.5	Контейнерный терминал Актюбинск.....	15
3.4.6	Контейнерный терминал Астана.....	15
3.4.7	Контейнерный терминал Дружба.....	16
3.4.8	Контейнерный терминал Кустаны.....	16
3.4.9	Контейнерный терминал Уральск.....	17
4	Центральная Азия(северный участок линии ТРАСЕКА).....	18
4.1	Порт Актау.....	18

1 Введение

Контейнерные терминалы представляют собой места в транспортной цепи, где либо перегружаются контейнеры с судна на автогрузовик или железнодорожный вагон или на оборот, либо с ж/д вагона на автотранспорт или на оборот. Мощность обработки контейнеров, мощность складов и авто-дорожных и железнодорожных связей являются основными критериями мощности контейнерных терминалов.

2 Кавказ

2.1 Терминалы в Грузии

Основной контейнерный терминал в Грузии – Порт Поти, который обслуживает ТРАСЕКА корридор как входящие или выходящие ворота на Кавказ. Одновременно он контейнерный терминал для Грузинских экспортов и импортов. Основная функция порта – загрузка и разгрузка контейнеров на и с судна, железнодорожных вагонов или автомашин. Он не занимается складированием контейнеров. Вокруг порта существуют несколько частных контейнерных терминалов, которые занимаются складированием и служат как контейнерное депо.

2.1.1 Контейнерный терминал Порты Поти

Мощности и приспособления контейнерного терминала Порты Поти лучше всего описаны в исследовании Тасис – Трасека “Технико-экономическое обоснование новых терминалов в Грузинских портах”. Планируется развить причал № 7 в современный контейнерный терминал. В порту Поти обрабатываются все виды контейнеров и не ожидаются ограничения в способности обрабатывать контейнеров.

2.1.2 Контейнерный терминал Тбилиси

Контейнерный терминал Тбилиси в настоящем состоянии не может быть использован для регулярных мультимодальных услуг. Существует только возможность обрабатывать 20” контейнеров с соответствующим оборудованием. Покрытие области для складирования не достаточно и обработка 40” контейнеров только возможно с ж/д вагона на грузовик мобильными кранами, временно взяты на аренду. Но без спредера существует большой риск повреждений.

Только если терминал будет реабилитирован можно его использовать для проекта интермодальных услуг.

2.2 Терминалы в Армении

Единственный настоящий контейнерный терминал – это терминал Кармир Блур в Ереване. Этот терминал оснащен с достаточным оборудованием и в настоящее время реабилитируется. Нет ограничения касательно приспособления для перегрузочных работ и складирования. Кроме этого существует возможность таможенного оформления в ограниченной области.

3 Центральная Азия (южный участок линии ТРАСЕКА)

3.1 Терминалы в Туркменистане

Основной поток перевозок импортируемых товаров сконцентрирован в Ашгабаде. Что касается экспортируемых товаров, имеется лишь небольшой поток перевозок, который может быть контейнерезирован, т.к. основная часть грузопотока хлопка отправляется дорогой в Бандар Аббас.

В результате необходимо рассмотреть только терминал «КУЛИЕВ», расположенный в 15-ти километрах от Ашгабада.

3.1.1 Туркменбаши

Порт открыт для международных перевозок. Большое количество грузов поступают в Туркменистан через Ро-Ро рампы в порту Туркменбаши. Порт хорошо оснащен с оборудованием для обработки контейнеров. Европейский Союз только что финансировал в рамках программы Тасис – Трасека оборудование для обработки контейнеров, в том числе два тяжелых вилочных погрузчика, тягачи и несколько контейнерных шассис. Это новое оборудование предусматривается для обработки паромов Ро-Ро Каспийского Пароходства, которые ходят между Туркменбаши и Баку.

Дополнительно в порту существуют 25 тонн краны, которые в состоянии обрабатывать контейнеры. В ближайшем будущем предусматривается реабилитация порта. Эта реабилитация финансируется кредитом Европейского Банка Реконструкции и Развития.

3.1.2 Ашгабад (Кулиев)

Терминал обладает нижеследующими характеристиками:

- Оператор терминала: Туркменские Железные Дороги (Механический Отдел – запад -: Начальник Управления: Г-н СЕИДОВ)
- Открыт для международного потока движения
- Таможенный пост
- Таможенные агенты на участке
- Большой склад (приблизительно 200м x 30м)
- Прилежащий склад: приблизительно 360 кв.м.
- Подъемные краны:
 - 1, 40 тонн из Украины, без распределителя для 40-ка футовых контейнеров
 - 1, 20 тонн из Украины с распределителем для 20-ти футовых контейнеров
- Территория для разгрузки: вполне подходящая для существующего и предполагаемого потока перевозок (в настоящее время там хранится 300 20-ти и 40-ка футовых контейнеров)
- Кипоукладчик / Грузоподъемник: №

Услуги по приемке и отправке могут быть организованы железными дорогами.

3.1.3 Другие терминалы

Как было упомянуто выше, поток перевозок настолько мал, что нет необходимости принимать во внимание другие терминалы в начале оказания ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ УСЛУГ.

Основными терминалами являются МАРЫ, ЧАРДЖОУ, ТАШАУЗ, которые могут принимать только 20-ти футовые контейнеры: эти терминалы открыты для международных перевозок, однако с согласия железных дорог. Остальные терминалы (НЕБИТ-ДАГ и т.д.) закрыты для международных перевозок и не принимаются во внимание.

3.2 Терминалы в Узбекистане

Узбекистан является одной из стран, где имеется непрерывный поток контейнерных перевозок: благодаря этому были построены и модернизированы несколько терминалов с современным оборудованием для обработки контейнеров.

Таким образом, 40-ка футовые контейнеры могут перемещаться из и в несколько областей страны.

Операторами являются Узбекские Железные Дороги или частные операторы, однако эти «частные операторы» должны иметь крепкие связи с Министерствами и государственными предприятиями.

Многие терминалы открыты для международных перевозок и были разработаны таблицы для подведения итогов статистики, показывающей их взаимное значение в области потока перевозок.

Ниже будут приведены формы, где приведены основные характеристики терминалов, которые могут представлять интерес для ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ УСЛУГ.

3.2.1 Контейнерный терминал Бухара

Адрес	Каган шоссе, Каган, Бухарский район, Узбекистан
Телефон	2250414, 2251591
Факс	251591
Часы работы	с 8.00 до 20.00
Общая площадь	25 000 кв.м
Площадь Депо	7 700 кв.м
Количество ж/д путей	3
Длина ж/д путей	1) 120 м, 2) 100 м (двойные)

ТЕХНИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ:

Обработка:

- контейнеров	возможна
- цистерны	нет
- прицепы	1 и 4 от Tacis

Количество подъемных кранов	5 ед.
Изготовитель	Россия
Грузоподъемность в тоннах	4 крана – 10т, 1 кран – 20 т

Количество передвижных кранов	4 ед.
Количество вагонов-платформ	4ед. и 20 от Tacis
Количество точек соединения	8

Возможности для ремонта	да
Возможности для чистки контейнеров	да
Наличие таможни на терминале	да
Таможенный орган	да

3.2.2 Контейнерный терминал Чукурсай

Адрес	Чукурсайская 82, станция Чукурсай, район Сабира-Рахимова, Ташкент
Телефон	485603, 488655, 488616
Факс	485603
Часы работы	с 8.00 до 17.00
Общая площадь	49 600 кв.м
Площадь Депо	49 600 кв.м
Количество ж/д путей	6
Длина ж/д путей	250 м
ТЕХНИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ:	
Обработка:	
- контейнеров	возможна
- векселбрюке	нет
- трейлер	нет
Количество порталных кранов и типы	Электрические – 12ед., КК-6,3 – 1ед., KZ05N – 2ед., КК-5 – 5ед., КК-20 – 2ед., КРВ10м – 2ед., КК-25-1ед.
Изготовитель	в основном Россия
Количество передвижных кранов	нет
Количество автопогрузчиков	ТСМ – 1ед.
Количество шасси	неизвестно
Возможности для ремонта	да
Возможности для чистки контейнеров	да
Наличие таможни на терминале	да
Таможенный орган	да

3.2.3 Контейнерный терминал Джизак

Адрес Джизак, Узбекистан (только для внутренних перевозок)
Телефон
Часы работы с 8.00 до 20.00

ТЕХНИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ:

ПЕРЕГРУЗКА:
- контейнеров возможна
- вестлбрюке нет
- трейлеры нет
Количество порталных кранов КК-6.3 - 1 ед., КК-5.5 – 1ед., КК20 – 1ед.
Тип электрические краны
Изготовитель Россия
Грузоподъемность в тоннах 6,3 5,5 20

Количество передвижных кранов 3 ед.
Количество автопогрузчиков нет

Возможности для ремонта да
Возможности для чистки контейнеров да
Наличие таможни на терминале нет
Таможенный орган нет

3.2.4 Контейнерный терминал Какир

Адрес Какир, Кокандский район, Ферганская долина, Узбекистан
(транзитные и внутренние перевозки)
Телефон
Часы работы с 8.00 до 20.00

ТЕХНИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ:

ПЕРЕГРУЗКА:
- контейнеров возможна
- векселбрюке нет
- трейлеры нет
Количество порталных кранов КК-20, КК-32, КК-3051
Тип электрические
Изготовитель Россия
Грузоподъемность в тоннах 20т, 32 т, 30т
Количество передвижных кранов 3 ед.
Количество автопогрузчиков нет
Возможности для ремонта да
Возможности для чистки контейнеров да
Наличие таможни на терминале нет
Таможенный орган нет

