



Программа ТРАСЕКА
Транспортные Потоки и
Технико – Экономические
Обоснования

Начальный Отчет
Январь 2000 года

Титульный Лист Отчета

Название Проекта : **Транспортные Потoki и Техничo-Экономические Обоснования**

Номер Проекта : **TNREG 9803**

Местные Получатели

Консультант ЕК

Подписи

Армения : _____
 Азербайджан : _____
 Грузия : _____
 Казахстан : _____
 Кыргызстан : _____
 Молдова : _____
 Монголия : _____
 Таджикистан : _____
 Туркменистан : _____
 Украина : _____
 Узбекистан : _____

Название BCEOM Société Française d'Ingénierie
 Адрес Place des Frères Montgolfier
 78286 Guyancourt Cedex - France
 Тел 33 1 30 12 48 00
 Факс 33 1 30 12 10 95
 E.mail eco@bceom.fr
 Связываться с г-н. Филипп Деляпорте

Дата Отчета : 31 января 2000 года

Период предоставления отчетов : Начальный Отчет

Автор Отчета : Филипп Деляпорте - исполняющий обязанности Управляющего группой - BCEOM

ЕК группа по Мониторингу

[имя] _____ [подпись] _____ [дата] _____

[имя] _____ [подпись] _____ [дата] _____

Координационная группа TRACEKA

[имя] _____ [подпись] _____ [дата] _____

[имя] _____ [подпись] _____ [дата] _____

ЕК Программа ТАСИС

[Управляющий заданием]

[имя] _____ [подпись] _____ [дата] _____

**Проект ТРАСЕКА: Транспортные Потoki и Технико-
Экономическое Обоснование
TNREG 9803**

Содержание

Краткий Обзор Проекта
Логическая Рамка работы Проекта и Преамбула

1. Анализ Проекта	
История Проекта	1
Общее обоснование и понимание проекта	1
Отношение и сотрудничество с другими Проектами	3
2. Предварительные Находки и Развитие Проекта	
Введение в Условия Работы МОДУЛЯ А	7
МОДУЛЬ А: Ситуация на данный момент	8
Технико-Экономическое Обоснование: Предварительные Исследования и Развитие	12
3. Ожидаемое от Проекта и Ограничения	
Определение Технического Задания	16
Главные задачи Проекта	16
Ожидаемый результат Проекта	18
Риск и Предположения	19
4. Набор персонала для Проекта, Организация и Планирование	
Организация Проекта и Набор персонала	
Общее планирование Проекта	24
Следующий период Отчета	31

Примечание А: Знания некоторых стран

Примечание В: МОДУЛЬ Е: Возможности Нефтяного Терминала в Бакинской
зоне

Примечание С: Таблицы планирования

Примечание D: Резюме экспертов из ЕС

КРАТКИЙ ОБЗОР ПРОЕКТА

Логические рамки работы

Более объемная цель:

Содействие в установлении, нахождении приоритетов и поддержки проектов инвестиций транспорта на уровне удовлетворяющем Международных Финансовых Институтов посредством введения и задействования метода количественного планирования

Специфические цели проекта:

- ◆ Создание простого и действующего инструмента планирования на компьютерной базе в 11 Странах ТРАСЕКА включая:
 - Общую региональную базу данных транспорта и торговых потоков, инфраструктуры транспорта и затратах на транспорт, посредством интегрированных коммуникационных сетей
 - Простая, транспарантная и последовательная мульти-модальная модель прогнозирования движения предназначенная для местного и регионального тестирования сценария экономического развития и для определения транспортных инвестиционных проектов Получателя для внешнего финансирования.
- ◆ Применение инструмента планирования для
 - Создания доступного мульти-модального конспекта существующих и прогнозирования будущих потоков
 - Выделения узких переходов всех видов транспорта, особенно соединяющихся с Европой
 - Исполнения специальных технико-экономических обоснований и обоснований возможностей:
 - Модуль А: Чардзев мост
 - Модуль С: Паромный терминал в Актау
 - Модуль Д: Навигационный Канал в Туркменбаши
 - Модуль Е: Порт Нефтяного Терминала Дубенди
 - Модуль В: Новые услуги по перевозкам по Каспию
- ◆ Институционализирование для постоянного системного функционирования
 - Получателей для представления и поддержки Инвестиционных Проектов близких к МФО
 - Системных операторов для обеспечения получателей документацией
 - Поставщиков информацией и данными

Деятельность:

- ◆ Начинание и установка сети местных Корреспондентов (2+3 месяца)
- ◆ 1-ая Фаза: Сбор данных и создание базы данных.. 1-ый Отчет о Достижениях (2+8 месяцев)
- ◆ 2-ая Фаза: Учения и Документация Техничко-Экономических обоснований следующие после разработки моделей прогнозирования. 2-ой Отчет о Достижениях (2+14 месяцев)
- ◆ 3-ая Фаза: Активное рапространение системы. Проект финального Отчета (2+19 месяцев)
- ◆ 4-ая Фаза: Использование инструмента. Финальный Отчет (2+22 месяцев)

Ввод:

- ◆ Техническое содействие в работе базы данных, населению и руководство, Обучения
- ◆ компьютеры и модели программного обеспечения
- ◆ Система сети интернет и связь с компьютером

ПРЕАМБУЛА

Предложение об осуществлении настоящего проекта было подписано в мае 1998 года следующими официальными лицами:

Г-н. Захарьян	Министр Транспорта	Армения
Г-н. Шарифов	Вице-Премьер Министра	Азербайджан
Г-н. Адеишвили	Министр Транспорта	Грузия
Г-н. Калиев	Министр Транспорта	Казахстан
Г-н. Закиров	Премьер Министр Аппарата	Кыргызстан
Г-н. Нйамдама	Министр Развития Инфраструктуры	Монголия
Г-н. Мирсоалимов	Аппарат Президента	Таджикистан
Г-н. Бердйев	Заместитель Главы Железнодорожного Департамента	Туркменистан
Г-н. Данкевич	Министр Транспорта	Украина
Г-н. Шавакхабов	Кабинет Министров	Узбекистан

После анализа (Глава 1) всего проекта, цели и результаты которого описаны в Техническом Задании, таким образом подтверждая надлежащее и правильное понимание его Консультантом, предварительные находки и деятельность Консультанта в течении начальной фазы разработаны в Главе 2.

Главные вопросы проекта, ожидаемые результаты и даже пределы указаны в Главе 3.

После этого, в пределах ресурсов, затребованных в Техническом Предложении Консультанта, но с необходимостью успешного выполнения некоторых компонентов Проекта во время, Глава 4 предлагает обновить набор персонала в проект, организацию и планирование его рационального исполнения.

Приложения, которые являются частью данного Отчета, служат для поддержки, разработки и для внесения ясности в содержания вышперечисленных глав.

Так как данный Начальный Отчет акцентирует свое внимание на главном Модуле "А" но также по рациональным и организационным причинам должен охватить Проект полностью, определенные особенности, особенно в случаях относящихся к концепции, методологии и общий подход не разработанны глубоко в течении короткого и очень ограниченного периода времени для некоторых технико-экономических обоснований. Соответствующие бумаги, предназначенные для завершения контекста этого отчета, будут готовы во время практического исполнения Модулей В и Е: "Новые Услуги по перевозкам по Кспийскому Морю" и "Нефтяные перевозки по Каспийскому Морю" для каждого в отдельности.

1. Анализ Проекта

1.1 История Проекта

ТРАСЕКА была основана во время конференции, проведенной в Брюсселе, в мае 1993 года, на которой принимали участие уполномоченные в транспортном секторе лица из стран Северной части бывшего СССР. Были организованы Региональные рабочие группы как часть программы ТРАСЕКА. Они открыли специфические проекты включая этот.

На конференции, проводимой в Афинах в 1996 году, Монголия и Украина были приняты в программу ТРАСЕКА.

Страны участники ТРАСЕКА подписали серию соглашений об регулировании транзитных перевозок между и через их территории: (а) в основном двусторонние и некоторые многосторонние соглашения, такие как Соглашение Саракс, подписанное в мае 1996 года и также (б) международные конвенции такие как ТИР.

Недавно 8 сентября 1998 года в столице Азербайджана Баку было подписано Основное Соглашение между странами основателями ТРАСЕКА (кроме Туркменистана) и другими странами, расположенными вдоль побережья Черного моря такие как Болгария, Молдова, Румыния, Турция, Украина. Для выполнения данного соглашения скоро в Баку с помощью программы ТАСИС будет создан Постоянный Секретариат, где будут участвовать представители из каждой страны.

1.2 Общее обоснование и понимание проекта

Данный проект является частью генеральной Программы ТРАСЕКА и охватывает одиннадцать стран: 8 из которых являются страны Закавказья и Центральной Азии, расположенные на территории бывшего Советского Союза, представленные как страны основатели ТРАСЕКА (СОТ) и совсем недавно вступившие Молдова, Украина и Монголия. Цели Программы ТРАСЕКА по существу направлены на:

- ◆ Поддержание политической и экономической независимости республик посредством усиления их возможностей внедриться в Европейские и Мировые рынки;
- ◆ Поддержание дальнейшего регионального сотрудничества среди этих республик;
- ◆ Использование ТАСИС/ТРАСЕКА как катализаторов для привлечения поддержки Международных Финансовых Организаций (МФО) и частных инвесторов.

Данный проект охватывает две последние более глобальные цели и в особенности третий. Ниже приведен краткий перечень основных задач затребованных в Техническом Задании:

- ◆ Создание, разработка и институционализация методологий сбора данных и системы управления на региональной основе;
- ◆ Создание, разработка и применение методологий прогнозирования перевозок на региональной основе;
- ◆ Идентифицировать и обучить личный состав для того, чтобы они могли применять эти методологии автономно (в каждой стране получателе);
- ◆ Раскрытие инвестиционных преимуществ перестройки Паромного Терминала железных путей и дорог в Актау (Казахстан);
- ◆ Гарантирование возможности дальнейшего вхождения навигации в Порт Туркменбаши (Туркменистан);
- ◆ Проведение Технико-Экономических обоснований для строительства заменяющего дорог и железных путей моста Чардзев (Туркменистан);
- ◆ Гарантирование адекватной и безопасной транспортировки сырой нефти и нефтепродуктов по Каспийскому Морю и проведение технико-экономических обоснований для реабилитации нефтяного терминала (Причал № 3) в Дубенди (Азербайджан);

- ◆ Определение условий, при которых новые услуги (или пути) по перевозкам по Каспийскому Морю могли бы начаться.

Из вышеприведенного списка ясно, что рабочий подход Консультанта исходит из двух направлений деятельности, которые ведут к третьему (вне самого проекта). После соответствующей помощи и обучений последнее было оставлено под ответственность получателей проекта. Эти направления нижеследующие;

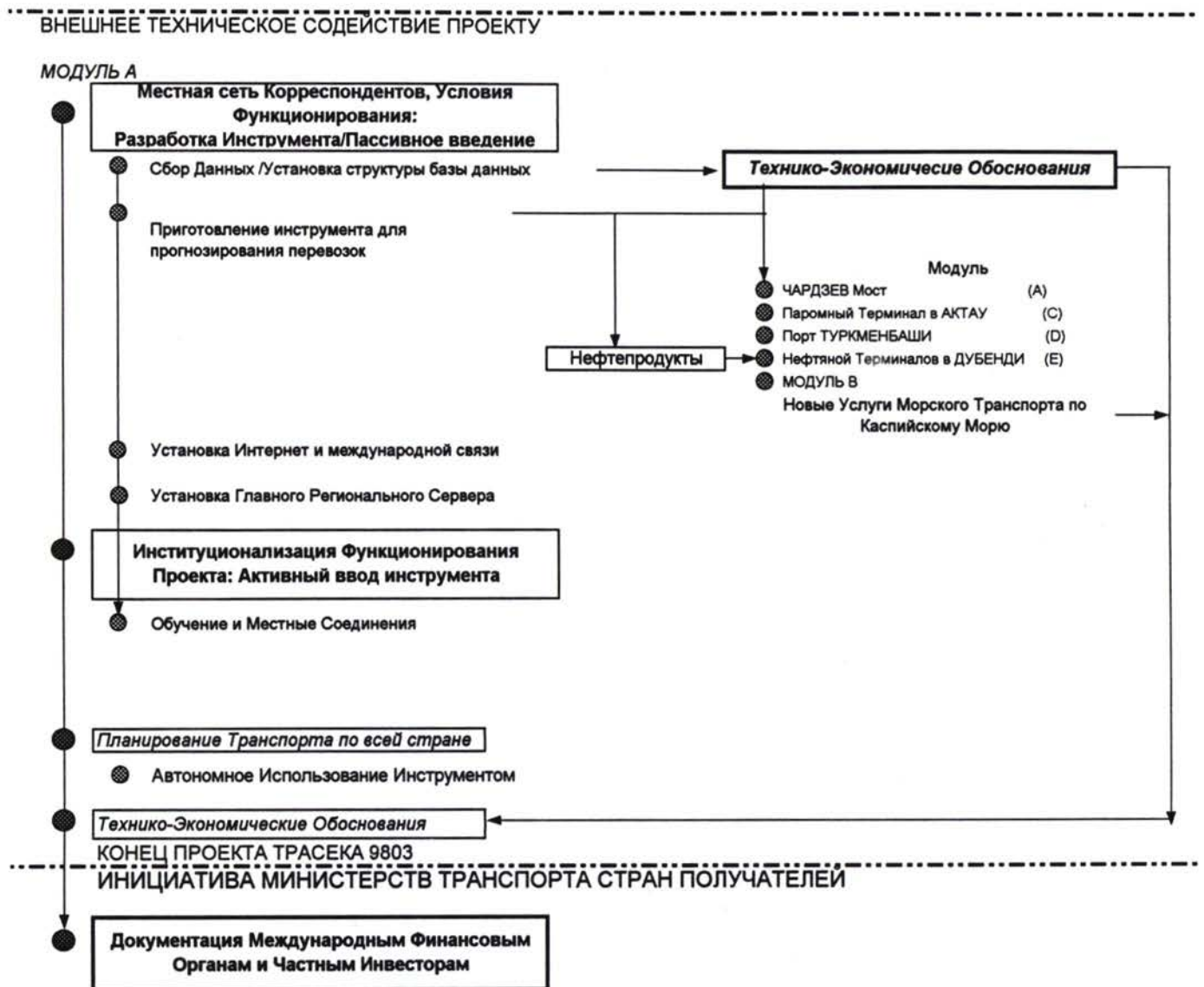
- Первое направление - это, вместе с моделью прогнозирования создание и разработка инструмента планирования транспорта, основанного на возможности регулярной модернизации, содержания должным образом базы данных регионального транспорта.
- Второе направление - это проведение различных специфических технико-экономических обоснований и обоснований возможностей инвестиций, сильно связанных с первым направлением.
- Третье направление - это институционализация вложений и результатов проекта, таким образом позволяя странам получателям проекта поддержать и документировать проекты инвестиций транспорта на уровне удовлетворяющим МФО.

