



Программа ТРАСЕКА
Транспортные Потoki и Технико-
Экономические Обоснования

Отчет о Продвижении
Проекта №1

Июнь 2000 года

Титульный Лист Отчета

Название Проекта:	Транспортные Потоки и Техничко-Экономические Обоснования		
Номер Проекта:	TNREG 9803		
	Местные Получатели		Консультант ЕК
<u>Подписи</u>			
Армения:	_____		Название BCEOM Société Française d'Ingénierie
Азербайджан:	_____		Адрес: Place des Frères Montgolfier 78286 Guyancourt Cedex - France
Грузия:	_____		Тел 33 1 30 12 48 00
Казахстан:	_____		Факс 33 1 30 12 10 95
Кыргызстан:	_____		E.mail eco@bceom.fr
Молдова:	_____		Связываться с г-ном Филипп Деляпорт
Монголия:	_____		_____
Таджикистан:	_____		
Туркменистан:	_____		
Украина:	_____		
Узбекистан:	_____		

Дата Отчета : 30 Июня 2000 года

Период предоставления отчетов : Отчет о Продвижение Проекта № 1

Автор Отчета : Филипп Деляпорт - исполняющий обязанности руководителя группы - BCEOM

ЕК группа по Мониторингу Тбилиси	Х. Матерс	_____	_____
		[подпись]	[дата]
Ташкент	П. Мелиссен	_____	_____
		[подпись]	[дата]
Киев	Д. Армстронг	_____	_____
		[подпись]	[дата]
Координационная группа ТРАСЕКА	М. Грей	_____	_____
		[подпись]	[дата]
ЕК Программа ТАСИС [Управляющий заданием]	Дж. Брайлей [имя]	_____	_____
		[подпись]	[дата]

СОДЕРЖАНИЕ

1.	КРАТКИЙ ОБЗОР ПРОЕКТА	1
	КРАТКИЙ ОБЗОР МОДУЛЯ А.....	3
2.	СВОДКА О ПРОДВИЖЕНИИ ПРОЕКТА С МОМЕНТА НАЧАЛА	
2. 1.	Введение.....	4
2. 2.	Продвижение Проекта с Момента Начала.....	4
2. 3.	Ресурсы Ключевого Персонала.....	6
3.	СВОДКА О ПЛАНИРОВАНИИ РАБОТ НА ОСТАВШУЮСЯ ЧАСТЬ ПРОЕКТА	7
3. 1.	Модуль А.....	7
3. 2.	Другие Модули: В-D-E	8
4.	ПРОДВИЖЕНИЕ ПРОЕКТА В ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД	
4. 1.	Общая Организация Проекта.....	9
4. 2.	Сводная Таблица Мероприятий в Отчетный Период	10
4. 3.	Детали под-заданий Модуля А	11
4. 3.1	А 1 Местная Сеть для Сбора Данных	11
4. 3.2	А 2 Трейнинг для Регионализации	13
4. 3.3	А 3 Поставка Оборудования.....	14
4. 3.4	А 4 Дизайн, Заполнение и Поддержка Базы Данных.....	15
4. 3.5	А 5 Дизайн Методологии Прогнозирования.....	15
4. 3.6	Другие под-задания от А 6 до А 10	16
4. 3.7	А 11 Станция Бесплатного Получения Данных (Web-сайт).....	17
4. 4.	Детали под-заданий других модулей (В-С-D-E)	17
4. 4.1	Модуль В	17
4. 4.2	Модуль С.....	17
4. 4.3	Модуль D	17
4. 4.4	Модуль Е	18
5.	ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА НА СЛЕДУЮЩИЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД	
5. 1.	Под-задания Модуля А.....	18
5. 1.1	А 1 Местная Сеть для Сбора Данных	18
5. 1.2	А 2 Трейнинг для Регионализации	18
5. 1.3	А 3 Поставка Оборудования	19
5. 1.4	А 4 Дизайн, Заполнение и Поддержка Базы Данных	19
5. 1.5	А 5 Дизайн Методологии Прогнозирования	20
5. 1.6	А 6 и А 11	20
5. 1.7	А 7 и А 8	21
5. 1.8	А 9 и А 10	21
5. 2.	Другие модули В-D-E.....	21
5. 2.1	Модуль В	21
5. 2.2	Модуль D	22
5. 2.3	Модуль Е	22
5. 3.	Сводная Таблица.....	23

6.	ТАБЛИЦА ПЛАНИРОВАНИЯ	
6. 1.	Общий План Действий	24
6. 2.	План Действий на Следующий Отчетный Период.....	25

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 СЕМИНАРЫ (УОРКШОПЫ)
▪ Программа
▪ Участники и Местная Сеть Корреспондентов

ПРИЛОЖЕНИЕ 2 ОБЩИЙ ОБЗОР БАЗЫ ДАННЫХ
▪ Описание
▪ Содержание Таблиц
▪ Потенциальные Источники Информации
(Ссылки на предыдущий проект)

ПРИЛОЖЕНИЕ 3 ЭЛЕМЕНТЫ МЕТОДОЛОГИИ и ПРОЦЕДУРЫ

ПРИЛОЖЕНИЕ 4 ГРУППИРОВКА ДАННЫХ
▪ Группа Товаров
▪ Группы Стран

ПРИЛОЖЕНИЕ 5 Разное
▪ Список заданий для Модуля А
▪ Рассылка отчета

Краткий обзор по всем модулям проекта

Логические рамки работы (подготовлено Контрактором)

Название Проекта:	Транспортные потоки и технико-экономические обоснования
Проект №:	TNREG 9803
Страны:	Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Монголия, Таджикистан, Туркменистан, Украина и Узбекистан
Более объемная цель:	Содействие в установлении, нахождении приоритетов и поддержки проектов инвестиций транспорта на уровне удовлетворяющем <u>Международных Финансовых Институтов</u> посредством введения и задействования метода количественного планирования
Специфические цели проекта:	<ul style="list-style-type: none">◆ Создание простого и действующего инструмента планирования на компьютерной базе в <u>11 Странах ТРАСЕКА</u> включая:<ul style="list-style-type: none">- 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:<ul style="list-style-type: none">- Создания доступного мульти-модального конспекта существующих и прогнозирования будущих потоков- Выделение узких переходов всех видов транспорта, особенно соединяющихся с Европой- Исполнения специальных технико-экономических обоснований и обоснований возможностей:<ul style="list-style-type: none">• Модуль А: Чардзев мост• Модуль С: Паромный терминал в Актау• Модуль Д: Навигационный канал в Туркменбаши• Модуль Е: Порт нефтяного терминала в Дубенди• Модуль В: Новые услуги по перевозкам по Каспию◆ Институционализирование для постоянного системного функционирования<ul style="list-style-type: none">- 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. Отчет о Продвижение Проекта № 1
- ◆ 2-ая Фаза: Учения и Документация ТЭО следующие после разработки моделей прогнозирования. Отчет о Продвижение Проекта № 2 (2+14 месяцев)
- ◆ 3-я Фаза: Активное распространение системы. Проект финального отчёта (2+19 месяцев)
- ◆ 4-ая Фаза: Использование Инструмента. Финальный отчёт (2+22 месяца)

Ввод:

- ◆ Техническое содействие в работе базы данных, населению и руководство, обучение работы на компьютере и модели программного обеспечения
- ◆ Система сети интернет и связь с компьютером

Краткий Обзор Проекта: Модуль А

Название Проекта:	Транспортные Потoki и Технико-Экономические Обоснования
Номер Проекта:	TNREG 9803
Страны:	Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Монголия, Таджикистан, Туркменистан, Украина и Узбекистан.

Общая Цель: Поддержка инвестиций в транспортный сектор в рамках стран ТРАСЕКА

Особая Цель: Транспортная база данных и модель прогнозирования транспорта, основанная и принятая учреждениями в 11-ти странах ТРАСЕКА .

Запланированные Результаты:

- Местные сети для сбора данных созданы, а персонал определен и обучен. В каждой стране ТРАСЕКА по меньшей мере один центр, способный делать национальные и региональные прогнозы;
- Оборудование и программное обеспечение передано странам-бенефициарам;
- Общая транспортная база данных и модель прогнозирования транспорта для 11-ти стран ТРАСЕКА разработана и создана, в виде единого физического или виртуального центра, имеющего связи с каждой страной;
- КомпактДиски с базой данных выпускаются с максимальным интервалом в 3 месяца, а данные доступны также и на Web-сайте ТРАСЕКА;
- Транспортные прогнозы подготовлены для технико-экономических обоснований других модулей проекта и Чардзевского моста.

Деятельность

- A1 Создание сети местных корреспондентов;
- A2 Трейнинг для местных экспертов проекта по базе данных и инструментам прогнозирования транспорта;
- A3 Поставка оборудования;
- A4 Дизайн базы данных, и сбор данных и обзоры;
- A5 Дизайн методологии прогнозирования;
- A6 Документация по базе данных и методологии прогнозирования;
- A7 Специфические транспортные прогнозы для других модулей
- A8 ТЭО Чардзевского моста;
- A9 Синоптика и связь, брошюры, конференции.
- A10 Обзор соединительных путей между Европой и соседними странами ТРАСЕКА
- A11 Web-сайт

Целевые группы:

- Министерства Транспорта и Управления, ответственные за транспорт в Кабинете Министров, 11-ти стран ТРАСЕКА;
- Национальные ж-д, дорожные, портовые и морские компании;
- Министерства Экономики и Статистические Управления, и Таможенные Органы.

Начало действия проекта: 30 августа 1999 г

Длительность проекта: 24 месяца

2. СВОДКА О ПРОДВИЖЕНИИ ПРОЕКТА С МОМЕНТА НАЧАЛА

2.1 ВВЕДЕНИЕ

Этот отчет о продвижении проекта №1 описывает осуществление деятельности проекта в течение пятимесячного периода (февраль-июнь 2000 г.) Он намеревается также определить планирование действий и вложений/результатов для следующего отчетного периода. Он был подготовлен в соответствии «Директивами для Административной Отчетности по Проектам финансируемым из Программы Тасис ЕС».

2.2 ПРОДВИЖЕНИЕ ПРОЕКТА С МОМЕНТА НАЧАЛА

Модуль А Проекта, который руководит своевременным и соответствующим исполнением других модулей (от В до Е), начался с задержкой в более чем два месяца (10 ноября 1999) из-за отсутствия Тим-лидера (руководителя группы). То, что в начале было временной заменой на нового ио Тим-лидера на период, первоначально ограниченный начальной фазой, оказывается, на период Отчета о Продвижении Проекта, все более и более определенным назначением. Неопределенность, связанная с руководством проекта в период между сентябрем 1999 г. и февралем 2000, не могла не оказать влияния на внешний имидж, формировавшийся в тот период в ходе развития деятельности проекта и мобилизации персонала.

Тем не менее, в течение первых шести месяцев 2000 года, «Техничко-экономическое обоснование портового терминал Актау» (Модуль С) было завершено подготовкой в марте 2000 г. тендерных документов на русском языке. Был также разослан Начальный Отчет обо всем Проекте, главным образом ориентированный на Модуль А. В общем, отчет был хорошо принят со стороны Бенефициаров проекта и других осведомленных лиц, в особенности, касательно проектного анализа и подхода к целям проекта и связанным с ними ключевым проблемам.

Цель Модуля А – это создание инструмента планирования – простого, эффективного и легкого в управлении – и его учрежденческого использования. На этой стадии проекта достигнут значительный прогресс не только по технической работе, но также в достижении сильного учрежденческого внедрения инструмента планирования, так как все под-задания, которые необходимо выполнить, содержат компонент, связанный с поддержанием этой деятельности. В связи с этим определена местная сеть корреспондентов и Ведущих Центров, и почти все они оснащены электронной аппаратурой для хранения данных и поддержания связи в офисах, расположенных в помещениях Бенефициаров. Основная озабоченность проявляется по отношению к Туркменистану, где еще не было встречи с Бенефициаром проекта.

Фаза сбора данных началась в апреле 2000 года двумя семинарами (уоркшопами), проведенными в Киеве и Алма-Аты. Оба они объединили около 45 экспертов из 10 стран, привлеченных из министерств транспорта, таможни, портовой администрации, автодорожных агенств, ж-д компаний, исследовательских лабораторий и среди местных консультантов. Семинары ставили целью вовлечение в процесс производства данных и использования инструмента планирования. Основная концепция (которая требовала от местных экспертов оценки их собственного использования инструмента планирования до начала эффективного сбора и передачи данных) была очевидно правильной, так как отзывы, полученные от местных экспертов, были позитивными как по отношению к концепции, так и к желанию использовать инструмент планирования по окончании проекта. За семинарами последовали визиты в ряд стран для передачи таблиц данных, для поддержания инициатив, поднятых на семинаре, для поставки оборудования и заключения

контрактов для передачи данных. Остаток отчетного периода был посвящен усовершенствованию таблиц данных, разработке методологии и процедур прогнозирования движения. В данный момент проводится сбор данных, включающий некоторые исследования (обзоры) местностей (на борту паромов Каспийского моря).

Что касается других модулей Проекта, «ТЭО Реабилитации Паромного Терминала Порта Актау» (Модуль С) было завершено представлением Финального Отчета и Тендерной Документации. Модули В (Новые Услуги по Морским Перевозкам на Каспии) и Е (Нефтяной Транспорт на Каспии) были запущены в мае 2000 года. Начальный Отчет по Модулю В будет предоставлен в начале июля на русском и английском языках. Специальные отчеты, касающиеся Под-заданий Модуля Е, подготавливаются в данный момент. Действия по Модулю D, касающиеся ТЭО Навигационного Канала Туркменбаши, пока сводятся к предварительным контактам в Туркменистане.

2.3 КЛЮЧЕВЫЕ ЛЮДСКИЕ РЕСУРСЫ

В следующей таблице дается список использованного ключевого персонала:

ОСНОВНОЙ ПЕРСОНАЛ ИСПОЛЬЗОВАННЫЙ к 30 июня 2000 г С НАЧАЛА ПРОЕКТА

Имя	Позиция	рабочий чел.месяц (*)		
		ЕС	Трасека	Итого
Ф. Деляпорт	ИО Руководителя Группы	1.55	5.41	6.96
П. Пезан	Экономист-Региональный Координатор	0.09	3.55	3.64
Дж. Уортингтон	Экономист-Региональный Координатор	0.18	0.50	0.68
П. Девидсон	Дизайнер модели и базы данных	0.57	0.95	1.52
К. Миллз	Ассистент по Базе данных	0.32	2.43	2.75
И. Гулян	Специалист по Моделям	0.68	0.75	1.43
А. Мерьен	Рук. Группы Модули С-D-E Порт. Инженер	2.63	4.00	6.63
Б. Франко	Портовый экономист	2.27	0.37	2.64
Р. Гоулд	Эксперт-эколог	0.14	0.40	0.54
И. Шомаз	Инженер-механик	0.41		0.41
П. Дюрель	Нефтяной/Портовый экономист	0.22	0.22	0.44
Ж-М Боконьяно	Инженер по Морской Инфраструктуре	0.68	0.39	1.07
М. Перроне	Эксперт по Портовому Нефт. Терминалу		0.19	0.19
М. Иммель	Эксперт по Портовому терминалу	0.45	0.39	0.84
С. Монтфорт	Аналитик по Нефтяному Транспорту	0.45	0.75	1.20
М Самес	Тим-лидер Модуль В Трансп. Экономист	0.50	0.50	1.00
Н. Бельштедт	Старший Эксперт по Морск. Перевозкам	0.20	0.50	0.70
Дж. Г. Шмидт	Морской Эксперт		1.00	1.00
Т. Хавелка	Пул Экспертов		1.00	1.00

Итого на конец июня 2000 г.	11.34	23.37	34.71
Итого в Проекте	22.70	68.00	90.70
Процентное Отношение	50,0%	34,4%	38,3%

(*) исходя из 22 рабочих дней в месяце

38% ключевого персонала было уже использовано, что составило около 42% времени, выделенного для контракта. Основываясь на долевом участии Модулей, заявленном в Техническом Задании, общее достижение проекта на данный период будет оценено около 30% от финального результата. Однако, необходимо учесть, что первый период деятельности проекта всегда требует больше ресурсов, особенно учитывая условия, в которых начался этот проект.

3. СВОДКА О ПЛАНИРОВАНИИ РАБОТ НА ОСТАВШУЮСЯ ЧАСТЬ ПРОЕКТА

3.1 МОДУЛЬ А

Цель Модуля А – создание инструмента планирования и использовании этого инструмента для прогнозирования спроса для будущих транспортных ситуаций (или сценариев). Инструмент планирования включает в себя базу данных, модели и будущие сценарии и должен быть принят Бенефициарами по окончании проекта.

Этот модуль был разделен на разные деятельности, включающие: сбор базовых данных при помощи и поддержке местных экспертов и объединение этих данных в Транспортную Базу Данных Трасека; подготовку базовых матриц для пассажиров и грузов каждой группы товаров ; подготовка процессов моделирования базы данных, программного обеспечения и валидация данных на основе наблюдаемого поведения; подготовка сценария планирования прогноза на 2015 год, содержащий схемы и меры, которые могли бы быть представлены проектами Трасека, включая будущие технико-экономические обоснования, для повышения уровня транспортной сети: автодорожных, ж-д и морских перевозочных услуг; использование инструмента планирования для прогнозирования вероятных уровней спроса; изготовление web-сайта как средства коммуникации для инструмента планирования и поддержания сотрудничества местных экспертов с целью использования инструмента планирования после завершения проекта.

Данные будут собираться местными экспертами в трех стадиях, включающие данные за 1998, 1999 и 2000 годы, с условием что данные за 1998 год будут предоставлены как можно скорее, а данные за остальные годы будут передаваться вплоть до весны 2001 года. База данных включает в себя группу таблиц распределения для каждой страны, включающих данные об автодорожных, ж-д, портовых средствах и сетях морских перевозок, о движении судов и поездов вместе с пассажирами и грузовыми товарами, которые они перевезли в течение этого года; о пограничных переездах, таможенных декларациях тоннажа грузов и объема пассажиров по виду транспорта; об образцах опроса пассажиров о пунктах Отбытия/Прибытия (из дорожных интервью в Казахстане и Туркменистане – мост Чардзев - и бортовых интервью на судах Каспийского моря – второй раунд); о торговых потоках и статистике; о социо-экономических данных по ВВП, производству-потреблению по группе товаров, населению и регистрации транспортных средств (желательно по району) и о картировании.

Матрицы будут разработаны для каждой группы грузовых товаров (на данный момент существует 25 групп) с использованием данных по международной торговле, таможенных данных, данных по производству-потреблению и моделирования. Пассажирские матрицы будут основаны на существующих данных по пунктам отбытия-прибытия пассажиров, и других данных и процедур. Эти методологии используют алгоритм выбора маршрута, чтобы определить модель ячеек матрицы, которые проходят через каждый учтенный пункт. Инструмент планирования включает механизмы для подсчета альтернативных грузовых путей на автодорожной, ж-д и морской перевозочной сетях, с учетом обобщенной стоимости, таможенных тарифов и доступных пограничных переездов. Особое внимание уделяется пользовательскому интерфейсу и представлению результатов в доступной форме, с использованием визуальных дисплеев, графиков, карт и т.д. (а также цифр). Подразумевается, что инструмент планирования будет основан на картах, но недоступность цифрового картирования блокирует этот процесс. Программное обеспечение разрабатывается в Visual Basic, который позволит сделать его совместимым с web-технологией.

Программа трейнинга будет подготовлена и осуществлена в течении второй фазы Проекта вместе с передачей продукции проекта в 11 странах Трасека.

3.2 ДРУГИЕ МОДУЛИ: В-D-E

В начале следующего отчетного периода будут доставлены и обсуждены отчеты по Модулям В и Е :

- Начальный Отчет по Модулю В, и
- Специальные Отчеты касающиеся первой фазы под-заданий Е1 и Е2

После этого действия, связанные с этими модулями, будут развиваться дальше. Если не произойдет никаких задержек с подготовкой прогнозов международного движения для Модуля А (особенно на Каспийском море) или ввиду непредвиденных трудностей, возникших со стороны Бенефициара, ТЭО (для данных ниже заданий) будут разрабатываться (или могут быть завершены) в течение последней части этого периода:

- Навигационный канал Порта Туркменбаши (Туркменистан)
- Реабилитация Терминала в Дубенди (Азербайджан)

Вопросы, которые будут решаться в обоих Модулях (Е и В) касательно (1) нефтяного транспорта на Каспийском море и (2) разработки новых услуг по морским перевозкам на Каспии, весьма деликатны, так как они затрагивают много политических аспектов, имеющих компоненты даже за пределами стран Трасека. В этих областях деятельность проекта может продвигаться медленнее, нежели этого можно было бы ожидать с профессиональной и технической точки зрения.

4. ПРОДВИЖЕНИЕ ПРОЕКТА В ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

4.1 ОБЩАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОЕКТА

Касательно организации проекта, основной офис проекта действует в Баку с середины февраля 2000 года. Это место, где эксперты всех Модулей могут встречаться, работать, общаться и совершать поездки. Этот офис был создан по запросу ЕС, так как он является лучшим центром для работы с и объединения всех компонентов Проекта. Этот офис проекта не следует путать с оснащенными комнатами, расположенными в помещении Бенефициара. Эти офисы останутся, даже когда проект будет завершен со стороны Подрядчика (они иногда используются несколькими проектами Тасис). Они являются центрами будущих систем связи, которые соединят каждый из них и (а) администратором базы данных (Сервером), охватывающем все страны Трасека и (b) с любыми потенциальными пользователями в соответствующих странах.

Все эти офисы отличаются от той заявки, которая была сделана ранее (во время Начала Проекта) и предлагала совместить офис в здании Совместной Межправительственной Комиссии Трасека для физического размещения оборудования для Сервера базы данных. Эта заявка имеет учрежденческую основу, т.е. ставит целью предоставление юридической и административной среды для постоянных будущих действий результатов Проекта. Кстати, здание Совместной Комиссии также расположено в Баку. На данный момент между подрядчиками обоих проектов Трасека налажены отношения и связи, однако еще не были проведены рабочие заседания с целью исследования способов интегрирования в будущем их собственных ресурсов.

4.2 СВОДНАЯ ТАБЛИЦА ДЕЙСТВИЙ В ТЕЧЕНИЕ ОТЧЕТНОГО ПЕРИОДА

Следующая Таблица описывает виды деятельности, которые должны быть выполнены в отчетный период, как было запланировано в Начальном Отчете, и те действия, которые уже выполнены.