3.2.5 Контейнерный терминал Карши

Адрес	Карши, Узбекистан (транзитные и внутренние перевозки)
Телефон	
Часы работы	с 8.00 до 20.00

ТЕХНИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ:

ПЕРЕГРУЗКА:	
- контейнеров	возможна
- векселбрюке	нет
- трейлеры	нет
Количество порталных кранов	КК-20, КК-6.3
Тип	электрические
Изготовитель	Россия
Грузоподъемность в тоннах	20т, 6,3 т

Количество передвижных кранов	2 ед.
Количество автопогрузчиков	нет

Возможности для ремонта	да
Возможности для чистки контейнеров	да
Наличие таможни на терминале	нет
Таможенный орган	нет

3.2.6 Контейнерный терминал Маргилан

Адрес	Маргилан, Ферганская долина, Узбекистан (Только внутренние перевозки)
Телефон	
Часы работы	с 8.00 до 20.00

ТЕХНИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ:

ПЕРЕГРУЗКА:	
- контейнеров	возможна
- векселбрюке	нет
- трейлеры	нет
Количество порталных кранов	КК-20, КК-6,3, КК-5,5, КК-25
Тип	электрические
Изготовитель	Россия
Грузоподъемность в тоннах	20т, 6,3 т, 5,5т, 25т

Количество передвижных кранов	4 ед.
Количество автопогрузчиков	нет

Возможности для ремонта	да
Возможности для чистки контейнеров	да
Наличие таможни на терминале	нет
Таможенный орган	нет

3.2.7 Контейнерный терминал Нукус

Адрес	Нукус, Узбекистан (Только внутренние перевозки)
Телефон	
Часы работы	с 8.00 до 20.00

ТЕХНИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ:

Перегрузка:	
- контейнеров	возможна
- векселбрюке	нет
- трейлеры	нет
Количество порталных кранов	КК-20, КК-6,3
Тип	электрические
Изготовитель	Россия
Грузоподъемность в тоннах	20т, 6,3 т
Количество передвижных кранов	2 ед.
Количество автопогрузчиков	нет
Возможности для ремонта	да
Возможности для чистки контейнеров	да
Наличие таможни на терминале	нет
Таможенный орган	нет

3.2.8 Контейнерный терминал Раустан

Адрес	Раустан, Наманганский район, Узбекистан (Только внутренние перевозки)
Телефон	
Часы работы	с 8.00 до 20.00

ТЕХНИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ:

Перегрузка:	
- контейнеров	возможна
- векселбрюке	нет
- трейлеры	нет
Количество порталных кранов	КК-3051, КК-6,3, КК-5,5
Тип	электрические
Изготовитель	Россия
Грузоподъемность в тоннах	30т, 6,3 т, 5,5т
Количество передвижных кранов	нет
Количество автопогрузчиков	нет
Возможности для ремонта	да
Возможности для чистки контейнеров	да
Наличие таможни на терминале	нет
Таможенный орган	нет

3.2.9 Контейнерный терминал Сергели

Адрес	Станция Сергели, ул.Нилуфарская, район Сергели, Узбекистан
Телефон	через МЧ – 1 Ташкент (1361153)
Факс	1361153
Часы работы	с 8.00 до 17.00
Общая площадь	31 200 кв.м
Площадь Депо	31 200 кв.м
Количество ж/д путей	4
Длина ж/д путей	160 вагонов

ТЕХНИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ:

Обработка:	
- контейнеров	16/день
- векселбрюке	нет
- трейлеры	нет
Количество порталных кранов	Электрические краны – 6 ед., КРВ10м – 10ед., ККЕ-12.5 – 2 ед., КК-32 – 1ед., КК-25 – 1ед..
Изготовитель	Россия
Количество передвижных кранов	нет
Количество автопогрузчиков	нет
Количество шасси	нет
Электр. точки подключения	нет
Возможности для ремонта	нет
Возможности для чистки контейнеров	да
Наличие таможни на терминале	да
Таможенный орган	да

3.2.10 Контейнерный терминал Термез

Адрес	Термез, Узбекистан, (транзитные и внутренние перевозки)
Телефон	
Часы работы	с 8.00 до 20.00

ТЕХНИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ:

Перегрузка:	
- контейнеров	возможна
- векселбрюке	нет
- трейлеры	нет
Количество порталных кранов	КК-20, КК-3051
Тип	электрические
Изготовитель	Россия
Грузоподъемность в тоннах	20т, 30т
Количество передвижных кранов	2 ед.
Количество автопогрузчиков	нет
Возможности для ремонта	да
Возможности для чистки контейнеров	да
Наличие таможни на терминале	нет
Таможенный орган	нет

3.2.11 Контейнерный терминал Тинчлик

Адрес перевозки)	Тинчлик, район Навои Узбекистан, (только внутренние)
Телефон	
Часы работы	с 8.00 до 20.00

ТЕХНИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ:

Перегрузка:	
- контейнеров	возможна
- векселбрюке	нет
- трейлеры	нет
Количество порталных кранов	КК-20, КК-6,3, КК-25
Тип	электрические
Изготовитель	Россия
Грузоподъемность в тоннах	20т, 6,3т, 25т
Количество передвижных кранов	3 ед.
Количество автопогрузчиков	нет
Возможности для ремонта	да
Возможности для чистки контейнеров	да
Наличие таможни на терминале	нет
Таможенный орган	нет

3.2.12 Контейнерный терминал Улугбек

Адрес	Улугбек, Самаркандский район, Узбекистан, (Транзитные и внутренние перевозки)
Телефон	
Часы работы	с 8.00 до 20.00

ТЕХНИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ:

Перегрузка:	
- контейнеров	возможна
- векселбрюке	нет
- трейлеры	нет
Количество порталных кранов	КК-20, КК-6,3, КК-25, К-3051 – 2ед, КК-5,5
Тип	электрические
Изготовитель	Россия
Грузоподъемность в тоннах	20т, 6,3т, 25т, 60т, 5,5т
Количество передвижных кранов	6 ед.
Количество автопогрузчиков	нет
Возможности для ремонта	да
Возможности для чистки контейнеров	да
Наличие таможни на терминале	нет
Таможенный орган	нет

3.2.13 Контейнерный терминал Ургенч

Адрес	Ургенч, Узбекистан (Транзитные и внутренние перевозки)
Телефон	
Часы работы	с 8.00 до 20.00

ТЕХНИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ:

Перегрузка:	
- контейнеров	возможна
- векселбрюке	нет
- трейлеры	нет
Количество порталных кранов	КК-25, К-3051
Тип	электрические
Изготовитель	Россия
Грузоподъемность в тоннах	25т, 30т
Количество передвижных кранов	2 ед.
Количество автопогрузчиков	нет
Возможности для ремонта	да
Возможности для чистки контейнеров	да
Наличие таможни на терминале	нет
Таможенный орган	нет

3.3 Терминалы в Кыргызстане

Железные дороги до их пор являются наиболее важным видом транспорта в Кыргызстане. Так как основная часть железнодорожных грузов загружается в вагоны, возрастает спрос на контейнеры и в железных дорогах был организован специальный отдел, занимающийся контейнерными перевозками.

В Кыргызстане имеется два терминала: Аламедин (Бишкек) и Ош. Эти терминалы плохо оборудованы – в основном для предыдущих контейнеров МПС (3, 5 и 20 тонн). Таким образом, ни один из них официально не открыт для 40-ка футовых контейнеров.

Однако, пользуясь предшествующим разрешением от железных дорог, Аламедин принимает 40-ка футовые контейнеры. Аламедин обслуживает основную территорию с населением, составляющим приблизительно 1 миллион в Бишкеке и примерно столько же в его окрестностях.

Ош является вторым по величине городом в Кыргызстане и его население составляет половину населения Бишкека.

3.3.1 Бишкек (терминал Аламедин)

Контейнерные перевозки: неблагоприятные условия не препятствуют ежегодному развитию контейнерных перевозок. Цифры Железных Дорог показывают нижеследующий объем перевозок за 1998 год:

- Импорт: более чем 4000 TEU.
- Экспорт: не имеется четко определенных цифр, но приблизительно за 1998 год объем перевозок составил 150 40-ка футовых контейнеров.

Эти цифры являются довольно высокими, принимая во внимание, что вообще-то перевозки 40-ка футовых контейнеров не разрешаются. Это указывает на то, что растет спрос на этот вид услуг.

Хотя трудно определить точный прогноз, железные дороги утверждают, что они столкнулись со 100% повышением спроса на перевозки 40-ка футовыми контейнерами по сравнению с предыдущими годами; и это не удивительно, сравнивая с информацией, полученной из таможи или от нескольких клиентов и / или от перевозчиков, с которыми встречались эксперты.

С целью увеличения объемов перевозок, а также официального открытия терминала Аламедин для 40-ка футовых контейнеров, Кыргызские Железные Дороги высказали просьбу Европейскому Союзу об оказании содействия в поставке оборудования первой необходимости для их контейнерных терминалов. В начальной стадии проекта по ИНТЕРМОДАЛЬНЫМ УСЛУГАМ помощь, оказываемая Комиссией, была оценена должным образом.