Связи между основными функциями отображены в диаграмме на следующей странице. Обоснованная цель проекта таким образом служит для обеспечения стран получателей проекта инструментом практического планирования, протестированного посредством уже идентифицированных различных проектов по транспорту, и которое страны получатели могут постоянно и по необходимости использовать, для дальнейшего привлечения внешнего финансирования. Основные задачи Консультанта нижеследующие:

- Создать и развить инструмент планирования в простой, упрощенной для пользователя и легко усваиваемой форме: и
- Начать и разработать институциональную структуру, которая в будущем обеспечит свое постоянное функционирование без помощи со стороны.

По практическим причинам и для упрощения последующей работы, проект разделен на пять взаимозависимых модулей, состоящих из различных специфических задач. Главный модуль движения вверх по течению (А) адресован именно выше перечисленным задачам, тогда как другие модули движения вниз по течению и притоков (от В до Е) охватывают определенное количество технико-экономических обоснований и исследований возможностей инвестиций¹. Для упрощения ссылки, названия каждого модуля приведены ниже:

**Основные причины проекта TRACEKA:
Транспортные Поток и Техно-Экономические Обоснования**



Модуль А: База данных перевозок и прогнозирования	11 задач
Модуль Б: Новые Услуги по Перевозкам по Каспийскому Морю	7 задач
Модуль В: Перестройка паромного терминала в Актау	6 задач
Модуль Г: Навигационный Канал для порта в Туркменбаши	2 задач
Модуль Д: Транспортировка сырой нефти и нефтепродуктов по Каспийскому Морю	6 задач

1.3 Отношения / Координация с другими Проектами

1.3.1. ТАСИС - Программы ТРАСЕКА

Проект связан с другими проектами по средством (а) информации, накопленной предыдущими проектами ТРАСЕКА, или (б) обмена информацией с существующими проектами, или (в) как потенциальный источник информации и данных для доноров.

Что касается прошлых исследований ТРАСЕКА, их перечень можно найти на Веб странице вместе с соответствующими отчетами. Последние были переписаны и тщательно обследованы. Исследования, приведенные ниже, могут быть отмечены как особо важные:

- "Модель Прогнозирования Региональных Перевозок" (1996-1997 гг.), с которым данный Проект схож в общей методологии (база данных по региону и модель прогнозирования), если не в процедурах;
- "Улучшения Мульти-Модальной Транспортной Системы" (1996 г.), подготовленной самим Консультантом;
- "Паромные Терминалы в Баку и Туркменбаши" (1996-1998 гг.);
- "Железнодорожные Тарифы и Расписание" (1996-1997 гг), пригодные для технико-экономических обоснований, особенно для моста Чардзев;
- "Помощь ТРАСЕКА Торговле" (1996-1997), предназначенная для обеспечения возможности важных потоков, пересекающих границу, несмотря на то, что граница России не задействована
- "Проект по Внутренним Водным путям и Речному-Морскому Транспорту" (1998 г.) обеспечивает знания в области права для Модуля В;
- ТРАСЕКА Интермодальные Услуги (1999-продолжительный)
- Также для Модуля В: "Совместное Исследование в области Перевозок Каспийской Нефти, Иранской Национальной Танкерной Компании и Международной Торговой и Перевозочной Компании Шел, Проект СВАП (1999 г).

Три прошедших проекта представляют собой интерес для портовых и приморских компонентов Проекта, так как они были подготовлены субподрядчиками для Модуля В данного проекта.

- "Развитие Каспийского Морского Пароходства" (ТАСИС) подготовлен субподрядчиком для Модуля В данного Проекта
- "Морские Учения в Баку" (1996-1997 гг.)
- "Технико-экономические обоснования Нового Оборудования для Терминала в Грузинских Портах Поти и Батуми;

Существующие и намечающиеся проекты

- "Реструктуризация Транспортного Сектора Азербайджана и Техническая Помощь Министерству Транспорта" (ТАСИС), для которого анализы в транспортном секторе могут частично совпадать, в частности в судоходстве и морских делах на Каспийском Море (Модуль В);

НАЧАЛЬНЫЙ ОТЧЕТ- Глава 1

- "Межправительственная Совместная Комиссия по Осуществлению Многостороннего Транспортного Соглашения". Факт существования Совместной Комиссии может стать основанием для продолжения и постоянства Проекта (см. Отчет ниже).

Инвестиционные проекты ТРАСЕКА, направленные на реабилитацию инфраструктуры, должны быть также отмечены так как они модифицируют характеристики сети транспортной инфраструктуры, которые принимаются во внимание в базе данных, особенно в портах в Баку, Потти, Туркменбаши и Иличевск. В прямой связи с Модулем С Проекта, 2 миллиона Евро предусмотрено в бюджете для реабилитации дорожного/железнодорожного паромного терминала в Актау.

1.3.2. Международные Финансовые Организации (МФО)

Были установлены контакты с представителями из ЕБРР, прямо или посредством электронной почты относительно различных модулей, особенно А, С и Е. Они подтверждают активность банка и спонсорство в основном в нефтяном и портовом секторах, а также большую заинтересованность в результатах Проекта.

1.3.3. Специфика МОДУЛЯ Е

Проекты, относящиеся к нефти и газу - особенно транспорту - были рассмотрены. Многие из них являются частью программы INOGATE ("Межгосударственные перевозки нефти и газа в Европу"). Два проекта из семи осуществляемых под Программой 1996, относятся непосредственно к Модулю Е:

- ИНО 96-01 технико-экономические обоснования для Нефтяных и Газовых Трубопроводов через Каспийское Море; (Подрядчик: Шампроетти, Милан).
- ИНО 96-02 Аудит Сети Трансмиссии Нефти и Нефтепродуктов; (Подрядчик: Преусар АГ. Ганвер).

Единственный проект Программы 1997 года начался в сентябре 1999 года: ИНО 97-02 Оценка Углеводородного Потенциала (Подрядчик: Ассоциация Гафней, Клайн и, ОК). Данный проект интересен для Модуля Е. Тем не менее, похоже, что у правительства Казахстана есть оговорки на счет целей проекта. Кроме того, ресурсов для составления глобальной оценки потенциалов не достаточно.

Два запланированных проекта могли бы быть самыми ценными для Модуля Е, но они еще не начались и могут начаться так поздно, чтобы вызвать интерес:

- По Программе 1997 года: дополнительные технико-экономические обоснования, предназначенные для оценки альтернативных транспортных маршрутов для перевозки нефти и газа вниз по течению по запланированным пересечениям Каспийского Моря.
- По Программе 1998 года: основные инженерные исследования предназначенные для транспортировки нефти и газа через Каспийское Море (сфера работы проекта не делает никаких ссылок на порты и кажется, что больше ссылается на транспортировку трубопроводами, хотя об этом в проекте подробно не говорится).

Консультант уже приступил к исследованиям посредством электронной почты.

1.3.4. Международные Организации

Среди международных организаций, работающих с делами связанными с транспортной сетью Европа-Азия, такие как UN/ESCAP, в 1992 году в Банкоке подписали проект о "Развитии Интегрированной Азиатской Инфраструктуры Наземного Транспорта" (РИАИТ) которые включают в себя такие проекты как "Азиатские Большие Дороги" (АБД) и проект о Транс-Азиатских Железных дорог, а также и обеспечение наземного транспорта оборудованием. Сеть АБД включает в себя пять международных маршрутов (40000 км.) и около 37 суб-региональных маршрутов (50000 км.) и охватывает 25 стран. Исследования, проводящиеся в настоящее время,

НАЧАЛЬНЫЙ ОТЧЕТ- Глава 1

указывают на улучшение продуктивности работы маршрутов АБД, достигнутого с помощью создания базы данных АБД и модернизации маршрутов АБД. Тем не менее, сеть АБД в достаточной степени ориентирована на Юг: только один международный маршрут пересекает три страны Центральной Азии (Северный сектор "Шелкового Пети"). Исследования структуры и содержания базы данных АБД будут проведены в нужное время, но без ожиданий того, что будет большое влияние на результаты настоящего Проекта.

2. Предварительные Находки и Развитие Проекта

2.1. Введение в Условия Работы Модуля А

Для того чтобы достигнуть цели, поставленные в МОДУЛЕ А, работа будет разделена на два важных этапа/фазы.

Первый этап/фаза включает в себя создание и развитие инструмента планирования, который требует: (а) сбора данных в каждой из 11 стран, (б) создание структуры базы данных и его содержания и (в) создание и внедрение моделей прогнозирования. В Техническом Задании данные функции выполняются в основном под-задачами: А4 и А5. Участие и вовлеченность местных экспертов в осуществлении данных функций вместе Консультантом, особенно первой и второй, позволяет образовать предварительное или "пассивное представление" ключевого понятия и технических характеристик в сознании будущих пользователей в каждой стране.

Второй этап/фаза осуществляется после проверки инструмента планирования в различных технико-экономических обоснованиях посредством предоставления прогнозов движения. Данный этап/фаза требует: (а) предоставления объемлющей документации, (б) адекватное обучение конференциями/семинарами и на практике, и (в) регионального распространения методов и окончания подготовки сети коммуникационной системы через Веб. В Техническом Задании данные функции выполняются под-задачами: А2-А6-А9-А11. Более того, в этот период времени будут также проверены процедуры сборки данных, которые должны гарантировать постоянную доступность, функционирование и постоянную готовность инструмента к пользованию.

С последней приведенной точки зрения ясно, что каждый поставщик данных в какой либо стране с этого момента в течении 1-ой Фазы и в будущем когда проект закончиться должен:

- Быть постоянным Официальным представителем в государственных транспортных органах/администрации/структурах и иметь легкий, постоянный и прямой доступ к их собственным соответствующим данным относительно транспорта/экономики;
- Быть в контакте с главным региональным компьютерным сервером системы через Веб для регулярного и систематического предоставления данных и обмена информацией.

В обмен, каждый поставщик данных имеет доступ к региональной базе данных полезного для использования его последующих моделей прогнозирования.

Экономические и транспортные сектора, которые МК должны выполнить в их соответствующей стране, следующие (в зависимости от дела):

- Инфраструктура Дорог
- Данные Движения-Транспорта по дорогам
- Инфраструктура Железных дорог и Потоки Транспорта
- Инфраструктура Порта и Потоки Транспорта
- Трубопровод
- Судходство
- Аэропорт
- Таможня
- Экономика и Статистика
- Ученый по компьютеру, если понадобится

Такой рабочий подход к управлению Модулем А ведет к определению группы постоянных поставщиков данных или "Местных Корреспондентов" (МК), представляющих различные формы транспорта и экономические секторы в каждой стране (последнее включает в себя иностранную торговлю). В будущем, после окончания Проекта, они будут считываться

непосредственно их соответствующим получателям Проекта, в основном Министерству Транспорта. Вот почему так необходимо согласование и/или рекомендации Получателя относительно определения должны ли "Местные Корреспонденты" быть вовлечены в работу по осуществлению Проекта.

На настоящее время, Техническое Задание не подразумевает участие представителя Консультанта в каждой стране на довольно продолжительный срок для контролирования "Местных Корреспондентов", управления сборами данных, проверки их соответствия и точности, контроль над постоянством их место происхождения и их обеспечения и т.д. Эта специфическая задача должна быть временно (в течении продолжительности Проекта) оставлена под ответственность местной организации/консультационной фирмы/института, но с учетом тесной связи с получателем Проекта. Эта организация может называться "Центром Управления Проектом" (ЦУП). Но в конце Проекта, ЦУП не будет функционировать и Получатель переустановит его прямую связь с "Корреспондентами".