МОДУЛЬ А

ЗАДАНИЕ Е	Запланировано в Начальном Отчете (в январе 2000 г.)	Находится в Действии в Отчетный Период (Февраль-Июнь)
ТЗ-А1	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Формальное завершение создания ассистирующей сети местных экспертов 	Сеть местных экспертов полностью создана в 10-ти странах. Не завершено в <ul style="list-style-type: none"> ▪ Туркменистане
ТЗ-А4	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Осуществление сбора данных за 1998 год местными сторонами 	Местные эксперты обеспечены таблицами Excel для сбора данных за 1998/1999 годы, кроме: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Туркменистана
ТЗ-А4	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Действия по Исследованию Местностей (сколько возможно и необходимо) ▪ Предварительный дизайн (в ЕС) структуры и содержания базы данных ▪ Продолжение дизайна базы данных и подготовка дизайна моделей прогнозирования на сайте ТРАСЕКА с помощью экспертов из пилотных государств. 	Обзоры местностей ведутся для судоходных линий и паромов на Каспии: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Баку – Актау ▪ Баку - Туркменбаши ▪ Готова для сбора данных (см. выше) ▪ Моделирование находится в действии
ТЗ-А1 и ТЗ-А2	Два первых уоркшопа/семинара будут организованы для ознакомления Местных Корреспондентов с предварительным дизайном базы данных и моделей прогнозирования: данные, форматы, структура, и т.д. экспериментально: <ul style="list-style-type: none"> ▪ В Бишкеке для пяти стран Центральной Азии и Монголии (середина марта 2000 г.) ▪ В Киеве для стран Кавказа и побережья Черного моря (конец марта 2000 г.) 	Уоркшоп состоялся : <ul style="list-style-type: none"> ▪ В Алма-Аты 11-13 апреля 2000г. ▪ В Киеве 5-6 апреля 2000г., те же страны и представитель Монголии
ТЗ-А6	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Начало подготовки базовой документации 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Никакой деятельности
ТЗ-А3 ТЗ-А11	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Дизайн системы связи и поставка первой партии оборудования, как необходимо 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Оборудование уже доставлено или скоро будет доставлено в 10 стран

МОДУЛЬ В

T3 -B2 T3 -B3	<ul style="list-style-type: none"> Начало оценки новых судоходных сервисов на Каспии: Задания B2 и B3 	<ul style="list-style-type: none"> Модуль начался в мае 2000 г. Начальный Отчет (на англ.) в конце июня
------------------	--	--

МОДУЛЬ С

T3 -C6	<ul style="list-style-type: none"> Завершение Модуля с подготовкой Финального Отчета 	<ul style="list-style-type: none"> Модуль завершен – Проект находится в тендере
--------	---	--

МОДУЛЬ D

	<ul style="list-style-type: none"> В течение этого периода времени не предвидется никакой особой деятельности 	<ul style="list-style-type: none"> Никакой деятельности
--	--	--

МОДУЛЬ E

T3 -E1	<ul style="list-style-type: none"> Осуществление на месте задания E2-Фаза 1: инвентаризация нефтяной инфраструктуры, хранение и перевозка 	<ul style="list-style-type: none"> Модуль начался в мае 2000 г.
T3 -E2 Фаза 1	<ul style="list-style-type: none"> Предварительный транспортный прогноз: задание E1 Фазы 1 и 2 	<ul style="list-style-type: none"> Находится в действии
T3 -E2 Фаза 2	<ul style="list-style-type: none"> Предварительный синтез для оценки спроса/предложения на нефть: задание E2- Фаза 2 	<ul style="list-style-type: none"> Находится в действии

4.3 ДЕТАЛИ ПОД-ЗАДАНИЙ МОДУЛЯ А

4.3.1 T3 -Задание А.1: Местная сеть для Сбора Данных

Касательно этого задания, необходимо вспомнить, что в странах Центральной Азии Ведущими Центрами являются главным образом транспортные институты, персонал которых был как правило вовлечен в предыдущий проект. В других странах, особенно недавно вошедших в ТРАСЕКА, провайдеры данных (или «исполнители» по Технической Заявке) были идентифицированы, как было отмечено в Начальном Отчете, согласно следующему критерию: " *быть постоянным работником любого государственного транспортного агентства/управления/органа и тем самым иметь легкий, постоянный и прямой доступ к своим собственным соответствующим транспортным/экономическим данным*". Основным аргументом в поддержку такого подхода было то, что это могло бы стать сильным компонентом для дальнейшего учрежденческого внедрения проекта.

В последнем случае, сплоченность может оказаться не такой сильной как в первом случае. Но Лидеры (по терминологии Технической Заявки) – ключевые правительственные служащие – вполне вовлечены в процедуры проекта, таким образом предоставляя особую силу и власть такой организации. Этот последний путь подразумевает, в физическом аспекте, что проектная комната или офис обеспечиваются внутри помещения бенефициара (как правило, Мин. Транспорта/Мин. Транспорта и Связи). Так было сделано во всех случаях, как необходимо, иногда с финансовым участием подрядчика для меблировки офиса. Этот путь также предусматривает найм временного местного координатора во время фазы сбора данных, так как ни в одной стране нет постоянного представителя подрядчика. Однако, были посещены почти все страны

Трасека¹, некоторые из них несколько раз со стороны Тим-Лидера или Региональных Координаторов.

На этой стадии проекта, исследования и разработка сети могут считаться почти полностью завершенными. Для этого существуют 2 дополнительные причины: (1) перегруппировка индивидов и организаций, которые были дефакто вовлечены в проект в результате их присутствия в двух уоркшопах (семинарах), организованных подрядчиком, (2) поставка компьютерного оборудования для легкой передачи данных в главный проектный офис в Баку. Усиление сети (как третий шаг, указанный в ТЗ) не будет дожидаться второй фазы проекта, а начнется как только сеть появится в Интернете. Небольшое ограничение касательно оценки полного завершения проистекает из факта, что по техническим причинам ни один представитель Туркменистана не посетил семинар в Алма-Аты, хотя "Туркменстатпрогноз" известен как Ведущий Центр Проекта и уже дважды посещался. К сожалению, Туркменского бенифициара в Кабинете Министров пока встретить не удалось, несмотря на эти визиты. После выхода этого отчета будут сделаны новые попытки.

Фаза сбора данных началась в апреле 2000 года двумя семинарами (уоркшопами), проведенными: (1) 5-6 апреля в Киеве для 28 экспертов из 6 стран Черного моря, Кавказа и Монголии, и (2) 11-13 апреля в Алма-Аты для 18 экспертов из стран Центральной Азии. Местные эксперты были привлечены из министерств транспорта, таможни, портовой администрации, автодорожных агенств, ж-д компаний, исследовательских лабораторий и среди местных консультантов – все те, кто контролирует сбор и использование транспортных данных и статистики (К сожалению, ни один представитель Туркменистана не смог посетить эти семинары.). Целью этих семинаров было представить проект и обсудить содержание базы данных с местными экспертами (провайдерами данных), вовлечь их в процесс сбора данных и вызвать у них активный интерес к дальнейшему использованию инструмента планирования.

Оригинальная концепция, представленная в Технической Заявке, очевидно является правильной. Отзывы, полученные от местных экспертов, были позитивными. Эксперты были однако немного скептически по тому, что все страны смогут сотрудничать таким методом (особенно по вопросу передачи деликатной информации, например, тарифов), но они убедились, что конечный результат стоил передачи этой деликатной информации в определенной сжатой форме для использования в этом проекте. За семинарами последовали визиты в ряд стран для передачи таблиц данных, содержащих определения сети. Таблицы данных и документация были на русском языке. Визиты ставили своей целью поддержания инициатив, поднятых на семинаре. Были поставлены компьютеры и заключены контракты с провайдерами данных для передачи данных в таблицы базы данных. После выхода этого отчета планируется посетить Туркменистан.

Фактически, развитие определенным образом замедляется в Туркменистане, где контактные лица были определены еще в самом начале проекта. Но в то время КБ Тасис выступило против предварительного визита в эту страну, основываясь на том факте, что

¹ Запланированный визит в Монголию в конце июня 2000 года был отложен до июля в связи с национальными выборами и возможной занятостью в данный период времени Монгольских официальных лиц

проекты Трасека могут и не быть осуществлены в Туркменистане.² В течение последнего визита в апреле КБ Тасис заявило подрядчику, что до полного принятия проекта необходимо провести некоторую разъяснительную кампанию. До сих пор со стороны Кабинета Министров не было получено всеобщего одобрения деятельности проекта, хотя уже налажены отдельные контакты для Модулей В и D.

4.3.2 ТЗ- Задание А.2: Трейнинг и Регионализация

Как было отмечено выше, в апреле были организованы два семинара для представления целей проекта в общем и Модуля А в частности местным экспертам (Исполнителям). Программа семинаров и обсужденные темы представлены в Приложение вместе со списком участников. Документация и Материалы были доставлены всем участникам как основа для обсуждений. Они были частично на английском и русском языках. Но они не публикуются в этом отчете (слишком много страниц). Однако, при необходимости, они доступны в Бакинском офисе проекта для внешних консультаций.

В этом поле деятельности, подрядчик уже давно осознал, что трейнинг является еще одним ключевым компонентом для учрежденческого внедрения проекта. Многие задания Модуля посвящены этому аспекту, и в Начальном Отчете предлагается вторая фаза проекта, полностью посвященная этому вопросу, которая начнется, когда создаваемый инструмент планирования будет введен в действие. Если не будет никаких задержек, эта фаза начнется в начале 2001 г. и продлится до конца проекта. Она называется "Активное Введение" инструмент планирования путем его Регионализации. Запуск этого особого вида деятельности состоится на семинаре, содержание которого ориентировано на "Лидеров" (или Бенифициаров), сопровождаемых основными потенциальными пользователями, для понимания роли продукции проекта как инструмента планирования и управления.

Семинары с большим количеством участников имеют ограниченную эффективность. В Финансовой Заявке также ограничен бюджет для организации семинаров крупного масштаба. В связи с этим планируется, что эксперты проекта (не только Модуля А) разъедутся по странам ТРАСЕКА, или скорее по ограниченным группам стран, как Молдова и Украина, Грузия и Армения, Азербайджан и Туркменистан, Казахстан и Киргизстан (с Монголией), Таджикистан и Узбекистан, для проведения теоретического и практического трейнинга на региональной основе. Заявленный период будет соответствовать заданию «сбора данных» на 2000 год.

Существует пять тем, определенных в Техническом Задании и Технической Заявке и относящихся к трейнингу, на котором подрядчик сконцентрировал свои усилия :

1. Роль базы данных и прогнозирования движения как инструмента менеджмента, разработанного для этого проекта. В эффективном варианте это трейнинг «на работе» в процессе использования данной модели, связанной со специфическими особенностями стран Трасека.
2. Инвестиционные решения и их методология: подрядчик имеет ряд основных трейнинговых матреиалов (на английском и русском языках).

² Туркменистан не является членом Совместной Межправительственной Комиссии Трасека, созданной по результатам Бакинской Конференции в сентябре 1998 года. Этот факт возможно создал определенное недопонимание касательно нынешнего проекта.

4.3.4 ТЗ-Задание А.4: Дизайн, наполнение и поддержка базы данных

Использование содержания таблиц данных, сконструированных в ходе предыдущего проекта, было весьма обширным и для базисной сети, и для данных по движению (международные транспортные потоки). Информация, содержащаяся в этих таблицах, была однако скорректирована и доработана⁴. Особое внимание было уделено сбору данных с пограничных переездов, так как они составляют необходимое количество естественных экранных линий для калибрования модели. Эта также является причиной того, почему представители Таможни были приглашены на семинар.

Объем и характер информации, требуемой от местных партнеров, довольно обширный. Однако, окончательное содержание таблиц данных будет скорректировано согласно наличию данных и легкости доступа к ним, не забывая, что компонент учрежденческого внедрения на всей данной территории зависит от этих факторов.

Вторая половина отчетного периода была посвящена усовершенствованию таблиц данных, разработке методологии и процедур для моделирования, включая их частичное тестирование, при этом не забывая, что они станут будущими инструментами для прогнозирования движения. База данных и информационная сеть предыдущего проекта была использована в качестве начального пункта, но эта база была далее развита в методологическом аспекте и по отношению к полям данных, которые будут собираться. Барьеры в понимании, нагнетаемые пограничными переездами, были привнесены в базу данных и процесс моделирования, а несопоставимые типы грузовых данных объединены в методологии для изготовления базовых матриц товарных потоков.

Программа исследований транспортных потоков:

На данный момент, два исследования отбытия/прибытия для пассажиров и грузов ведутся на борту паромов между Баку-Актау и Баку-Туркменбаши. На основе опросников, подготовленных подрядчиком, персонал Каспийского Морского Пароходства в данный момент выполняет эти обзоры О/П для четырех обратных поездок на линии Баку-Актау и шести на линии Баку-Туркменбаши. Второй раунд для двух и трех обратных поездок соответственно будет проведен к концу года для того, чтобы оценить любые сезонные отклонения.

Грузинские эксперты согласились провести дорожное исследование О/П на основном магистрале Баку-Поти (Грузинская сторона) в таком месте, которое позволит зафиксировать транспортные потоки между Россией и Южным Кавказом: Армения/Иран.

4.3.5 ТЗ-Задание А.5: Дизайн Методологии Прогнозирования⁵

Модуль А был разделен на следующие виды деятельности: (1) сбор данных для базы при содействии и сотрудничестве с местными экспертами и объединение этих данных в единую базу транспортную базу данных Трасека; (2) подготовка базовых матриц для пассажиров и грузов по каждой группе товаров; подготовка процессов планирования базы данных, программного обеспечения и (3) их утверждение (валидация) на основе наблюдаемого поведения.

⁴ Смотрите Приложение 2, по базе данных, об источниках информации, использованных в ходе предыдущего проекта

⁵ Практические процедуры разработаны и представлены в Приложении 3

Матрицы будут разработаны для каждой грузовой товарной группировки⁶ (которых уже 25) с использованием данных по международной торговле для межгосударственных частей матрицы, которые будут согласованы с таможенными данными; данные по производству/потреблению по области (району) для внутренних потоков и моделирования в межобластные (межрайонные) матрицы потоков грузовых товаров по группам товаров. Пассажирские матрицы будут разработаны на большей теоретической основе для получения распределения длины поездок, которая используется чтобы синтезировать матрицу, использующую моделирование «гравитационного типа», где ячейки матрицы ограничены таможенными подсчетами, портовой статистикой и другими существующими транспортными данными. Эти методологии пользуются алгоритмом выбора маршрута, чтобы помочь определить модель ячеек матрицы, которые проходят через каждый учтенный пункт (подсчета).

Инструмент планирования включает механизмы для подсчета альтернативных путей, избираемых грузами и пассажирами на автодорожной, ж-д морских перевозочных сетях, с учетом обобщенной стоимости⁷ и таможенных тарифов. Работа включила разработку нового алгоритма для инкорпорирования этих важных переменных в процесс прокладки пути. Это новшество проводится через вероятное назначение (задание) на матрице до путей, использующих модель «логит» (logit model). Уделяется внимание пользовательскому интерфейсу, чтобы гарантировать, что пользователю передается правильная информация для корректировки (т.е. что пользователю передаются верные 'ручки' и 'рычаги'), так чтобы можно было запускать модель, и что информация передается в удобочитаемом виде с использованием полной группы окон Windows, которые может ожидать пользователь. Внимание также уделяется представлению результатов в доступной форме, с использованием визуальных дисплеев, графиков, карт и т.д. (а также цифр). Программное обеспечение разрабатывается в Visual Basic, который позволит сделать его совместимым с web-технологией.

Подразумевается, что инструмент планирования будет основан на картах, но недоступность цифрового картирования блокирует действия подрядчика. В некоторых странах оно кажется (картирование) вообще не существует, в других существует, но стоит очень дорого, а в остальных имеет ограниченный уровень точности. Иногда оно изготавливается в другой проекции, а это означает, что не всегда возможно накладывать характеристики карты одной проекции на другую, а это в свою очередь приводит к тому, что автодороги и т.д. не будут присоединены правильно. Это создает проблему для работников проекта и мы ищем пути выхода из ситуации. Кстати, нам удалось достать грубо-зацифрованные карты береговых линий вместе с городами и названиями (относящиеся к Советскому периоду), которыми мы пока пользуемся. Карты, которыми мы пользуемся, должны быть, в идеальном варианте, доступны всем и помещаться в Интернете. Однако, эта идеальная может остаться не достигнутой, и мы можем оказаться вынужденными довольствоваться меньшей целью в каждой стране по консультациям местных экспертов.

4.3.6 Другие Задания (ТЗ- от А6 до А10)

В течение этого отчетного периода не было выполнено никаких действий.

⁶ Смотрите Приложение 4.

⁷ Расходы будут определены в течение следующего отчетного периода. На данный момент, тесты проводятся на основе длины соединительного пути.

4.3.7 Т3-Задание А.11: Станция Бесплатного Заполнения Данных (Web-сайт)

Общий дизайн web-сайта и его появление в течение проведенного исследования уже взяли старт, хотя детали все еще должны быть доработаны. В начале был разработан простой web-сайт с домашней страницей и простой системой загрузки. Он был зарегистрирован под именем www.traffic.in-baku.com на сервере нашего интернет-провайдера в Баку. Как только будет построена база данных, загрузочные средства будут расширены от сырых данных до всей базы данных и механизмов, составляющих инструмент планирования. При возможности web-сайт будет в итоге позволять некоторые он-лайновые процедуры, так чтобы пользователи могли использовать некоторые механизмы для просмотра отрывков и результатов действий инструмента планирования. В итоге, они смогут загружать и использовать инструмент планирования целиком.

Необходимо особенно тщательно гарантировать целостность web-сайта и конфиденциальность провайдеров данных – возможно, через использование защиты паролем, хотя мы предпочли бы избежать сложности в этом вопросе, так как это может привести к ограничениям в использовании сайта.

4.4 ДЕТАЛИ ПОД-ЗАДАНИЙ ДРУГИХ МОДУЛЕЙ (B-C-D-E)

4.4.1 Модуль В: Новые Услуги по Перевозкам на Каспийском Море

Этот Модуль управляется компанией Uniconsult. Г-н Марсель Самес, транспортный экономист и менеджер по заданиям Модуля В, и г-н Норберт Бельштедт, старший эксперт по морским перевозкам, уже совершили первый визит в Азербайджан, Казахстан и Туркменистан с 15 мая до 3 июня 2000 г. Г-н Йохан Шмидт, морской инженер, также нанес визит странам-бенефициарам между 21 мая и 21 июня 2000 г.

Начальный Отчет по этому Модулю будет представлен в начале июля 2000 года после его перевода на русский язык.

4.4.2 Модуль С: Реабилитация Паромного Терминала Порта Актау

Проект Тендерного Досье, который был представлен Тасис в январе 2000 года, был дополнен в марте и апреле. Окончательный вариант досье был готов в апреле, а затем ЕС официально объявило Тендер. Визит на место был нанесен 24 мая. Консультант принял участие в визите и подготовил связанный с этим визитом протокол, который позднее был разослан со стороны ЕС всем участникам Тендера. Участники Тендера должны представить свои предложения к 3 июля. Оценочный комитет расценит эти заявки, а контракт на работы будет предположительно подписан в августе. Тим-лидер этого Модуля будет членом комитета. Реабилитационные работы планируются завершить в мае 2000 года.

Проект ТЭО был опубликован в марте. Окончательная версия (на английском и русском языках) была подготовлена в марте, после принятия во внимание всех замечаний.

4.4.3 Модуль D: навигационный Канал для Порта Туркменбаши

Был установлен контакт с директором порта Туркменбаши, с КБ Тасис в Ашхабаде и представителем Хасконинг, который осуществляет Учрежденческую (Институциональную) Программу по Развитию Порта, финансируемую ЕБРР.

4.4.4 Модуль Е: Транспортировка Сырых Нефтепродуктов на Каспийском Море

Этот Модуль был начат в мае 2000 года первым визитом экспертов Руководства Порта Марсель в Каспийский регион, хотя исследования касающиеся сбора и компиляции имеющейся информации были проведены ранее в ЕС. На данный момент действия сосредоточены на

(а) Под-задании E1 (Прогноз Транспорта), Фазы 1 и 2, связанные с «инвентаризацией географических местоположений, участников действий и медиа» и «сбором данных» соответственно,

(б) Под-задании E2 (Оценка Инфраструктуры), Фаза 1, связанная с «инвентаризацией существующей инфраструктуры».

Публикация предварительного документа, разрабатывающего темы, охваченные Фазой 1 Под-задания E2, будет осуществлена в конце июня.

5. ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА НА СЛЕДУЮЩИЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

В этой секции дается более детальная информация о той работе, которая планируется к выполнению в течение следующего отчетного периода, т.е. с июля до конца этого года (30 декабря 2000 г.) Ниже дается анализ под-заданий ныне действующих Модулей.

5.1 ПОД-ЗАДАНИЯ МОДУЛЯ А

5.1.1 ТЗ-Задание А.1: Местная Сеть для Сбора Данных

Местная сеть экспертов работает везде, кроме Туркменистана. Консультант проекта намеревается сделать в июле очередную попытку встретиться с Бенефициаром Туркменистана и собрать местную сеть экспертов. Мы объясним концепцию проекта и ожидаемые от него результаты. Но мы не сомневаемся, что в ближайшем будущем это государство примет участие в различных проектных Модулях, в которых оно вовлечено.

Будут предприняты действия для усиления местной сети корреспондентов посредством развития связи через Web (См. А11).

5.1.2 ТЗ-Задание А.2: Трейнинг и Регионализация

Трейнинг в течение следующего периода будет состоять главным образом в тесной поддержке действий местных корреспондентов в ходе фазы сбора данных и оказания помощи в построении базы данных, охватывающей всю страну. По мере разработки инструмента планирования Подрядчик подготовит соответствующие тренинговые программы на уровне Бенефициара и на уровне пользователя базы данных, которые могут быть осуществлены в ходе второй фазы проекта: до передачи результатов проекта в странах Трасека будет подготовлен Семинар.

Касательно учрежденческого внедрения проекта можно идентифицировать ряд компонентов, например:

- Идентификация и выбор сети местных партнеров;
- Трейнинг на месте работы и поддержка местных действий;
- Результаты проекта: эксплуатационные качества продукта, легкость в использовании;
- Разработка базы данных (не только для прогнозирования движения) для удовлетворения ожиданий и интересов потенциальных пользователей;

- Финансовые ресурсы для базы данных и для действий по моделированию, и идентификация других стимулов, как например, коротких трейнингов с участием в схожих проектах в Европе;
- Административные рамки для результатов проекта и их использования: Совместная Межправительственная Комиссия в Баку;
- Развитие инструмента планирования с целью географической согласованности со странами Черного моря;
-

Эти темы будут более подробно разработаны позднее, вместе с идентификацией практических способов решения этих вопросов.

5.1.3 ТЗ-Задание А.3: Поставка Оборудования

Система связи между местными сетями должна быть завершена подготовкой Web-сайта с соответствующими средствами связи для потенциальных пользователей.

5.1.4 ТЗ-Задание А.4: Дизайн, заполнение и поддержка базы данных

Данные будут собираться местными экспертами в трех стадиях, включающие данные за 1998, 1999 и 2000 годы, с условием что данные за 1998 год будут предоставлены как можно скорее, а данные за остальные годы будут передаваться вплоть до весны 2001 года. Когда информация будет получена, данные за 1998 год будут вставлены в базу данных и проверены для обеспечения логичности и согласованности. База данных включит в себя группу таблиц распределения для каждой страны, включающих данные о автодорожных, ж-д, портовых средствах и сетях морских перевозок, о движении судов и поездов вместе с пассажирами и грузовыми товарами, которые они перевезли в течение этого года; о пограничных переездах, таможенных декларациях тоннажа грузов и объема пассажиров по виду транспорта; об образцах опроса пассажиров о пунктах Отбытия/Прибытия (из дорожных интервью в Казахстане и бортовых интервью на судах Каспийского моря); о торговых потоках и статистике; о социо-экономических данных по ВВП, производству-потреблению по группе товаров, населению и регистрации транспортных средств (желательно по району) и о картировании.