Операции по обработке контейнеров в Аламедине (Бишкек):

В настоящее время имеются только 20-ти тонные подъемные краны. Когда 20-ти футовые контейнеры весят более 20 тонн или когда необходимо выгрузить 40-ка футовые контейнеры, железные дороги просят клиента арендовать подъемный кран и произвести выгрузку контейнера под свою ответственность. В случаях, если клиент настаивает, железные дороги могут использовать два 20-ти тонных крана, но операция связана с риском и может возникнуть аварийная ситуация.

Подъемный кран, способный поднимать 40-ка футовые контейнеры является предметом первой необходимости, если будут развиваться контейнерные перевозки (включая прямые поезда); это было перечислено в рамках программы Трасека.

Территория для складирования:

В настоящее время 40-ка футовые контейнеры оставлены на земле и ограниченное пространство предоставлено для движения грузовых машин и трейлеров. Такая организация не сможет удовлетворить значительный рост объема перевозок. Железные Дороги заявили, что у них есть планы (а также бюджет) для освоения территории размером 300 x 35 метров, примыкающей к двум железнодорожным путям. Эти улучшения необходимы для создания наиболее современного оборудования.

Приемка и отправка:

У Железных Дорог не имеется грузовиков и трейлеров, приспособленных для транспортировки контейнеров. В результате они не могут удовлетворить существующие требования клиентов. Они настаивают на том, что их

Соответственно 4 контейнерных шасси были перечислены в рамках программы Трасека.

3.3.2 ОШ:

Объемы перевозок в Оше не сравнимы с объемами перевозок в Бишкеке. Однако имеются условия для обработки, которые будут развиваться в Узбекистане и Узбекские станции могли бы обслуживать регион Оши.

3.4 Терминалы в Казахстане

В Казахстане уже имеется значительный объем контейнерных перевозок. В эксплуатации находятся множество терминалов, которые могли бы использоваться для проектов по ИНТЕРМОДАЛЬНЫМ УСЛУГАМ, так как в настоящее время они уже используются для поездов, прибывающих из России по "северному маршруту". Ниже будут приведены формы, где приводятся характеристики основных терминалов.

Европейский Союз полностью поддержал обновление некоторых Казахских терминалов и программа Трасека оказала содействие в модернизации терминалов Алматы и Шимкента.

3.4.1 Алматы

АЛМАТЫ 1, оснащен последними моделями грузоподъемников (32 тонны) BOSS; кроме того, программа Трасека предоставила KALMAR (40 тонн).

Была произведена планировка площадок и хотя они не были полностью очищена от грязи, они являются вполне ровными и позволяют осуществить разгрузку контейнеров в двух рядах.

Управление этими опытными частями оборудования могло бы быть улучшено, однако консультанты заметили, что оно эксплуатировалось на грязных дорогах, где пыль и грязь могут повлиять на износ гидравлической системы быстрее, чем ожидалось.

При увеличении объема перевозок необходима более эффективная организация площадок (нет необходимости доставлять контейнеры к грузовикам, ожидающим за пределами контейнерных площадок, грузовики могут заезжать во внутрь, что будет безопасней для оборудования для обработки контейнеров и быстрее).

В любом случае этот терминал вполне подходит для проекта по ИНТЕРМОДАЛЬНЫМ УСЛУГАМ и поставки в область АЛМАТЫ не принесут никаких трудностей.

3.4.2 Шимкент

Шимкент является терминалом, находящимся во владении железных дорог и обслуживающим очень важный район на границе с Узбекистаном. Контейнерные перевозки сконцентрированы на Шимкентской железнодорожной станции и поезда, направляющиеся на север, загружаются там. Однако необходимо отметить, что обычно Шимкент открыт для 40-ка футовых контейнеров.

Бывшая «база», которая является комплексом складов, расположена в непосредственной близости к контейнерному терминалу.

Нет необходимости говорить, что увеличился объем контейнерных перевозок и на станции была нехватка хорошего оборудования; сейчас там имеется 28-ми тонный грузоподъемник SISU без распределителя, предоставленный Японским фондом.

Сейчас имеется проблема в загрузке и разгрузке контейнеров; поэтому железные дороги, дочерние предприятия которых эксплуатируют терминалы, высказали просьбу об оказании содействия Европейскому Союзу. Следующая программа Трасека включила в себя обеспечение грузоподъемников (12 шт.) и дорожного оборудования для доставки контейнеров (2 трактора и 10 дорожных шасси); это без сомнения облегчит контейнерные операции в Шимкенте.

3.4.3 Контейнерный терминал Алматы 1

Адрес	Алматы 1, Центральная Грузовая Станция
Телефон	36-38-82 / 36-35-32 / 36-32-47 / 36-39-24
Часы работы	с 8:00 до 20:00, перерыв с 13:00 до 14:00
Общая площадь	5 гектаров
Площадь депо	8576 кв.м.
Количество железнодорожных путей	2
Длина железнодорожных путей	268 м
Обработка контейнеров	Грузоподъемник BOSS (32 тонн) KALMAR (540 тонн)
Количество подъемных кранов	1
Тип	К 305
Грузоподъемность в тоннах	20
Количество точек соединения	0
Возможности для ремонта	нет
Возможности для чистки контейнеров	нет
Таможня на терминале	нет
Таможенное агентство	да

3.4.4 Контейнерный терминал Алматы 2

Адрес	Алматы 2, Полежаев, 41
Телефон	60-50-56 / 60-42-17 / 60-42-27
Часы работы	с 8:00 до 20:00, перерыв с 13:00 до 14:00
Общая площадь	10 гектаров
Площадь депо	15 000 кв.м.
Количество железнодорожных путей	4
Длина железнодорожных путей	600 м
Обработка контейнеров	
Количество подъемных кранов	1
Тип	КК 20 (TAKRAF)
Грузоподъемность в тоннах	20
Количество точек соединения	0
Возможности для ремонта	да
Возможности для чистки контейнеров	да
Таможня на терминале	да
Таможенное агентство	да

3.4.5 Контейнерный терминал Актюбинск

Адрес	Алматы 1, Разъезд, 41
Телефон	29 49 / 39 65
Часы работы	с 9:00 до 18:00, перерыв с 13:00 до 14:00
Общая площадь	60 000 кв.м
Площадь депо	10 000 кв.м.
Количество железнодорожных путей	1
Длина железнодорожных путей	312 м
Обработка контейнеров	
Количество подъемных кранов	
Тип	
Грузоподъемность в тоннах	
Количество точек соединения	0
Возможности для ремонта	нет
Возможности для чистки контейнеров	нет
Таможня на терминале	нет
Таможенное агентство	да

3.4.6 Контейнерный терминал Астана

Адрес	Астана, Личатчева, 63
Телефон	22.17 / 22.07 / 22.66
Часы работы	с 9:00 до 18:00, перерыв с 13:00 до 14:00
Общая площадь	40 гектаров
Площадь депо	4480 кв.м.
Количество железнодорожных путей	2
Длина железнодорожных путей	140 м
Обработка контейнеров	Грузоподъемник BOSS (32 тонны) KALMAR (540 тонн)
Количество подъемных кранов	2
Тип	К 305 Н / КК 20 25
Грузоподъемность в тоннах	20
Количество точек соединения	0
Возможности для ремонта	нет
Возможности для чистки контейнеров	нет
Таможня на терминале	нет
Таможенное агентство	да

3.4.7 Контейнерный терминал Дружба

Адрес	Дружба
Телефон	21.37 / 22.37
Часы работы	с 8:00 до 20:00, перерыв с 13:00 до 14:00
Общая площадь	9 000 кв.м.
Площадь депо	9 000 кв.м.
Количество железнодорожных путей	1
Длина железнодорожных путей	400 м
Обработка контейнеров	SISU Специальное оборудование
Количество подъемных кранов	
Тип	
Грузоподъемность в тоннах	
Количество точек соединения	0
Возможности для ремонта	нет
Возможности для чистки контейнеров	нет
Таможня на терминале	нет
Таможенное агентство	да

3.4.8 Контейнерный терминал Кустаны

Адрес	Узкоколейная, 33
Телефон	31.00 / 24.39 / 32.81
Часы работы	с 9:00 до 18:00, перерыв с 13:00 до 14:00
Общая площадь	30 000 кв.м.
Площадь депо	15 040 кв.м.
Количество железнодорожных путей	1
Длина железнодорожных путей	470 м
Обработка контейнеров	
Количество подъемных кранов	2
Тип	К 305 Н / МККС 32
Грузоподъемность в тоннах	20
Количество точек соединения	0
Возможности для ремонта	да
Возможности для чистки контейнеров	да
Таможня на терминале	да
Таможенное агентство	да

3.4.9 Контейнерный терминал Уральск

Адрес	Уральск, Привокзальная Площадь
Телефон	33.07 / 21.31
Часы работы	с 8:00 до 20:00, перерыв с 13:00 до 14:00
Общая площадь	80 000 кв.м.
Площадь депо	10 000 кв.м.

Количество железнодорожных путей
Длина железнодорожных путей
Обработка контейнеров

Количество подъемных кранов	2
Тип	К 305 Н / ККС 20
Грузоподъемность в тоннах	20

Количество точек соединения	0
Возможности для ремонта	да
Возможности для чистки контейнеров	да
Таможня на терминале	да
Таможенное агентство	да

4 Центральная Азия(северный участок линии ТРАСЕКА)

Маршрут северного участка линии Трасека пересекает Казахстан через Актау и эффективно обслуживает Северный Казахстан.