Более того, во время визитов МКов и поддержания связи с ЦУПом, в процессе осуществления под-задачи А1, было установлено что в большинстве случаев обе организации, если не подключены к сети Интернет, то хотя бы оснащены компьютерами. Возможным недостатком для осуществления Модуля А в соответствии с описанием и своевременно, является наличие недостаточно компьютеризованного оборудования в некоторых других странах и образовавшегося поэтому ограниченного числа потенциальных подключений к системе в этом случае. Прежде чем как этим странам будет оказана поддержка в этом направлении в рамках Проекта, деятельность в рамках Модуля А может быть инициирована и разработана из двух или трех "пилотных" стран, такие как Казахстан, Азербайджан и Грузия, которые являются более развитыми в сфере предоставления данных и в сфере компьютеризации.

Деятельность Консультанта заключается в том, чтобы определить местную сеть для настоящего и институционального сбора данных является темой под-задачи А1, которая осуществляется в течении Начального Периода.

2.2. Положение МОДУЛЯ А на данный момент

2.2.1. Нынешнее положение Местной Сети Корреспондентов для Сбора Данных (Задача А1).

В течении Начальной Фазы, от ноября 1999 года до середины января 2000 года, Консультант посетил девять стран из одиннадцати, просмотренных (кроме Монголии и Таджикистана) для установки сети местных корреспондентов, которые будут вовлечены в работу на обеих стадиях 1 и 2 (задача А1) Проекта, помощи в сборе данных. Краткое изложение предварительного списка местных организаций и экспертов представлен в таблице на следующей странице. Эта задача выполнена на семьдесят процентов. К февралю 2000 года ожидается завершить эту задачу в формальной форме.

МЕСТНАЯ СЕТЬ КОРРЕСПОНДЕНТОВ (Задача А1)

СТРАНЫ ТРАСЕКА	Молдова	Украина	Грузия	Армения	Азербайджан
Получатель	МТ и К	МТ	МТ	МТ	МЭ (Транспорта)
Национальное Сотрудничество	г-н Борис Герасим Вице Министр	Департамент Транспортной Политики г-н Г. Легенки	г-н Вахтанг Ломадзе Первый заместитель Министра	Департамент Международных отношений г-н Гагик Григорьян	МЭ (Транспорта)
ЦЕНТР УПРАВЛЕНИЯ					
Сбор данных Управление/Сотрудниче ство	ЕУК/Молдова	Евро-Украина Консалтинг г-н Яков Невозатко	Ко времени Отчета не существует	Ко времени Отчета не существует	ВСЕОМ Команда Проекта
КОРРЕСПОНДЕНТЫ					
Инфраструктура Дорог	г-н Николай Клобану	г-н Владимир Ермоленко	Государственный Департамент по Дорогам г-н Георге Тсеретели		
Движение по дорогам/данные по транспорту	г-н Эуген Датко	г-н Леонид Заенчик и г-жа Татьяна Подобенко	Государственный Департамент по Дорогам г-н Георге Тсеретели	Департамент Дорожному Транспорту г-н Мкртычян	Государственный Концерн Азеравтоняглиат г-н Акиф Х. Мустафаев
Инфраструктура Железных дорог и Транспорт	Алина Диасенко	г-жа Татьяна Таратаико	Грузинские Железные дороги Лтд. Г-н Венедикт Куртсадэ	Департамент по Железным дорогам Отдел программирования и Инвестиций	Компьютерный Центр Железных Дорог г-н Адил Асафов
Инфраструктура Портов и Потоки Транспорта		г-н Николай Мельник	Департамент Морского Транспорта г-н Дурсун Тсинсадэ		Департамент Бакинского Экономического Морского Торгового Порта г-жа Рая гасымова
Трубопровод			Грузинская Международная Нефтяная Корпорация г-н Дмитри Надирадэ		
Перевозки		г-н Николай Мельник			КАСПАР г-н Ельшад Халиков г-н Гаджински
Аэропорт		г-н Яков Неборатко	Департамент Аэро Транспорта г-н Мевлуд Муджир		
Таможня		г-н Яков Неборатко	Информация по Импорту и Экспорту г-н Т. Маглателидзе		
Экономика и Статистика	Диана Русу	г-н Яков Неборатко	Государственный Департамент Статистики г-жа Лия Исакадзе		

МЕСТНАЯ СЕТЬ КОРРЕСПОНДЕНТОВ (Задача А1)

СТРАНЫ ТРАСЕКА	Узбекистан	Казахстан	Кыргызстан	Таджикистан	Туркменистан	Монголия
Получатель	МТ	МТ	МТ	МОЕ	Кабинет Министров	Кабинет Министров
Национальное Сотрудничество	"Узавтотранс" (г-н. Садыхназаров)					развитие инфраструктуры
ЦЕНТР УПРАВЛЕНИЯ						
Сбор данных Управление/Сотрудничество	Узинфотечтранссистема Пр. Камал Улдзабаев	НИИТ г-н. Мурат Бекмагамбетов	Кыргыздортранспроект г-н. Леван Алибегашвили	Таджикгипротранстрой г-н. Тимур Мирзоев	Национальный Институт Статистики иПрогнозирования Туркменстатпрогноз г-н Ж.Д. Байрамов г-жа Н. Бадукова	Еще не готово
КОРРЕСПОНДЕНТЫ						
Инфраструктура Дорог						
Движение по дорогам/данные по транспорту	Международные Агентства по Форвардингам (г-н. Матчанов)	НИИТ				
Инфраструктура Железных дорог и Транспорт	Узбекистан Демир Йоллары (г-н. Захидов) г-н. Юсупов Вахидович	НИИТ г-жа. Светлана Смирнова				
Инфраструктура Портов и Потоки Транспорта		НИИТ				
Трубопровод		НИИТ				
Перевозки		НИИТ				
Аэропорт		НИИТ				
Таможня		НИИТ				
Экономика и Статистика		НИИТ	Комитет Национальной Статистики г-н. Зарулбек Кудабаев			

В течении визита и исследований, проводимых в восьми странах получателях в рамках прошедшего проекта, было установлено что модели прогнозирования не были использованы и компьютеры, доставленные для этих целей были использованы для выполнения других задач. В нескольких случаях: Казахстан, Азербайджан, Грузия, компьютеры могли бы использоваться для данного Проекта.

2.2.2. Сбор данных по участку: Обзор Движения

А/. Как это указано в Техническом Задании, обзор мест происхождения-назначения является неизбежными для цели некоторых технико-экономических обоснований. Они нежеследующие:

- Баку-Туркменбаши и Баку-Актау паромные перевозки
- Мост Чардзеве в Туркменистане.

Оба наблюдения над паромными перевозками фактически охватывают Каспийское Море, проводящихся для осуществления Восточно-Западного потока движения (дорожные-железнодорожные формы перевозок). Определение других охваченных зон тема для следующей дополнительной информации.

В/. В Казахстане, обзоры мест происхождения-назначения осуществляются НИИТ вдоль четырех маршрутов, включающие 24 проверочных пункта. Они нижеследующие:

1. Коргоз-Алма-ата-Чимкент
2. Чимкент-Кызыл Орда-Новоказалинск-Карабутай-Актюбинск-Уралск
3. Алма-ата-Караганда-Акмола-Кустанай
4. Майкачигу-Семеи-Павлодар-(Омск-Россия)

Было согласовано с НИИТ, что Консультант будет обладать как необработанной вводимой и выводимой информацией и что он будет руководить проводимыми дополнительными наблюдательными работами, стараясь выполнить работу для того, чтобы охватить страну полностью. Таким образом, все потоки транспортов В-З и С-Юг могли бы быть определены в пределах огромной территории региона Северного Трасека которая также граничит с Россией.

Г/. Ожидается выполнение дополнительных обзревательных работ, если и только если количество ресурсов и местные администрации позволят им выполнить это, а также будут им помогать. В таком случае, три дополнительных возможных участка, предназначенных для того, чтобы завершить список группы охваченных зон, проходящих через зону, находящуюся под исследованиями, уже определены (в зависимости от сотрудничества с местной стороной):

1. Север Ташкента на пути прошлого Шелкового Пути
2. Дорога, являющееся связующей между Туркменистаном и Ираном
3. Кавказ: между Баку и Тбилиси

2.2.3. Оборудование (задачи А3-А11)

На данном этапе Проекта очень рано определять детали технических данных компьютерного оборудования, которые должны быть доставлены в каждую страну участвующую в ТРАСЕКА (обращение также показано ниже: пар. 3.3). Конфигурация всей системы и его структура должны быть определены в соответствии с (а) требованиями системы, (б) потребностями каждой страны, при этом принимая во внимание уровень и пригодность такого оборудования на данный момент, также использованность уже доставленного бывшего оборудования ТАСИС, (в) бюджетом выделенным на эти цели. Однако, относительно последнего аспекта, учитывается возможность обеспечения оборудованием на местах для легкой или быстрой доставки, поддержания в рабочем состоянии и других обслуживаний.

Таким образом, официальная просьба будет представлена в ЕК об использовании процедуры "Прямого Соглашения" ТАСИС на поставку оборудования, так как ожидаемые расходы не будут превышать 5 000 ЕВРО на каждую страну.

2.2.4. О Создании Базы Данных

Начальным пунктом для базы данных будет существующая база данных, созданная во время прошлого Проекта ТРАСЕКА: "Модель Прогнозирования Регионального Движения". На первом этапе основные данные (когда они доступны) будут (а) обновлены до 1998 года. После этого, (б) база данных будет адаптирована в направлении упрощенного содержания, общей структуры и архитектуры, (в) расширена новыми наборами данных (таких как обзор места происхождения-назначения и сбора данных) и (г) развиты с прибавлением новых стран (сети инфраструктур, таможенных данных и т.д.).

Первоначальные соображения даются в Приложении относительно недавних поддержек компьютерного обеспечения возможно используемых для базы данных и моделирования.

2.3. Технико-экономическое обоснование: Первичные Исследования и Развитие

2.3.1. МОДУЛЬ А: Задача А8: Годность Моста Чардзев (Туркменистан)

Консультант обладает копией Проекта Финального Отчета Модуль С: "Технико-экономическое обоснование для Моста Чардзев" который был составлен в качестве части Проекта ТРАСЕКА TNREG 9310, Проекта Поддержания рабочего состояния Железных дорог в Центральной Азии, а также Проекта Поддержания Инфраструктуры 2. На встрече с Координационным Центром ТРАСЕКА Консультант смог обсудить требования этого технико-экономического обоснования более детально, а также ему были предоставлены копии дополнительной корреспонденции и информации относящейся к проекту.

2.3.2. МОДУЛЬ В: Новые Услуги по Перевозкам по Каспийскому Морю

Так как Модуль В в большой степени зависит от вложений других модулей, исследуемых в данный момент, основную работу планируется начать в середине 2000 года. На данный момент, деятельность Консультанта заключались в том, чтобы встретиться с Официальными лицами из "Каспийского Пароходства" (КАСПАР). Во время дискуссий, было определено насколько развитие перевозок по Каспийскому Морю является политически вопросом с большой долей России. Несмотря на это, переговоры между КАСПАРОм и Казахстаном по транспортировке нефти из Актау, и с Астраханью по новым услугам продолжаются с Баку.

Однако, к окончанию апреля 2000 года Консультант ответственный за модуль В, представленный Руководителем Группы Модуля и Главным Экспертом по Перевозкам по Морю посетит, как установлено вместе с местными партнерами, представителей стран полноправных получателей, таких как Азербайджан, Казахстан, и представителей главных транспортных операторов работающих в регионе Каспийского Моря. Разговоры и встречи будут проведены для того, чтобы проинформировать полных получателей о содержании и нынешнем положении проекта и получить более детальную информацию о мелочах:

- Инвесторы, которые выразили желание участвовать в новых услугах по перевозкам по Каспийскому Морю (как было указано в Техническом Задании).
- Нынешнее положение создания национальных Казахской паромной линии Казмортрансфлот, новость о создании была объявлена в начале 1999 года, который должен был быть оборудован речно-морскими танкерами для транспортировки нефти из Актау через Канала Волга-Дон к Черному Морю.
- Качественный взгляд эксперта на нынешнее положение и ожидаемое будущее развитие фрахтовых перевозок в регионе Каспийского Моря.

Далее, Консультант встретится с представителями из консалтинговых компаний и консорциумов, которые являются подрядчиками посредством донорных организаций для тщательной разработки обоснований, включая аспекты которые могли бы иметь отношение к некоторым задачам Консультанта. Связь с консалтинговой компанией подрядчика ТАСИС работающей над тщательной разработкой плана "Реорганизации Администрации Транспортного Сектора в Азербайджане" уже налажена. В план который возможно развернут в этом обосновании будет включено создание нового "Уполномоченного Органа по Морским Делах в Азербайджане", таким образом данные о результатах этого исследования могут быть рассмотрены как информация важная при проведении исследований в правовой, регуляторной и политической областях, влияющий на перевозки по Каспийскому Морю как требуется в Задаче В6.

Последнее но не маловажное является то что Консультант встретиться с местными партнерами по этому модулю в Азербайджане, Казахстане и Туркменистане для того чтобы кратко ознакомить их со сферой охвата проводимых работ, ее размещения и о времени отведенном на работу. Местные партнеры также помогут в разрешении вопросов по обустройству экспертов из ЕС, помещения для офиса, места нахождения связующего офиса, и дополнительные услуги гарантирующие гладкое и квалифицированное выполнения поставленной задачи.