Подрядчик будет подготавливать сценарий планирования прогноза на 2015 год, который будет содержать схемы и меры, которые могли бы быть представлены проектами Трасека, включая работы по повышению уровня автодорожных и ж-д соединительных путей транспортной сети, планируемые разными государствами (Техничко-Экономические Обоснования) и возможные услуги по морским перевозкам. Инструмента планирования будет затем использоваться для прогнозирования вероятных уровней спроса в сетях.

Вся база данных должна быть спроектирована таким образом, чтобы содержать данные за 1998 а также и за 1999 годы. Экраны пользовательского интерфейса должны быть подготовлены и использоваться так, чтобы помочь отображать, проверять и утверждать данные. Таблицы базы данных должны быть подготовлены так, чтобы вмещать промежуточные данные, данные для валидации (утверждения), матрицы и результирующие данные.

Данные за 1998 год должны быть получены, проверены и вставлены в базу данных за 1998 год. Матрицы за 1998 год должны быть подготовлены для пассажиров и грузов. Данные за 1999 год должны быть получены и мы должны находиться в процессе переноса этих данных в базу.

Программа Обзоров (исследований) Движения:

Проведение двух обзоров пунктов отбытия/прибытия для пассажиров и грузов на пароме между Баку-Актау и Баку-Туркменбаши. Осуществление второго круга обзоров для двух и трех обратных поездок соответственно *должно быть завершено* к концу этого года.

Остальные местные обзоры также должны быть завершены:

- Обзор О/П на основной автодороге Баку-Поти (Грузинская сторона)
- Обновление автодорожных обзоров О/П Казахстана за 1998 год
- Туркменистан: мост Чардзев
- Туркменистан /Иран, если возможно.

5.1.5 Т3- Задание А.5: Дизайн Методологии Прогнозирования

Подготовка сценария планирования прогноза на 2015 год, содержащего схемы и меры, которые могли бы быть представлены проектами Трасека, включая работы по повышению уровня автодорожных, ж-д и морских перевозочных услуг; использование инструмента планирования для прогнозирования вероятных уровней спроса; изготовление web-сайта как средства коммуникации для инструмента планирования и поддержания сотрудничества местных экспертов с целью использования инструмента планирования после завершения проекта.

Методология прогнозирования спроса должна быть завершена подготовкой программного обеспечения, способного выполнять различные операции с данными, включая построение маршрутов (путей) и назначений. Программное обеспечение может пока быть не очень удобным для пользователя, но оно должно обладать способностью передачи назначения (задания) для данной группы матриц О/П.

Пассажирские и грузовые матрицы должны быть спрогнозированы до 2015 года и мы должны находиться в процессе их использования для подготовки наших первичных прогнозов для предполагаемой будущей сети. Фактически, огромные различия в местных условиях между всеми 11 исследуемыми государствами усложняет использование единой модели по отношению к национальному/местному движению. Определение местного потока движения может быть осуществлено в течение второй фазы проекта, когда консультант будет проводить тренинг и распространять результат проекта в странах Трасека. Он может затем оказать помощь в разработке методов для данного типа движения, адаптированных к местным условиям.

5.1.6 Т3-Задание А6-А11

Подготовить и поместить в сеть первую версию web-сайта с простой домашней страницей и загрузить средства для таблиц первичных данных (См. Главу 4).

Подготовить и поместить в сеть вторую версию web-сайта с описанием проекта, проектного персонала, новостей, продвижения работ, текущих мероприятий и с отрывками базы данных и некоторыми процессами и программным обеспечением по базе данных. К концу отчетного периода сырые данные должны включать результаты за 1998 и желательно 1999 годы, полученные от провайдеров данных и включенные в базу данных. Они также должны охватить матрицы 1998 года (и возможно 1999) и результаты запуска модели 1998 года. Процессы базы данных должны включать пользовательский интерфейс для сетей, возможно с простым картированием вместе с построением маршрутов и назначений. Пользовательский интерфейс возможно не будет завершен полностью и мы вероятно будем разглаживать «морщины» в программном обеспечении и процессах прокладки маршрута.

5.1.7 Т3-Задание А7-А8

Эти два задания касаются предоставления прогнозов движения в качестве вложений в определенные технико-экономические обоснования (мост Чардзев) и для процедур других Модулей. Их осуществление напрямую зависит от наличия данных, требуемых для базы данных, успешного дизайна, тестирования и запуска моделей прогнозирования движения, соответствующих и подходящих предположений при построение прогноза спроса на транспорт. Как было указано выше, эти вложения должны быть готовы в течение следующего отчетного периода, чтобы позволить другим модулям продвигаться по плану.

5.1.8 Т3-Задание А9-А10

Для этих двух под-заданий на следующий отчетный период не планируется никаких особых мероприятий или действий.

5.2 ПОД-ЗАДАНИЯ для ДРУГИХ МОДУЛЕЙ: В-D-E

5.2.1 Модуль В

Г-н Марсель Самес, транспортный экономист и менеджер по заданиям для модуля В, предположительно вернется в Каспийский регион в сентябре и останется здесь до конца ноября 2000 г. Г-н Норберт Бельштедт, старший эксперт по морским перевозкам, запланировал второй визит ко всем трем Бенефициарам в сентябре. Г-н Йохан Шмидт, морской инженер, начнет свою вторую миссию в Каспийский регион осенью 2000 г.

Г-жа Хельга Вагнер, эксперт по трейнингу, начнет свою миссию для подготовки трейнингового семинара после анализа результатов исследования текущей региональной трейнинговой системы в тесном сотрудничестве с менеджером по заданиям Модуля В и тим-лидером проекта. Г-н В. Арльт, г-н К. Плате, г-н Х. Штумер (группа экспертов по трейнингу), эксперты по трейнингу, присоединятся к проекту как только график трейнингового семинара будет согласован и определен с тим-лидером и бенефициарами. Рабочий план на следующий отчетный период будет зависеть от реакции бенефициаров на содержание Начального Отчета.

Если бенефициары примут решение полностью поддержать цели and Модуля В, консультанты будут продолжать работу по плану, отраженному в Начальном Отчете. Как только будет доступен надежный и твердый прогноз, он (прогноз) определит основные транспортные маршруты через Каспий и проанализирует, на каких маршрутах есть место для новых или дополнительных услуг. Более того, консультанты исследуют то, насколько необходимым и обоснованным является конкуренция на этих маршрутах. Эта стадия должна быть завершена к началу сентября 2000 г. Если будут маршруты, которые требуют (оправдывают) дополнительного исследования, с бенефициарами будут проведены консультации для идентификации одной услуги или линии морских перевозок, которая будет считаться наиболее надежной и многообещающей. Консультанты далее проанализируют юридическую, регулирующую и политическую среду, в которой будет действовать эта услуга или линия перевозок, и обсудят выявленные преграды с Совместной Межправительственной Комиссией. По графику эта стадия проекта должна быть завершена к концу сентября.

Основываясь на выявленные факты, будет разработана заявка для структуры менеджмента, которая будет обсуждена с бенефициаром. Последним шагом будет разработка бизнес-плана или плана-обоснования, проект которого может быть передан на рассмотрение к середине декабря 2000 г.

В случае, если страны-бенефициары примут решение в дальнейшем не поддерживать Модуль В, консультанты предлагают перенаправить содержание Технического Задания, так как очевидно не будет дальнейших оснований, на которых качественно адекватный анализ будет обоснованным для достижения целей.

5.2.2 Модуль D

Тим-лидер этого Модуля, инженер-механик и специалист-эколог посетят местность в августе. Они соберут всю имеющуюся информацию: отчеты, диаграммы, природные условия, средства и практика драгирования (землечерпания), и проведут беседы с пользователями канала: капитанами Каспийского Морского Пароходства и созданного недавно Туркменского Морского Пароходства. Они также подготовят обзоры (исследования) местностей, которые будут проведены в сентябре: проверка батиметрических точек, взятия образцов морских донных почв и текущая оценка. Затем, в сентябре, вся команда экспертов отправится в Туркменбаши для проведения обзоров местностей и завершения сбора вводных данных в области передвижения осадков, навигационных средств и финансов. Начальный Отчет будет опубликован к концу сентября. Если в предоставлении транспортных прогнозов из Модуля А не произойдет никаких задержек, тогда действия по Модулю D будут завершены по плану к концу декабря 2000 года.

5.2.3 Модуль E

Под-задание E1: отчет об этом под-задании должен быть представлен в течении первых двух месяцев данного периода. Все еще остается невыполненным сбор некоторых данных на местах, особенно в Туркменбаши.

Под-задание E2: отчет об этом под-задании также должен быть представлен в течении первых двух месяцев данного периода. Он будет сосредоточен на сценариях возможного развития работ по реабилитации нефтяного порта Дубенди с предварительной оценкой инвестиций. Как указано в графике Задания в Начальном Отчете, в деятельности Модуля планируется перерыв с целью предоставления времени Бенефициару для валидации и дальнейшего направления объема работ в сторону достижения намеченной цели. Затем деятельность будет возобновлена для практического проведения ТЭО для реабилитации Нефтяного Порта Дубенди (Под-задание E3)

В июле с азербайджанскими институтами «Каспморниипроект» и «Азгипронефтехим» будут подписаны Суб-подрядные соглашения для проведения инженерных исследований для нефтяного терминала Дубенди при содействии Подрядчика.

5.3 СВОДНАЯ ТАБЛИЦА

Следующая таблица подытоживает виды деятельности, запланированные для выполнения в ходе следующего отчетного периода..

ЗАДАНИЕ E	Действия Запланированные на Следующий Отчетный Период (июль – декабрь 2000)
МОДУЛЬ А	
T3-A1	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Новая попытка в Туркменистане и запуск процесса сбора данных в этой стране ▪ Консолидация существующих групп местных экспертов
T3-A2	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Поддержка действий местных экспертов и ▪ Подготовка к Трейнинговой Программе для сдачи и запуска проектной продукции
T3-A3	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Завершить поставку оборудования в связи с установкой Web-сайта
T3-A4	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Завершить сбор данных за 1998-1999 гг. для заполнения базы данных ▪ Завершить обзоры местностей: мост Чардзев/кавказ, и т.д. ▪ Закончить дизайн структуры и содержания базы данных
T3-A5	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Завершить создания системы моделирования ▪ Утверждение Транспортных потоков Базового года ▪ Предварительные и Окончательные Прогнозы Движения
T3-A6	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Начать подготовку основных документов по базе данных и моделям прогнозирования
T3-A7	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Подготовить особые прогнозы движения для технико-экономических обоснований других модулей
T3-A8	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Начать действия связанные с ТЭО возведения моста Чардзев
T3-A9	<ul style="list-style-type: none"> ▪ В течение этого периода не предвидется никаких особых мероприятий или действий
T3-A10	<ul style="list-style-type: none"> ▪ В течение этого периода не предвидется никаких особых мероприятий или действий
T3-A11	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Дизайн системы связи и поставка соответствующего оборудования для Web-сети

МОДУЛЬ В

T3-B1 T3-B2 T3-B3	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Выполнение под-заданий
T3-B4 T3-B5	Запуск и выполнение действий, связанных с этими под-заданиями

МОДУЛЬ D

T3-D1	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Определение нынешнего состояния навигационного канала
T3-D2	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Завершение действий по Модулю к концу года, если не произойдут внешние задержки

МОДУЛЬ E

T3-E1	Завершение Под-задания, фазы 2 и 3
T3-E2	Завершение Под-задания, фазы 1 и 2
T3-E3	Запуск, исполнение и завершение ТЭО по Реабилитации Терминала Дубенди
T3-E4	Выполнение детальной разработки для Реабилитации Терминала Дубенди

ТАБЛИЦЫ ПЛАНИРОВАНИЯ

Название Проекта: Транспортные Поток и Техно-Экономические Обоснования - TNREG9803		Контракт №: 99.0130								Страны: 11 государств ТРАСЕКА				
Период Планирования: Сентябрь 1999 - Август 2001		Подготовлен в январе 2000 г. - пересмотрен в июне 2000 г. (Задачи согласованы с Краткой Сводкой)								Ведущий Консультант ЕС: ВСЕОМ				
Цели Проекта: Дизайн и учрежденческое внедрение инструмента планирования транспорта для 11-ти стран ТРАСЕКА														
№	ОСНОВНЫЕ ВИДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ									ВЛОЖЕНИЯ			
		1999			2000			2001			ПЕРСОНАЛ (недели)		в день	
		КВ.3	КВ.4	КВ.1	КВ.2	КВ.3	КВ.4	КВ.1	КВ.2	КВ.3	Эксперты ЕС	Местные Эксперты		
		Сен	Ок/Но/Де	Фе/Ма	Ап/Ма/И	Ию/Ав/С	Ок/Но/Де	Фе/Ма	Ап/Ма/И	Ию/Ав	Недели	Недели	дни	
Модуль А														
A0	Начало		XXX	XX							9	0	54	
A1	Местная Сеть Корреспондентов		XXX	XXYY	X						11	0	77	
A2	Тренинг по Базе Данных и инструментам планирования транспорта				X			XXYYZZ	XXYYZZ	XX	34	104	207	
A3	Поставка оборудования					XX	X	X	X		9	0	45	
A4	Дизайн Базы Данных, Сбор Данных и обзоры (исследования)			XX	X	YYZZ	XXYYZZ	XX		XXYYZZ	11	290	65	
A5	Дизайн Методологии Прогнозирования					YYZZ	XXYYZZ	XX			33	40	220	
A6	Разработка Базы Данных и документация					X		XX	XXYYZZ		22	5	110	
A7	Особые транспортные прогнозы								XXYY		10	10	65	
A9	Синоптика и связь, брошюры, конференции							XX	XXY		12	8	60	
A10	Обзор соединительных путей с Европой								XXYY		8	8	50	
A11	Web-сайт							XX	XX		9	10	54	
A8	ТЭО моста Чардзев								XXYY		8	10	51	
	ИТОГО										176	485	1 058	
Модуль В														
B12	Оценка Новых Услуг по Перевозкам на Каспии					XXYYZZ	XXYYZZ	XX			19	18	110	
B13	Структура Менеджмента и Бизнес-план							XXYYZZ	XXXX		24	15	92	
	ИТОГО										43	33	202	
Модуль С														
C14	Паромный терминал в Актау - Тендерная Документация		X	XXYYZZ	X						24	16	120	
C15	Рекомендации			XX	XXYY						11	2	30	
	ИТОГО										35	18	150	
Модуль D														
D16	Навигационный Канал в Туркменбаши						XXYY	XXYY			21	12	105	
Модуль E														
E17	Оценка предложения/спроса/ на нефть			XXY	XXYYZZ	XX					31	20	100	
E18	Причал 3 в Дубенди - ТЭО - Тендер.док. - Продолжение							XXYYZZ	XXYYZZ	XXYYZZ	XXYY	57	20	185
	ИТОГО										88	40	285	
	ОБЩИЙ ИТОГ										363	588	1 800	

Название Проекта: Транспортный Поток и Техно-Экономические Обоснования - TNREG9803		Контракт №: 99.0130					Страны: 11Стран ТРАСЕКА			
Период Планирования: Июль 2000 г. - Декабрь 2000 г.		Подготовлен: Июнь 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.						2001		
		ИЮЛЬ	АВГУСТ	СЕНТЯБРЬ	ОКТАБРЬ	НОЯБРЬ	ДЕКАБРЬ	Эксперты ЕС Недели	Местные Эксперты Недели	СУТОЧНЫЕ дни
Модуль А										
A0	Начало									
A1	Местная Сеть Корреспондентов									
A2	Обучение по базе данных и средства планирования транспорта	X—	----	----	----	----		8	20	50
A3	Обеспечение оборудованием	XX		XX	XX			4	0	28
A4	Разработка базы данных, сбор данных и исследования	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX			20	145	95
A5	Разработка методологии прогнозирований	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX			24	10	130
A6	Разработка базы данных и документаций			XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	6	4	35
A7	Особое прогнозирование транспортного потока				XXXX	XXXX		4	5	24
A9	Синоптики, коммуникации, брошюры, конференции						XXXX	6	4	35
A10	Обозрение связи с Европой							6	5	35
A11	Страница в Интернете							6	6	40
A8	ТЭО Моста Чардзев					XXXX	XXXX	8	10	51
ИТОГ								92	209	523
Модуль В										
B12	Оценка Новых Услуг по Перевозкам по Каспийскому Морю	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx		10	10	10
B13	Структура Менеджмента и Бизнес План				xxxx	xxxx	xxxx	10	7	60
ИТОГ								20	17	120
Модуль С										
ИТОГ										
Модуль D										
D16	Навигационный Канал в Туркменбаши		xx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	21	12	105
Модуль E										
E17	Оценка спроса/предложений на нефть	xxxx						20	20	75
E18	Причал 3 в Дубенди - ТЭО - Тендер. Док. - Продолжение				xxxx	xxxx	xxxx	30	15	160
ИТОГ								50	35	235
ОБЩИЙ ИТОГ								162	261	878

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

СЕМИНАРЫ

ПРОГРАММА УЧАСТНИКОВ
И МЕСТНОЙ СЕТИ КОРРЕСПОНДЕНТОВ

ПРОГРАММА

ТЕХНИЧЕСКИХ СЕМИНАРОВ (УОРКШОПОВ) в АЛМА-АТЫ и КИЕВЕ

Утренняя Сессия

1. Ознакомление с Проектом Трасека: Транспортные Потoki и Технико-Экономические Обоснования Ф. Деляпорт

Цели Проекта

Структура Проекта в Модулях

Содержание Модуля А:

Конструирование Модели Прогнозирования Транспорта основанной на Региональной Базе Данных по Транспорту

Необходимость Непрерывности в:

Обновлении и поддержке базы данных ;
Использовании базы данных и модели в целях планирования транспорта ;
Обмене информацией/данным между пользователями через
международные средства связи

Организация Проекта и цель семинара

2. МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЙ ПОДХОД

Ф. Деляпорт
Питер Девидсон
Поль Пезан

Прогнозирование Транспорта или транспортные назначения в сетях в различные периоды времени

Базовый год: построение матрицы ОП грузовых потоков
Базовый год: построение матрицы ОП пассажирских потоков

Некоторые элементы процедуры прогнозирования

Требования к данным:

Легкий доступ and установленная доставка
Поддержка прогнозов

Дискуссия

Перерыв

Дневная Сессия

3. ПРЕЗЕНТАЦИЯ ТАБЛИЦ ДАННЫХ

Питер Девидсон

Презентация содержания таблиц данных

Доступность данных
Затруднения в получении данных
Технические вопросы

Зонирование

Список товаров
О сетях

Дискуссия

4. ОБЗОРЫ МЕСТ

Ф. Деляпорт
Питер Девидсон

Обзоры ОП: местоположение, организация

Утренняя Сессия

5. Презентация продукции (зрительный образ результатов)

Питер Девидсон

Демонстрация зрительного образа результатов (на примерах)

Дискуссия

6. О Web-сайте

Возможная техника

Дискуссия

Перерыв

Дневная Сессия

7. Определение Рабочей Программы

Ф. Деляпорт
Поль Пезан
Питер Девидсон

График Времени для:
Сбора Данных 1998
Сбора Данных 1999
Сбора Данных 2000

Рамки Суб-подряда

Дискуссия

КОНЕЦ

ТРАСЕКА: Транспортные Потоки и ТЭО
Перечень местных экспертов и получателей проекта

Присутствие на Семинаре	СТРАНЫ-ПОЛУЧАТЕЛИ И МЕСТНЫЕ ЭКСПЕРТЫ	Должности	Организации
АРМЕНИЯ			
Нет	Гарегик Григорьян	Получатель: Начальник по внешним связям	Министерство Транспорта и Коммуникаций
Да	Хачатур Манукьян	Координатор проекта	
Да	Армен Симоньян		Дорожный Департамент
Да	Ашот Меликян	Начальник Отдела по Осуществлению Проектов	Железнодорожный департамент
Да	Мурад Мандвельян		Таможенный Отдел
Нет	Торосиян Георги	Начальник отдела по Транспорту и Коммуникаций	Национальная Служба по Статистике
Азербайджан			
Нет	Икрам Садыхов	Получатель: Начальник Транспортного отдела	Министерство Экономики
Да	Назим Исмаилов	Экономика и Статистика	Министерство Экономики
Да	Низами Алекберов	Начальник Отдела	Гос. Концерн Азеравтонаглият
Да	Ильгар Мустафаев	Начальник Вычислительного Центра	Азерб. Гос. Железнодорожное Управление
Да	Рая Гасимова	Начальник Экономического Отдела	Бакинский Межд. Торговый Морской Порт
Да	Махмуд Гаджинский	Зам. Нач. отдела по Внешним Экономическим Связям	Азерб. Гос. Каспийская Пароходная Компания
Да	Фарасат Мурсалов	Зам. Нач. отдела по Статистике и Анализу	Азерб. Гос. Таможенный Комиттет
Грузия			
Нет	Вахтанг Ломадзе	Получатель: Первый Заместитель Министра	Министерство Транспорта
Да	Паата Тсагарешвили	Начальник Отдела Координации между Отделами	Министерство Транспорта
Да	Отар Киртсхия	Начальник Компьютерного Центра	Компьютерный Центр - Мин. Транспорта
Да	Звиад Чкартшвили	Начальник Коммерческого Отдела - Менеджер по Маркетингу	Порт в Поты
Да	Раул Патладзе	Начальник Коммерческого Отдела - Менеджер по Маркетингу	Порт в Батуми
Да	Нугзар Газвиани	Зам. Начальника Отдела по Эксплуатации Дорог	Гос. Департамент Дорожного Транспорта
Да	Тамаз Тсикелашвили	Зам. Начальника Дивизиона Транспортных Потоков	Грузинские Железные Дороги Ltd
Да	Автандил Чишқариани	Начальник Дивизиона - Анализ и Инспекция	Таможенный Департамент
Молдова			
Нет	Борис Герасим	Получатель: Заместитель Министра	Министерство Транспорта и Коммуникаций
Да	Алина Диасенко	Начальник Дивизиона по Развитию	Основное Управление по Железнодорожному Транспорту Мин-ва Трансп. и Комм.
Да	Диана Русу	Ведущий Специалист Отдела по Систематизации и Прогнозирова.	Главное Управление по Экономике Мин-ва Транспорта и Коммуникаций
Да	Юрий Теодор Дадечин	Ведущий Специалист Грузового Отдела	Таможенный Департамент
Да	Николай Чиобану	Директор	Дорожный Департамент - Мин-во по Транспорту и Коммуникаций
Нет	Анна Русу	Координатор Проекта	
Нет	Эюген Датсо	Зам. Директора Основного Управления по Автотранспорту	Министерство Транспорта и Коммуникаций
Нет	Юрий Тону	Администратор - Локальная Компьютерная Сеть	Министерство Транспорта и Коммуникаций
Украина			
Да	Г. Легенки	Получатель : Начальник Отдела по Транспортной Политике	Министерство Транспорта
Да	Валера Нетреба	База Данных и Моделирование	Косультант Компьютерного Центра Мин. Транспорта
Да	Яков Небожатко		Укринтеравтосервис
Да	Владимир Ермоленко	Дорожный Инженер	
Да	Татьяна Тартайко	Инженер по Железнодорожному Транспорту	
Да	Николай Мельник	Инженер по Речному и Морскому Транспорту	