Когда строительство Узбекских железнодорожных путей, соединяющих Уч-Кудук и Нукус, будет завершено и запущено в эксплуатацию (к концу 1999 года), обслуживание всей Узбекской территории может производиться через Актау; расстояния от / до Узбекских городов через Туркменбаши и через Актау равны и маршрут Актау мог быть более конкурентным.

Это весьма целесообразная альтернатива, которая должна быть принята во внимание Узбекскими операторами, предоставляющими услуги между Актау и Баку и работающими на регулярной основе.

Несмотря на то, что неосмотрительно было бы ожидать выгоды для данного проекта от новой Узбекской линии и от услуг от / до порта Актау, до завершения проекта по ИНТЕРМОДАЛЬНЫМ УСЛУГАМ, необходимо внимательно произвести оценку этого варианта для будущих коммерческих операторов данных услуг.

4.1 Порт Актау

Общая ситуация:

Порт Актау был построен приблизительно 25 лет тому назад в песчаной пустыне в качестве исследовательского и промышленного центра среднего размера; в советское время там был построен ядерный реактор, работающий на «быстрых нейтронах». Был построен небольшой порт, обслуживающий местные промышленные предприятия, а также потребности местного населения.

В настоящее время население Актау насчитывает 150 000 человек, а население его области – 300 000. Актау и его область можно рассматривать только в качестве транзитной точки для интермодальных услуг.

После получения Казахстаном независимости, Актау стал только их «морским» портом. Власти хотят сделать из порта Актау основные ворота в страну.

Погрузка / Разгрузка

Раньше там был причал для паромов. В связи с тем, что поднялся уровень воды в море, механизмы затоплены водой и система больше не может функционировать. В настоящее время нет возможности погрузить / разгрузить железнодорожные паромы и обновленный причал не может быть пущен в эксплуатацию до завершения проекта.

Оборудование:

Подъемные краны были обновлены и сейчас имеется ниже перечисленное более современное оборудование:

Подъемные краны:	3 обновленных 40-ка тонных крана
Мобильный кран:	1, грузоподъемностью 36 тонн
Кипоукладчики:	нет
Грузоподъемники (контейнеры):	нет
Распределители:	2 для 40-ка футовых контейнеров (BRANDO, 5 тонн)
Автодорожные шасси:	10 новых шасси

Хранение контейнеров:

Порт предлагает 2 территории для разгрузки, но они находятся далеко от подъемных кранов и там не имеется соответствующего оборудования для разгрузки контейнеров из вагонов и для их погрузки в вагоны.

Не имеется ограждений и запрещенных зон; прилегающие зоны не доступны.

Хранение товаров:

Имеется новый склад, площадью 6 000 кв.м. и прилегающий склад, расположенный на расстоянии 6 км.

Таможня:

Таможенный пост расположен в помещении порта в маленьком перестроенном здании. В настоящее время таможня ведет строительство своего собственного офиса в непосредственной близости от офиса Директора порта.

На участке имеется 7 таможенных декларантов.

Участники:

Порт и железнодорожная станция находятся в 18 км друг от друга. Соединяющий их железнодорожный путь принадлежит компании КАЗКОР, а услуги предоставляются их дочерним предприятием "КАЗКОР ТРАНССЕРВИС".

Министерство Транспорта рассматривает возможность открытия порта Актау в качестве основной железнодорожной станции Казахских Железных Дорог с целью решения проблем; в таком случае ставки железнодорожного транспорта будут рассчитаны до портовой станции и из неё.

Приложение 6 - 2

Хлопковый терминал Бухара

Хлопковый терминал Бухара

Основываясь на набросках и схемах, полученных от Координатора программы ТРАСЕКА в Ташкенте следующие рекомендации могут быть даны:

Производительность.

Используя вилочные погрузчики, снабженные ухватами для тюков в нормальном состоянии, может быть достигнута следующая производительность:

Обработка грузовиков и ж-д вагонов:

Одна человекооперация / один вилочный погрузчик **50 тонн.**

Укладка хлопка в контейнер:

Одна человекооперация / один вилочный погрузчик **3-4 40' контейнера;**

Хранение:

Существует возможность укладки тюков крестообразно в высоту, что означает 0.6 тонн на один кв. метр.

Место складирования выбирается в зависимости от продолжительности складирования.

Принимая во внимание, что средняя продолжительность составляет около 4 недель, то можно вывести формулу хранения 3000 тонн хлопка:

3000 тонн/0.6	5 000 кв.м.
плюс 10%	500 --
плюс 30% за передвижение по территории хранения	1 650 --
Общая площадь	7150 кв. м.

Это означает, что возможность складирования составляет 36 000 тонн за год на 7 150 кв.м. или 72 000 тонн за год на 15 000 кв.м.

Возможность складирования повышается, если срок хранения менее 4 недель.

Более точные вычисления возможны при наличии уточненных данных о площади территории хранения и времени хранения.

Производительность обработки с помощью существующих форклифтов.

Ричстекер и тяжелый погрузчик необходимы для контейнерных операций. Второй форклифт может быть в запасе. Для одновременного процесса приема и отправки хлопка необходимо иметь следующее число форклифтов (за месяц):

(эти операции включают в себя процессы взвешивания и упаковки в контейнеры)

Объем	В один прием	В два приема
3 000 тонн	5	3
10 000 тонн	14	7
15 0000 тонн	20	10
20 000 тонн	24	12

Весы.

Для вышеуказанных объемов необходимо иметь не менее четырех (а не одни) весов. В случае достаточного развития контейнерного бизнеса может возникнуть необходимость наличия весов для взвешивания контейнеров.

Уравнитель платформ.

Количество уравнителей платформ достаточное. При объеме более 10 000 тонн в месяц, может возникнуть необходимость повышения количества до 15 единиц.

Прицепы и тракторы тягачи.

При наличии только одного трактора количество прицепов достаточное.

Выводы.

Возможности терминала Бухара ограничены не в смысле оборудования, а в смысле складирования и взвешивания.

Приложение 7

Соглашения и Маршруты

Итог по Вопросу Соглашения с Железными Дорогами Центральной Азии

Международные Соглашения Европейский Союз / СНГ / Центральная
Азия

1 Соглашения внутри зоны ТРАСЕКА

1.1 Актуализация обстановки.

1.1.1 Решающая роль железнодорожных коридоров.

Гравитационный центр мировой экономики постепенно перемещается с запада на восток с Европейских и Американских групп вокруг Атлантики, к Азиатско-Тихоокеанскому и Индийскому регионам, где сосредоточена основное население земного шара. В будущем этот регион станет одной из основных движущих сил роста и развития мировой экономики.

Все эксперты единогласно считают, что Азия будет оказывать усиленное воздействие на экономическое будущее Европы - своего первого поставщика в промышленной и инвестиционной областях.

Современный кризис мировой финансовой системы, подчеркивающий необходимость реориентации финансового потока в сторону производственно-материальной сферы, в последствии приведет к еще большему увеличению удельного веса Азии и Китая, в частности, в момент создания прочной экономической базы. Выше сказанное отмечает, что данная ситуация окажет глубокое воздействие на экономическое будущее Европы, в частности России, которая играет роль связующего моста между Азией и Европой, и решающая роль будет принадлежать транспортным коридорам, соединяющим два континента, в частности коридорам Центральной Азии. Учитывая существующие расстояния, обустройство железнодорожной инфраструктуры в этих коридорах имеет особую значимость.

Все наши исследования показывают, что транспортные железнодорожные коридоры, проходящие по наземному евроазиатскому мосту, служат очень эффективными и конкурентоспособными средствами коммуникации, которые:

- открывают для Европы доступ к рынкам Центральной, Восточной и Южной Азии,
- и являются мощными рычагами экономического роста всего евроазиатского экономического пространства.

Железнодорожные транспортные коридоры не только обеспечивают существующие рынки транспортными услугами, но они также должны непосредственно способствовать расширению рынков, в частности, для обеспечения выхода на обширные внутренние районы Азии.

Крупные железнодорожные магистрали и ветки евроазиатских железнодорожных коридоров проходят через большинство крупных евразийских городов. Правительства евроазиатского региона, а также экономические агенты, пользующиеся услугами этих коридоров, подчеркивают их роль в оказании

содействия экономическому росту региона, стимулируя трудовую деятельность на территориях, через которые эти коридоры проходят.

1.1.2 Увеличение количества проводимых международных совещаний.

За последние годы многочисленные международные совещания и конференции на уровне глав правительств были посвящены вопросам расширения железнодорожных евроазиатских транспортных связей.

Недавние контакты между Японией и Китаем наглядно показывают проявление новых тенденций экономического евроазиатского развития. Во время официального визита президента Китайской Народной Республики в Японию в ноябре 1998 г., обеим сторонам удалось выработать общую точку зрения по поводу укрепления совместного сотрудничества на пороге XXI века. Обе стороны пришли к соглашению, что проект наземного евроазиатского моста, соединяющего Восточную Азию с Европой через Центральную Азию, - это фактор мира и стабильности для всего континента. Правительства обеих сторон, убежденные в необходимости укрепления транспортной инфраструктуры, покрывающей территорию от Восточной Азии до Центральной Азии, подтвердили, что они согласны поддерживать сотрудничество в этой области и опубликовать совместную японско-китайскую "Декларацию об установлении партнерства в духе дружбы и сотрудничества во имя мира и развития".

Вот почему общепринято называемый "Второй наземный евроазиатский мост", то есть железнодорожная линия, соединяющая порт Ляньюньгань (Восточный Китай) с Казахстаном через центральную и северо-западную часть Китая продолжается до Европы через Россию, занимает очень важное место во внутренней и внешней политики Китая.