2.3.3. МОДУЛЬ В: Паромный Терминал в Актау

Этот Модуль начался в сентябре 1999 года и стал темой специфического Начального Отчета составленной в ноябре 1999 года. Целью данного Отчета не является повторение этого Модуля. Ко времени редактирования и доставки этого Отчета, все задачи связанные с этим Модулем должны быть близки к завершению и Проект Финального Отчета должен быть в процессе приготовления.

2.3.4. МОДУЛЬ D: Навигационный Канал в Туркменбаши

Никаких исследований и предложений по специфическим модулям в течении Начального периода сделано небыло.

2.3.5. МОДУЛЬ E: Транспортировка Нефти по Каспийскому Морю и Нефтяной Терминал в Дубенди.

A/ Дела по Прогнозированию Перевозок

Регион Каспийского Моря представляет собой важное стратегическое значение для стран импортирующих непосредственно энергетические продукты:

- Регион располагает незначительными резервами нефти и натурального газа
- Важные количества нефти и газа транспортируются через эту территорию
- Регион разделен на несколько независимых стран с различными политическими потенциалами, что может подвергнуть товар стран поставщиков риску.

Гео-политическое положение в регионе не позволяет подготовить прогнозирование международного обмена нефтью и газом, потому что многие решения больше зависят от политической чем от экономической ситуации. К примеру соглашение между Турцией, Грузией и Азербайджаном относительно строительства новых трубопроводов для транспортировки нефти из Каспийского Моря в Средиземное Море через Турцию, обходя Россию и Иран, даже если проект является экономически слабым.

Этот текст состоит из важных факторов отражающих неопределенность прогнозирования движения и типов используемого транспорта для доставки от производителей к потребителям. Они должны быть оценены в форме различных сценарий. Задачи относительно движения должны будут учитывать различные влияния на политику в регионе. В их определениях есть большая неточность. Учитывая тот факт что этот регион останется нефтяным экспортером, эти задачи включают в себя следующие пункты:

- Требовать от стран импортеров и от места его нахождения (увеличение потребления энергетических продуктов)
- Цены на мировом уровне
- Постоянные и потенциальные резервы Каспийского региона
- Объем производства соответственно требованию и затратам на производства
- Виды транспортировок этой продукции в импортируемые страны
- Движение в портах
- Потребность в оборудовании портов и инсталляции

Оценка движения в портах, которые представляют главную цель модуля будет произведен существующей сетью трубопроводов или сетью трубопроводов которые должны быть построены. Большое количество проектов находится под исследованиями для разработки самой сети и ясно что политические факторы могли бы повлиять на выбор. Эти факторы должны быть определены также как и их влияние на практику организации движения в Каспийском регионе.

С операционной точки зрения, сбор группы данных из региона будет следовать после практического осуществления задач по перевозкам, например:

- Условия объема производства а также резервы нефти и газа, статистики деятельности в течении последних лет, сумма общественного капитала и просмотр различных проектов развития
- Маршрут трубопроводов, объем транспортировок, статистика деятельности: транспортированное количество, место происхождения и назначения, условия инсталляции, осмотр проектов продления работ в портах: движение, место происхождения и назначения, тип кораблей, исполнение, условия портов.

Требуемая информация будет собрана в специальные формы (в настоящее время находится в процессе приготовления) завершение чего и процесс заполнения которого будет проходить шаг за шагом в течении сбора основных данных.

В течении этой стадии, в Западной Европе будут организованы обсуждения/встречи с участием соответствующих групп представляющих нефтяную и газовую индустрию для того чтобы анализировать все проблемы региона а также определить стратегию международных групп. Первое обсуждения будет проведено в Париже. В соответствии с результатами первого проведенного обсуждения, другие встречи также могут быть проведены в Западной Европе.

В/ Проведение Предварительных Исследований по Объекту находящегося в Казахстане

Как уже отмечено выше предварительные исследования предназначенные для того чтобы приготовить основу для задач E1 и E2 были проведены в Казахстане рядом с Ассоциацией и Компанией работающих с нефтью. Мы также посетили порт в Актау (в рамках Модуля С) и порт нефтяного терминала являющиеся темой для технико-экономического обоснования и инженерского дизайна для Причала №3.

Нефтяная Ассоциация Казахстана (НАК)

Председатель НАК в настоящий момент является Управляющий Директор Техасо. Он придерживается того мнения что строительство нефтяного трубопровода через Каспийское Море не желательно по экологическим а также по политическим причинам: Россия и Иран никогда этого не допустят. С другой стороны, как ответственный за нефтяной сектор, он полагает что очень важно иметь несколько альтернативных маршрутов включая перевозки танкерами по Каспийскому Морю. Поэтому развитие оборудования нефтяных терминалов портах является очень важной задачей.

Главными клиентами развитого нефтяного терминала в Актау будут Тенгисшевронойл, Манайгас, Казахнефть, Шевгон, Арман, Нефтяная Компания Центральной Азии также как и

Техасо (которая также участвует в совместной компании относительно нефтяных месторождений на Качанганан находящегося на полуострове Менгистау). Более того, в любом случае КазТрансНефть также будет участвовать так как он управляет нефтяным Терминалом в порту Актау и владеет находящимися там трубопроводами и складским оборудованием.

В случае если финансовая часть выполнения реабилитации порта будет определена, потенциальным инвестором могбы быть Фонд Шелкого Пути Американской Страховой Группы (АСГ).

КазТрансНефть

Вице-президент КазТрансНефть полагал что настоящий Проект ТРАСЕКА актуален потому что возможность транспортировки нефти танкерами создает много столь необходимых возможностей. Это позволяет посылать нефть не только в Баку но и в Иран, или в Дагестан город Махачикалу.

После просмотра подитоженного проекта Технического Задания, вице-президент отметил, что данные нужные для исследований могли бы быть представлены не только как ответы на официально посланные специфические вопросы. Он подтвердил что в Актау КазТрансНефть владеет трубопроводами, складским оборудование для нефти и оборудованием заполняющим нефть, но не причалами которые принадлежат комерческому порту.

Он также подтвердил, что работа направлена на реабилитацию причалов 9 и 10 и укрепления волнореза. Реабилитированные причалы 9 и 10 позволили бы экспортировать 6 миллионов тонн в год. Объем экспорта могбы подняться до 9 миллионов тонн в год если добавить 8-ой причал. Добавление дополнительных причалов в дальнейшем позволило бы повысить потенциал экспорта продукции. Соответственно предворительным подчетам, модернизация оборудования предназначенного для заполнения нефти, реабилитация причалов 9 и 10 и водореза будет стоить от 17 до 20 миллионов долларов.

В настоящее время используются танкеры малого размера, вместимостью от 4000 и 8000 тонн. Было бы замечательно использовать танкеры с высокой вместимостью. Туркменистан в Турецкой верфи строит свой первый нефтяной танкер (вместимость около 5000 тонн).

Оборудования для Нефтяного Терминала а Бакинской зоне.

Детали предварительных исследований предпринятых об оборудовании нефтяного терминала в зоне Баку (восновном Терминала Дубенди) приведены в Примечании.

3. Ожидаемое от Проекта и Ограничения.

3.1. Оценка Тех. Задания

3.1.1. Нефтяной Терминал в Дубенди

Во введении в Модуль Е Тех.Задания (параграф 1.2.9) указано, что Модуль затрагивает, помимо всего остального, специфические физико-экономическое обоснование для нефтяных терминалов:

- Дубенди (около Баку, Азербайджан)
- Причалы Актау 4,5 и 8
- Туркменбаши

В детальном описании работы (Модуль Е: парагр. 2.2 и 2.3), ссылки делаются только на Дубенди, Причал №3 (парагр.4.1.4 и 4.1.5). Также, Техническое Предложение Консультанта принимает во внимание этот последний проект только. Таким образом, подтверждается то, что в проекте будут рассмотрены вопросы связанные с физико-экономическим обоснованием относящиеся к Дубенди только.

3.1.2. Поток Пассажиры (Модуль А)

Единственная ссылка в ТЗ касательно Пассажирского транспорта, находится в модуле А (парагр. 4.1): « Пассажирский Транспорт не является всей обеспокоенностью этого модуля но должен быть принят во внимание, так как он использует ту же самую инфраструктуру и оборудование как и грузовой.» Понятно, что прогноз потока пассажиров будет являться предметом более традиционного и упрощенного подхода, чем грузовой относительно генерации, дистрибуции, модального разчленения и назначения сети. Воздушный транспорт будет отделен от модели прогноза перевозок для других видов.

3.2. Основные Вопросы Проекта

3.2.1. Модуль А

Будет существовать сильная мотивация управлять базой данных долгий срок ,если она содержит информацию интересную как на уровне страны так и на уровне Коридора Трассека. Тем не менее, надо будет собирать информацию на различных уровнях.

В советское время и некоторые годы после распада СССР, данные для всего СССР составлялись в Москве, в частности для железных дорог. Так как этого больше не существует, будет намного сложнее собрать данные в едином формате, чем это было до 1995. В случаях железных дорог или портов, надежная информация обычно записывается, хотя необязательно в желаемом формате. Но для дорожного транспорта, имеется немного точных данных на регулярной основе. Поэтому ,возможно понадобится провести исследования для обновления базы данных.

Прогнозируя движение перевозок в географической зоне Трассеки по сути трудно, так как многие конкурирующие маршруты существующие –это восточно-западные маршруты. Выбор маршрута может зависеть в основном от неэкономических факторов: административных регулирующих правил, закрытия границ, уровня незаконных платежей и т.д. Неожиданные крупно-масштабные изменения в потоках перевозок могут возникнуть из-за административных мер, которые трудно предвидеть. Например, до 1997 года, большой процент- возможно не менее 90% грузовиков, использующих паром Баку-Туркменбаши, направлялись на север, в частности, в Сибирь. Когда

граница между Азербайджаном и Россией открылась заново, грузовики внезапно перестали использовать паром. После, важным источником прибыли для парома стали легковые автомобили, владельцы которых использовали Каспийское море для обхода российских регионов или небезопасных дорожных секций в Казахстане. Сейчас, когда Туркменистан требует визы от всех иностранцев, поток пассажиров и легковых автомобилей заметно уменьшился.

Во время течения проекта, прогнозирующая команда сможет калибровать модель такую, которая примет во внимание широкий спектр изменений в примерах потока. Делать то же самое после окончания проекта может потребовать содержания некоторого рода прогнозирующей команды и установления координационного механизма для команд осуществляющих и использующих модель в каждой стране.

3.2.2 Модуль В

В советские времена вся судоходная деятельность управлялась из Баку. И Каспийское Пароходство, находящееся в Баку, наслаждалось монополией на судоходные услуги. На практике, эта монополия практически еще существует. Понятно, что другие страны СНГ, граничащие с Каспийским Морем, в частности с Казахстаном и Туркменистаном были бы заинтересованы иметь свое пароходство.

Тем не менее, для этих стран нелегко управлять пароходством прибыльно, так как рынок довольно мал и в настоящее время растет не быстро. Конкурировать с существующим пароходством они должны будут предложить привлекательные цены, которые существующая компания может сочетать согласно ее существующему избытку потенциала. Поэтому требуется большая осторожность при открытии новой паромной линии или услуг.

Надо отметить, что «Бизнес План» может быть составлен, только если будет выявлено, что существуют сегменты рынка или линии бизнеса, которые оправдывают создание новых паромных услуг на Каспии с финансовой точки зрения. Это также включает, что должен быть достаточный объем грузов перевозимых морем.

3.2.3. Модуль С

Порт Актау является воротами Казахстана на Каспийское Море и более обобщенно на Западе. Улучшение условий в порту является национальным приоритетом. Возможности перевозок сухогрузов были недавно восстановлены при финансовом участии ЕБРР. Рассматривается вопрос улучшения нефтяного терминала. Паромные услуги, приостановленные в 1992, возобновились в 1999. Для Казахстана держать их открытыми, конечно, имеет смысл с точки зрения национальной безопасности. Тем не менее, трудно дать оценку долгосрочным перспективам парома. С другой стороны, коммерческий порт уже много задолжал для финансирования восстановления терминала сухого груза.

Для этих целей, имеет смысл начать с реабилитационных работ паромного терминала, которые обосновываются на основе минимального базисного сервиса, скажем одна поездка в неделю. Дальнейшая реабилитация может быть предпринята, когда возросшие перевозки обоснуют это.

3.2.4. Модуль D

В настоящее время корабли могут войти или выйти из порта Туркменбаши только при дневном свете из-за неудовлетворительных условий портового канала и в частности из-за непригодности навигационных средств. Такие обстоятельства ведут к задержкам и отсюда вытекают высокие цены, в частности на паромные услуги. Поэтому необходимо найти пути для улучшения навигации в портовом канале.

3.2.5 Модуль E

В советские времена большие количества сырой нефти или очищенные нефтепродукты транспортировались через Каспий. Сырая нефть в основном привозилась из Казахстана в Баку, где она очищалась. Очищенные продукты отправлялись на Восток, в основном в Красноводск (в настоящем Туркменбаши), откуда они отправлялись так далеко как Восточная Сибирь или даже Камчатка. Когда случилось так, что бывшая советская земля вокруг Каспийского моря была поделена между четырьмя разными государствами, объем перевозимой нефти заметно сократился.