ТРАСЕКА: Транспортные Потоки и ТЭО
Перечень местных экспертов и получателей проекта

Присутствие на Семинаре	СТРАНЫ-ПОЛУЧАТЕЛИ И МЕСТНЫЕ ЭКСПЕРТЫ	Должности	Организации
	Монголия		
Нет	Г-жа Оюнчимег	Начальник Отдела	Министерство по Развитию Инфраструктуры
Да	Г. Нарантуя	Служащий - Инжиниринг Транспортные Потоки	Дорожный Отдел - Министерство по Развитию Инфраструктуры
	Казахстан		
Нет	Хайрат С. Карибжанов	Получатель	Министерство Транспорта
Да	Мурат Бекмагамбетов	Директор	ЗАО "НИИТранспорта"
Да	Александр Богданчиков	Начальник Отдела	ЗАО "НИИТранспорта"
Да	Елена Григориади	Начальник Отдела	ЗАО "НИИТранспорта"
Да	Светлана Смирнова	Главный Эксперт - Железнодорожный Транспорт	ЗАО "НИИТранспорта"
Да	Олег Красиков	Зам. Директора	АО "КазДорНИИ"
Да	Наил Юсупов	Начальник Отдела	АО "КазДорНИИ"
Да	Занина Романовна	Начальник Транспортного Отдела	Агенство РК по Статистике
Да	Асия Рустемовна	Главный Эксперт	Агенство РК по Статистике
Да	Татьяна Мельситова	Главный Эксперт Департамента Информационных Технологий	Министерство Гос. Доходов
	Кыргызстан		
Нет	Сулейман С. Закиров	Получатель: Заместитель Министра	Министерство Транспорта
Да	Леван Алибегишвили	Директор	КыргызДорТрансПроект
Да	Сергей Лубяных	Руководитель Сектора	КыргызДорТрансПроект
Да	Наталья Полхлеб	Главный Экономист	Национальный Комитет по Статистике
	Таджикистан		
Нет	Абдуралим Ашуров	Получатель: Заместитель Министра	Министерство Транспорта и Дорог
Да	Тимур Мирзоев	Директор	ТаджигипроТрансСтрой
Нет	Юрий Юлдашев	Главный Инженер	ТаджигипроТрансСтрой
Нет	Махбуба Абдуллаева	Главный Отдел по Планированию	ТаджигипроТрансСтрой
Да	Татьяна Новикова	Главный Эксперт	ТаджигипроТрансСтрой
Да	Ситора Яхьяева	Специалист по Компьютеру	ТаджигипроТрансСтрой
	Узбекистан		
Нет	Валерий Атаев	Получатель: Заместитель Председателя	Кабинет Министров
Да	Камал Ульджабаев	Председатель	АО "УзИнформТрансСистема"
Да	Юрий Кочетков	Начальник Отдела	АО "УзИнформТрансСистема"
Да	Шукуралли Турсунов	Зам. Начальника Экономической Службы	"Узбекисто Темир Йуллари"
	Туркменистан		
Нет	Худайкули Халыков	Получатель: Заместитель Председателя	Кабинет Министров
Нет	Жума Байрамов	Директор	Нац. Институт по Статистике и Прогнозированию
Нет	Нажия Бадькова	Начальник Отдела по Внешнеэкономическим Связям	Нац. Институт по Статистике и Прогнозированию

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ОБЗОР ПО БАЗЕ ДАННЫХ

ОПИСАНИЕ СОДЕРЖАНИЯ ТАБЛИЦ
ИНФОРМАЦИОННЫЕ ИСТОЧНИКИ (ссылки на предыдущие проекты)

ОБЩИЙ ОБЗОР БАЗЫ ДАННЫХ

Информация, хранимая в базе данных, будет использована :

- Для построения матриц грузовых потоков
- Для построения матриц пассажирских потоков
- Для построения различных сетей
- Для осуществления прогнозов

В добавок к международным источникам (ООН, Dollarstat) необходимо искать дополнительные источники информации по международной торговле в различных странах. Каждый элемент информации в базе данных будет соединен или к Соединительному Пути сети или к особой Зоне(внутренней или внешней). Все данные будут введены в файлы Excel. На каждый лист (Excel sheet) будет дана одна закодированная таблица. В следующем листе, каждая таблица будет детально описана. В каждой таблице разграничиваются два поля. Ключевые переменные используются для точной идентификации записи, сохраненной в этой таблице, и для разграничения одной записи от другой (напр.: Идентификация Узла А и Узла В для таблицы соединительных путей; Страны отбытия и прибытия в таблице О/П). Переменные содержания позволяют описать характеристики каждой записи.

Различают пять типов данных:

- Характеристики инфраструктуры
- Социо-экономические данные
- Торговая и транспортная ОП информация
- Пассажирская ОП информация, взятая из обзоров (исследований)
- Данные по движению

ХАРАКТЕРИСТИКИ ИНФРАСТРУКТУРЫ

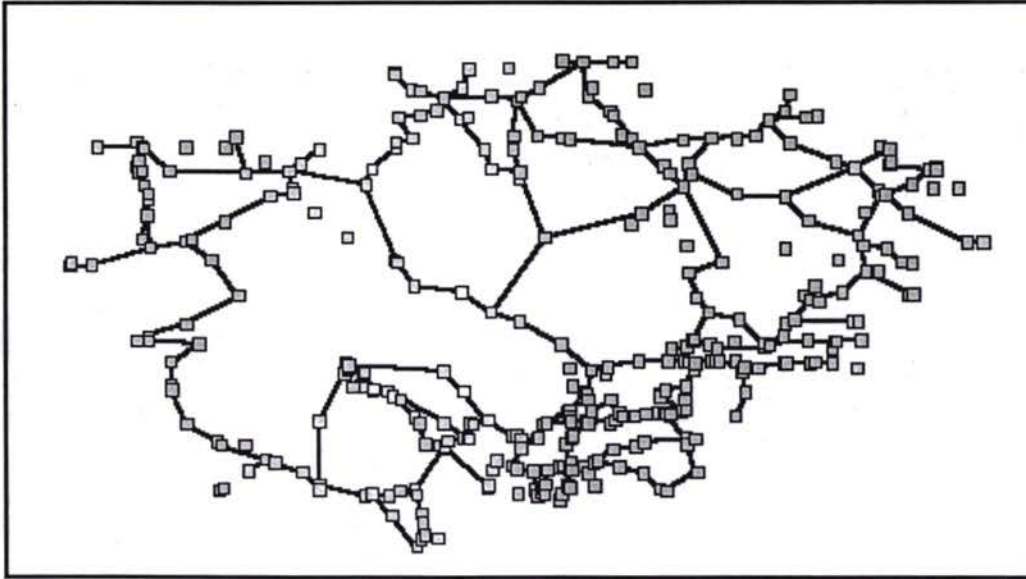
Характеристики инфраструктуры будут описаны в базе данных целой группой таблиц данных. Каждая таблица данных будет содержать информацию о каждом типе инфраструктуры, автодороге, железной дороге и морским путям. К этим транспортным соединительным путям будут добавлены особые узлы с целью кодирования пограничных переездов, перегрузочных и портовых характеристик.

Инфраструктуру можно рассматривать как картину, состоящую из серий узлов, соединенных соединительными путями, которые составляют сеть. Необходимо подчеркнуть, что в каждой сети можно циркулировать в двух направлениях. Так как большинство соединительных путей будут обладать одинаковыми характеристиками на обоих направлениях, в некоторых случаях будет необходимо различать данные на каждом из направлений. В этом случае будут заполняться два различных поля: одно от узла А до узла В, другое от узла В до узла А. Каждый из этих разных типов соединительных путей проиллюстрирован ниже.

- Автодорожный соединительный путь
- Железнодорожный соединительный путь
- Морской соединительный путь
- Портовый соединительный путь
- Пограничный соединительный путь

СЕТЬ

Следующий пример иллюстрирует структуру простой сети, которая будет использована в дальнейшем. Основные автодорожные и ж-д, соединительные пути, черные линии соединят узлы. Каждый соединительный путь будет содержать информацию, такую как расстояние, время поездки и тип транспорта между каждой парой узлов.

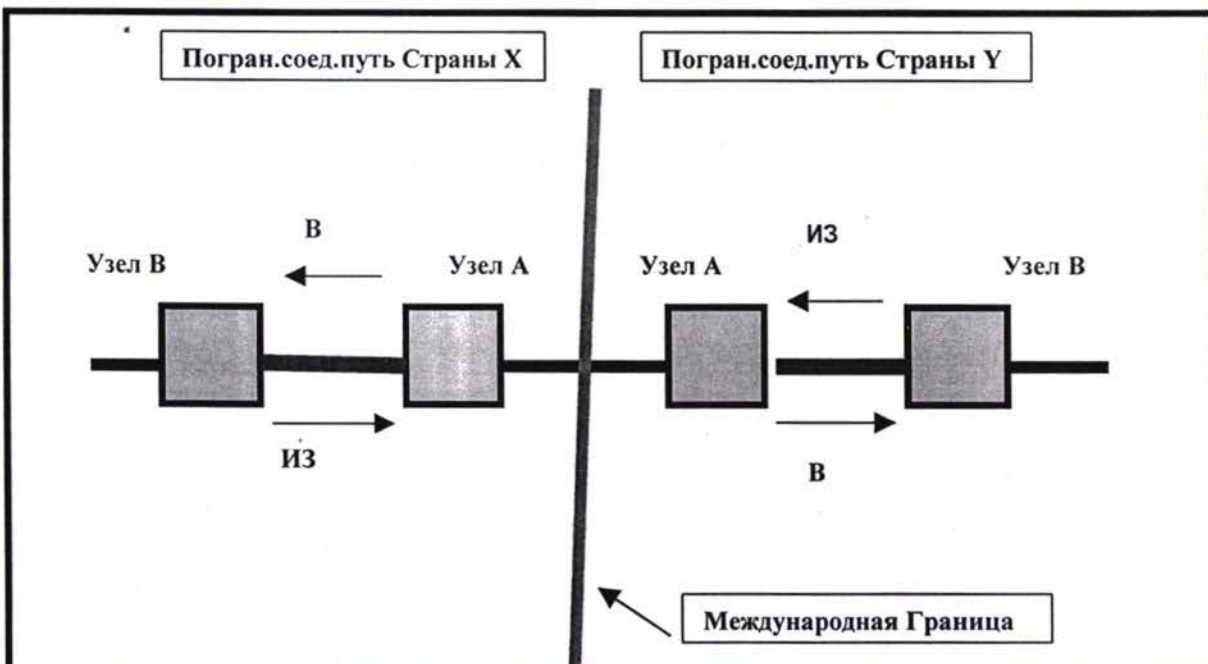


Пример Сети с Узлами и Соединительными Путиами

СОЕДИНИТЕЛЬНЫЙ ПУТЬ НА ПОГРАНИЧНОМ ПЕРЕЕЗДЕ

Внизу дан пример автодорожного погранпереезда на таможне. Каждый пограничный переезд отличен от другого своими тарифами и длиной очереди ожидающих проезда. Это оказывает значительное влияние на принятие решений по поездке и поэтому является необходимой информацией для базы данных. На каждом пограничном переезде имеется один соединительный путь. Это значит, что на аждом пограничном переезде имеется два соединительных пути

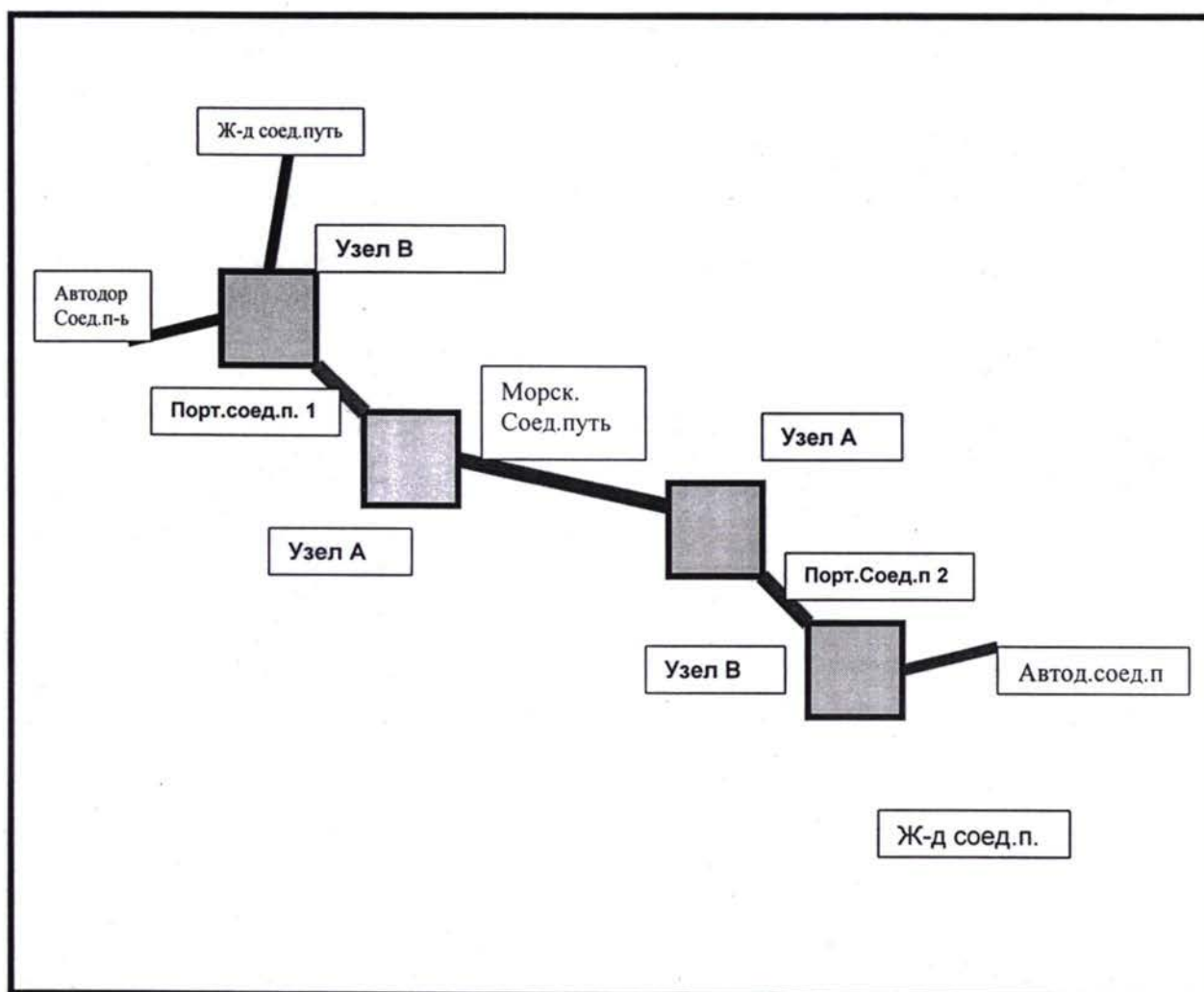
Пример Соединительного Пути на Пограничном Переезде



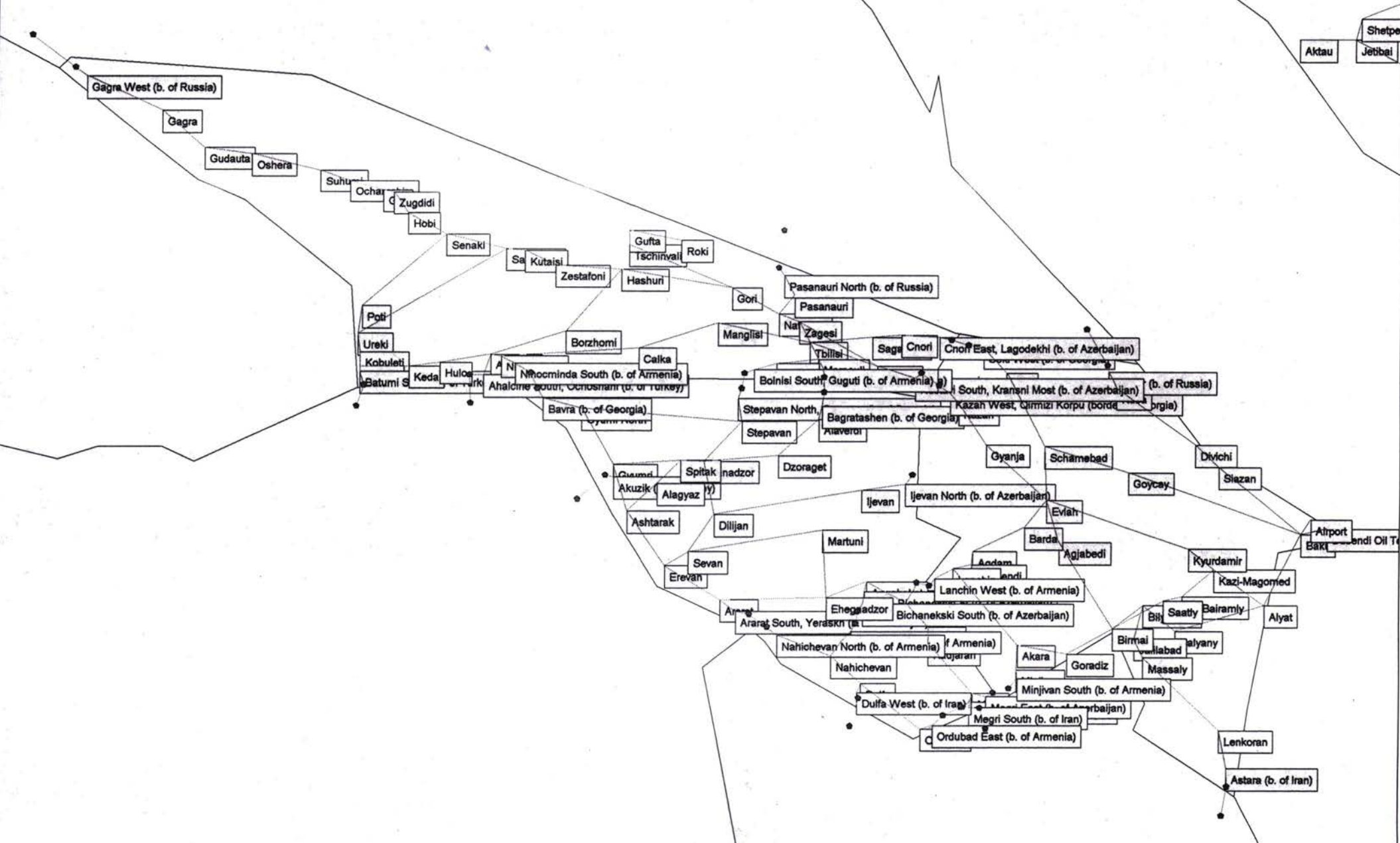
ПОРТОВЫЙ СОЕДИНИТЕЛЬНЫЙ ПУТЬ

Следующий пример иллюстрирует информацию об узлах и соединительных путях для портов и линий морских перевозок. Порты подсоединяются к главной сети через автодорожные и/или ж-д соединительные пути. Сам порт моделируется с использованием двух узлов, А и В. Соединительный путь между этими узлами представляет собой обмен товарами и пассажирами с автодороги и железной дороги на судна и содержит такие данные как время, тип порта и параметры перегрузки. Порты далее соединяются с другими портами через морской соединительный путь, который содержит такие данные как расстояние, время поездки и тип корабля.