Другой подобный пример пришел с запада: во время совещания группы экспертов, которое состоялось в сентябре 1996 года в Польше, польская сторона предложила подписать совместную декларацию по вопросу наземного евроазиатского моста для содействия развитию железнодорожного транспорта между Центральной и Восточной Европой, Беларуссией, Россией, Казахстаном и Китаем.

В рамках различных соглашений с соседними странами, Европейская Комиссия выступила инициатором по многим вопросам в отношении четырех групп стран:

- Страны Центральной Азии,
- Новые независимые государства
- Страны Европейского Экономического Союза и Швеции
- Страны средиземноморского бассейна

с целью создания единой транспортной системы, объединяющей транспортную сеть ЕС с сетями этих стран.

В 1998г. в рамках евроазиатских отношений ЕС совместно с правительствами государств евроазиатского региона начали проведение проекта ТРАСЕКА.

В настоящее время Экономическая Комиссия - ООН готовит расширенные соглашения AGC, AGTO, AGR для того, чтобы включить страны-члены Кавказа и Центральной Азии. Европейский Экономический союз - ООН также сотрудничает с ESCAP (Экономическая и Социальная Комиссия для Азии и Пацифики) – ООН с целью внедрения совместной программы, направленной на развитие транспортных евроазиатских отношений с учетом вышеуказанных соглашений, а так же проекта

ALTID организации CESAP, который анализировал маршруты по фактическому и планируемому грузообороту.

В итоге за последние годы несколько десятков конференций и совещаний были посвящены развитию транспортных евроазиатских отношений. Ниже мы приводим самые основные:

- ТРАСЕКА - Совместное рабочее совещание по вопросам координации и развития транспортного коридора ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ (1993 г.)
- Конференция по вопросам возрождения Великого шелкового пути - международный пик ТРАСЕКИ (7/8 сентября, Баку)
- Совещание Комиссии II ОСЖД по устранению преград при пересечении границ, в частности, при переходе от соблюдения правил железнодорожных перевозок СМГС к правилам СИМ (1996)
- Международный симпозиум по вопросам экономического развития новых зон наземного евроазиатского моста (1996)
- Транс евразийское совещание на высшем уровне по вопросам транспортной политики и товарооборота
- Первая международная конференция Трансевразия 97, Алматы, Казахстан (20/23 мая 1997)
- Вторая международная конференция Трансевразия 98, Алматы, Казахстан (19/20 мая 1998)
- Третья европейская конференция по вопросам транспорта Хельсинки (июнь 1997)
- Евроазиатская международная конференция по вопросам транспорта, Санкт-Петербург (12-13 мая 1998)
- Семинар CENT: "Новые грузопотоки: новые транспортные требования", Анталья (22 октября 1998 г.)

Экономическая Комиссия ООН для Европы готовит анализ результатов этих конференций, но основные выводы можно предположить уже сегодня:

- развитие железнодорожного транспорта между Европой и Азией требует усовершенствования транспортного обслуживания и обеспечению безопасности движения, а также усилению доверия железным дорогам со стороны перевозчиков;
- для того, чтобы привлечь грузы с конкурентоспособных водных путей на железные дороги не достаточно только одно сокращение сроков транспортировки грузов;

Особенно важно коммерциализировать железнодорожные транспортные средства, гарантируя соблюдение контрактных требований по поставке грузов, что в настоящее время позволяет желать лучшего, судя по количеству использования железнодорожных сообщений в регионе; одно из основных средств достижения этого заключается в гармонизации национальной правовой базы государств евроазиатского региона и ее распространение на все международные соглашения.

1.2 Объемы и типы транспортируемых грузов.

Для того, чтобы наглядно показать интересы Е.С. и его азиатских партнеров необходимо рассмотреть значение товарооборота.

В 1994 г. показатель товарообмена (по данным ОЭСР - Организации экономического сотрудничества и развития) между ЕС и Дальним востоком (Япония, Корея, Китай, Монголия) превысил \$180 млрд. долларов США, а между Европейским Союзом и Центральной Азией (Россия и СНГ) \$47 млрд. долларов США.

Наливной/насыпной груз - в основном нефть, руды и химические продукты - были перевезены водным путем, газопроводом или железной дорогой. А груз следующего типа:

- продукты питания, живой скот, табачные изделия, напитки, животные и растительные жиры, транспортные средства и оборудование, разные промышленные товары

был перевезен по железным дорогам или автомагистралям, с учетом, в каждом из двух способов транспортировки, выполнения требования контейнеризации.

В период 1989 и 1994 г.г. объем товарообмена между Европой и азиатскими странами увеличился следующим образом:

- по тяжеловесным грузам от 158 до 178 млн. тонн (+13%);
- по не тяжеловесным грузам от 95 до 118 млн. тонн (+24%).

Общий объем товарообмена возрос от 235 до 296 млн. тонн. Объем импорта на много превысил объем экспорта и составил в 1994 г. 80% от общего объема.

2 Евроазиатские железнодорожные сети.

Учитывая растущую значимость Азии для экономического будущего Европы, привлечение европейских инвестиций в реструктуризацию инфраструктуры, в частности на оснащение рельсами, все больше и больше рассматривается с евроазиатской точки зрения. Подъем Китая в мировой экономики еще более четко определил значимость наземного евроазиатского моста.

Европейский Союз уже принял решение о расширении транспортной трансевропейской сети до 10 коридоров, проходящих по территории государств центральной и восточной Европы.

В рамках этого расширения особый интерес для маршрутов Европа-Азия приобрели следующие маршруты:

- Коридор № 2: БЕРЛИН - ВАРШАВА - МИНСК - МОСКВА - НИЖНИЙ НОВГОРОД;
- Коридор № 3: БЕРЛИН - ЯРОСЛАВЛЬ - КАТОВИЧИ - КРАКОВ - ЛЬВОВ - КИЕВ;
- Коридор № 4: БЕРЛИН - ПРАГА - БУДАПЕШТ - СОФИЯ;
- Коридор № 5: ВЕНЕЦИЯ - ТРИЕСТ - ЛЮБЛИН - БУДАПЕШТ - УЖГОРОД - ЛЬВОВ - КИЕВ;
- Коридор № 9: ХЕЛЬСИНКИ - САНКТ - ПЕТЕРБУРГ - МОСКВА - КИЕВ - БУДАПЕШТ - ДИМИТРОВГРАД.

Эти коридоры интегрируются по маршруту Европа - Азия в следующие транспортные магистрали:

- Транссибирская магистраль: МОСКВА - ЕКАТЕРИНБУРГ - НОВОСИБИРСК - ВЛАДИВОСТОК - УЛАН-БАТОР - ПЕКИН;
- Северная транссибирская магистраль: КИЕВ - МОСКВА - ЧЕЛЯБИНСК & ДРУЖБА - АЛАШАН ХОУ - ЛЯНЬЮНГАНЬ;
- Центральная трансасиатская магистраль: КИЕВ - ВОЛГОГРАД - АЛМАТЫ - АКТОГАЙ - ДРУЖБА - АЛАШАН ХОУ - ЛЯНЬЮНГАНЬ;
- ТРАСЕКА: ВАРНА - ПОТИ - БАКУ - ТАШКЕНТ - АЛМАТЫ - АКТОГАЙ - ДРУЖБА - АЛАШАН ХОУ - ЛЯНЬЮНГАНЬ;
- Южная трансасиатская магистраль: СТАМБУЛ - АНКАРА - ТАБРИЗ - ТЕГЕРАН - СЕРАХС - ТАШКЕНТ - АЛМАТЫ - АКТОГАЙ - ДРУЖБА - АЛАШАН ХОУ - ЛЯНЬЮНГАНЬ.

По всем этим маршрутам смена колеи на следующих границах:

- ПОЛЬША / БЕЛАРУСЬ
- ПОЛЬША / УКРАИНА
- ВЕНГРИЯ / УКРАИНА
- РОССИЯ / КИТАЙ
- МОНГОЛИЯ / КИТАЙ
- КАЗАХСТАН / КИТАЙ
- ИРАН / ТУРКМЕНИСТАН

Транссибирская железнодорожная магистраль - это самый древний торговый путь, служивший средством коммуникации между Европой и Дальним Востоком. Две другие трансасиатские магистрали - северная и центральная - существуют с 1992 г., где казахстанские и китайские сети стыкуются на ст. Дружба.

Коридор ТРАСЕКА и южный трансасиатский маршрут являются операционными, среднесрочные инвестиции предусмотрены для того, чтобы поднять пропускную способность этих коридоров.

1.1 Характеристики евроазиатских маршрутов

Транссибирская железная дорога соединяет Москву с Владивостоком через Ярославль, Екатеринбург, Хабаровск. Паромная переправа обеспечивает связь между Владивостоком и Нигатой на западном побережье Японии.

От Владивостока до Москвы по транссибирской железной дороге на всем протяжении пути (10 000 км) проходит двухпутка и магистраль электрифицирована. Провозная и пропускная способность составляет 100 млн. тонн в год. Транссибирская магистраль в прошлом году уже показала, что она может выступать в роли транспортного торгово-экономического моста между Европой и Тихоокеанским регионом, включая Японию. Трудно себе представить, что стратегическая значимость магистрали в будущем может быть изменена.