Перспективы сейчас заключаются в том, что больший объем сырой нефти может быть снова перевозиться из Казахстана и Туркменбаши в порты на Западном побережье, в частности, в Баку, как маршрут на Западные рынки. Какой объем пойдет транзитом через Баку будет зависеть от общего уровня экспорта и также от альтернативных экспортных маршрутов. В случае Казахстана, если эта страна придерживается своего последнего обязательства налагать экспортные квоты и если Каспийский трубопровод, связывающий нефтяные месторождения Западного Казахстана с Новороссийском на Черном Море откроется как планируется в 2002, следовательно останется не так много для перевозок танкером через Каспий. Больше потому, что предельная цена перевозки танкерами выше чем трубой.

Тем не менее, использование танкеров дает больше гибкости, так как в отличие от трубопровода, суда могут быть направлены по маршруту согласно текущим обстоятельствам. Поэтому важно управлять достаточными погрузочными и разгрузочными емкостями в портах. С другой стороны, чрезмерное инвестирование в нефтяные терминалы повысит цены и тем самым понизит конкурентность водного транспорта. Сложным сбытом является поэтому базис для определения оптимального уровня инвестиций в Каспийские порты.

Все последние четыре модуля требуют прогнозов транспортного движения, которые как предполагается должны быть обеспечены Модулем А. Модуль Е, тем не менее, не может ожидать очень многого от модуля А, так как транспортные сети используемые для транспортировки сырой нефти и нефтяных продуктов в основном отличаются от сетей используемых другими товарами.

3.3. Ожидаемые Результаты от Проекта

Существует явное доказательство того, что каждое государство Трасеки готовит планирование для своей транспортной инфраструктуры и развития, какое бы внутреннее или внешнее финансирование ни было. Местные ожидания и интересы для проекта полагаются на

- Региональный аспект системы прогноза движения транспорта, но принимая во внимание местную специфику
- Надежный инструмент прогноза движения транспорта, легкий в использование
- Постоянная структура с несложными процедурами для обновления и управления информацией
- Соответствующее компьютерное оборудование и дальнейшие ресурсы для удовлетворения нужд такой системы операций

Для выполнения всех этих требований, которые обеспечат ожидания того, что оставленный инструмент будет всегда доступен и использован для долгосрочных учений транспортного планирования со стороны получателя, необходимо иметь высокоэффективную и качественную коммуникационную связь между всеми потенциальными пользователями. Это будет осуществлено с помощью установки максимума компьютерных связей между ними через основной региональный сервер (называемый в Тех.Задании: «Фактическое Учреждение»). Таким образом, «ФУ», ответственный в будущем, когда проект закончится за осуществление региональной базы данных, является ключевым элементом всей системы. Он должен иметь административную или юридическую власть с минимальными ресурсами для работы так как он гарантирует постоянность системы.

Идентификация и согласие по двум последним аспектам: власть и ресурсы определяют правовую позицию системы и таким образом ее расположение. Еще очень рано, на этой стадии проекта принять какое-либо решение в этом вопросе хотя его следует сделать достаточно рано для того, чтобы избежать дальнейшей задержки. Похоже, на данный момент, наиболее подходящее окружение для установки системы находится в рамках Межгосударственной Совместной Комиссии Трасеки. Решение должно быть принято как можно скорее в этом направлении.

Далее, в этом контексте, планируемые результаты Проекта сходятся с рассмотренными в Тех. Зад., которые являются:

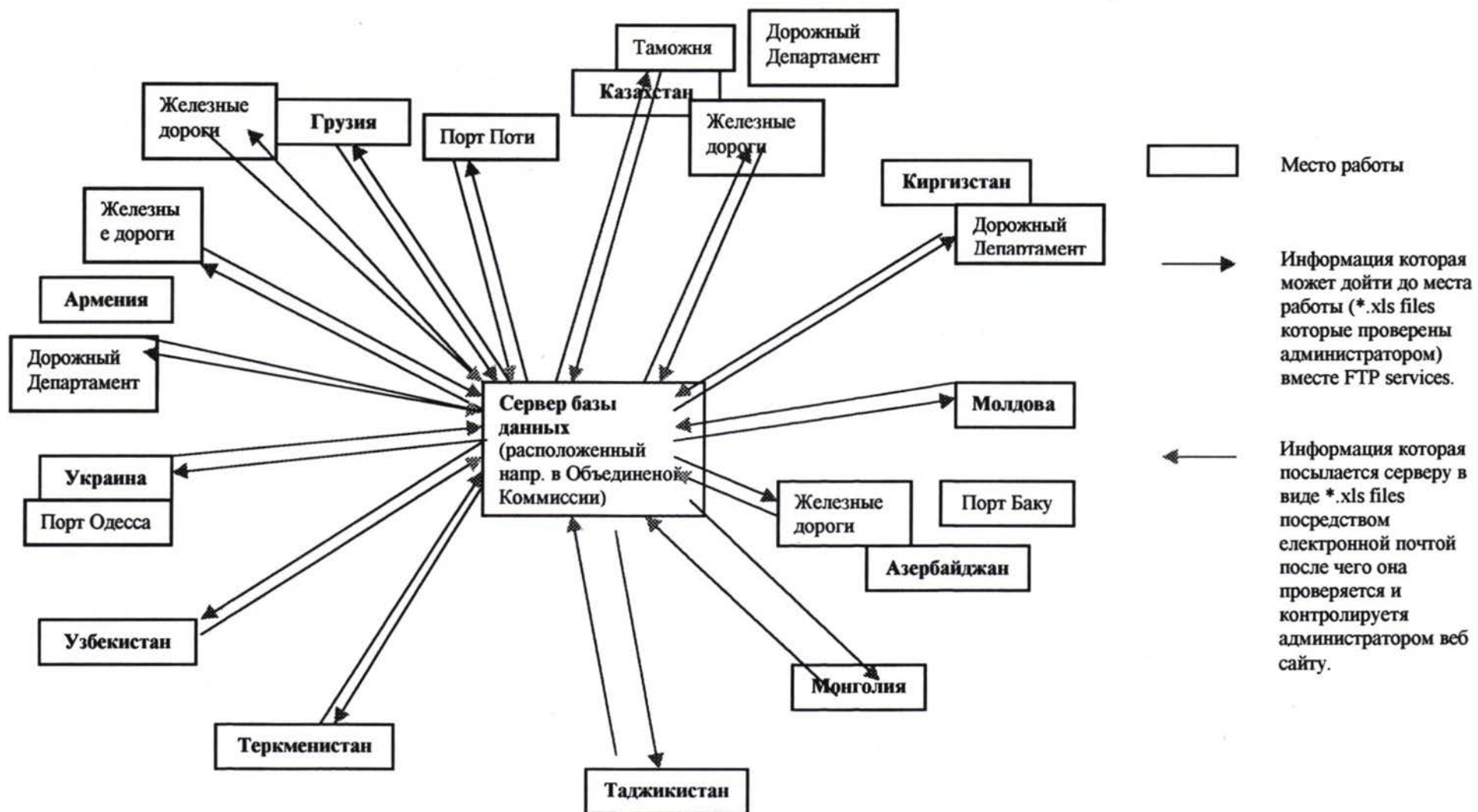
- Основать автономный центр сбора данных Трасеки и способность прогнозирования, с интерфазами по региону
- Обеспечить данные движения и др. данные сопутствующим модулям (В до Е)
- Документировать транспортную инфраструктуру и сервисные проекты для ходатайства инвестиций близких к МФО и обеспечить данными транспортного движения других доноров
- Перевести ноу-хау дизайна базы данных и моделирования местным партнерам

3.4. Риск и Предположения

3.4.1. Модуль А

Ударение сделанное в Тех.Задании на необходимость имени простой и гласной прогнозирующей модели вполне понятно из-за сложности найденной местными экспертами понять как следует бывшую модель используемую в Проекте Трасека регионального прогнозирования движения транспорта. Тем не менее, чрезмерное настояние на простоте ведет само за собой риск: пересмотрение сложности ситуации может закончиться прогнозом основанным на фактах.

Проект Схемы Функционирования базы данных TRACEKA



Основной риск, кажется, связан с периодом после окончания проекта. Такая же ситуация может случиться как с прошлым Проектом Трассеки Регионального Прогнозирования Движения. В этом случае, работа над моделью и базой данных, оставленная на местных специалистов остановилась почти сразу во всех восьми странах-получателях из-за недостатка интереса продолжить работу, основанную в частности на отсутствии финансового стимула. Если не будет выработано никакого финансового механизма для побуждения команд стран далее катить мяч, риск очень велик, что он остановится вскоре после окончания проекта.

Даже если работа продолжится, это будет настоящим вызовом для экспертов 11 стран найти пути для адаптации прогнозирующей модели к изменяющемуся окружению путем модификации основной сети, перекалибруя параметры и возможно представляя дополнительные факты.

3.4.2. Модуль В.

Риск связан с чрезмерно оптимистическим взглядом на будущее судоходных услуг на Каспии. Если будут созданы новые компании или услуги и не найдут ожидаемых условий для развития, они могут понести убытки и оставить ситуацию хуже, чем это могло бы быть без создания новых предприятий.

3.4.3. Модуль С.

Значительный риск заключается в переоценки реабилитационных требований и следовательно увеличение задолженности порта и эксплуатационных цен переинвестировав в паромный терминал. Такой риск тем не менее снижается этапным подходом к проблеме. Минимальные реабилитационные работы требуемые для безопасного функционирования парама будут сделаны осуществлены в первую очередь очень быстро с помощью средств предоставленных ТАСИСом. Дополнительные работы будут предприняты только, когда будет обоснование увеличенного объема движения транспорта.

3.4.4 Модуль D

Никакого значительного риска связанного с этим модулем нет. Во всех случаях, требуется улучшение навигационных условий в канале при входе в порт Туркменбаши. Уровень грунта может быть приравнен со временем.

3.4.5 Модуль E

Ожидается, что сновные рекомендации затронут порт Дубенди, около Баку. Основной риск исходит из трудности произвести надежный прогноз для будущих нефтяных потоков. С настоящего времени возможности нефтяного терминала, несмотря на значительный износ, могут иметь дело в несколько раз большим объемом нефти разгружаемой в настоящем, риск заключается в том, что возможно под давлением местного руководства, учение делает вывод в необходимости значительно увеличить загрузочные или разгрузочную емкость, хотя объемы не повысятся слишком или даже уменьшатся.

4. Персонал Проекта, Организация и Планирование

4.1. Организация Проекта и Персонал

4.2. Мобилизация и Персонал

Настоящий проект действителен (Контракт ТАСИС №99.0130) с 30 августа 1999 общим сроком 24 месяца, это означает до 29 Августа 2001. Два внешних события повлияли на время-график задания включенное в Тех.Задание Консультанта:

1. В июне 1999 во время переговоров с ЕК, консультанта попросили начать Модуль С, в самом начале периода проекта (вместо с месяца 9) с тех пор как « Каспийское Пароходство» Азербайджана только заново открыло паромный услуги между Баку и Актау, Паромный Терминал Актау был в очень плохом состоянии.
2. Во время начинания Модуля А, в начале проекта, руководитель группы, гос. Франсуа Марк Турпин, не смог работать из-за медицинской причины, так как попал в автокатастрофу. Консультант предложил в ЕК себе замену в лице Филиппа Деляпорта для того, чтобы начать модуль А и другие модули связанные с ним. Согласие на эту замену было дано ЕК 10 ноября 1999, цитата: « Гос. Деляпорт временно заменяет гос. Турпина до тех пор пока гос. Турпин будет в состоянии возобновить свои полномочия в проекте. Все другие условия контракта остаются неизменными»

Воздействие этих событий на организацию проекта было принято во внимание по своим различным компонентам: задание и график экспертов, мобилизация персонала и вклады, функциональные урегулирования, отчетность и т.д. для того, чтобы компенсировать начальную задержку в течение контрактного периода.

4.1.2. Структурные встречи

Команда по Координации Трасеки

Встреча была организована в Координационном Бюро Трасеки в Головном Офисе в Брюсселе 27 Октября 1999г для общего представления Проекта, сбора базы данных бывшего проекта и другой соответствующей информации полезной для проекта. Информация предоставленная КБ была направлена соответствующим экспертам и субконтракторам.

В собрание приняли участие:

Гос. Бедегенотс Координатор в центральной Азии
Гос. Симс Региональный Координатор в Центральной Азии

И в лице Консультантов:

Гос. Дэвидсон Специалист по Базе Данных
Гос.Вортингтон Экономист

Гос. Деляпорт также принимал участие как исполняющий обязанности Руководителя Команды. (еще не согласовано с ЕК)

Другие встречи имели место в Киеве и Баку, между исполняющим обязанности Руководителя Команды и Гос. Гралем, региональным координатором для Закавказья во время прошедшего ознакомительного посещения стран Трасеки.

Много встреч было также проведено в рамках Модуля С между Гос. Симсом и Гос. Мариеном, Руководителем Группы для этого модуля (смотрите Начальный Отчет для Модуля С-Ноябрь 1999).

Мониторинговая Команда ТАСИСа.