Пример Порта и Морских Соединительных Путьей



Caucasus Road Links and Node Names



Gagra West (b. of Russia)

Gagra

Gudauta Oshera

Sutu

Ochar

Zugdidi

Hobi

Senaki

Sa

Kutaisi

Zestafoni

Gufta

Tschirvali

Roki

Gori

Pasanauri North (b. of Russia)

Pasanauri

Na

Zagesi

Saga

Cnori

Cnoff East, Lagodekhi (b. of Azerbaijan)

Poti

Ureki

Kobuleti

Batumi S

Borzomi

Calka

Manglisi

Keda

Hulov

Ahaldikhe

Ninocinda South (b. of Armenia)

Ahaldikhe South, Ochusnani (b. of Turkey)

Bavra (b. of Georgia)

Stepavan North

Stepavan

Bagrashen (b. of Georgia)

Kavrayi

Guguti (b. of Armenia)

South, Kraneni Most (b. of Azerbaijan)

Kazan West, Qirmizi Korpu (border Georgia)

Divichi

Slazan

Spitak

nadzor

Dzoraget

Akuzik

Alagyaz

Ashtarak

Dillijan

Sevan

Erevan

Ijevan

Ijevan North (b. of Azerbaijan)

Evlah

Barda

Agjabedi

Andam

Yendi

Lanchin West (b. of Armenia)

Bichanevski South (b. of Azerbaijan)

Akara

Goradz

Minjivan South (b. of Armenia)

Dulfa West (b. of Iraq)

Megri South (b. of Iran)

Ordubad East (b. of Armenia)

Lenkoran

Astara (b. of Iran)

Atport BAKI

endi Oil T

Aktau

Jetibai

Shetpe

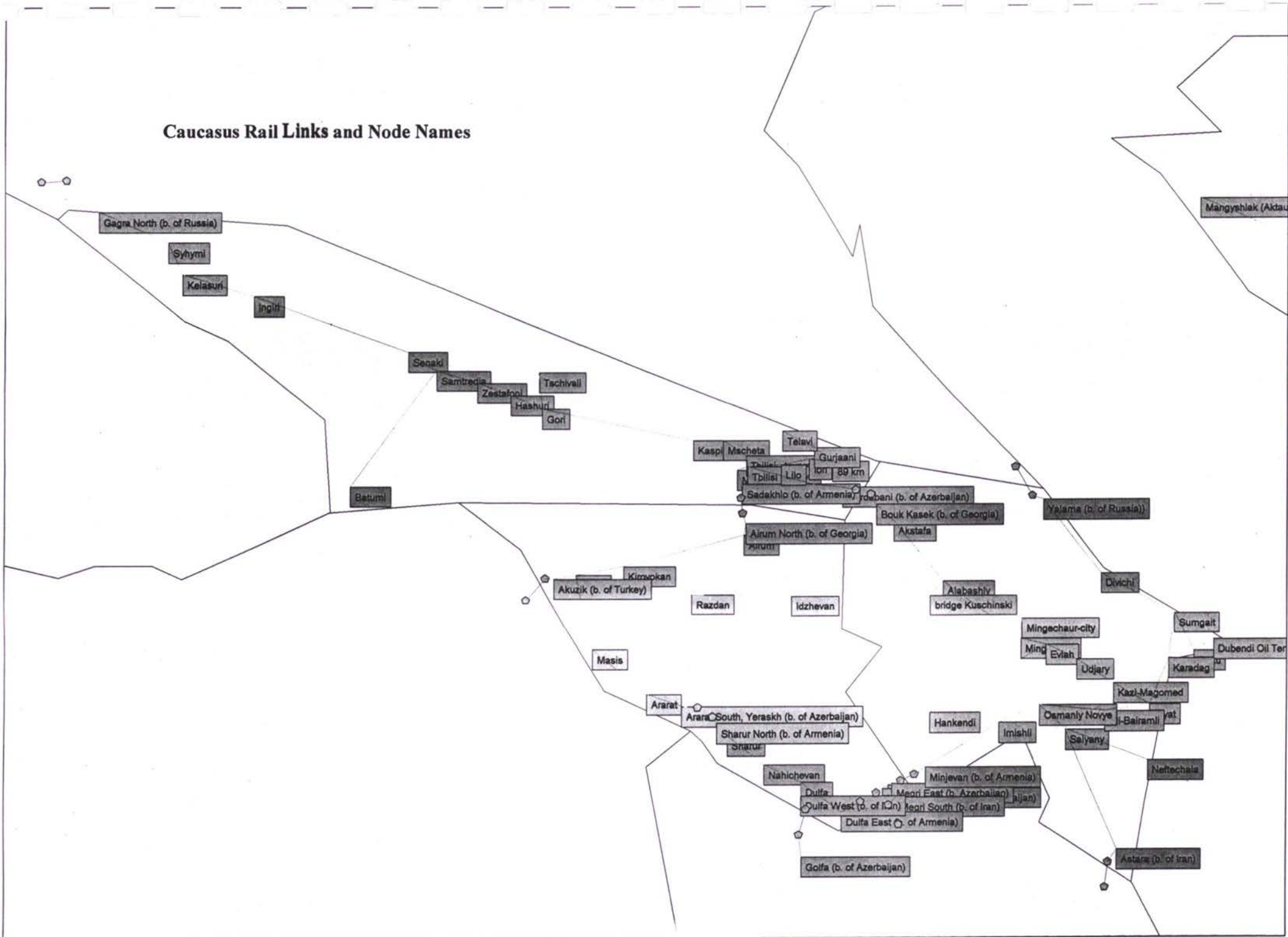
Lenkoran

Astara (b. of Iran)

Atport BAKI

endi Oil T

Caucasus Rail Links and Node Names



ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ЭЛЕМЕНТЫ МЕТОДОЛОГИИ
и
ПРОЦЕДУР

1. ВВЕДЕНИЕ

Первый шаг процедуры – определение транспортного спроса, существовавшего в 1998 и 1999 годы, через зарегистрированное движение. Спрос характеризуется движениями грузовых и пассажирских потоков от одного «избыточного» пункта отбытия (как правило, зоны товарного производства) к «дефицитной» зоне назначения (зона потребления или трансформации) и представлена таблицами матрицы. Спрос затем передается (назначается) на транспортную сеть через использование различных видов транспорта согласно выбранным критериям, представляющим поведение пользователя и модальные варианты выбора. Результаты первого шага – предоставление соответствующих и представительных таблиц О/П, которые иллюстрируют, в определенный период времени, «характер спроса на транспорт» внутри исследуемой территории. Основываясь на ожидаемую имеющуюся информацию, определение характера спроса на транспорт может быть исследовано с трех взаимодополняющих направлений:

1. Международные (или от страны к стране) грузовые транспортные потоки
2. Национальные (или внутри страны) грузовые транспортные потоки
3. Пассажирские потоки, национальные и международные

Второй шаг заключается в валидации матриц потоков путем идентификации и оценки уместных факторов и показателей (количественно и/или качественно), что может объяснить накопление и распределение транспортных потоков с минимальной долей неопределенности.

Третий шаг заключается в оценке, в следующем ссылочном году (2015 г.), значений показателей, чтобы прогнозировать будущий спрос на транспорт. Это может быть сделано на основе каждого конкретного случая, через построение (или использование уже существующих) сценариев экономического развития, и т.д.

Затем спрогнозированный спрос на транспорт, по своим трем компонентам, будет переложен на транспортную сеть для оценок будущих транспортных нагрузок. Изменения в характеристиках сети могут быть произведены для любого вида транспорта, включая изменения тарифов. Этот последний шаг не включает слишком много предположений и гипотез, так как он только осуществляет механизмы исполнения между видами, скалиброванными при обработке других шагов.

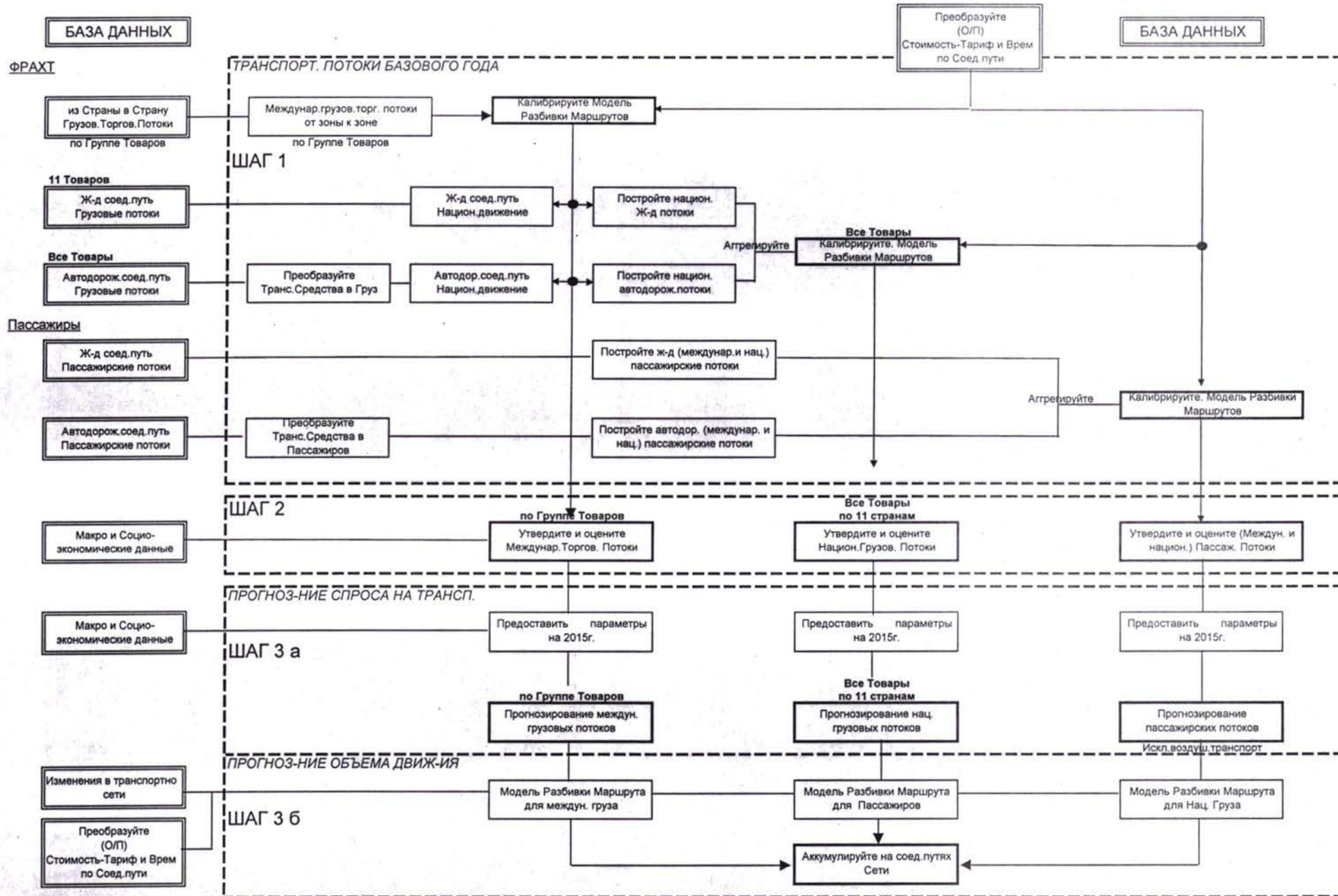
График (карта) общей процедуры иллюстрирует этот подход (на следующей странице). Он указывает вложенные данные, извлеченные из базы данных, которые необходимо обработать.

Методологическая процедура детализирована в следующих абзацах.

2. МОДЕЛИРОВАНИЕ ВЫБОРА МАРШРУТА

Транспортная сеть, которая используется для выбора всех потенциальных маршрутов, интегрирует все виды транспорта. Она включает особые перегрузочные пункты, которые делают возможными передвижения товаров от одной сети (напр., ж-д) к другой сети (напр., автодорога). Перегрузочными пунктами являются порты и хорошо расположенные ж-д/автодорожные перегрузочные станции. Она включает также не только внутреннюю транспортную сеть 11-ти стран ТРАСЕКА, но также внешние

ДИАГРАММА МОДЕЛИРОВАНИЯ ПРОГНОЗОВ по ВСЕОБЩИМ ТРАНСПОРТНЫМ ПОТОКАМ



параллельные конкурирующие соединительные пути, главным образом, в России и Иране. Эта методология приравнивается к практическому применению концепции транспортной цепи.

Поиск маршрутов через сеть основан на алгоритме «кратчайшего пути». Соединительные пути, выбранные на прежнем кратчайшем пути, далее бракуются для того, чтобы идентифицировать второй «кратчайший путь». И т.д. Критерием выбора «кратчайшего пути» будет обобщенный транспортный расход на соединительный путь, который является смесью расходов, тарифов и времени. Затем модель «логит» дает процентное отношение суммарных потоков, предназначенных для каждого маршрута (т.е. для соединительного пути, создающего маршрут). Используется следующая формула:

$$SR_i = \frac{\exp(k R_i)}{\sum_{i=1}^n (\exp(k R_i))}$$

уравнение 1

где SR_i – это процентное отношение транспортного потока, использующего Маршрут i

R_i - это сумма обобщенных транспортных расходов всех соединительных путей, создающих маршрут i

k – это коэффициент калибрования

и n – это количество различных выбранных маршрутов

Здесь модель «модальных» разветвлений заменена моделью «выбора маршрута».

Также нет необходимости помещать центры (погрузочно/разгрузочные узлы) на сеть для генерирования и принятия транспортных потоков. Потоки могут быть назначены с любого узла на любой узел. На данный момент, испытания модели «выбора маршрутов» принесли весьма воодушевляющие и интересные результаты.

3. БАЗОВЫЙ ГОД - МЕЖДУНАРОДНЫЕ ГРУЗОВЫЕ ПОТОКИ

Введение

Данные по Импорту/Экспорту и возможно Транзиту за 1998 and 1999 гг., связанные с международными торговыми потоками, в настоящий момент собираются в каждой стране ТРАСЕКА от Администрации Таможни и Национальных Статистических Комитетов через сеть местных экспертов. На эти данные ссылаются в базе данных в Таблицах от 4.1 до 4.3. Формат этих последних таблиц схож с теми, которые были созданы в период предыдущего проекта (со Ссылками I.3 и I.4).

Товары, идентифицированные как СС96 (Соразмеренная Система) [HS96, Harmonised System] были собраны в 25 групп, которые интегрировали особую ж-д классификацию (10 групп) и грузовую номенклатуру, использованную в портовой статистике (см. Приложение для групп товаров). Эта сборка таким образом позволяет с четкостью определить морские и ж-д грузовые потоки.

Построение матриц международных грузовых потоков занимает два шага, связанных с двумя обоснованиями (диаграмма карты потоков дана на следующей странице):

- Построение для каждой страны матриц по группам товаров- все виды транспорта
- Разбивка вышеназванных матриц на уровне зоны/области
- Обоснование матриц и идентификация маршрутов/путей

Матрицы от страны к стране

Как указано выше, эти матрицы находятся в состоянии сбора данных. Первым делом, когда информация будет получена, будут определены расхождения в торговых потоках, так как внутри системы стран ТРАСЕКА экспортный поток из страны А в страну В должен логически соответствовать импортному потоку в страну В из страны А. как правило, эти расхождения проистекают из путаниц во время сбора товаров в ограниченное количество групп. В особенности это происходит, если общая сумма потоков (наружу и внутрь) для всех товаров между двумя странами правильная. Некоторые представители таможни на семинарах предлагают доставку торговых потоков по 97 таможенным классам. Это также лучшее решение для подрядчика. Другая возможность – это сравнить потоки импорта с потоками экспорта. Однако, если расхождения слишком большие, необходимо провести дополнительные расследования по отношению к провайдерам данных.

Некоторые страны записывают Транзитные потоки, как правило, включая все виды. Поэтому удобно использовать эту информацию для обоснования обменных матриц разных стран. Для этого необходимо аккумулировать все обменные потоки, накопившиеся между всеми парами зарубежных стран, которые потенциально могут пройти через выбранную страну. Если известны потенциальные маршруты/пути между одной страной Отбытия и одной страной Прибытия, транзит в третью страну может быть легко вычислен (аккумулирован) .

Модель поиска маршрутов, описанная ранее, может быть использована для побочных целей, таких как вычисление транзитных потоков внутри страны. Производная версия была специально разработана, чтобы позволить вычислять суммарные транзитные потоки в каждой стране ТРАСЕКА. Основываясь на доступную информацию, обменные матрицы отдельных стран могут быть затем усовершенствованы.

Разбивка на уровне зоны/области

В предыдущем проекте, детальная информация по грузовым потокам была предоставлена на областном уровне для Казахстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана, в то время как в остальных четырех странах не было никакой разбивки, и каждая страна рассматривалась как одна зона. Планируется сохранить начальное зонирование для первой группы, с ожиданием, что схожие данные будут предоставляться для текущего проекта, и, детализироваться немного больше для остальных стран. Информация, позволяющая такую разбивку, была запрошена через Таблицу 3.2. В зависимости от достоверности, качества и уровня детализации получаемой информации, зонирование для последних государств (область или группа областей) будет окончательно проведено.

Методология разбивки данных, от страны к зонам, опирается на доступность региональных источников информации о международном и национальном транспорте. Достоверным источником являются результаты обзоров О/П. В Казахстане доступен только один автодорожный обзор О/П, который необходимо обновить. Планируется провести этот обзор в очень ограниченном количестве обзорных станций, чтобы адаптировать данные под сегодняшний день, но без дополнительной огромной рабочей нагрузки и организации. Кроме того, ж-д статистика может предоставить национальную информацию по международным транспортным потокам: ж-д станции (или перегрузочные станции) отбытия или прибытия международных потоков.

Опираясь на данные, доступные от пар О/П, – с одним элементом пары на региональном уровне - гравитационная модель [gravity model] (для каждой группы товаров) будет использована при необходимости для калибрации недостающих потоков на зональном уровне, как показано ниже.

Предварительное Утверждение (пре-валидация) Матриц международных торговых потоков на зональном уровне

Процедура разбивки оригинальных потоков от страны в страну подразумевает предположения и результаты с определенной степенью неуверенности. По этой причине необходимо второе подтверждение (валидация). Модель «выбора маршрута» обеспечивает дорожные и ж-д соединительные пути, которые составляют маршрут, а также портовые и трансграничные соединительные пути в случае с международным транспортом. Через «маршрутное разветвление», она также обеспечивает фрахтовые нагрузки на этих двух последних соединительных путях для каждой группы товаров. В целях процедуры валидации, исследоваться будут только последние соединительные пути.

Основываясь на данные о транспортных потоках, затребованные в Таблице 7 базы данных для портов и пограничных поездов, становится возможным скорректировать и (а) объем торговых потоков на зональном уровне,

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФРАХТ

БАЗОВЫЙ ГОД

БАЗА ДАННЫХ

ТАБЛИЦЫ ДАННЫХ 4

- ТАМОЖЕННЫЕ ДАННЫЕ на страну
- Национальные Статистические Учреждения
- добавьте Транзитные Торговые Потоки (ЕС - Россия, и т.д.)

Скоррек-те Имп.и Эксп.
по ряду стран

Международные Торговые Потоки О/П /страна/товары

скорректировать

ТАБЛИЦЫ ДАННЫХ 2

Инфраструктурная Сеть

- Интегрированная Транспортная Инфраструктурная Сеть, Все Виды Автодорога - Ж-д - Морской - Порт - Погран.переезды - Др.
- Тарифы и количество раз/ связь/товары/вид
- Обобщенная стоимость на единицу связи/ на единицу товара/способа

ВЫБОР МАРШРУТОВ
Внутренняя и
Внешняя Сеть
Стран ТРАСЕКА
(от 1 до "n")

АГРЕГИРОВАНО
Все Товары и Виды

ОБЪЕМ ТРАНЗИТА по
Стране

ТАБЛИЦЫ ДАННЫХ 3/5

- Доступная региональная информация по Международным Транспортным потокам
- Социо-экономические данные по Области
- Производство/потребление на Область
- Перегрузочный (ж/д) путь
- Превью Региональный Проект по Прогнозированию (1995)
- Обзор Международных Транспортеров

РАЗБИЙТЕ по ЗОНАМ

Международн. Торговые Потоки О/П по Зонам

МАТРИЦЫ
1

по Товарам

скорректировать

Инфраструктурная Сеть

- Интегрированная Транспортная Инфраструктурная Сеть, Все Виды Автодорога - Ж-д - Морской - Порт - Погран.переезды - Др.

ВЫБОР МАРШРУТОВ
Внутренняя и
Внешняя Сеть
Стран ТРАСЕКА
(от 1 до "n")

/связь/товары

скорректировать

РАЗБИВКА МАРШРУТА с Моделью "логит"

/связь/товары

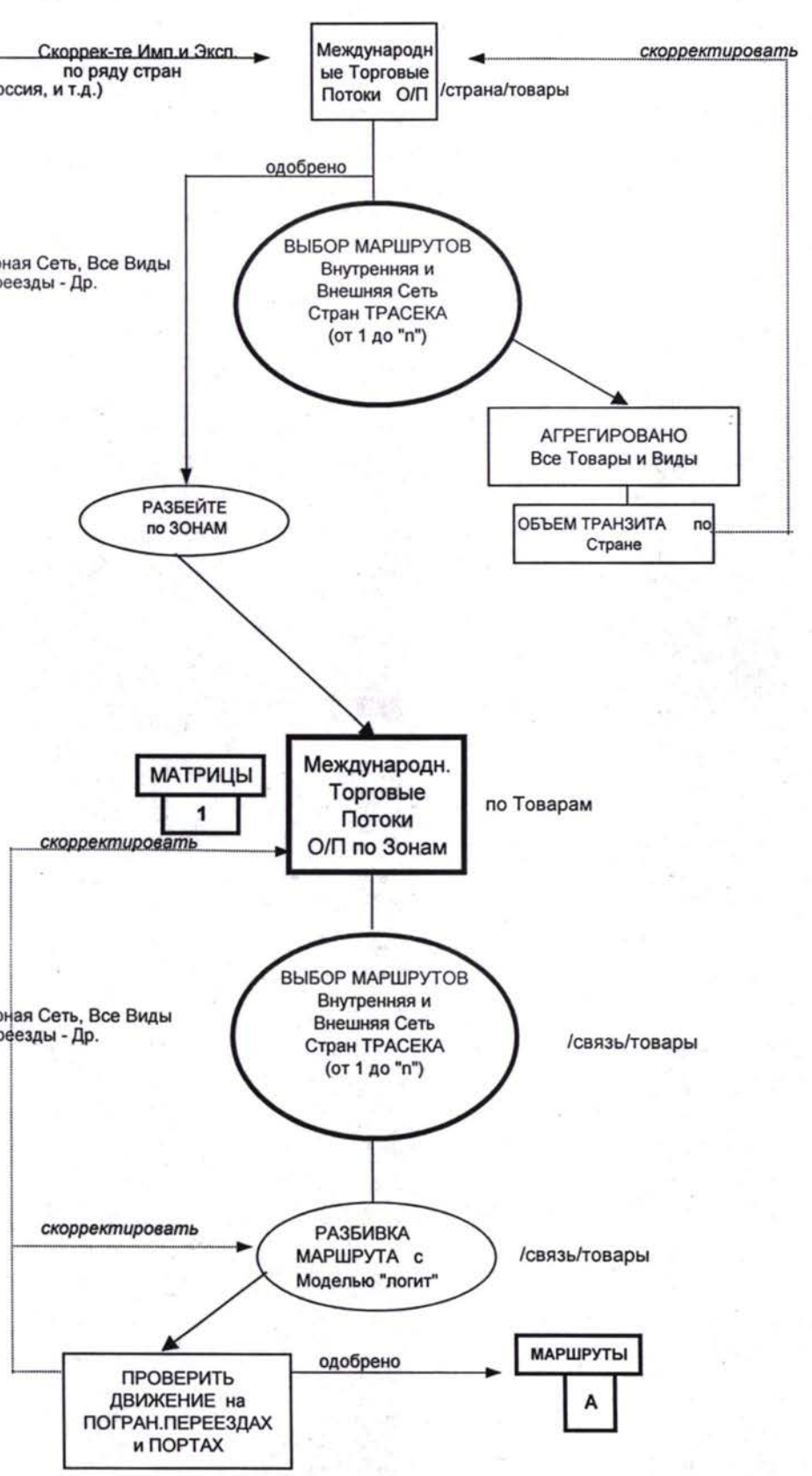
ТАБЛИЦЫ ДАННЫХ 7

- Движение по Инфраструктурной Сети
- Пограничные Переезды - Порты - Перегрузки
- Транспортный Имп/Эксп/Транзит
- Морской Транспорт

ПРОВЕРИТЬ ДВИЖЕНИЕ на ПОГРАН.ПЕРЕЕЗДАХ и ПОРТАХ

одобрено

МАРШРУТЫ
А



рассматриваемый, в зависимости от ситуации, либо как пункт Отбытия либо как пункт Прибытия, и (b) коэффициент калибрации формулы «маршрутных разветвлений».

Этот ряд вычислений и процедур дают нам два продукта:

- Матрицы международных грузовых потоков по группам товаров (отмеченная Матрица 1)
- Связанные с ними маршруты (включая использованный вид(ы) вместе с долей фрахтовой нагрузки (отмеченная группа маршрутов А)

4. БАЗОВЫЙ ГОД - НАЦИОНАЛЬНЫЕ ГРУЗОВЫЕ ПОТОКИ

В некоторых Корридорах "ТЕС"¹, идентифицированных с целью вмещения главным образом международного и дальнего транспорта, национальное автодорожное движение, в одной из стран Восточной Европы, составило в 1995 году среднюю величину выше 75 процентов ГСed², тогда как международное движение (обмен и транзит), проходящий через вышеуказанную процедуру, составило менее 25 процентов. Возможно, что такое распределение существует и в рамках стран ТРАСЕКА и национальное движение составляет костяк общего транспортного потока.