В апреле 1998 г., в рамках совместного проекта Социально-экономической Комиссии ООН для Азии и Тихоокеанского региона и ОСЖД, был определен потенциал развития новых услуг на транссибирской магистрали, благодаря введению в эксплуатацию контейнерного поезда, который прошел расстояние (10.500км) от порта Находка (Владивосток) до Москвы, через Брест, за 8 дней и 21 час, то есть на двадцать дней меньше по сравнению с транспортировкой по водному пути Азия - Восточная Европа.

Северная трансасиатская железнодорожная магистраль соединяет порт Ляньюнгань (Восточный Китай) с Казахстаном через центральную и северо-западную часть Китая, а в Европе через Россию. В 1992 г., спустя два года после завершения последнего участка Урумчи - приграничная станция

Казахстана, была пущена в эксплуатацию дорога протяженностью 10.900 км., соединяющая Ляньюньгань с Роттердамом. С того момента сумели провести мероприятия по улучшению участка протяженностью 4.150 км., проходящего по территории Китая. В частности речь идет о сооружении второго пути на основной части маршрута, а также об электрификации пути, так как сегодня электрифицированы только 29% магистралей.

Китайские областные власти, через территории которых проходит маршрут, разрабатывают политику по расширению инвестиционных проектов в развитии инфраструктуры, в разработке месторождений, в развитии промышленного производства. Мероприятия по городскому благоустройству были проведены по зоне всего наземного моста, а также предусмотрено строительство подъездных путей для того, чтобы иметь доступ к основным портам и городам страны.

Этот второй наземный мост на 2.500 км короче по сравнению с транссибирской железной дорогой и на 10.500 км. короче по сравнению с водным путем, протяженность которого составляет 22.000км. Преимущество в том, что северная трансасиатская магистраль рассматривается скорее как дополнение к транссибирской магистрали, а не как ее конкурент.

Центральная трансасиатская магистраль проходит по южной части Казахстана от ст. Дружба до Алматы, затем через Украину и Россию. Основным интересом этого маршрута является экономия времени провоза грузов: это действительно самый короткий маршрут между Центральной Европой и Азией.

Но он имеет свои недостатки, в частности, при прохождении через Украину, то есть регион, в котором качество технического обслуживания значительно снизилось.

Маршрут ТРАСЕКА идет в направлении на запад: начиная со станции Дружба, через Узбекистан, Туркменистан, Каспийское море (железнодорожный паром Туркмен баши - Баку), затем через Азербайджан и Грузию, Кавказ и Черное море (железнодорожная переправа Поти - Одесса).

Участки, проходящие через Узбекистан и Туркменистан, в большей степени однопутные и не электрифицированы. Предусмотрено построить участок протяженностью 240км., соединяющий напрямую Туркмен баши с Бегдашем, затем с Тенже, через северное побережье Каспийского моря, что сокращает маршрут ТРАСЕКИ от Каспийского моря до Алматы.

Другой проект по сокращению маршрута заключается в оснащении порта Актау (Казахстан) для того, чтобы напрямую соединить это государство с Баку с помощью нового железнодорожного парома, что позволило бы избежать объезда Туркменистана.

Южная трансасиатская магистраль от ст. Дружба проходит до Ирана и Турции. Она обслуживает Стамбул и турецкие порты Черного и Средиземного морей. Имеет место смена колеи на границе Ирана с СНГ. Иран в общей сложности использует 5.995 км. железнодорожных путей. Южная трансасиатская магистраль со стороны Ирана, соединяющая Серахс (граница Туркменистан/Иран) с Рази (граница Иран/Турция), на протяжении 2.010км. - это не электрифицированный одинарный путь с тепловой тягой. Несколько позже въезд в Турцию, где необходима перегрузка для того, чтобы пересечь озеро Ван. Турецкие железные дороги используют 8.607км. железнодорожной сети, в которую входит южная трансасиатская железнодорожная линия, соединяющая Капикай (граница Иран/Турция) со Стамбулом и Капикулу (граница Турция/Болгария). Электрифицировано только 46% магистралей, а двойной путь проведен только на 10% магистралей. Так же существуют ответвления от основного железнодорожного пути, соединяющие Капикай с портом Самсум на Черном море и Капикай с портами Искендерун и Мерсин на Средиземном море.

3 Железнодорожное законодательство, действующее на территории государств.

Сегодняшнее положение железных дорог каждого государства Кавказского региона и Центральной Азии, определенное в таблице приложения № 1 (степень самостоятельности железнодорожных предприятий), которая отражает их максимальную зависимость от государства.

Все железные дороги занимают положение:

- либо государственного органа, непосредственно связанного с правительством и находящегося под контролем министерства
- либо частно-государственного предприятия, где государство владеет большим пакетом акций

В обоих случаях тексты, определяющие устав и виды деятельности железных дорог, отражают национальные законы, переделанные с точностью до одного слова прямо с текста закона о железнодорожном транспорте СССР, а "зеленая книжка" еще сегодня является постоянным и унифицированным для всех государств Центральной Азии справочным изданием.

Таким образом, железнодорожный кодекс, общий для всех железных дорог, проходящих через зону ТРАСЕКА, рассматривался в рамках следующего проекта ТРАСЕКА:

- Legal and Regulatory Framework Project TELREG 9306
- Проект освещает следующие основные области:
 - принципы и условия осуществления деятельности в соответствии с общенародными/общенациональными интересами.
 - отношения между Железной Дорогой, Государством и другими государственными органами власти
 - финансовые и бухгалтерские принципы
 - правовые основы транспорта и мера ответственности железных дорог
 - безопасность и железнодорожная полиция

Кроме гармонизации законодательных и нормативных положений, на унифицированной основе (закон СССР) которых строилась вся правовая железнодорожная практика, текст железнодорожного кодекса, который в настоящее время находится на стадии принятия (Кодекс законов о железнодорожном транспорте) включает два новых направления:

- Сближение внутренних законодательных правил с международными законодательными правилами: СМГС с СИМ;
- Открытие устава железных дорог для новых форм самостоятельности в независимости от контроля Государства.

То есть по последнему пункту можно сделать вывод, что изменение законодательной базы соответствует процессу либерализации, который проводится в это же время на железных дорогах Восточной и Центральной Европы.

Эти аспекты получили развитие в другом проекте ТРАСЕКИ, проводимом параллельно с вышеназванным проектом TELREG 9306: TRACECA Railways Inter-State Tariff and Timetable Structure TNREG 9501 (Исследование по тарифам для межгосударственных перевозок и структурой расписаний).

В региональном плане, основное соглашение, которое представляет собой учредительный акт о сотрудничестве между железными дорогами Кавказа и Центральной Азии, продолжает оставаться международным соглашением, подписанным 13 мая 1996 г. в г.Серахсе четырьмя государствами региона:

Азербайджаном, Грузией, Узбекистаном и Туркменистаном.

В этом региональном соглашении, называемом "Серахским", речь идет о том, чтобы страны-участники учитывали необходимость солидарного развития железных дорог, продиктованную самой географической структурой для совместной эксплуатации международной транспортной магистрали, соединяющей Восточную Азию с Европой.

Основные положения соглашения: Форма и вид соглашения

Прежде всего, необходимо уточнить тот факт, что имеются два соглашения, принятых в г. Серахсе. В рамках первого соглашения, представляющего собой политический акт, подписанный Главами государств или правительствами, между четырьмя странами - участницами была установлена зона свободного транзита, основные характеристики которой заключаются в следующем:

- освобождение от всех видов налогов товаров и грузов, провозимых транзитом, даже в случае смены транспортного средства с учетом разгрузочно-погрузочных операций, или в случае помещения товаров на склад временного хранения;
- упрощение таможенных процедур на приграничных станциях для облегчения операций по проверке транзитных грузов;
- принятие принципа, называемого принципом "наиболее льготной нации" на основании которого любая тарифная уступка (таможенные преференции) на услуги, предоставляемая одной из стран - участниц должна распространяться на остальные государства.

Подобная политика согласования контракта, ставит первое Серахское соглашение на уровень Международной Конвенции, подписанной на правительственном или государственном уровне:

со стороны Азербайджана	Хайдар Алиев
со стороны Грузии	Эдуард Шеварднадзе
со стороны Узбекистана	Ислам Каримов
со стороны Туркменистана	Сапармурат Ниязов

Серахское соглашение, составленное на русском языке и на языке каждой страны - участницы, было предоставлено Туркменской стороне.

Соглашение заключено на начальный период сроком на десять лет, возобновляемый на такой же десятилетний срок, если не стоит вопрос о его расторжении за шесть месяцев до окончания срока. Соглашение открыто для присоединения любого другого государства, близлежащего к одной из четырех стран-участниц и поддерживающего с ним технические отношения в рамках транспортных сетей.

Второе Серахское соглашение рассматривается как норма, подлежащая применению к первому, так как оно было подписано в тот же день президентами управлений железных дорог четырех стран-участниц для того, чтобы по вопросам стоимости провоза принять решения, приводимые к самому важному практическому последствию:

Сформировать с помощью цен международную железнодорожную сеть в рамках коридора ТРАСЕКИ, снабдив её привлекательной тарифной системой, действующей между странами Кавказа и Центральной Азии.

Следовательно, первое Серахское соглашение составляет политическую основу для второго, которое необходимо рассматривать как соглашение по техническим вопросам согласно следующим характеристикам:

Устранение верхнего предела тарифов ЕТТ и МТТ

В основе железнодорожного Серахского соглашения лежит установление значимого и привлекательного льготного тарифа, действующего между четырьмя странами-участницами: новые максимальные международные тарифные ставки на транзит - ЕТТ и МТТ - на 50% ниже основного уровня, ежегодно устанавливаемого Железнодорожным Комитетом.