Встречи были проведены с Гос. Мелиссеном, ответственным за мониторинг Модулей Вдо Е, и гос. Мериеном касательно течения Модуля С, так как последний начался в начале периода проекта. (Сентябрь 1999)

Наконец, к концу начальной стадии, гос. Матюрс, ответственный за мониторинг Модуля А, и гос. Ф.Деляпорт, исполняющий обязанности РК, встретились в Тбилиси 25 января 2000 чтобы представить проект настоящего Отчета и течение Модуля А.

4.1.3. Организация Проекта

Так как а) проект географически сориентирован вокруг Каспийского Моря (все модули), и б) деятельность Консультанта во время первой стадии Модуля А будет развиваться из вкладов ,подготовленных из ограниченного числа « пилотных» стран, предлагается для обеих причин вместе иметь постоянный региональный офис в:

- Баку (Азербайджан) в Доме Правительства (Комната 447)- 370016 Баку, и
- Алма-Ата (Казахстан) в Траспортном Исследовательском Институте: ТИИ

Только первый офис будет иметь постоянный персонал. Тем не менее, так как связи с Межправительственным Совместным Комитетом очень тесны, будут проведены исследования в ближайшем будущем перейти в помещение последнего.

Модуль А

Модуль А находится на критической тропе и это рискованно поставлять необходимые требующиеся прогнозы на время для других модулей. Тем не менее, начало этого проекта задержалось на 2 месяца и будет невозможно продолжать с предположенным планом работы и доставить во время. Мы разработали новый план работы для соответствия этим целям. Проект и база данных и дизайнеры модели нуждаются в большей помощи и параллельной работе так нам пришлось представить нового члена команде, кого-нибудь кто уже имеет навыки чтобы быть резидентом в Трасеке. Гос. Кристофер Милс был членом исследовательской команды Мистик развивающей транспортную базу данных для 15 государств-членов ЕС и имеет широкий опыт в управлении базой данных и моделирования, включая много заграничного опыта в этих областях в Восточной Европе и Дальнем Востоке. (CV прилагается в Приложении).

Сбор данных в рамках ограниченного периода времени в Модуле А требует строгого контроля и мониторинга. Руководство будет осуществляться иностранным персоналом, вдобавок к своим собственным обязанностям в проекте, отобранных за свой опыт и особое знание области. Ими являются:

- Координатор Восточной части Центральной Азии: Гос. Пол Пезо
- Координатор Украина, Молдова: Гос. Джон Воррингтон

Вклады в сроки рабочих месяцев сделаны соответственно. Исполняющий обязанности Руководителя Команды, находящийся в Баку, будет непосредственно осуществлять контроль за Кавказскими странами.

Модуль Е

Во время осуществления первоначальных исследований в этом Модуле, выявилось, что небольшие правки необходимо сделать в организации.

Гос. П. Дюрел, экономист по нефти каналу, был предложен как Руководитель Команды по этому Модулю, не имеет полной и достаточной мобильности проводить необходимое время в станях Трасеки по распоряжению получателей и также достаточное время на мониторинговые цели. Предлагается, чтобы Гос. Мериен взял на себя обязанности для других Модулей С и D. Для

успешного выполнения этого задания , ему будет оказываться поддержка гос. Пезо, макро-экономистом имеющем отличное знание нефтяных вопросов в Центральной Азии. Гос. Дюрел также поддержит его, но с сокращенным количеством рабочих месяцев.

С тех пор как Консультант представил Техническое Предложение , Гос. Луснер предлагаемый «Анализист Движения Нефти» покинул «Администрацию Порта Марсель». Ита предлагается заменить его Гос. Монтфортом, который более чем 10 лет ответственен за руководство нефтяными терминалами в порту Марсель. (CV прилагается в Приложении).

В то же время Гос. М. Перонет «Эксперт Терминала Нефтяного Порта», которого недавно продвинули на более высокую управленческую должность в « Администрации Порта Марсель», имеет меньше возможности и времени ездить в области Трассеки. Из-за этой причины предлагается, чтобы в его задаче ему помогал Гос. Имелль, который имеет большой опыт работы с ним. (CV прилагается в Приложении.)

4.2. Общее Планирование Проекта

4.2.1. Распорядок Задания

Согласно обстоятельствам упомянутым выше, распорядок общей программы был приспособлен соответственно, Так как Модуль А является общим модулем, обеспечивающем вклады в другие, его цель и распорядок времени являются базисом, на котором была построена вся программа. Планирование на весь проект дается в таблице на следующих страницах. Таблицы планирования в требуемом формате даются также в Приложении.

Рабочий график для Модуля Д, Е и В принимает во внимание ожидаемый прогресс Модуля А, так как прогноз транспортных движений является сутью количественных элементов (экономического и финансового) для этих модулей.

Исследования уже проведенные на месте продемонстрировали, что минимум через 4 месяца будет необходимо собрать первый набор данных (1998) для Модуля А местными экспертами и специалистами.

4.2.2. Отчетность

Так как Модули А и С были начаты во времени не соответствующем времени, данному в Тех. Задании, система отчетности также была пересмотрена. Таблица суммарных ответов обеспечивает сравнение графиков отчетности в Тех. Задании и как предлагается.

РАСПИСАНИЕ на ВЫПОЛНЕНИЕ ЗАДАЧ по ПРОЕКТУ

Транспортный Поток и Технико-Экономические Обоснования - ТРАСЕКА

		1999 год				2000 год								2001 год											
		Сент.	Окт.	Ноя.	Дек.	Янв.	Фев.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Ноя.	Дек.	Янв.	Фев.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июл.	Авг.
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
A8	Годность Моста Чардзева													—————											
Модуль E														● E2-Ph1 ● E1 ● E2-Ph2											
Транспортировка Нефти и Технико-Экономическое Обоснование Дубенди														● Набросок Отчета											
ЗАДАЧА		Сент.	Окт.	Ноя.	Дек.	Янв.	Фев.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Ноя.	Дек.	Янв.	Фев.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июл.	Авг.
E2-Ph1	Инфраструктура нефтяного транспорта, Складов, транспортировка													● Начало											
E1-Ph1+2	Прогнозирование Движения													● Промежуток Времени											
E1-Ph3	Прогнозирование Движения													● Набросок Отчета											
E2-Ph2	Оценка Спроса/Предложений													● Набросок Отчета											
E3-E4	Причал 3 в Дубенди и Технико-Экономическая Документация и Документация для Тендера													● Набросок Отчета											
E5-E6	Ходатайство на Инвестиции и Последующая работа													● Набросок Отчета											
Модуль B														● Начало											
Норвег Услуги по Перевозкам по Каспийскому Морю														● Промежуток Времени											
ЗАДАЧА		Сент.	Окт.	Ноя.	Дек.	Янв.	Фев.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Ноя.	Дек.	Янв.	Фев.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июл.	Авг.
B2	Пригодность Кораблей и затраты на поддержания функционирования													● Промежуток Времени											
B3	Навигация и Услуги по Операционным Перевозкам													● Промежуток Времени											
B1	Прогнозирование Движения - Анализ Спроса													● Промежуток Времени											
B6	Правовые, Регулирующие и Политические Условия													● Промежуток Времени											
B5-B4	Структура Менеджмента и Обучение личного состава													● Промежуток Времени											
B7	Бизнес план													● Промежуток Времени											

ГРАФИК РАБОТЫ КЛЮЧЕВОГО ПЕРСОНАЛА

Транспортные Потoki и Техничo-Экономические Обоснования ТРАСЕКА

1999 год				2000 год								2001 год											
Сент.	Окт.	Ноя.	Дек.	Янв.	Фев.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Ноя.	Дек.	Янв.	Фев.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24

0,25	0,75	Эксперт по окружающей среде	1,00			X	X		XX															
3,75	5,00	Итого	8,75																					

EC TRASEKA **Модуль D** *Навигационный Канал в Туркменбаши*

	0,75	Руководитель группы	0,75									X		X		X								
	1,00	Инженер порта (РГ Модуль D)	1,00									XX	XX											
0,25	0,75	Эксперт по отложениям	1,00									XX	X	X										
0,25	0,50	Эксперт по Углубляющим работам	0,75									XX		X										
	0,25	Эксперт по финансам	0,25											X										
0,25	0,75	Эксперт помогающий Навигации	1,00											XX	X	X								
0,25	0,25	Эксперт по окружающей среде	0,50											X		X								
1,00	4,25	Итого	5,25																					

EC TRASEKA **Модуль E** *Транспортировка нефти по Каспийскому Морю и Техничo-Экономическое обоснование по Терминалу Дубенди*

	1,75	Руководитель группы	1,75					X			XX				X		X	X	X					
	4,00	Инженер по Порту (РГ Модуль E)	4,00					X	X		X			XXX	XXX	XXX	XX			X				
2,25	1,50	Экономист в Нефтяном Порту	3,75					X	XX	XXXX	XXX	XXX						X		X				
2,00	1,00	Аналитик по нефтяному движению	3,00					XXX	XX	XXX	XX					XX								
2,25	0,75	Эксперт по Терминалу в нефтяном порту	3,00						XX		X			XX	XXXX	XXX								
	2,00	Макро Экономист	2,00					X	XX	XX	X					XX								
2,00	0,50	Инженер по Морской Инфраструктуре	2,50						XXX						XXX	XX			XX					

4.2.2. предоставления Отчета

Так как МОДУЛИ А и С были начаты во времена не совпадающими с теми которые указаны в Техническом Задании, Отчетная система также была рассмотрена. Таблица с итогами отчетов предлагает сравнения между расписанием предоставления отчетов как указано в Техническом Задании и как предложено.

TOR/TECHNICAL PROPOSAL and ACTUAL REPORTING TIME SCHEDULE

Конец месяца	Конечная дата	Отчёты по техническому заданию	Фактические отчёты по проекту	Модуль А		Модуль В		Модуль С	Модуль D		Модуль E	
				Тех. Зад. без огр-я по времени		Тех. Зад. без огр-я по времени		Отчёт +2 м.	Тех. Зад. без огр-я по времени		Тех. Зад. без огр-я по времени	
				Тех. задание	Фактически	Тех. предложение	Фактически	Фактически	Тех. предложение	Фактически	Тех. предложение	Фактически
1	30.сен.99			Нач. Тех.зад.				Начало				
2	31.окт.99											
3	30.ноя.99	Нач. Отчёт			Начало			Нач. Отчёт			Начало Пред-я	
4	31-дек-99											
5	31-январь-00		Нач. Отчёт					Тендерные док.				
6	29-фев-00	Прогр. Отчёт 1		CD delivery								Начало
7	31-мар-00											
8	30-апр-00						Начало	Финал. Отчёт				
9	31-май-00			Передача КД		Начало	Нач. Отчёт				Завер.тех. пр-я	Специф. Отчёт
10	30-июн-00		Прогр. Отчёт 1		Передача КД							Специф. Отчёт
11	31-июл-00											Специф. Отчёт
12	31-авг-00	Прогр. Отчёт 2		Передача КД					Заверш Техн. Зад	Начало		
13	30.сен.00											
14	31.окт.00							Пром. Отчёт				
15	30.ноя.00			Передача КД								
16	31-дек-00		Прогр. Отчёт 2		Передача КД				Начало техпр-я	Финал. Отчёт		
17	31-январь-01						Завер.тех. пр-я					
18	29-фев-01	Прогр. Отчёт 3		Передача КД				Проектное зав.			Заверш Техн. Зад	Проект.заверш.
19	31-мар-01											
20	30-апр-01								Завер.тех. пр-я			
21	31-май-01	Проек.зав техзад	Проект.зав техзад	Передача КД	Передача КД	Заверш Техн. Зад	Финал. Отчёт					Финал. Отчёт
22	30-июн-01											
23	31июл-01											
24	31-авг-01	Завер. Тех.зад-я	Завер. Тех.зад-я	Передача КД	Передача КД							

4.3. Следующий Отчетный Период

Следующий отчетный период охватит деятельность Консультанта в течение месяцев с февраля по июнь 2000. Эта деятельность сконцентрируется в основном на:

Модуль А

Задача	Деятельность
A1	- Завершение прошлого метода сети содействия местных экспертов
A4	- Осуществление сбора данных 1998 с внутренней стороны
A4	- Заметки изучения местности (так много как возможно) - Пред-дизайн в ЕС структуры базы данных и содержания - Продолжение дизайна базы данных и подготовка дизайна прогноз-моделей в области Трассеки с участием экспертов из пилотных стран
A2	- Первые два рабочих заседания/семинара будут организованы для ознакомления Местных Корреспондентов с первоначальными дизайнами базы данных и прогнозирующих моделей: данные, форматы, структура и т.д. пробно: - В Бишкеке для 5 стран Центральной Азии плюс Монголия (середина марта 2000) - В Киеве для Кавказских стран плюс страны Черного Моря (конец марта 2000)
A6	- Начало подготовки основного документа
A3 A11	Дизайн коммуникационной системы и поставка первого оборудования как необходимо

Модуль В

Задача	Деятельность
B2 B3	- Начало оценки новых паромных услуг на Каспии: Задания B2 и B3

Модуль С

Задача	Деятельность
C6	- Завершение Модуля с производством Финального Отчета

Модуль D

- Никакой специфической деятельности не предвидется во время этого периода

-

Модуль E

Задача	Деятельность
E1	- Предварительный прогноз движения: Фазы 1 и 2

Е2 Фаза 1	- Исполнение на месте задачи Е2-Фаза 1: инвентаризация инфраструктуры, хранение и перевод
Е2 Фаза 2	- Предварительный синтез нефте поставок/ оценка запроса: задача Е2-Фаза2

ПРИЛОЖЕНИЕ А

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ СООБРАЖЕНИЯ ПО ПОДДЕРЖКАМ
ПРОГРАММНЫМ ОБЕСПЕЧЕНИЕМ

База данных и среда Модели программного обеспечения

База Данных

Программа Access может быть использована также как и Excel для базы данных. С Майкрософт Офис 2000, данные в Excel и Access имеют постоянные связи. Данные сейчас хранятся на единой базе. Они могут быть изменены или через Excel или Access, которые используются как границы. Это позволяет легче читать и записывать данные и производить перевод данных из одной программы в другую.