Транспортная сеть, используемая для национального движения, та же, что и для международных транспортных потоков, но она сокращена по размерам страны и не включает в свой состав соединительные пути портов и пограничных переездов, а только лишь ж-д/автодоржные перегрузочные станции. Так как валидация национальных транспортных потоков проводится посредством подсчетов движения на автодорогах (транспортные средства) и фрахтовых нагрузок на ж-д соединительных путях, поэтому эти два вида изучаются отдельно.

Национальные Ж-д Грузовые Потоки

Если матрицы Национального движения, Импорта, Экспорта и Транзита, разработанные для ж-д фрахта в течение предыдущего проекта (со Ссылкой: III-2./1-10), регулярно обновляются и тем самым становятся доступными для текущего проекта, тогда национальные потоки могут быть поручены (назначены) сети ж-д инфраструктуры прямо сейчас. Если эти матрицы не могут быть разработаны с легкостью, тогда необходимо разработать некую процедуру для конструирования национальных грузовых потоков по ж-д, при условии что известна суммарная фрахтовая нагрузка по ж-д соединительным путям и группам товаров (см. Таблицу 6.2 Базы Данных).

После извлечения данных по международному движению на всех ж-д соединительных путях из Матриц "1" и Маршрутов "А", становится возможным по разнице дедуцировать

¹ ТЕС: Транспортная транс-Европейская Сеть

² ГСed: Годовое Среднее Ежедневное Движение

национальное движение по группам товаров для каждого ж-д соединительного пути. Тем временем, модель «Выбора Маршрута», используемая в пределах одной страны, предоставляет все потенциальные пары О/П, между которыми внутренние обменные потоки могут использовать особый ж-д соединительный путь. Для того чтобы избежать неподходящую пару О/П, желательно идентифицировать основные и действительные пункты Отбытия для каждой группы товаров.

Следующая процедура далее повторяется для каждой группы товаров в отдельности (диаграмма карты потоков дана на предыдущей странице):

- С ж-д соединительного пути, имеющего наименьшую фрахтовую нагрузку, распределите эту нагрузку между парами О/П i , используя тот соединительный путь, который предписан в Матрице О/П для этих О/П i пар;
- Это значение затем вычитается на всех соединительных путях, где идентифицирована пара О/П i ;
- Идентифицируйте ж-д соединительный путь с наименьшей фрахтовой нагрузкой
- Повторите процедуру со следующим наименьшим грузом и так до тех пор, пока не будут отчитаны все грузы

После каждой итерации из сети исчезает один ж-д соединительный путь, таким образом процедура завершается после просмотра всех соединительных путей. В результате процедуры появляется группа национальных фрахтовых матриц "2" и связанные с ними ж-д маршруты "В1". Если эти национальные фрахтовые матрицы используются для сети, они выдают по определению те же нагрузки на соединительных путях, что использовались для калибрования. Неопределенность остается, так как группа матриц "2" не является единственной, производящей эти нагрузки для соединительных путей. Однако, если пункты Отбытия и Прибытия соответствующим образом идентифицированы (посредством точной местной экспертизы) и не противоречат тем, которые определены для международного груза, группа вычисленных матриц может считаться весьма приближенной к действительным матрицам.

Автодорожные Национальные Грузовые Потоки

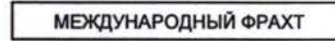
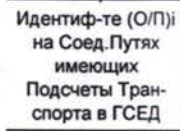
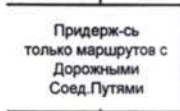
Построение Автодорожных Национальных Грузовых Потоков будет продолжаться так же, как и для ж-д, если не существует дорожных обзоров О/П на уровне страны. Ссылочные данные, необходимые для целей калибрования – это количество транспортных средств (грузовиков), выраженное в виде ГСЕД на особые секции дороги. Поэтому, установка и валидация матрицы может быть сделана: (1) на основе тех дорожных соединительных путей, которые имеют подсчеты транспорта, выраженные в форме ГСЕД, и (2) для всех товаров.

Как и для железной дороги, международные торговые потоки (обмен и транзит), от группы Матриц "1" и Маршрутов "А" с автодорожными соединительными путями, вычитаются из суммарного грузового движения (данные, затребованные в Таблице 6.1 базы данных) для определения уровня национального движения, после конвертации ГСЕД грузовых транспортных средств в тонны груза. В то же время, модель «Выбора

**НАЦИОНАЛЬНЫЕ ДОРОЖНЫЕ
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ**

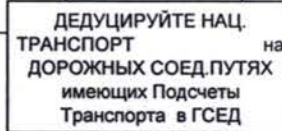
БАЗОВЫЙ ГОД

ТАБЛИЦЫ ДАННЫХ 2



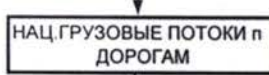
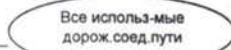
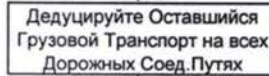
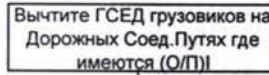
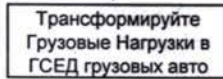
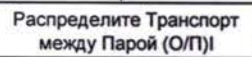
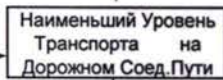
1

A



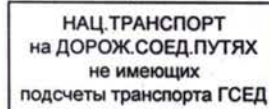
ТАБЛИЦЫ ДАННЫХ 6.1

ВСЕ ТОВАРЫ



2

B2



СОДЕРЖАНИЕ ТАБЛИЦ ДАННЫХ EXCEL

ОПИСАНИЕ СОЕДИНИТЕЛЬНЫХ ПУТЕЙ		
Физич.соед.путь - Жел.Дорога	ТАБЛИЦА 2.1	
	● Узел А	Название
	● Узел В	Название
	● Открыт (2)/ Закрыт(1) для движения	
	● Суммарная длина	км
	● Длина узловых путей	км
	<i>Сигнализация</i>	
	● Автоматическая	км
	● Полуавтоматическая	км
	● Централизованная система	км
	● Электрификация	код
	● Максимальная скорость на Линии	км/ч
	● Километры с ограничением скорости	км
	<i>Средняя скорость</i>	
	● Грузовые поезда	км/ч
	● Пассажирские поезда	км/ч
	<i>Коммерческая скорость</i>	
	● Грузовые поезда	км/ч
	● Пассажирские поезда	км/ч
	<i>Максимальная нагрузка на путь</i>	
● Туда А - В	тонны*	
● Обратно В - А	тонны	

* здесь и далее имеются ввиду метрические тонны

Физич.соед.путь - АВТОДОРОГА	ТАБЛИЦА 2.2	
	● Узел А	Название
	● Узел В	Название
	● Идентификация автодороги (Мх, Еу, etc.)	
	● Открыт (2)/ Закрыт(1) для движения	
	● Суммарная длина	км
	<i>Категория Класса Автодороги (FSU)</i>	
	● Категория I-a	км
	● Категория I-b	км
	● Категория II	км
	● Категория III	км
	● Категория IV	км
	● Категория V	км
	<i>Топография</i>	
	● Длина горной части	км
	● Длина равнинной части	км
	<i>Мостовая</i>	
	● С покрытием	км
	● Без покрытия	км
	<i>Состояние мостовой</i>	
	● Хорошее	км
	● Удовлетворительное	км
	● Плохое	км
	<i>Проезжая часть дороги</i>	
	● Ширина	м
	● Ширина с жесткими обочинами	м
<i>Допустимая нагрузка</i>		
● Наинизшая максимальная ось	тонны	
● Наинизший максимальный валовый вес	тонны	
<i>Средняя скорость</i>		
● Легковой автомобиль	км/ч	

СОДЕРЖАНИЕ ТАБЛИЦ ДАННЫХ EXCEL

● Автобус		км/ч
● Грузовой автомобиль		км/ч
● Спец. данные		
	<i>Пропускная способность дороги</i>	
● Туда	от А до В	авто/день
● Обратно	от В до А	авто/день

Физ.соед.путь - Морск.перевозки	ТАБЛИЦА 2.3	
● Порт А		Название
● Порт В		Название
● Открыт (2)/ Закрыт(1) для движения		
● Расстояние включая объезды		км
● Среднее время поездки		часы
	<i>Пассажирское судно</i>	
● Кол-во в месяц		Кол-во
● Кол-во пассажиров в месяц		Кол-во
	<i>Танкеры</i>	
● Кол-во в год		Кол-во
● Тоннаж в год		тонны
	<i>Паром - Накат/Выкат (RoRo)</i>	
● Кол-во в год		Кол-во
● Трансп.средства, перевезенные за год		Кол-во
	<i>Судно с генеральным грузом</i>	
● Кол-во в год		Кол-во
● Тоннаж в год		тонны
	<i>Сухогруз</i>	
● Кол-во в год		Кол-во
● Тоннаж в год		тонны
	<i>Контейнерное судно</i>	
● Кол-во в год		Кол-во
● Кол-во контейнеров в год		Кол-во
	<i>Другие судна</i>	
● Кол-во в год		Кол-во
● Тоннаж в год		тонны

Физич.соед.путь - Порт	ТАБЛИЦА 2.4	
● Название порта		Название
	<i>Въездной канал</i>	
● Глубина		м
● Длина		м
	<i>Площадь порта</i>	
● Водная (защищенная офф-шорная часть)		м ²
● Портовая набережная		м ²
	<i>Причалы для генерального груза</i>	
<i>Причалы для генерального груза</i>	● Кол-во причалов	Кол-во
	● Осадка	м
	● Суммарная длина	м
	● Максим-ый тоннаж судна (по мертвому весу)	тонны
	● Суммар.операц.мощ-ть подъемн.оборуд-ия	тонны
	● Суммарная мощность причалов	тонн/год
	● Среднее операц.время: погрузка	тонн/день
	● Среднее операц.время: разгрузка	тонн/день
<i>Причалы для жидк.груза (кр.нефти)</i>	То же	
<i>Причалы для жидкого груза (нефти)</i>	То же	

СОДЕРЖАНИЕ ТАБЛИЦ ДАННЫХ EXCEL

<i>Причалы для сухогрузов</i>	То же	
<i>Контейнерный причал</i>	То же	
<i>Другие спец.причалы (паромный...)</i>	То же	
	<i>Он-шорные многоцелевые терминалы</i>	
	<ul style="list-style-type: none"> ● Товар ● Общая площадь (м²) ● Осадка (м) ● Вместимость (м3) 	Код м ² м м3
	<i>Пакгаузы</i>	
	<ul style="list-style-type: none"> ● Кол-во ● Общая площадь (м²) 	Кол-во м ²

Физ.соед.путь - Перегрузки Жел.дорога/Автодорога	ТАБЛИЦА 2.5 <i>Список всех перегрузочных станций</i>	
<i>Станция 1</i>	<ul style="list-style-type: none"> ● Название станции 1 ● Объем переработок ● Стоимость на тонну 	Название mn/tonne долл США
<i>Станция 2</i> <i>и т.д.</i>	То же	

Физ.соед.путь - Погран.переезды	ТАБЛИЦА 2.6 <i>Список всех пограничных переездов</i>	
<i>Погранпост 1</i>	<ul style="list-style-type: none"> ● Название пограничного переезда ● Открыт (2)/ Закрыт(1) для движения ● Вид транспорта: Автодорога / Жел.Дорога 	Название Код
	<i>Автодорожн. инфраструктура на Участке</i>	
	<ul style="list-style-type: none"> ● В: Действующие полосы Легк.авто ● В: Действующие полосы Автобусы ● В: Действующие полосы Груз.авто ● ИЗ: Действующие полосы Легк.авто ● ИЗ: Действующие полосы Автобусы ● ИЗ: Действующие полосы Груз.авто 	Кол-во Кол-во Кол-во Кол-во Кол-во Кол-во
	<i>Другая сторона границы</i>	
<i>Погранпост 2</i> <i>и т.д.</i>	<ul style="list-style-type: none"> ● Государство ● Название пограничного переезда То же	Название Название

Тарифы на погранпереездах	ТАБЛИЦА 2.7	
----------------------------------	--------------------	--

ЭКОНОМИКА		
Соц-эконом.данные на Район	ТАБЛИЦА 3.1.A	
<i>Район</i>	<ul style="list-style-type: none"> ● Название района ● Площадь ● Посевная площадь ● Не посевная площадь ● Топография: равнины / холмы / горы ● Численность населения ● Население младше 20 лет ● Сельское население ● Городское население 	Название км ² км ² км ² код Кол-во Кол-во Кол-во Кол-во

СОДЕРЖАНИЕ ТАБЛИЦ ДАННЫХ EXCEL

	<ul style="list-style-type: none"> ● Занятое население ● Труд.занятость в сельхозе ● труд.занятость в промышленности ● Труд.занятость в сфере услуг ● Валов.Внутр.Прод.(ВВП) (Постоян.Цены=ПЦ) ● ВВП на душу населения (ПЦ) ● ВВП Сельхоз (ПЦ) ● ВВП Промышленность (ПЦ) ● ВВП Сфера Услуг (ПЦ) ● Регистрация Трансп.Средств конец года ● Регистрация Легк.Авто конец года ● Регистрация Микроавтобусов конец года ● Регистрация Автобусов конец года ● Регистрация Легких Грузовиков конец года ● Регистрация Тяжелых Грузовиков конец года 	<ul style="list-style-type: none"> Кол-во Кол-во Кол-во Кол-во \$США '000 \$США \$США '000 \$США '000 \$США '000 Кол-во Кол-во Кол-во Кол-во Кол-во Кол-во
Основное Производство на Район	ТАБЛИЦА 3.1.В	
Район	● Название района	Название
Товар 1	● Основное товарное производство	Название
	● Группа товара	Код
Товар 2	● Годовая продукция (при наличие данных)	тонны
и т.д.	То же	

ТОРГОВЫЕ ПОТОКИ

ЭКСПОРТ из страны в страну	<p>ТАБЛИЦА 4.1.1 (Все виды)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Страна А Экспорт ● Страна В ● Группа Товара ● Потоки в год <p>ТАБЛИЦА 4.1.2 (Автодорога - из)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Страна А Экспорт ● Страна В ● Группа Товара ● Потоки в год <p>TABLE 4.1.3 (Жел.дорога - из)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Страна А Экспорт ● Страна В ● Группа Товара ● Потоки в год <p>TABLE 4.1.4 (Трубопроводы - из)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Страна А Экспорт ● Страна В ● 2 Группы Товаров: Сырой/Очищенный ● Потоки в год 	<ul style="list-style-type: none"> Название Название 1-25 тон/год Название Название 1-25 тон/год Название Название 1-25 тон/год Название Название Код тон/год
ИМПОРТ из страны в страну	<p>ТАБЛИЦА 4.2.1 (Все виды)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Страна А Импорт ● Страна В ● Группа Товара ● Потоки в год <p>TABLE 4.2.2 (Автодорога - в)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Страна А Импорт ● Страна В 	<ul style="list-style-type: none"> Название Название 1-25 тон/год Название Название

СОДЕРЖАНИЕ ТАБЛИЦ ДАННЫХ EXCEL

	<ul style="list-style-type: none"> ● Группа Товара ● Потоки в год 	1-25 тон/год
	TABLE 4.2.3 (Жел.дорога - в) <ul style="list-style-type: none"> ● Страна А Импорт ● Страна В ● Группа Товара ● Потоки в год 	Название Название 1-25 тон/год
	TABLE 4.2.4 (Трубопроводы - в) <ul style="list-style-type: none"> ● Страна А Импорт ● Страна В ● Группа товаров: сырой/очищенный ● Потоки в год 	Название Название Код тон/год
Транзит в страну	ТАБЛИЦА 4.3 <ul style="list-style-type: none"> ● Транзитная страна ● Страна Отбытия ● Страна Прибытия ● Группа товаров ● Потоки в год ● ВСЕ ВИДЫ ● Транзит по автодороге ● Транзит по Жел.дороге ● Трубопровод 	Название Код код 1-25 тон/год тонны тонны тонны тонны
	и т.д.	То же

Движение по Соед. Пулям		
ГСЕД автодор.соед.пут.(ежед.движ)	ТАБЛИЦА 6.1 <ul style="list-style-type: none"> ● Узел А ● Узел В ● Длина Секции Движения ● Направление А В=1/В А=2/В В=3 ● Двухколесные моторные трансп.средства ● Легк.авто и такси ● Микроавтобусы ● Автобусы ● Транс.сред.для легк.товар.и PU-Vans ● Товарные трансп.сред.на двух осях ● Тяжел.товар.трансп.сред.на трех осях ● Тяжел.товар.трансп.сред.на бол.чем трех осях 	Название Название км Код ГСЕД ГСЕД ГСЕД ГСЕД ГСЕД ГСЕД ГСЕД ГСЕД
Нагрузка на ж-д соед.путь	ТАБЛИЦА 6.2 <ul style="list-style-type: none"> ● Узел А ● Узел В ● Длина Секции Движения ● Направление А-В=1 / В-А=2 / А+В=3 ● Пассажиры в год ● Группа товара ● Нагрузка на соед.путь в год 	Название Название км Код Кол-во/год 1-25 тон/год
	и т.д.	То же

ДВИЖЕНИЕ на ПЕРЕГРУЗКАХ		
ПОРТ	ТАБЛИЦА 7.1.1 <ul style="list-style-type: none"> ● Название порта ● Группа товара 	Название 1-25
	Товар 1	ЭКСПОРТ

СОДЕРЖАНИЕ ТАБЛИЦ ДАННЫХ EXCEL

	<ul style="list-style-type: none"> ● Движение в год ● Страна прибытия 	тон/год Название
и т.д.	То же	
ТАБЛИЦА 7.1.2		
<i>ТРАНЗИТ - ИЗ</i>		
Товар 1	<ul style="list-style-type: none"> ● Группа товара ● Движение в год ● Страна отбытия ● Страна прибытия 	1-25 тон/год Название Название
и т.д.	То же	
ТАБЛИЦА 7.1.3		
<i>ИМПОРТ</i>		
Товар 1	<ul style="list-style-type: none"> ● Группа товара ● Движение в год ● Страна прибытия 	1-25 тон/год Название
и т.д.	То же	
ТАБЛИЦА 7.1.4		
<i>ТРАНЗИТ - В</i>		
Товар 1	<ul style="list-style-type: none"> ● Группа товара ● Движение в год ● Страна отбытия ● Страна прибытия 	1-25 тон/год Название Название
и т.д.	То же	
ТАБЛИЦА 7.2.1		
<i>ДВИЖЕНИЕ ЭКСПОРТА</i>		
<i>Укажите период года</i>		
● Название порта		Название
● название судна		Название
● Тип судна		Texte
● Тоннаж по мертвому весу		тонны
● Флаг		Название
● Дата Прибытия (Въезд в порт)		день
● Дата отплытия		День
● Тип груза		Название
● Вес погруженного груза		тонны
● Кол-во погруженных контейнеров в TEU		Кол-во
● Время ожидания до обслуживания в порту		часы
● Следующий порт прибытия		Название
● Сумма выплаченных пошлин		долл США
ТАБЛИЦА 7.2.2		
<i>ДВИЖЕНИЕ ИМПОРТА</i>		
<i>Укажите период года</i>		
● Название порта		Название
● название судна		Название
● Тип судна		Texte
● DWT		тонны
● Флаг		Название
● Дата Прибытия (Въезд в порт)		День
● Дата отплытия		День
● Тип груза		Название
● Вес разгруженного груза		тонны
● Кол-во разгруженных контейнеров в TEU		Кол-во
● Время ожидания до обслуживания в порту		часы

СОДЕРЖАНИЕ ТАБЛИЦ ДАННЫХ EXCEL

<ul style="list-style-type: none"> ● Последний порт отбытия ● Сумма выплаченных пошлин 	Название долл США
--	----------------------

ДВИЖЕНИЕ на ПОГРАНПЕРЕЕЗДАХ	ТАБЛИЦА 7.3	
Поезда и Транспортные средства	АВТОДОРОЖНЫЙ ПОГРАНПЕРЕЕЗД	
<i>Автодорожный погранпост 1</i>	<ul style="list-style-type: none"> ● Название Погранпереезда <i>ПО НАПРАВЛЕНИЮ В СТРАНУ</i> ● Легковые авто и такси ● Автобусы ● Грузовики 	Название ГСЕД ГСЕД ГСЕД
	<i>ПО НАПРАВЛЕНИЮ из СТРАНЫ</i>	
	<ul style="list-style-type: none"> ● Легковые авто и такси ● Автобусы ● Грузовики 	ГСЕД ГСЕД ГСЕД
и т.д.	То же	
	Ж-Д ПОГРАНПЕРЕЕЗДЫ	
<i>Ж-д погранпост 1</i>	Название Погранпереезда <i>ПО НАПРАВЛЕНИЮ В СТРАНУ</i>	Название Кол-во Кол-во
	<i>ПО НАПРАВЛЕНИЮ из СТРАНЫ</i>	
	<ul style="list-style-type: none"> ● Пассажирские поезда / день ● Грузовые поезда / день 	Кол-во Кол-во
и т.д.	То же	

ДВИЖЕНИЕ на ПОГРАНПЕРЕЕЗДАХ	ТАБЛИЦА 7.4	
товар		
<i>Погранпост 1</i>	<ul style="list-style-type: none"> ● Название Погранпереезда ● Вид: Жел.дорога / Автодорога <i>ПО НАПРАВЛЕНИЮ В СТРАНУ</i> ● Код Контейнера: Да/Нет ● Группа товара ● ИМПОРТ Груз в год ● ТРАНЗИТ-В Груз в год 	Название Код Код 1-25 тон/год тон/год
	<i>ПО НАПРАВЛЕНИЮ из СТРАНЫ</i>	
	<ul style="list-style-type: none"> ● Код Контейнера: Да/Нет ● Группа товара ● ЭКСПОРТ Груз в год ● ТРАНЗИТ-ИЗ Груз в год 	Код 1-25 тон/год тон/год
и т.д.	То же	

ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ИСТОЧНИКИ ИНФОРМАЦИИ Ссылки на прежний Проект по Базе Данных Региональных Транспортных Поток