Это равносильно тому, но, однако не одно и то же, что автоматическая скидка на 50% обязательно предоставляется на эти тарифы, действующие между четырьмя странами-участницами. Железнодорожное Серахское соглашение не устанавливает, в сущности говоря, скидку на международные транзитные тарифы ЕТТ и МТТ, так как эти тарифы "с верхним лимитом" согласно своему определению открыты для любых скидок на контрактной основе.

Железнодорожное Серахское соглашение по своей сути оказывает более глубокое воздействие на "верхний лимит" тарифа, сокращая его на 50%. Железнодорожное Серахское соглашение несет политический характер и является полноправным международным соглашением, отступающим от соглашения Железнодорожного Комитета, но действующим на его основании и по отношению к которому явно не пересматривалось.

Прочие льготы

Железнодорожное Серахское соглашение так же отклоняет все дополнительные тарифные льготы на услуги, предоставляемые на железнодорожных вокзалах и в портовых пунктах по обработке интермодальных операций.

В рамках упрощения таможенных процедур обозначены приграничные пункты, специально выбранные для осуществления контроля.

Стороны соглашения

Основные положения железнодорожного соглашения, изложенные в первом Серахском соглашении, уточняют:

- что руководители железных дорог четырех стран-участниц должны собираться, в случае необходимости и не менее одного раза в год, для подведения итогов по применению соглашения и рассмотрению трудностей на пути его претворения.
- что двусторонние соглашения могут быть заключены между железными дорогами для облегчения применения соглашения.
- что вне мероприятий по координации, проводимых в рамках Железнодорожного комитета стран СНГ и Балтии, службы железных дорог четырех государств должны сотрудничать в рамках Серахского соглашения, в частности по вопросам обмена железнодорожной техникой.

- что, наконец, любая "экспедиторская компания", признанная Национальной Железной Дорогой будет автоматически принята Железными Дорогами других трёх государств только из-за первичного соглашения, а это не маловажное следствие железнодорожного соглашения, действующего на рынке транспортных услуг региона.

Серахские соглашения представлены и зарегистрированы в комитете ОСЖД в ВАРШАВЕ, а так же в Железнодорожном Комитете стран СНГ и Балтии в МОСКВЕ.

Необходимо отметить, что Железнодорожный комитет был создан на правительственном уровне стран СНГ в феврале 1992г. для правильного проведения общей политики модернизации, а в более широком плане, в свете необходимости координации железнодорожной деятельности и гармонизации технических норм.

Именно под эгидой Железнодорожного Комитета было подписано первое соглашение между Государствами СНГ, действующее с первого мая 1994 г. для внедрения процедур по эксплуатации и введения системы тарифов, единой для железных дорог, которые кроме традиционных тарифных проблем, должны учитывать дополнительные сложности, характерные для всех сетей железных дорог:

трагическое сокращение доходов от грузовых перевозок, являющееся результатом распада СЖД (союз железных дорог СССР) и очень ощутимого снижения национального производства, которое продолжается во многих странах СНГ.

4 Институциональные изменения

В Кавказском регионе и в Центральной Азии, сближение конвенций национальных железных дорог с конвенциями UIC (Международным союзом железных дорог, Париж) продолжается последние три года по образцу событий, происходящих с момента распада СССР во всем железнодорожном пространстве бывшего советского блока. Этот процесс отражает растущую значимость "западной" организации UIC, в противовес "советской" организации ОСЖД, и ставит на одну ступень конвенцию СИМ с Конвенцией СМГС.

В этом заключается общая тенденция, за исключением именной России и стран, оставшихся в большей или меньшей зависимости от нее.

Новое вступление в члены UIC

- | | |
|----------------|-------------------------------|
| • Армения | ассоциированный член с 1996г. |
| • Азербайджан | ассоциированный член с 1996г. |
| • Грузия | ассоциированный член с 1998г. |
| • Туркменистан | ассоциированный член с 1997г. |

На стадии переговоров

- Узбекистан
- Казахстан

Новая ситуация правильно учитывает политико/железнодорожную реальность региона, где отмечено самое большое стремление к независимости в государствах, в которых пути сообщения обращены к югу и к Черному морю: к Кавказу и Туркменистану, а так же "атлантизм" (выжидательную политику), подобный российскому, в странах, в которых железнодорожные пути далее присоединяются к северному пути, то есть к Москве.

В результате российской выжидательной политики переговоры о сближении двух железнодорожных международных конвенций - СИМ и СМГС - почти не продвинулись за последние три года.

Приложение 7.1

Транспортные Маршруты

ЖД маршруты с Ташкента в Западную Европу (Франкфурт)

с	Маршрут	Расстояние (км) *1	кол-во границ *2	кол-во перегрузок	
				На место BOG *3	в порту
Ташкент	1. Кавказ - Рус. Федерация (Берлин-Бург) - Влорусь - Польша	7250	5	1	0
	2. Кавказ - Рус. Федерация (Фанбург) - Влорусь - Польша	5650	5	1	0
	3. Кавказ (Ара, Млат) - Рус. Федерация (Аракхан) - Украина - Польша	6200	5	1	0
	4. Узбекистан (Нкус) - Кавказ (Ара, Млат) - Рус. Федерация (Аракхан) - Украина - Польша *4	6300	5	1	0
	5. Узбекистан (Нкус) - Кавказ (Млат) - Рус. Федерация (Фанбург) - Влорусь - Польша *4	6550	5	1	0
	6. Туркменистан - Каспийское Море - Азербайджан - Рус. Федерация (Саур, Москва) - Влорусь - Польша	7050	6	1	0
	7. Туркменистан - Каспийское Море - Азербайджан - Грузия - Рус. Федерация (Валго, Москва) - Влорусь - Польша	7400	7	1	0
	8. Туркменистан - Каспийское Море - Азербайджан - Рус. Федерация (Фанур) - Украина - Польша	6500	6	1	0
	9. Узбекистан - Туркменистан - Каспийское Море - Азербайджан - Грузия - Черное Море - Венгрия - Румыния - Центральная Европа	6800	7	1	0
	10. Туркменистан - Каспийское Море - Азербайджан - Грузия - Черное Море - Украина - Польша	6250	6	1	2
	11. Туркменистан - Каспийское Море - Азербайджан - Грузия - Черное Море - Болгария - Румыния - Центральная Европа	6000	9	0 (5*)	2
	12. Туркменистан - Ислам Республика Иран - Турция (через озеро Ван и порт Самсун) - Украина - Польша	7450	6	2	4 (6*)
	13. Turkmenistan - Ислам Республика Иран - Турция (через озеро Ван и порт Босфорус) - Венгрия - Румыния - Центральная Европа	7400	9	1	4 (6*)

1* Расстояния округлены до ближайших 50 или 100 км

2* Гаромные услуги оплаются гереезд границы если они соединяют порты в разных странах

3* BOG = изменение колел

4* Когда запланируемая связь между Учкудук и Нкус закончена;

5* В этом специальном случае, изменение колел окреть необходимо гереездуреть с гаром на жд вагоны вагонов

6* В зависимости от совершения обходного пути озера Ван и пиннала под Босфорусом (ожидаемая дата совершения: 2002 год)

ЖД маршруты с Алматы в Западную Европу (Франкфурт)

с	Маршрут	Расстояние (км) *1	кол-во границ *2	кол-во перегрузок	
				На место BOG *3	в порту
Алматы	1. Рус. Федерация (Берлин-Бург) - Влорусь - Польша	6500	4	1	0
	2. Рус. Федерация (Фанбург) - Влорусь - Польша	6450	4	1	0
	3. Рус. Федерация (Аракхан) - Украина - Польша	7000	4	1	0
	4. Узбекистан - Туркменистан - Каспийское Море - Азербайджан - Рус. Федерация (Саур, Москва) - Влорусь - Польша	8000	7	1	0
	5. Узбекистан - Туркменистан - Каспийское Море - Азербайджан - Грузия - Рус. Федерация (Валго, Москва) - Влорусь - Польша	8300	8	1	0
	6. Узбекистан - Туркменистан - Каспийское Море - Азербайджан - Рус. Федерация (Саур) - Украина - Польша	7400	7	1	0
	7. Узбекистан - Туркменистан - Каспийское Море - Азербайджан - Грузия - Рус. Федерация (Валго) - Украина - Польша	7750	8	1	0
	8. Узбекистан - Туркменистан - Каспийское Море - Азербайджан - Грузия - Черное Море - Украина - Польша	7150	7	1	2
	9. Узбекистан - Туркменистан - Каспийское Море - Азербайджан - Грузия - Черное Море - Венгрия - Румыния - Центральная Европа	6900	8	0 (4*)	2
	10. Узбекистан - Туркменистан - Ислам Республика Иран - Турция (через озеро Ван и порт Самсун) - Украина - Польша	8400	7	2	4 (5*)
	11. Узбекистан - Туркменистан - Ислам Республика Иран - Турция (через озеро Ван и порт Босфорус) - Венгрия - Румыния - Центральная Европа	8300	10	1	4 (5)

2* Гаромные услуги оплаются гереезд границы если они соединяют порты в разных странах

3* BOG = изменение колел

4* Когда запланируемая связь между Учкудук и Нкус закончена;