Доступность данных является одной из основных трудностей в планирование грузовых перевозок в общем и в частности в контексте Трасеки. Отсутствующая информация должна будет реконструирована через полную и хорошо определенную процедуру в форму значимую для анализа.

Расчет Модели

Модель сама может быть построена на Excel и также и с Визуальной Основой для Применения (VBA). Будет возможно обрабатывать матрицы (для генерирования поездки, распределения и выбора формы) и применить его к сети. Принято, что характеристики сети и матриц, которые надо обработать, не будут слишком большими и характеристики модели не будут слишком сложными, таа как беговое время будет очень важно. Модель должна быть использована дружески, хотя она не построена на посвященном моделируемом пакете.

Графическая Граница

Графическая граница необходима для построения и и изменения инфраструктурной сети, в частности:

- Автоматически соединять графические объекты с записми в базе данных,
- Пригонять длину и характеристики линий или полилиний, которые представляют арки сети и коннекторы к зонам,
- Добавлять, изменять узловые характеристики
- Визуализировать результаты модели

Сейчас возможно использовать основной GIS в Excel (который был разработан с корпорацией Мапинфо) или программу MapPoint, разработанную Майкрософт. Следует определить, достаточна ли функциональность GIS для требуемого применения. MapPoint легко использовать, но у него ограниченные характеристики. Например, MapPoint не может импортировать новые карты, не может позволить пользователю создать характеристики новой карты, на которую приложить данные.

Если Excel не обеспечивает такого рода функциональность, возможно понадобится внешняя дополнительная программа.

Мапинфо может быть довольно трудным в использовании. Вдобавок, перевод данных из базы данных и поддержка модели во внешний GIS может создать длинный и ошибки создающий процесс. Будет лучше осуществлять контроль за базой данных, моделью и GIS с той же самой программой.

Два решения вопроса могут быть применены:

- Использовать нашу собственную программу называемую TAEGIS, которая является GIS посвященная транспортному планированию. Легко поставить русскую версию.
- Использовать вайпер, который является полной графической границей Windows посвященной обработке данных в транспортном моделировании. Преимущество

заключается в том, что он включает в себя все функции, необходимые для осуществления контроля не только сетей, но также матриц и иллюстрированных результатов. Это надежная программа, так как она является частью нового поколения полных совместимых программ моделирования Windows в продолжении знаменитых MiniTP и Tranplan моделирующих программ широко используемых в мире. В конце полная модель может быть легко перенесена на новую платформу. Тем не менее, сомнительно, что она может быть переведена на русский по доступной цене.

Результаты

- Произвести с базовой ссылкой настоящую базу данных и прогнозировать модель для региона ТРАСЕКА.
- Формат данных и примеры
- Параметры модели
- Прогноз транспортных поток для модулей проекта от В до Е и особые случаи
- Полное руководство для базы данных и модель (список инструкций и текстовое разъяснение)
- Коробка инструмента: таблицы плюс графическая граница плюс макро-команда. Эта коробка инструмента позволит пригнать параметры модели соответственно новым имеющимся, изменить сеть с новыми связями или изменяя характеристики существующих связей, опробовать сценарии специфического транспортного требования.

ПРИЛОЖЕНИЕ В

ЗНАНИЯ в НЕКОТОРЫХ СТРАНАХ

МОЛДОВА

Что касается инфраструктуры дорог, в Молдове уже создана Информационная Система Больших Дорог (ИСБД), которая создана в формате ACCESS и в нем использована графика MAPINFO. Большинство необходимой для национальной сети дорог информации существует и надо только перевести данные из ИСБД в базу данных ТРАСЕКА. Сеть цифровая, соединяется (на расстоянии), является узловым и т.д.

В отношении инфраструктуры железных дорог, Технико-экономическое Обоснование Железнодорожного Транспорта приведенная ТАСИС в Украине, России, Беларуси, Молдове TNREG 9301 будет служить необходимым информационным источником, хотя модель этого проекта не помогла Молдове. Никаких данных о месте происхождения и назначения разделенного на подразделы для железных дорог только для Молдовы в целом, нет. Данные о сети доступны, но в течении недавних лет они были изменены.

УКРАИНА

Заместитель Министра Транспорта официально назначил главу Департамента Транспортной Политики представителем Получателя. В этом письме от 15 декабря 1999 года он также оповестил об обязательствах МТ перед проектом который совпадает с "Многосторонним Соглашением по Международному Транспорту способствующего развитию коридора Европа-Кавказ-Азия" подписанный в Баку в сентябре 1998 года.

База данных и поддерживающая документация подготовленная как часть предыдущего проекта "Изучение Национальной Сети Дорог" ТАСИС TNUK 9302 предоставит ценный начальный пункт для вложений сети движения и дорог в модель движения. Консультант также будет использовать данные собранные недавно для продолжающихся проектов ТАСИСа EDUR 9701 "Техническое содействие Укравтодору и частные фирмы гражданского назначения" и TNREG 9703 "Развитие потоков движения по Десяти Корридорам II и IX". Информация о сетях обеих дорожных и железнодорожных путей в составе Десяти Корридоров в Украине которая была разработана как часть проекта ТАСИС TNUK 9601 "Институциональная поддержка Министерству Транспорта" также будет соответственно использована.

ГРУЗИЯ

Есть некая озабоченность об ожидаемых результатах прогнозирования движения. Рассматривая страну как транзитный путь для перевозок товаров, официальные лица уполномоченные в транспортной сфере горят желанием узнать какой путь мог стать конкурирующим с маршрутом пролегающим через Кавказ предназначенный для транспортных потоков которые на данный момент обходят его. Существуют несколько путей рассмотрения этого вопроса, и это не только наблюдение за обменом между Европой и Японией. Один из многочисленных ключевых моментов является во первых региональный подход (разъяснен далее) к транспортным потокам и маршрутам осуществляемый в координации между соответствующими Уполномоченными органами для того чтобы создать конкурентоспособные маршруты в этом регионе. Цель настоящего Проекта является обеспечение этим ключевым моментом.

Грузия: Уровень и суть информации которая может быть принята от нескольких источников:

Морской транспорт и транспорт в портах:

Можно получить полную информацию о портах, их оборудовании, возможностях, методах управления, пассажирских перевозках, о перевозках перевозящих товар, работе перевозок и т.д. Существует Центр в Батуми где 55 человек работают над статистикой, экономической оценкой и т.д. Здесь можно получить информацию всякого рода нужную для программы ТРАСЕКА.

Потоки дорожного транспорта:

Статистика которая публиковалась с 1992 года до сих пор, сейчас не актуальна. Департамент по Дорожному транспорту только в 1999 году начал собирать с регионов документацию относительно транспорта, но все еще существуют многие проблемы относительно работы с этими данными. Информация приходящая из приграничных зон не точна, и некоторые приграничные регионы находятся вне контроля.

Счет транспортных потоков:

Работа по поддержанию дорог в хорошем состоянии была переведена концессионерам для 11-ти регионов. В контракте о режиме работы по поддержанию дорог в хорошем состоянии, концессионеры обязуются проводить счета транспортных потоков четыре раза в год, на внутренних и международных дорогах, через каждые 40 км., так чтобы Государственный Дорожный Департамент мог получать данные о транспортных потоках из приблизительно 110 пунктов из всей сети дорог.

Возможно что Государственный Департамент будет проводить двухдневные счета транспортных потоков учитывая место назначения-прохождения товара. Эта возможность предоставит шанс получать более достоверные результаты чем нынешние результаты оценок.

Железнодорожный Транспорт:

Существует Департамент по Статистике по железным дорогам в Тбилиси, которая может обеспечить информацией любого вида относительно функционирования железнодорожного транспорта.

Овиация:

Можно получить полную информацию по аэропортам, самолетам различных авиокомпаний, пассажирским транспортом, транспортировке багажа и товаров в соответствии с нормами международного права которая каждый год публикуется и посылается в Международный Центр в Канаде (все формы представлены в приложении).

Транспортировка нефти:

Транспортировка нефти по трубопроводам осуществляется Грузинской Международной Нефтяной Корпорацией. Транспортировка нефти по железным дорогам не подпадает под их ответственность. Транспортировка переработанных нефтепродуктов производится только по железным дорогам, и сам трубопровод для дизеля на протяжении очень большого расстояния будет под ответственностью Министерства Энергии.

АРМЕНИЯ

Персонал Министерства из за финансового положения сокращен в большом количестве и компьютерное оборудование полностью или частично вышло из строя. В этом положении абсолютно ничего не напоминает о прошлом Проекте ТРАСЕКА о прогнозировании региональных транспортных потоков.

Счет транспортных потоков по дорогам производится дважды в месяц но не с непосредственным использованием. Насчет информации о транспорте, то ситуация в железнодорожном секторе выглядит лучше. Но кажется что в противоречие этому, данные предоставляемые Министерством Статистики все еще считаются конфиденциальными.

АЗЕРБАЙДЖАН

Инструмент оставленный после прошедшего проекта ТРАСЕКА не была использована, и он может быть использован в "Железнодорожном Компьютерном Центре". Местная сеть корреспондентов очень хорошо осведомлена о Проекте и о характере данных которые нужно собрать. Единственное препятствие это отсутствие Министерства Транспорта. Этот вопрос мог бы быть адресован в рамках технического содействия по выполнению различных программ ТАСИС/ТРАСЕКА.

ТУРКМЕНИСТАН

Туркменистан является главным получателем этого проекта. Тем не менее, встреча в Кабинете Министров не состоялась, и мы все еще не посетили Министерство Морского Транспорта который находится Туркменбаши. Отсутствие представителей на Конференции проведенного в сентябре 1998 года в Баку вызвало определенное замешательство среди бывших активных участников проекта ТРАСЕКА.

Для МОДУЛЯ А, Консультант ожидает активное участие со стороны "Национального Института Статистики и Прогнозирования" (Туркменстатпрогноз) который принимал участие в прошедшем проекте. Неоценимые услуги этого института в сборе базы данных будут высоко оценены. Тем не менее, не возможно найти ничего напоминающего прошедший Проект.

УЗБЕКИСТАН

Заместитель Премьер-Министра принял решение и предпринял определенные шаги по сбору организаций и администраций которые будут принимать участие в Проекте и будут помогать Колнсультанту в выпонении его задач. Мы уже посетили Ведущий Центр и несколько Корреспондентов. Формальное соглашение с Узавтотранс должно быть подписано в ближайшем будущем.

КАЗАХСТАН

Институт Исследований Транспорта (НИИТ) уже принимал активное участие в работе над МОДУЛЕМ С. То что известно о ситуации в транспортной сфере Казахстана делает его идеальным партнером в начинании Проекта в сотрудничестве с экспертами ЕС. В Институте имеется база данных и оборудование завезенное в течении прошлого проекта.

ТАДЖИКИСТАН

Никаких визитов по объектам небыло. Тем не менее, связь с Институтом Государственного Дизайна и Исследований "Таджикгипротранстрой" уже налажена. Не смотря на это институт который зависит от Министерства Дорожного Строительства и Экономики и имеет доступ к официальным данным необходимых для заполнения транспортной базы данных, таким образом становясь необходимым и правдивым партнером Прокта.

КЫРГЫЗСТАН

Больших проблем в Кыргызстане быть не должно. "Кыргыздортранспроект" у которого была ведущая позиция в прошлом проекте ТРАСЕКА, для настоящего Проекта будет выполнять похожую задачу при помощи поддержки Национального Комитета по Статистике. Первый семинар по содержанию и структуре базы данных будет проведен в Бишкеке.

МОНГОЛИЯ

Не посетили и к данному этапу Проекта не подошли.

ПРИЛОЖЕНИЕ С

МОДУЛЬ Е

ВОЗМОЖНОСТИ НЕФТЯНОГО ТЕРМИНАЛА в БАКИНСКОЙ ЗОНЕ

ВОЗМОЖНОСТИ НЕФТЯНОГО ТЕРМИНАЛА В БАКИНСКОЙ ЗОНЕ

ОТЧЕТ О ПОСЕЩЕНИИ ОБЪЕКТА

В советские времена Бакинская зона была важным центром для нефтяной переработки. Очистительные заводы имели мощность переработки до 25 миллионов тонн сырой нефти в год. Они не только перерабатывали нефть добытую в этой зоне, но также значительные количества привозились из других уголков Советского Союза, таких как Казахстан и Туркменистан. С другой стороны, огромные количества нефтепродуктов отвозились в те же две страны с дальнейшим местом назначения до Сибири и даже Камчатки.