ССЫЛКИ		НАЗВАНИЯ ТАБЛИЦ	АРМЕНИЯ	ГРУЗИЯ	АЗЕРБАЙДЖАН	КАЗАХСТАН	КИРГИЗСТАН	ТАДЖИКИСТАН	ТУРКМЕНИСТАН	УЗБЕКИСТАН
Предвд. Проект	Таблицы									
III.1.1	2.1	Технические Операционные характеристики ж-д сети по соединительным путям	Министерство Транспорта	Управление по Железным Дорогам	Администрация Железной Дороги	ГПИ Казгирожелдортранс	Администрация Железной Дороги	Администрация Железной Дороги Таджикистана	Администрация ж-д компании Туркмендемирйоллары	Гос. Ж-д Акционерное Общество Узбекистан Темир Йоллары
II.1.1	2.2	Характеристики и Состояние Покрытия Дорожной Сети по Соединительным Путьам	РПО "Армавтодор"	Концерн "Грузавтодора"	Автодорожная Компания "Азавтойол"	Исследовательский Институт "КаздорНИИ"	ГПИ "Киргиздортранс-проект"	ГПИ "Таджикгипро-транспорт"	Госкомпания "Туркменавтойоллары"	Гос. Акционерное Общество "Узавтойол"
	2.3	Операции на Судоходных Путьах			Каспийское Морское Пароходство					
IV.1	2.4	Технические Операционные Характеристики Порта		Администрация Порта Батуми/Поти	Администрация Бакинского Морского Порта	Управление Морского Транспорта			Туркменская Морская Паровая Навигация (Порт Туркменбаши)	
	2.5	Ж-д / Дорожные Перегрузочные Соединительные Пути	Министерство Транспорта	Управление по Железным Дорогам	Администрация Железной Дороги	ГПИ Казгирожелдортранс	Администрация Железной Дороги	Администрация Железной Дороги Таджикистана	Администрация ж-д компании Туркмендемирйоллары	Гос. Ж-д Акционерное Общество Узбекистан Темир Йоллары
	2.6	Соединительные Пути на Пограничных Переездах								
I.1	3.1	Социо-Экономические Данные	Департамент Статистики, Госрегистрации и Анализа Армянской Республики	Государственное Управление по Социо-Экономической Информации	Государственный Комитет по Статистике	Национальное Агентство по Статистике	Государственный Комитет по Статистике	Государственный Комитет по Статистике	Государственный Комитет по Статистике	Госпрогнозстат
	3.2	Областная/Региональная Производительность	Департамент Статистики, Госрегистрации и Анализа Армянской Республики	Государственное Управление по Социо-Экономической Информации	Государственный Комитет по Статистике	Национальное Агентство по Статистике	Государственный Комитет по Статистике	Государственный Комитет по Статистике	Государственный Комитет по Статистике	Госпрогнозстат
I.3.1	4.1	Международные Торговые Поток -ЭКСПОРТ по Товарам	Министерство Транспорта	Данные по Таможен через Гос.Управление по Социо-Экономической Информации	Данные по Таможен	Национальное Агентство по Статистике	Государственный Комитет по Статистике	Министерство Экономики Таджикистана	Государственная Таможня	Данные по Таможен
I.3.2/4.2	4.1 (2-3)	Детальная инфо о грузовых потоках по Видам ЭКСПОРТ через границу		Данные по Таможен через Гос.Управление по Социо-Экономической Информации	Данные по Таможен	Национальное Агентство по Статистике		Министерство Экономики Таджикистана	Государственная Таможня	
I.4.1	4.2	Международные Торговые Поток -ИМПОРТ по Товарам	Министерство Транспорта	Данные по Таможен через Гос.Управление по Социо-Экономической Информации	Данные по Таможен	Национальное Агентство по Статистике	Государственный Комитет по Статистике	Министерство Экономики Таджикистана	Государственная Таможня	Данные по Таможен
I.3.2/4.2	4.2 (2-3)	Детальная инфо о грузовых потоках по Видам ИМПОРТ через границу		Данные по Таможен через Гос.Управление по Социо-Экономической Информации	Данные по Таможен	Национальное Агентство по Статистике		Министерство Экономики Таджикистана	Государственная Таможня	
	4.3	Международные Торговые Поток -ТРАНЗИТ Все Товары								
I.3.3/4.3	4.4 & 4.5	Детальная инфо о грузовых потоках по Видам / Зонам				Национальное Агентство по Статистике		Министерство Экономики Таджикистана	Государственная Таможня	Данные по Таможен

ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ИСТОЧНИКИ ИНФОРМАЦИИ Ссылки на прежний Проект по Базе Данных Региональных Транспортных Поток

ССЫЛКИ		НАЗВАНИЯ ТАБЛИЦ	АРМЕНИЯ	ГРУЗИЯ	АЗЕРБАЙДЖАН	КАЗАХСТАН	КИРГИЗСТАН	ТАДЖИКИСТАН	ТУРКМЕНИСТАН	УЗБЕКИСТАН
Предыд. Проект	Таблицы									
II.2	6.1	Дорожное Движение по Соединительным Путям	РПО "Армавтодор"	Концерн "Грузавтоторога"	Автоторожная Компания "Азавтойол"	Исследовательский Институт "КаздорНИИ"	ГПИ "Киргиздортранс-проект"	ГПИ "Таджикгипротранстрол"	Госкомпания "Туркменавтойоллары"	Гос. Акционерное Общество "Узавтойол"
III.3	6.2	Ж-д Движение по Соединительным Путям по Ж-д Группам Товаров	Министерство Транспорта	Управление по Железным Дорогам	Администрация Железной Дороги	ГПИ Казгипрожелдортранс		Администрация Железной Дороги Таджикистана		
III.2		Ж-д движение для внутренних перевозок, импорта, экспорта и транзита / на группу товара								
IV.3.1	7.1	Загружаемый транспорт порта ЭКСПОРТ		Администрация Порта Батуми/Поти	Администрация Бакинского Морского Порта	Управление Морского Транспорта			Туркменская Морская Паровая Навигация (Порт Туркменбаши)	
IV.3.1	7.1 (2)	Загружаемый транспорт порта ВЫЕЗДНОЙ ТРАНЗИТ		Администрация Порта Батуми/Поти	Администрация Бакинского Морского Порта	Управление Морского Транспорта			Туркменская Морская Паровая Навигация (Порт Туркменбаши)	
IV.3.1	7.1 (3)	Разгружаемый транспорт порта ИМПОРТ		Администрация Порта Батуми/Поти	Администрация Бакинского Морского Порта	Управление Морского Транспорта			Туркменская Морская Паровая Навигация (Порт Туркменбаши)	
IV.3.1	7.1 (4)	Разгружаемый транспорт порта ВЪЕЗДНОЙ ТРАНЗИТ		Администрация Порта Батуми/Поти	Администрация Бакинского Морского Порта	Управление Морского Транспорта			Туркменская Морская Паровая Навигация (Порт Туркменбаши)	
IV.4.1	7.2	Передвижения Судов ЭКСПОРТ		Администрация Порта Батуми/Поти	Администрация Бакинского Морского Порта	Управление Морского Транспорта			Туркменская Морская Паровая Навигация (Порт Туркменбаши)	
IV.4.1	7.2 (2)	Передвижения Судов ИМПОРТ		Администрация Порта Батуми/Поти	Администрация Бакинского Морского Порта	Управление Морского Транспорта			Туркменская Морская Паровая Навигация (Порт Туркменбаши)	
	7.3	Движение на границе (выраженное в транспортных средствах/поездах)	Таможенное Управление	Таможенное Управление	Администрация Таможни	Администрация Таможни	Администрация Таможни	Администрация Таможни	Администрация Таможни	Администрация Таможни
	7.4	Движение на границе (выраженное в товарах)	Таможенное Управление	Таможенное Управление	Администрация Таможни	Администрация Таможни	Администрация Таможни	Администрация Таможни	Администрация Таможни	Администрация Таможни
III.4	7.5	Терминалы/Контейнеры для ж-д транспорта	Министерство Транспорта	Управление по Железным Дорогам	Администрация Железной Дороги	ГПИ Казгипрожелдортранс	Администрация Железной Дороги	Администрация Железной Дороги Таджикистана	Администрация ж-д компании Туркмендемирйоллары	Гос. Ж-д Акционерное Общество Узбекистан Темир Йоллары
V.1		Мощность перевозок аэропортов	Министерство Транспорта	Управление Воздушного Транспорта Авиакомпания "Лазаре"	Авиакомпания "Азал"	ГПИ "Казахэропроект"	Авиакомпания "Киргизабагидирыл"	Госавиакомпания "Таджикистан Аэро"		
V.2		Операции аэропортов / некоторые аэропорта	Министерство Транспорта	Управление Воздушного Транспорта Авиакомпания "Лазаре"	Авиакомпания "Азал"	ГПИ "Казахэропроект"	Авиакомпания "Киргизабагидирыл"	Госавиакомпания "Таджикистан Аэро"	Национальное Управление Гражданской Авиации	
V.3.1/2/3		Грузовые Поток /аэропорты/ Въезд и Выезд	Министерство Транспорта	Управление Воздушного Транспорта Авиакомпания "Лазаре"	Авиакомпания "Азал"	ГПИ "Казахэропроект"	Авиакомпания "Киргизабагидирыл"	Госавиакомпания "Таджикистан Аэро"		

Маршрута», используемая на государственном уровне, предоставляет информацию обо всех потенциальных парах О/П, между которыми внутренние обменные потоки могут использовать особый дорожный соединительный путь.

Затем применяется следующая процедура (диаграмма карты потоков дана на следующей странице):

- От автодорожного соединительного пути, имеющего наименьшую фрахтовую нагрузку, распределите эту нагрузку между парами О/П_i используя тот соединительный путь, который предписан в Матрице О/П для этих О/П_i пар;
- Это значение затем вычитается на всех соединительных путях, где идентифицирована пара О/П_i;
- Идентифицируйте дорожный соединительный путь с наименьшей фрахтовой нагрузкой
- Повторите процедуру

Замечания, сделанные для железной дороги по поводу уместности матриц национального фрахта, полученных в результате применения вышеописанной процедуры, остаются действительными и для автомобильных дорог.

5. БАЗОВЫЙ ГОД - ПАССАЖИРСКИЕ ПОТОКИ

Не существует методов для отделения данных по международным и национальным наземным пассажирам от имеющихся транспортных данных, за исключением случаев особых обзоров О/П. Но эти обзоры, осуществленные например на Каспийском море, покрывают весьма ограниченную часть общей исследуемой наземной территории.

Простой процедурой является рассмотрение наземных пассажиров как уникального товара, для которой применяется вышеуказанная процедура для национального груза, расширенную на всю систему зонирования (т.е. внутри и за пределами стран Трасека). В целях прогнозирования эта процедура будет завершена калиброванием простой «гравитационной» модели.

6. МЕТОДОЛОГИЯ ОЦЕНКИ МАТРИЦ

Матрицы должны сопоставляться на основе данных из нескольких источников, включая моделирование, каждый из которых будет «рассказывать свою собственную историю» и лучше описывать один из аспектов общей картины грузовых и пассажирских потоков в Трасека. Каждый тип данных будет описывать общую картину по своему. Он будет иметь свой собственный уровень агрегации и свой уровень точности. Данные, включая данные моделирования, могут быть (математически) несостоятельными и иметь свою ошибочную структуру. Эти порой конфликтующие требования должны быть согласованы и между разными данными должен быть соблюден баланс, так чтобы подтвердить наилучшую возможную матрицу пунктов отбытия/прибытия с минимальной статистической погрешностью.

Источники данных были описаны ранее. На данный момент не существует проверенных или испытанных методов решения этой конкретной проблемы, которую мы могли бы здесь сформулировать. Однако, решение может быть найдено из результатов недавнего исследовательского проекта MYSTIC ЕвроКомиссии, который ставил целью слияние различных источников данных для подготовки матрицы таким образом, чтобы использовать каждый тип источников данных наилучшим образом и минимизировать статистические погрешности. Методология, которую мы юдем использовать здесь, опирается на формулировку, описанную ниже

Общая модель потока может быть описана следующими отношениями:

$cT_{ij} = cF_i$ (факторы, относящиеся к производству грузовых и пассажирских потоков в зоне i)

$*cF_j$ (факторы, относящиеся к потреблению/привлечению грузовых и пассажирских потоков к зоне j)

$*cG_{ij}$ (комбинированная обобщенная стоимость для каждого маршрута между зонами i и j)

+ e

- уравнение 2

где:

cT_{ij} = поток (в тоннах или пассажирах в год) между зонами i и j

c = товар (где пассажиры рассматриваются как особый тип «товара»)

F = функция социо-экономических переменных (см. Базу данных)

G = $a_1 * \exp(a_2 * \text{логит-усредненная обобщенная стоимость между зонами } i \text{ и } j)$

a_1, a_2 и т.д. константы калибрования

e = ошибка (погрешность)

Эта формула будет подвержена ограничениям (принуждениям), проистекающим из следующих типов данных:

Ограничения Международных Торговых Поток

Это применяется к каждому торговому потоку, по которому имеются данные, как правило, о каждом движении от страны к стране и по товарам:

с Торговый Поток = $a3 \cdot (\text{Сумма } T_{ij} \text{ над всеми О/П парами, проходящими между этими двумя странами}) + e$

- уравнение 3

Ограничения Национальных Торговых Поток

Это применяется к каждому торговому потоку, по которому имеются данные, как правило, одна число на каждую страну для всех товаров комбинированно:

Торговый Поток = $a4 \cdot (\text{Сумма } T_{ij} \text{ над всеми О/П парами внутри страны}) + e$

- уравнение 4

Ограничения Таможенных Транзитных Транспортных Поток

Это применяется к каждому торговому потоку, по которому имеются данные, как правило, одна число на каждую страну по типу товара:

с Торговый Поток = $a5 \cdot (\text{Сумма } T_{ij} \text{ над всеми О/П парами, проходящими через эту страну}) + e$

- уравнение 5

Ограничения Таможенных Импортных Транспортных Поток

Это применяется к каждому торговому потоку, по которому имеются данные, как правило, одна число на каждую страну по типу товара:

с Торговый Поток = $a6 \cdot (\text{Сумма } T_{ij} \text{ над всеми О/П парами, въезжающими в страну}) + e$

- равенство 6

Ограничения Таможенных Экспортных Транспортных Поток

Это применяется к каждому торговому потоку, по которому имеются данные, как правило, одна число на каждую страну по типу товара:

с Торговый Поток = $a7 \cdot (\text{Сумма } T_{ij} \text{ над всеми О/П парами, выезжающими из страны}) + e$

- уравнение 7

Ограничения Подсчитанного Движения

ГСЕД подсчитанного движения для автодорожных соединительных путей будет преобразовано из транспортного средства в ежегодный товарный (/ пассажирский) поток, с использованием средних показателей нагрузки из обзоров О/П. Транспортные нагрузки на ж-д, морских и портовых соединительных путях используются напрямую в виде тоннажа. Применяется следующее отношение:

СПоток на Соединительном Пути = $a_8 * (\text{Сумма } T_{ij} \text{ над всеми О/П парами, использующими этот соединительный путь}) + e$

- уравнение 8

Калибрование будет процессом подгонки параметров от a_1 до a_8 и функций F и G, для уменьшения ошибок. Функции (F и G) могут быть линейными или нелинейными уравнениями с такими независимыми переменными (возможно в комбинациях) как: население, занятость, площадь, (национальный) ВВП на душу населения, регистрация транспортных средств, товарное производство. Эти переменные могут быть подогнаны к линейной регрессии (которая использует максимальную вероятность), однако введение ограничений делает необходимым переформулировку функции максимальной вероятности для ее уменьшения и использование более подходящего алгоритма для оценки матрицы – опираясь на работу проекта MYSTIC. Методология точной оценки все еще нуждается в детальной разработке, так как она будет зависеть от природы данных, которые мы будем использовать. Если данные в подходящей форме, мы начнем процедуру статистической подгонки, возможно с использованием максимальной вероятности, чтобы уменьшить показатель погрешности («e» в вышеуказанных уравнениях) и подготовить наилучшую матрицу для этих данных. Если данные не подходят для методологии подгонки, тогда мы воспользуемся прагматичным подходом, основанным на самих данных, как отмечено ниже. На практике, принятое решение вероятно будет комбинацией обоих.

7. МЕТОДОЛОГИЯ ПРОГНОЗИРОВАНИЯ МАТРИЦ

Оценив базовые матрицы (база cT_{ij}) для каждого товара и пассажиров, используя общий подход, описанный выше, прогнозирование будет достигнуто применением подогнанной модели, как показано ниже, где функции F и G будут известны и cT_{ij} будет матрицей прогнозируемого потока для товара s . Это потребует прогнозов переменных (население, занятость, ВВП, товарное производство и т.д.) по зонам, что будет сделано отдельно.

cT_{ijf} = cF_i (факторы, относящиеся к производству грузовых и пассажирских потоков в зоне i)

$*cF_j$ (факторы, относящиеся к потреблению/привлечению грузовых и пассажирских потоков к зоне j)

$*cG_{ij}$ (комбинированная обобщенная стоимость для каждого маршрута между зонами i и j)

- уравнение 9

8. ПРОГНОЗИРОВАНИЕ ДВИЖЕНИЯ В СЕТИ

Национальная сеть на 2015 год будет спрогнозирована и включит будущие схемы, указанные местными корреспондентами, которые уже приобщены к работе и создают эти схемы, а также те схемы, которые еще будут оценены проектом. Прогнозы движений в сети могут быть далее достигнуты назначением спрогнозированных матриц на будущую сеть 2015 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4
ГРУППИРОВАНИЕ ДАННЫХ
ТОВАРЫ ПО СТРАНАМ

ГРУППЫ ТОВАРОВ

Группы товаров были составлены из 97 подклассов международной классификационной системы, принятой в бывшем СССР (также называемой Согласованной Системой СС 96 [Harmonised System HS 96]). Эта классификация дается на следующих трех страницах.

Следующим компонентом, учитываемым при группировке товаров, является классификационная система, которая использовалась в ж-д транспорте (11 категорий включая "Другие") также и в бывшем СССР, и те товары, которые могут быть легко идентифицированы в общей статистике, публикуемой Портами. Перекрестные проверки обеих серий групп товаров позволяет идентифицировать подходящие группы товаров, принадлежащие к обоим видам транспорта, или же к одному или другому виду (таблица перекрестных проверок дана на следующих страницах). Ожидается, что эта процедура выбора, основанная на видах транспорта, внесет большую ясность в данные по транспорту, которые собираются различными транспортными агентствами и органами.

Всем товарам в классификации СС 96 далее присваивается код группы, полученный с предыдущей процедуры (последние страницы). На данный момент существуют 25 групп товаров. Возможно, что это число будет сокращено в ходе проекта.

Номенклатура групп товаров в соответствии с Согласованной Системой (СС96)

Идентификация группы товаров	Наименование товаров	Код группы товаров
Животноводческие продукты	Живые животные	1
Животноводческие продукты	Мясо и пищевые субпродукты	2
Животноводческие продукты	Рыбы и ракообразные, моллюски и другие водные беспозвоночные	3
Животноводческие продукты	Молоко и молочные продукты; яйца птиц; мёд натуральный; пищевые продукты животного происхождения, в другом месте не поименованные	4
Животноводческие продукты	Продукты животного происхождения, в другом месте не поименованные	5
Овощные продукты	Живые деревья и другие растения; луковичы, корни и прочие аналогичные части растений; срезанные цветы и декоративная зелень	6
Овощные продукты	Овощи, некоторые съедобные корнеплоды и клубнеплоды	7
Овощные продукты	Съедобные плоды и орехи; кожура и корки цитрусовых или бажчевых культур	8
Овощные продукты	Кофе, чай, мате (парагвайский чай) и пряности	9
Овощные продукты	Зерновые хлеба	10
Пищевые Продукты	Продукция мукомольно- крупяной промышленности; солод; крахмал; инулин; пшеничная клейковина	11
Овощные продукты	Масличные семена и плоды; прочие семена, плоды и зерно; лекарственные растения и растения для технических целей; солома и фураж	12
Овощные продукты	Шеллак; камеди, смолы и прочие растительные соки и экстракты	13
Овощные продукты	Растительные материалы для изготовления плетеных изделий; прочие продукты растительного происхождения, в другом месте не поименованные	14
Животноводческие продукты	Жиры и масла животного или растительного происхождения; продукты их расщепления; приготовленные пищевые жиры; воски животного или растительного происхождения	15
Животноводческие продукты	Изделия из мяса, рыбы или ракообразных, моллюсков или прочих водных беспозвоночных	16
Пищевые Продукты	Сахар и кондитерские изделия из сахара	17
Пищевые Продукты	Какао и продукты из него	18
Пищевые Продукты	Изделия из зерна, хлебных злаков, муки, крахмала и молока; мучные кондитерские изделия	19
Пищевые Продукты	Продукты переработки овощей, плодов, орехов или прочих частей растений	20
Пищевые Продукты	Прочие разные пищевые продукты	21
Пищевые Продукты	Алкогольные и безалкогольные напитки и уксус	22
Пищевые Продукты	Остатки и отходы пищевой промышленности; готовые корма для животных	23
Овощные продукты	Табак и промышленные заменители табака	24
Изделия из камня, гипса, цемента	Соль; сера; земли и камень; штукатурные материалы, известь	25
Изделия из камня, гипса, цемента	Строительные материалы	25
Изделия из камня, гипса, цемента	Цемент	25
Руды и Минералы	Боксит	26
Руды и Минералы	Другие руды включая соль	26
Руды и Минералы	Кокс	26
Руды и Минералы	Уголь	26
Нефтяные Продукты	Газолин и нефтепродукты	27
Нефтяные Продукты	Топливо минеральное, нефть и продукты их перегонки; битуминозные вещества; воск минеральный	27
Продукты химической пром.	Продукты неорганической химии; соединения неорганические и органические драгоценных и редкоземельных металлов, радиоактивных элементов или изотопов	28
Продукты химической пром.	Органические химические соединения	29
Продукты химической пром.	Фармацевтические продукты	30
Продукты химической пром.	Удобрения	31

Номенклатура групп товаров в соответствии с Согласованной Системой (СС96)

Идентификация группы товаров	Наименование товаров	Код группы товаров
Продукты химической пром.	Экстракты дубильные и красильные; танины и их производные; красители, пигменты и прочие красящие вещества; краски и лаки; шпатлевки и прочие мастики; чернила (типографские краски)	32
Продукты химической пром.	Эфирные масла и резиноиды; парфюмерные, косметические и туалетные средства	33
Продукты химической пром.	Мыло, поверхностно- активные органические вещества, моющие средства, смазочные материалы, искусственные готовые воски, составы для чистки и полировки, свечи и аналогичные изделия, пасты для лепки, пластилин, "зубоврачебный воск" и составы на основе гипса для зубо-врачебных целей	34
Продукты химической пром.	Белковые вещества; модифицированные крахмалы; клеи, ферменты	35
Продукты химической пром.	Взрывчатые вещества; пиротехнические изделия; спички; пиррофорные сплавы; некоторые виды горючих веществ	36
Продукты химической пром.	Фото и кинотовары	37
Продукты химической пром.	Прочие химические продукты	38
Пластмассы и Каучук	Пластмассы и изделия из них	39
Пластмассы и Каучук	Каучук и резиновые изделия	40
Текстильные материалы	Кожевенное сырье (кроме меха) и кожа	41
Текстильные материалы	Изделия из кожи; шорно- седельные изделия и упряжь; дорожные принадлежности, дамские сумки и подобные им товары; изделия из кишок животных (кроме кетгута из натурального шелка)	42
Промышленные товары	Натуральный и искусственный мех и изделия из них	43
Древесина и изделия из неё	Древесина и изделия из неё; древесный уголь	44
Древесина и изделия из неё	Лесоматериалы	44
Древесина и изделия из неё	Пробка и изделия из неё	45
Древесина и изделия из неё	Изделия из соломы, альфы, и прочих материалов для плетения; корзиночные изделия и другие плетеные изделия	46
Бумага и изделия из бумажной массы	Бумажная масса из древесины или из других волокнистых растительных материалов; бумажные и картонные отходы и макулатура	47
Бумага и изделия из бумажной массы	Бумага и картон; изделия из бумажной массы, бумаги и картона	48
Бумага и изделия из бумажной массы	Печатные книги, газеты, репродукции и другие изделия полиграфической промышленности; рукописи, машинописные тексты и планы	49
Текстильные материалы	Шёлк	50
Текстильные материалы	Шерсть, тонкий и грубый волос животных; пряжа из конского волоса и ткань	51
Текстильные материалы	Хлопок	52
Текстильные материалы	Прочие растительные текстильные волокна; бумажная пряжа и ткани из неё	53
Текстильные материалы	Химические нити	54
Промышленные товары	Химические штапельные волокна	55
Текстильные материалы	Вата, войлок и нетканые материалы специальная пряжа; шпагат, канатные и верёвочные изделия, тросы, канаты и изделия из них	56
Текстильные материалы	Ковры и прочие текстильные напольные покрытия	57
Текстильные материалы	Специальные ткани; ткани с прошивным ворсом; кружева, гобелены, отделочные материалы; вышивки	58
Текстильные материалы	Текстильные материалы, пропитанные, с покрытием, дублированные, технические изделия из них	59
Текстильные материалы	Трикотажное полотно машинной и ручной вязки	60
Текстильные материалы	Одежда и принадлежности одежды трикотажные	61
Текстильные материалы	Одежда и принадлежности одежды текстильные (кроме трикотажных)	62
Текстильные материалы	Прочие готовые текстильные изделия; комплекты; носные одежда и текстильные изделия; тряпье	63
Текстильные материалы	Обувь, гетры и аналогичные изделия; их части	64
Текстильные материалы	Головные уборы и их части	65