5* В этом специальном случае, изменение колел окреть необходимо гереездуреть с гаром на жд вагоны вагонов

ЖД маршрут ыс Ашгабада в Западную Европу (Франкфурт)

с	Маршрут	Расстояние (км) *1	кол.во границ *2	кол.во перег урзок	
				На место BOG *3	в порту
Ашгабат	1.Узбекистан (Ташкент) - Ивхстан (Аь, Индагач) - Русская Федер. (Фанбург) - Влорусь - Пльша	6950	6	1	0
	2.Узбекистан (Нкус) - Ивхстан (Ик ат - Индагач) - Рус. Федерация (Фанбург) - Влорусь - Пльша *4	6550	6	1	0
	3. Узбекистан (Ташкент) - Ивхстан (Ик ат) - Рус. Федерация (Асрахан) - Украина - Пльша *4	6300	6	1	0
	4.Каспийское Мре - Азербайдан - Рус. Федерация (Сазр, Москва) - Влорусь - Пльша	5800	5	1	0
	5.Каспийское Мре - Азербайдан - Грузия - Рус. Федерация (Вселое, Москва) - Влорусь - Пльша	6100	6	1	0
	6.Каспийское Мре - Азербайдан - Русс. Федерация (Замур) - Украина - Пльша	5200	5	1	0
	7.Каспийское Мре - Азербайдан - Грузия - Русс. Федерация (Вселое) - Украина - Пльша	5500	6	1	0
	8.Каспийское Мре - Азербайдан - Georgia - Чрное Мре - Украина - Пльша	4950	5	1	0
	9.Каспийское Мре - Азербайдан - Грузия - Чрное Мре - Влгария - Рвания - Цнральная Европа	4700	8	0 (5*)	2
	10.Ислам Республика Ирана - Турция (черз озеро Ван и в порт Самсун) - Украина - Пльша	6600	5	2	4 (6*)
	11. Ислам Республика Ирана - Турция (черз озеро Ван и в порт Шсфрус) - Влгария - Рвания - Цнральная Европа	6550	8	1	4 (6*)

1* Расстояния округленнь до ближайщх 50 или 100 км

2* Гармнь услуги оплатются переезд границы если они соединяют горты в разных странах

3* BOG = изменение колей

4* Когда запланируемая связь между Учкудук и Нкус закончена;

5* В этом специальном случае, изменение юле открыто необходимо переуржеть с гарма на жд вагоны в порту

6* В зависимости от совершения обходного пути озера Ван и туннеля под Босфорусом (ожидаемая дата совершения: 2002 год)

ЖДтранзитные сроки с Ашгабада в Западную Европу (Франкфурт) - дни

с	Маршрут	расстояние (км)	пользование регулярных жд услуг	целье составы 750 км/день	целье составы 1000 км/день
Ашгабад	1.Узбекистан (Ташент) - Кавказстан (Аль, Индаган) - Русская Федер. (Финбург) - Витрусъ - Гольш	6950	31	15	12
	2.Узбекистан (Нкус) - Кавказстан (Икат - Индаган) - Рус. Федерация (Финбург) - Витрусъ - Гольш *4	6550	30	14,5	11,5
	3. Узбекистан (Ташент) - Кавказстан (Икат) - Рус. Федерация (Ахрасан) - Украина - Юша *4	6300	29	14	11,5
	4.Каспийское Море - Азербайдан - Рус. Федерация (Сур, Москва) - Витрусъ - Юша	5800	28,5	15,5	12
	5.Каспийское Море - Азербайдан - Грузия - Рус. Федерация (Васого, Москва) - Витрусъ - Юша	6100	30,5	16,5	13
	6.Каспийское Море - Азербайдан - Рус. Федерация (Замур) - Украина - Гольш	5200	26,5	15,5	11,5
	7.Каспийское Море - Азербайдан - Грузия - Рус. Федерация (Васого) - Украина - Гольш	5500	28,5	15,5	12
	8.Каспийское Море - Азербайдан - Грузия - Черное Море - Украина - Гольш	4950	29	20	15
	9.Каспийское Море - Азербайдан - Грузия - Черное Море - Втария - Румния - Центральная Европа	4700	31	20,5	16,5
	10.Итам Республика Ирава - Туря (черз соро Вани на порт Самсун) - Украина - Юша	6600	33,5	21	15
	11.Итам Республика Ирава - Туря (черз соро Вани на порт Бюфрус) - Витрия - Румния - Центральная Европа	6550	33,5	17	12,5

ЖДтранзитные сроки с Алматы в Западную Европу (Франкфурт) - дни

с	Маршрут	расстояние (км)	пользование регулярных жд услуг	целье составы 750 км/день	целье составы 1000 км/день
Алматы	1.Рус. Федерация (Витринбург) - Витрусъ - Гольш	6500	29,5	14,5	12
	2.Рус. Федерация (Финбург) - Витрусъ - Гольш	6450	29,5	14,5	12
	3. Рус. Федерация (Ахрасан) - Украина - Юша	7000	31	15,5	12,5
	4. Узбекистан - Турменстан - Каспийское Море - Азербайдан - Рус. Федерация (Сур, Москва) - Витрусъ - Юша	8000	39	21	17
	5. Узбекистан - Турменстан - Каспийское Море - Азербайдан - Грузия - Рус. Федерация (Васого, Москва) - Витрусъ - Гольш	8300	41	21,5	17,5
	6. Узбекистан - Турменстан - Каспийское Море - Азербайдан - Рус. Федерация (Сур) - Украина - Юша	7400	37	20	16
	7. Узбекистан - Турменстан - Каспийское Море - Азербайдан - Грузия - Рус. Федерация (Васого) - Украина - Юша	7750	39	21	17
	8.Узбекистан - Турменстан - Каспийское Море - Азербайдан - Грузия - Черное Море - Украина - Юша	7150	40	25,5	20
	9.Узбекистан - Турменстан - Каспийское Море - Азербайдан - Грузия - Черное Море - Втария - Румния - Центральная Европа	6900	42	26	21
	10.Узбекистан - Турменстан - Итам Республика Ирава - Туря (черз соро Вани на порт Самсун) - Украина - Гольш	8400	43	26	19,5
	11.Узбекистан - Турменстан - Итам Республика Ирава - Туря (черз соро Вани на порт Бюфрус) - Витрия - Румния - Центральная Европа	8300	42	21,5	17

ЖД транзитные сроки с Ташкента в Западную Европу (Франкфурт) - дни

с	Маршрут	расстояние (км)	пользование регулярных жд услуг	целье составы 750 км/день	целье составы 1000 км/день
Ташкент	1. Кавказстан - Рус. Федерация (Ватарибург) - Влорусь - Гельша	7250	31	15	12
	2. Кавказстан - Рус. Федерация (Фанбург) - Влорусь - Гельша	5650	26	12.5	10.5
	3. Кавказстан (Ара, Мкат) - Рус. Федерация (Асрахан) - Украина - Гельша	6200	27.5	12.5	11
	4. Узбекистан (Нкус) - Кавказстан (Ара, Мкат) - Рус. Федерация (Асрахан) - Украина - Гельша *4*	6300	28	13.5	11
	5. Узбекистан (Нкус) - Кавказстан (Мкат) - Рус. Федерация (Фанбург) - Влорусь - Гельша *4*	6550	29	14	11
	6. Туркменистан - Каспийское Море - Азербайджан - Рус. Федерация (Сатур, Москва) - Влорусь - Гельша	7050	33.5	17.5	14
	7. Туркменистан - Каспийское Море - Азербайджан - Грузия - Рус. Федерация (Вашлов, Москва) - Влорусь - Гельша	7400	33.5	18.5	14.5
	8. Туркменистан - Каспийское Море - Азербайджан - Рус. Федерация (Фанур) - Украина - Гельша	6500	31.5	17	13
	9. Узбекистан - Туркменистан - Каспийское Море - Азербайджан - Грузия - Черное Море - Влгария - Румния - Центральная Европа	6800	33.5	17.5	14
	10. Туркменистан - Каспийское Море - Азербайджан - Грузия - Черное Море - Украина - Гельша	6250	33.5	22	17
	11. Туркменистан - Каспийское Море - Азербайджан - Грузия - Черное Море - Болгария - Румния - Центральная Европа	6000	36.5	22.5	18
	12. Туркменистан - Ислам Республика Иран - Турция (через озеро Ван и в порт Самсун) - Украина - Гельша	7450	37	22.5	16.5
	13. Turkmenistan - Ислам Республика Иран - Турция (через озеро Ван и в порт Босфорус) - Влдия - Румния - Центральная Европа	7400	37	18.5	14

Уровень автономности Железно-дорожных Компний

Самая маленькая цифрь предстает самый высокий уровень автономности

	Юридическая форма (1 – 6)	Соглашения связанные с OSP (1 – 4)	Окончательные тарифные соглашения связанные с OSP (1 – 3)
Армения	1	1	1
Азербайджан	1	1	1
Грузия	1	1	1
Казахстан	1	1	1
Киргистан	1	1	1
Узбекистан	1	1	1
Туркменистан	1	1	1

	Юридическая форма (1 – 6)	Соглашения связанные с общественными услугами (1 – 4)	Тарифные регуляции вне соглашений, связанных с общественными услугами (1 – 3)
Армения	3	3	1
Азербайджан	3	3	1
Грузия	2	3	1
Казахстан	3	3	1
Киргистан	3	3	1
Узбекистан	3	3	1
Туркменистан	3	1	1