Оборудования в терминалах в Баку в одно время справлялись притоком и вывозом, особенно в пирсе 20. Тем не менее, для того, чтобы справиться с повышенным притоком в семидесятых было решено построить нефтяной терминал на полуострове Апшерон на участке называемой Дубенди, который естественно защищен близлежащим островом. Дубенди находится в 47 км. от Баку по суше и в 92 морских милях.

Нефтяной терминал в Дубенди состоит из полноразмерных пирсов (№ 1,2,3 и 5). Пирс 3 был предназначен для проведения переработанной нефти в обеих направлениях и другие пирсы для ввоза сырой нефти. У каждого пирса есть два симметрично расположенных причала, вместимость каждого составляет 2,8 миллионов тонн нефти в год. Поэтому общая вместимость составляла более 20 миллионов тонн в год.

Доступная тяга без драгирования составляет более 8 м. Это позволяет использовать танкеры мощностью до 8 000 ДВТ. для больших кораблей требуется освящение но как указано в отчете легкое драгирование позволит судам 12 000 ДВТ использовать возможности. Пространство радиусом в 350 м. позволяет танкерам поворачиваться. В настоящее время танкеры, находящиеся в пользовании, имеют в среднем мощность до 5 000 тонн переработанной нефтепродукции или 7000 тонн сырой нефти.

Со временем оборудование подверглось значительному износу. В 1990 году проектный институт "Каспморниипроект" являющийся автором первоначального дизайна, подготовила проект по реабилитации возможностей. Затраты были оценены в 13,5 миллионов долларов по курсу доллара в то время.

После независимости, Дубенди был разделен на два участка:

- Бакинский Морской Международный Торговый Порт получивший Пирс 1 и Пирс 3 а также дамбу, защищающий Пирс 3, и
- Национальная Нефтяная Компания получившая во владение Пирс 2 и Пирс 5 и пристань ведущую к пирсам 1, 2, и 5 а также склады и трубы ведущие к ним.

В настоящее время пирсы 2 и 5 больше не используются, потому что они достигли предельной стадии устарения. Их реабилитация может стоить примерно столько же сколько и постройка новых сооружений.

С другой стороны, Пирс 1 все еще может функционировать с приблизительно полной мощностью. Известна возможность принятия от 90 до 100 кораблей в месяц и возможность разгружать от 600 000 тонн до 700 000 тонн и даже до 850 000 тонн груза в месяц. Основная структура все еще кажется сильной и пригодной. В отчете сказано что главная проблема в частях каминной решетки и амортизации которые требуют полной реконструкции. Разгружающие части и трупопроводная система которые принадлежат SOCAR также нуждаются в полной починке и модернизации. Разгруженная нефть пропускается через сеть из четырех труб в шесть цистерн вместимость каждого из которых составляет 20 000 тонн что составляет 120 000 тонн общей вместимости.

Тем временем, Пирс 1 далек от использования в полную мощность. Известно что только 1 650 000 тонн сырой нефти было выгружено в 1999 году. В прошедший обычный месяц было разгружено от 38 до 45 кораблей. Тем не менее, бывают и времена пик когда в ноябре и декабре 1998 года разгрузка достигала до 450 000 тонн.

До 1990 года во времена советской власти, Пирс 3 использовался для экспортирования переработанных нефтепродуктов. После 45 минутной возни с бумагами пирс мог загрузить и послать в Краснодарск (сейчас Туркменбаши) до 4 или 5 танкеров в день. С 1990 года один из причалов полностью остановился. Другой причал несколько лет назад был отдан под использование по другим целям. В данный момент он используется для разгрузки танкеров приносящих авиационный бензин из Бакинского перерабатывающего завода. Бензин загружается в складское оборудование состоящее из 30 цистерн вместимостью 5 000 тонн. Отсюда трубопроводами оно переправляется в аэропорт. Трубы принадлежат компании "Акнефтияк".

В настоящее время два вида потоков проходят транзитом через Дубенди.

- Сырая нефть добытая в регионе полуострова Апшерон доставляется в Дубенди подводными трубопроводами. Она доставляется железной дорогой в складские помещения в Сангачалах принадлежащие ГНКАР до того как переправить трубопроводами в порт Супса на Черном Море.
- Сырая нефть (ее основная часть) импортируется танкерами из Актау (Казахстан, откуда она перевозится кораблями компанией Тенгизшевройнефть) или из Акарен или Араджа (Туркменистан где она производится компаниям Мобиль или Тотал). Компания Caspian Transo Inc. отправляет нефть в порт Батуми на Черном Море посредством одного из двух маршрутов
 - Вагонами всю дорогу из порта в порт
 - Трубопроводами через Бакинскую зону в железнодорожный терминал в Али Байрамлы и оттуда пересылается железной дорогой в порт Батуми, (этот метод используется только если все железные дороги перегружены как это было в конце 1998 года).

ПРИЛОЖЕНИЕ D

ТАБЛИЦЫ ПЛАНИРОВАНИЯ

ТАБЛИЦА 1

ОБЩИЙ ПЛАН ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Название Проекта: Транспортный Поток и Техничко-Экономические Обоснования - TNREG9803		Контракт Nb: 99.0130									Страны: 11 Стран ТРАСЕКА		
Период Планирования: Сентябрь 1999 г. - Август 2001 г.		Подготовлен: Январь 2000 года									Ведущий Консультант ЕС: ВСЕОМ		
Цели Проекта: Создание и институционализация инструмента планирования транспорта для 11 Стран ТРАСЕКА													
No	ОСНОВНЫЕ ФУНКЦИИ	ВРЕМЕННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ									ВЛОЖЕНИЯ		
		1999 г.		2000 г.				2001 г.			ЛИЧНЫЙ СОСТАВ (недели)		СУТОЧНЫЕ дни
		Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Эксперты ЕС Недели	Местные Эксперты Недели	
SS	OOONDD	JJFFMM	AAMMJJ	JJAASS	OOONDD	JJFFMM	AAMMJJ	JJAA					
Модуль А													
1	Начало		XXX XX								9	0	54
2	Местная Сеть Корреспондентов		XXX XXXX								11	0	77
3	Сбор Данных			XXXXX	XXXXXXXXXXXX	XX		XXXXXX			10	300	60
4	Разработка базы данных и документация			XXX	XXXXXXXXXXXX	X	XXXX				42	35	248
5	Разработка моделирования прогнозирования и документация			XXX	XXXXXXXXXXXX	X	XXXX				56	40	331
6	Активный ввод Системы и Использование Инструмента					XX	XXXX	XXXXXX	XXXXXX	XXXX	40	100	237
7	Осуществление Моста Чардзев						X	XXX			8	10	51
	ИТОГ										176	485	1 058
Модуль В													
8	Оценка Новых Услуг по Перевозкам по Каспийскому Морю				XXXXXXXXXXXX	XX					19	18	110
9	Структура Менеджмента и бизнес План						XXXXXXXX	XXXX			24	15	92
	ИТОГ										43	33	202
Модуль С													
10	Паромный Терминал в Актау - Документы для Тендера		X	XXXXXX	X						24	16	120
11	Рекомендации			XX	XXXX						11	2	30
	ИТОГ										35	18	150
Модуль Д													
12	Навигационный Канал в Туркменбашы					XXXX	XXXX				21	12	105
Модуль Е													
13	Оценка спроса/предложений на нефть			XXX	XXXXXX	XX					31	20	100
14	Причал Дубенди 3 - Исполнение - Документы для Тендера - Послудующая работа							XXXXXXXXXXXX	XXXXXX	XXXX	57	20	185
	ИТОГ										88	40	285
	ОБЩИЙ ИТОГ										363	588	1 800

ТАБЛИЦА 2

ПЛАН ОБЩЕГО ИСПОЛНЕНИЯ РЕЗУЛЬТАТОВ

Название Проекта: Транспортный Поток и Техничко-Экономические Обоснования - TNREG9803	Контракт №: 99.0130	Страны: 11 Стран ТРАСЕКА
Период Планирования: Сентябрь 1999 г. - Август 2001г.	Приготовлен: Январь 2000 года	Ведущий Консультант ЕС: ВСЕОМ
Цели Проекта: Создание и институционализация инструмента планирования транспорта для 11 Стран ТРАСЕКА		
Конечный результат/Даты выполнения задания	Согласованные Цели: Показатели Требующие Подтверждения	Стеснения и Предположения
<p>Начинание и установка сети местных Корреспондентов - Начальный Отчет (2+3 месяца)</p> <p><i>МОДУЛЬ А: База Данных и Прогнозирование Движения</i> 1-ая Фаза: сбор данных на местах и создания базы данных. 1-ый Отчет о Достижениях (2+8 месяца)</p> <p>2-ая Фаза: Развитие модели прогнозирования следующие после Учения и Документации Техничко-Экономических Обоснований. 2-ой Отчет о Достижениях (2+14 месяца)</p> <p>3-ая Фаза: Активное введение/распространение системы. Проект Финального Отчета (2+19 месяца)</p> <p>4-ая Фаза: Использование инструмента. Финальный Отчет (24-ый месяц)</p> <p><i>МОДУЛЬ В: Новые Услуги по Перевозкам по Каспию</i> Анализ Спроса и Бизнес План Проект Финального Отчета (2+16 месяца)</p> <p><i>МОДУЛЬ С: Перестройка Паромного Терминала в Актау</i> Документы для Тендера (4-ый месяц) и Рекомендации Финальный Отчет (8-ый месяц)</p> <p><i>МОДУЛЬ D: Навигационный Канал для Порта в Туркменбаши</i> Техничко-Экономические Обоснования Финальный Отчет (2+14 месяца)</p> <p><i>МОДУЛЬ E: Транспортировка: нефти/продуктов по Каспийскому Морю</i> Анализ Спроса/предложений и Ходатайство по Инвестициям Проект Финального Отчета (2+16 месяца)</p>	<p>Для всех Отчетов</p> <ul style="list-style-type: none"> * успешные достижения всех подзадач * участие местных партнеров и/или Корреспондентов <p>Для Базы Данных и Прогнозирования</p> <ul style="list-style-type: none"> * гибкость модели и упрощенность для пользования местной стороны * устойчивость ситемы после окончания Проекта * высокое качество системы коммуникаций <p>Для Техничко-Экономических Обоснований</p> <ul style="list-style-type: none"> * соответствующее прогнозирование движения и точность затрат * сотрудничество местных властей 	<p>Главные причины Стеснений</p> <ul style="list-style-type: none"> * доступность и точность данных баз конфиденциальности * вовлеченность местных экспертов во время и после завершения Проекта * непредсказуемые административные и/или политические решения <p>Главные Предположения</p> <ul style="list-style-type: none"> * соответствующие административные рамки для устойчивости и развития результатов проекта * последующий Проект как побуждающий мотив для участия местного персонала

ТАБЛИЦА 3

ПЛАН ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА СЛУДУЮЩИЙ ПЕРИОД

Название Проекта: Транспортный Поток и Техничко-Экономические Обоснования - TNREG9803		Контракт №: 99.0130					Страны: 11Стран ТРАСЕКА		
Период Планирования: февраль 2000 г. - Июнь 2000 г.		Подготовлен: Январь 2000 года					Ведущий Консультант ЕС: ВСЕОМ		
Цели Проекта: Создание и институционализация средства планирования транспорта для 11 Стран ТРАСЕКА									
No	ОСНОВНЫЕ ФУНКЦИИ	ВРЕМЕННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ					ВЛОЖЕНИЯ		
		2000 г.					ЛИЧНЫЙ СОСТАВ (недели)		СУТОЧНЫЕ
		Февр.	Март	Апрель	Май	Июнь	Эксперты ЕС Недели	Местные Эксперты Недели	дни
Модуль А									
2	Местная Сеть Корреспондентов	XX		X			2	0	14
3	Сбор Данных		XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	5	145	32
4	Разработка базы данных и документация	XX	XX	XXXX	XXXX	XXXX	26	10	140
5	Разработка моделирования прогнозирования и документация	XXXX		XXXX	XXXX	XXXX	24	12	133
	ИТОГ						57	167	319
Модуль В									
8	Оценка Новых Услуг по Перевозкам по Каспийскому Морю			XXXX	XXXX	XXXX	6	3	36
	ИТОГ						6	3	36
Модуль С									
11	Рекомендации	XXXX					6	2	10
	ИТОГ						35	18	10
Модуль D									
Модуль E									
13	Оценка спроса/предложений на нефть	XX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	24	6	36
	ИТОГ						24	6	36
	ОБЩИЙ ИТОГ						122	194	401

ПРИЛОЖЕНИЕ Е

РЕЗЮМЕ ЭКСПЕРТОВ

МОДУЛЬ А

г-н. КРИС МИЛЛС для поддержки создателю базы
данных

МОДУЛЬ Е

Г-н. С МОНФРОНТ для замены аналитика по нефтяным
перевозкам

Г-н. М ИММЕЛЬ для поддержки эксперта по Терминалу
Нефтяного Порто

Опубликован в январе 2000 года

Авторские права © 2000 принадлежат службе Тасис DG IA, Европейской Комиссии.

Справки относительно репродукции должны быть отсланы в
Информационный Офис Тасис
Европейская Комиссия, Азленстраат 88 1/06 Rue d'Arlon, B-1040 Брюссель.

Данный отчет был подготовлен ВСЕОМ. Находки, решения и интерпретации отображенные в настоящем документе принадлежат только ВСЕОМ и не могут быть представлены как политика или мнение Европейской Комиссии.