Номенклатура групп товаров в соответствии с Согласованной Системой (СС96)

Идентификация группы товаров	Наименование товаров	Код группы товаров
Промышленные товары	Зонты, трости, трости- сидения, хлысты, кнуты и их части	66
Промышленные товары	Обработанное перо и пух и изделия из них; искусственные цветы; изделия из человеческого волоса	67
Изделия из камня, гипса, цемента	Изделия из камня, гипса, цемента, асбеста, слюды и из подобных материалов	68
Изделия из камня, гипса, цемента	Керамические изделия	69
Изделия из камня, гипса, цемента	Стекло и изделия из него	70
Промышленные товары	Жемчуг природный или культивированный, драгоценные или полудрагоценные камни, драгоценные металлы, металлы, плакированные драгоценными металлами, и изделия из них; бижутерия; монеты	71
Чёрные и недрагоценные металлы	Металлолом	72
Чёрные и недрагоценные металлы	Чёрные металлы	72
Чёрные и недрагоценные металлы	Изделия из черных металлов	73
Чёрные и недрагоценные металлы	Медь и изделия из неё	74
Чёрные и недрагоценные металлы	Никель и изделия из него	75
Чёрные и недрагоценные металлы	Аллюминий и изделия из него	76
Чёрные и недрагоценные металлы	Свинец и изделия из него	78
Чёрные и недрагоценные металлы	Цинк и изделия из него	79
Чёрные и недрагоценные металлы	Олово и изделия из него	80
Чёрные и недрагоценные металлы	Прочие недрагоценные металлы; металлокерамика; изделия из них	81
Промышленные товары	Инструмент, ножевые изделия, ложки, вилки из недрагоценных металлов; их части из недрагоценных металлов	82
Чёрные и недрагоценные металлы	прочие изделия из недрагоценных металлов, в другом месте не поименованные	83
Машины, Оборудование и Механизмы	Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические приспособления, их части	84
Машины, Оборудование и Механизмы	Электрические машины и оборудование, их части; звукозаписывающая и звуковоспроизводящая аппаратура; аппаратура для записи и воспроизведения телевизионног изображения и звука; их части и принадлежности	85
Машины, Оборудование и Механизмы	Локомотивы железнодорожные и подвижной состав, трамваи, их части и принадлежности; путевые устройства для ж/д и трамвайной сети, их узлы и детали;сигнализационное оборудование механическое и электромеханическое	86
Машины, Оборудование и Механизмы	Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного подвижного состава и трамваев; их части и оборудование	87
Машины, Оборудование и Механизмы	Летательные аппараты, космические аппараты, их части	88
Машины, Оборудование и Механизмы	Суда, лодки и другие плавучие средства	89
Промышленные товары	Приборы и аппараты оптические, фотографические, кинематографические, измерительные, контрольные, прецизионные, медицинские и хирургические; их части и принадлежности	90
Промышленные товары	Часы и их части	91
Промышленные товары	Инструменты музыкальные; их части и принадлежности	92
Промышленные товары	Оружие и боеприпасы; их части и принадлежности	93
Промышленные товары	Мебель; постельные принадлежности, матрацы, матрачные основы, диванные подушки и аналогичные набивные принадлежности мебели; осветительные приборы и их части, в другом месте не поименованные; световые указатели, табло и аналогичные изделия; сборные строительные конструкции	94
Промышленные товары	Игрушки, игры и спортивный инвентарь; их части и принадлежности	95
Промышленные товары	Разные готовые изделия	96
Промышленные товары	Произведения искусства, предметы коллекционирования и антиквариат	97
Машины, Оборудование и Механизмы	Контейнеры	

Классификация Группы Товаров по Видам

Классификация предыдущего проекта		Наименование товара	Мор. статистика		Ж-д. статистика		Классиф. по виду			Наименование группы товаров	Предл. код групп	
НАИМЕНОВАНИЕ ГРУППЫ ТОВАРА	Код Группы		Общий	Особый товар	Особый товар	Общий	Клас с	Под-класс	Под-под-класс			
Минеральные Продукты	5	Уголь		да	да			1		Уголь	1	
Минеральные Продукты	5	Кокс		да	да			2		Кокс	2	
Минеральные Продукты	5	Боксит		да		x		3	1	Боксит	3	
Минеральные Продукты	5	Руды (другие)	x			x		3	2	Другие руды вкл. соль	4	
Минеральные Продукты	5	Соль	x			x		3	2	Другие руды вкл. соль	4	
Минеральные Продукты	5	Газолин		да		x		4	1	2	Газолин и Горючее	5
Минеральные Продукты	5	Нефтепродукты	x			x		4	1	1	Нефтепродукты исключ. газолин и рафинир. прод.	6
Минеральные Продукты	5	Дизельное топливо	x			x		4	1	1	Нефтепродукты исключ. газолин и рафинир. прод.	6
Минеральные Продукты	5	Нефтепродукты	x			x		4	1	1	Нефтепродукты исключ. газолин и рафинир. прод.	6
Минеральные Продукты	5	Горючее	x			x		4	2		Нефтепродукты исключ. газолин и рафинир. прод.	6
Минеральные Продукты	5	Горючее	x			x		4	2		Нефтепродукты исключ. газолин и рафинир. прод.	6
Овощные продукты	2	Зерно		да	да			5			Зерно хлебные злаки	7
Готовые Продукты Питания	4	Хлебные злаки и Зерно		да	да			5			Зерно хлебные злаки	7
Продукты Химической Промышленности	6	Удобрения		да		x		6	1		Удобрения	8
Продукты Химической Промышленности	6	Медный Катод	x			x		6	2		Продукты химической промышлен. исключ. удобр.	9
Продукты Химической Промышленности	6	Химикат	x			x		6	2		Продукты химической промышлен. исключ. удобр.	9
Продукты Химической Промышленности	6	Оксид Хрома	x			x		6	2		Продукты химической промышлен. исключ. удобр.	9
Продукты Химической Промышленности	6	Электролит	x			x		6	2		Продукты химической промышлен. исключ. удобр.	9
Продукты Химической Промышленности	6	Взрывчатка	x			x		6	2		Продукты химической промышлен. исключ. удобр.	9
Продукты Химической Промышленности	6	Жидкий хлор	x			x		6	2		Продукты химической промышлен. исключ. удобр.	9
Продукты Химической Промышленности	6	Шампунь	x			x		6	2		Продукты химической промышлен. исключ. удобр.	9
Продукты Химической Промышленности	6	Уксусная кислота	x			x		6	2		Продукты химической промышлен. исключ. удобр.	9
Продукты Химической Промышленности	6	Желтый Фосфор	x			x		6	2		Продукты химической промышлен. исключ. удобр.	9
Продукты Химической Промышленности	6	Цинк	x			x		6	2		Продукты химической промышлен. исключ. удобр.	9
Продукты Химической Промышленности	6	Окись цинка	x			x		6	2		Продукты химической промышлен. исключ. удобр.	9
Изделия из Камня, Гипса, Цемент	13	Цемент		да		x		7	1		Цемент	10
Изделия из Камня, Гипса, Цемент	13	Посуда		да		x		7	2	1	Строительные материалы	11
Изделия из Камня, Гипса, Цемент	13	Асбест	x			x		7	2	2	Строительные материалы	11
Изделия из Камня, Гипса, Цемент	13	Кирпичи	x			x		7	2	2	Строительные материалы	11
Изделия из Камня, Гипса, Цемент	13	Рудная добыча	x			x		7	2	2	Строительные материалы	11
Машины, Оборудование и Механизмы	16	Металлолом		да		x		8	1		Металлолом	12
Драгоцен. и полудраг. Камни, Металл и их изделия	14	Титан	x			x		8	2		Другие чёрные металлы - не чёрные металлы	13
Драгоцен. и полудраг. Камни, Металл и их изделия	14	Титановый шлак	x			x		8	2		Другие чёрные металлы - не чёрные металлы	13
Недрагоценные Металлы и изделия из них	15	Металлолом	x			x		8	2		Другие чёрные металлы - не чёрные металлы	13
Недрагоценные Металлы и изделия из них	15	Железные шарики	x			x		8	2		Другие чёрные металлы - не чёрные металлы	13
Недрагоценные Металлы и изделия из них	15	Металлолом	x			x		8	2		Другие чёрные металлы - не чёрные металлы	13
Недрагоценные Металлы и изделия из них	15	Щебень	x			x		8	2		Другие чёрные металлы - не чёрные металлы	13

Классификация предыдущего проекта		Наименование товара	Мор. статистика		Ж-д. статистика		Классиф. по виду			Наименование группы товаров	Предл. код групп
НАИМЕНОВАНИЕ ГРУППЫ ТОВАРА	Код Группы		Общий	Особый товар	Особый товар	Общий	Клас с	Под-класс	Под-под-класс		
Машины, Оборудование и Механизмы	16	Контейнеры		да	да			9		Контейнеры	20
Древесина и изделия из нее	9	Лесоматериалы		да	да			10	1	Лесоматериалы	14
Древесина и изделия из нее	9	Дерево и товары	x			x		10	2	Дерево и товары из него	15
Бумага и бумажные изделия	7	Обои	x			x		10	3	Другая бумага	16
Резина, Пластмасс и изделия из них	7	Шина	x			x		11	1	Шина	17
Текстиль и изделия из текстиля	11	Хлопок	x			x		12	1	Хлопок	18
Текстиль и изделия из текстиля	11	Ковролит	x			x		12	2	Текстиль и товары из текстиля	19
Текстиль и изделия из текстиля	11	Ковры	x			x		12	2	Текстиль и товары из текстиля	19
Текстиль и изделия из текстиля	11	Трикотажные изделия	x			x		12	2	Текстиль и товары из текстиля	19
Текстиль и изделия из текстиля	11	Мешки	x			x		12	3	Промышленные товары и др.	25
Обувь, Зонты, Трость	12	Обувь, и т.д.	x			x		12	3	Промышленные товары и др.	25
Кожаное и меховое сырье и изделия из них	8	Кожа и кожаные изделия	x			x		12	3	Промышленные товары и др.	25
Машины, Оборудование и Механизмы	16	Зап. Части		да		x		13	1	Машины, Оборудование и Механизмы	21
Дорожные, ж-д и водные транспортн. Средства	17	Двигатели		да		x		13	1	Машины, Оборудование и Механизмы	21
Дорожные, ж-д и водные транспортн. Средства	17	Транспортные средства		да		x		13	1	2 Машины, Оборудование и Механизмы	21
Приборы, Аппаратура и Электроприборы	18	Оборуд-ие для хим.лабор.	x			x		13	2	2 Машины, Оборудование и Механизмы	21
Приборы, Аппаратура и Электроприборы	18	Сталь	x			x		13	2	2 Машины, Оборудование и Механизмы	21
Приборы, Аппаратура и Электроприборы	18	Водонагреватель	x			x		13	2	2 Машины, Оборудование и Механизмы	21
Оружие, Аммуниция, Зап.части и Аксессуары	19	Машины, баки		да		x		13	2	1 Машины, Оборудование и Механизмы	21
Промышленные товары	20	Конструкция	x			x		13	3	2 Машины, Оборудование и Механизмы	21
Промышленные товары	20	Трубы		да		x		13	3	1 Машины, Оборудование и Механизмы	21
Овощные продукты	2	Съестное масло	x			x		14	1	Сельско-хозяйственные продукты	23
Жир и животное или растительное масло	3	Жир,масло неминер.происх.	x			x		14	1	Сельско-хозяйственные продукты	23
Скот и животноводческие продукты	1	Животн.и животновод.прод.	x			x		14	2	Животные и продукты из них	22
Овощные продукты	2	Ячмень		да		x		14	3	1 Сельско-хозяйственные продукты	23
Овощные продукты	2	Vorit		да		x		14	3	2 Сельско-хозяйственные продукты	23
Овощные продукты	2	Сигареты		да		x		14	3	3 Продукты питания	24
Овощные продукты	2	Табак		да		x		14	3	4 Сельско-хозяйственные продукты	23
Овощные продукты	2	Лавровый лист		да		x		14	3	5 Сельско-хозяйственные продукты	23
Готовые Продукты Питания	4	Алкогольные напитки	x			x		15	1	Продукты питания	24
Готовые Продукты Питания	4	Продукты питания	x			x		15	1	Продукты питания	24
Готовые Продукты Питания	4	Мука		да		x		15	2	1 Продукты питания	24
Готовые Продукты Питания	4	Пачковая мука		да		x		15	2	1 Продукты питания	24
Готовые Продукты Питания	4	Минеральная вода		да		x		15	2	2 Продукты питания	24
Минеральные Продукты	5	Вода		да		x		15	2	2 Продукты питания	24
Готовые Продукты Питания	4	Сахар		да		x		15	2	3 Продукты питания	24
Готовые Продукты Питания	4	Чай		да		x		15	2	4 Продукты питания	24

Классификация предыдущего проекта		Мор. статистика		Ж-д. статистика		Классиф. по виду			Наименование группы товаров	Предл. код групп	
НАИМЕНОВАНИЕ ГРУППЫ ТОВАРА	Код Группы	Наименование товара	Общий	Особый товар	Особый товар	Общий	Клас с	Под- класс			Под- под- класс
Промышленные товары	20	Другие	x			x	16			Промышленные товары и др.	25
Промышленные товары	20	Неизвестные	x			x	16			Промышленные товары и др.	25
Промышленные товары	20	Общий груз	x			x	16			Промышленные товары и др.	25
Промышленные товары	20	Разное	x			x	16			Промышленные товары и др.	25
Промышленные товары	20	Судна		да		x	16			Промышленные товары и др.	25
Ремесленные Изделия	21	Ремесленные Изделия	x			x	16			Промышленные товары и др.	25

Номенклатура групп товаров

Наименование групп товаров	Проект код	Наименование товаров	СС96 Код
Руды и Минералы	1	Уголь	26
Руды и Минералы	2	Кокс	26
Руды и Минералы	3	Боксит	26
Руды и Минералы	4	Другие руды включая соль	26
Нефтяные Продукты	5	Газолин и нефтепродукты	27
Нефтяные Продукты	6	Топливо минеральное, нефть и продукты их перегонки; битуминозные вещества; воск минеральный	27
Овощные продукты	7	Зерновые хлеба	10
Продукты химической пром.	8	Удобрения	31
Продукты химической пром.	9	Продукты неорганической химии; соединения неорганические и органические драгоценных и редкоземельных металлов, радиоактивных элементов или изотопов	28
Продукты химической пром.	9	Органические химические соединения	29
Продукты химической пром.	9	Фармацевтические продукты	30
Продукты химической пром.	9	Экстракты дубильные и красильные; танины и их производные; красители, пигменты и прочие красящие вещества; краски и лаки; шпатлевки и прочие мастики; чернила (типографские краски)	32
Продукты химической пром.	9	Эфирные масла и резиноиды; парфюмерные, косметические и туалетные средства	33
Продукты химической пром.	9	Мыло, поверхностно- активные органические вещества, моющие средства, смазочные материалы, искусственные готовые воски, составы для чистки и полировки, свечи и аналогичные изделия, пасты для лепки, пластилин, "зубоврачебный воск" и составы на основе гипса для зубо-врачебных целей	34
Продукты химической пром.	9	Белковые вещества; модифицированные крахмалы; клеи, ферменты	35
Продукты химической пром.	9	Взрывчатые вещества; пиротехнические изделия; спички; пирофорные сплавы; некоторые виды горючих веществ	36
Продукты химической пром.	9	Фото и кинотовары	37
Продукты химической пром.	9	Прочие химические продукты	38
Изделия из камня, гипса, цемента	10	Цемент	25
Изделия из камня, гипса, цемента	11	Соль; сера; земли и камень; штукатурные материалы, известь	25
Изделия из камня, гипса, цемента	11	Изделия из камня, гипса, цемента, асбеста, слюды и из подобных материалов	68
Изделия из камня, гипса, цемента	11	Керамические изделия	69
Изделия из камня, гипса, цемента	11	Стекло и изделия из него	70
Изделия из камня, гипса, цемента	11	Строительные материалы	25
Чёрные и недрагоценные металлы	12	Металлолом	72
Чёрные и недрагоценные металлы	13	Чёрные металлы	72
Чёрные и недрагоценные металлы	13	Изделия из черных металлов	73
Чёрные и недрагоценные металлы	13	Медь и изделия из неё	74
Чёрные и недрагоценные металлы	13	Никель и изделия из него	75
Чёрные и недрагоценные металлы	13	Аллюминий и изделия из него	76
Чёрные и недрагоценные металлы	13	Свинец и изделия из него	78
Чёрные и недрагоценные металлы	13	Цинк и изделия из него	79
Чёрные и недрагоценные металлы	13	Олово и изделия из него	80
Чёрные и недрагоценные металлы	13	Прочие недрагоценные металлы; металлокерамика; изделия из них	81
Чёрные и недрагоценные металлы	13	прочие изделия из недрагоценных металлов, в другом месте не поименованные	83
Древесина и изделия из неё	14	Лесоматериалы	44
Древесина и изделия из неё	15	Древесина и изделия из неё; древесный уголь	44
Древесина и изделия из неё	15	Пробка и изделия из неё	45
Древесина и изделия из неё	15	Изделия из соломы, альфы, и прочих материалов для плетения; корзиночные изделия и другие плетеные изделия	46

Номенклатура групп товаров

Наименование групп товаров	Проект код	Наименование товаров	CC96 Код
Бумага и изделия из бумажной массы	16	Бумажная масса из древесины или из других волокнистых растительных материалов; бумажные и картонные отходы и макулатура	47
Бумага и изделия из бумажной массы	16	Бумага и картон; изделия из бумажной массы, бумаги и картона	48
Бумага и изделия из бумажной массы	16	Печатные книги, газеты, репродукции и другие изделия полиграфической промышленности; рукописи, машинописные тексты и планы	49
Пластмассы и Каучук	17	Пластмассы и изделия из них	39
Пластмассы и Каучук	17	Каучук и резиновые изделия	40
Текстильные материалы	18	Хлопок	52
Текстильные материалы	19	Кожевенное сырье (кроме меха) и кожа	41
Текстильные материалы	19	Изделия из кожи; шорно- седельные изделия и упряжь; дорожные принадлежности, дамские сумки и подобные им товары; изделия из кишок животных (кроме кетгута из натурального шелка)	42
Текстильные материалы	19	Шёлк	50
Текстильные материалы	19	Шерсть, тонкий и грубый волос животных; пряжа из конского волоса и ткань	51
Текстильные материалы	19	Прочие растительные текстильные волокна; бумажная пряжа и ткани из неё	53
Текстильные материалы	19	Химические нити	54
Текстильные материалы	19	Вата, войлок и нетканые материалы специальная пряжа; шпагат, канатные и верёвочные изделия, тросы, канаты и изделия из них	56
Текстильные материалы	19	Ковры и прочие текстильные напольные покрытия	57
Текстильные материалы	19	Специальные ткани; ткани с прошивным ворсом; кружева, гобелены, отделочные материалы; вышивки	58
Текстильные материалы	19	Текстильные материалы, пропитанные, с покрытием, дублированные, технические изделия из них	59
Текстильные материалы	19	Трикотажное полотно машинной и ручной вязки	60
Текстильные материалы	19	Одежда и принадлежности одежды трикотажные	61
Текстильные материалы	19	Одежда и принадлежности одежды текстильные (кроме трикотажных)	62
Текстильные материалы	19	Прочие готовые текстильные изделия; комплекты; ношенные одежда и текстильные изделия; тряпье	63
Текстильные материалы	19	Обувь, гетры и аналогичные изделия; их части	64
Текстильные материалы	19	Головные уборы и их части	65
Машины, Оборудование и Механизмы	20	Контейнеры	
Машины, Оборудование и Механизмы	21	Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические приспособления, их части	84
Машины, Оборудование и Механизмы	21	Электрические машины и оборудование, их части; звукозаписывающая и звуковоспроизводящая аппаратура; аппаратура для записи и воспроизведения телевизионного изображения и звука; их части и принадлежности	85
Машины, Оборудование и Механизмы	21	Локомотивы железнодорожные и подвижной состав, трамваи, их части и принадлежности; путевые устройства для ж/д и трамвайной сети, их узлы и детали; сигнализационное оборудование механическое и электромеханическое	86
Машины, Оборудование и Механизмы	21	Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного подвижного состава и трамваев; их части и оборудование	87
Машины, Оборудование и Механизмы	21	Летательные аппараты, космические аппараты, их части	88
Машины, Оборудование и Механизмы	21	Суда, лодки и другие плавучие средства	89
Животноводческие продукты	22	Живые животные	1
Животноводческие продукты	22	Мясо и пищевые субпродукты	2
Животноводческие продукты	22	Рыбы и ракообразные, моллюски и другие водные беспозвоночные	3
Животноводческие продукты	22	Молоко и молочные продукты; яйца птиц; мёд натуральный; пищевые продукты животного происхождения, в другом месте не поименованные	4
Животноводческие продукты	22	Продукты животного происхождения, в другом месте не поименованные	5

Номенклатура групп товаров

Наименование групп товаров	Проект код	Наименование товаров	CC96 Код
Животноводческие продукты	22	Жиры и масла животного или растительного происхождения; продукты их расщепления; приготовленные пищевые жиры; воски животного или растительного происхождения	15
Животноводческие продукты	22	Изделия из мяса, рыбы или ракообразных, моллюсков или прочих водных беспозвоночных	16
Овощные продукты	23	Живые деревья и другие растения; луковицы, корни и прочие аналогичные части растений; срезанные цветы и декоративная зелень	6
Овощные продукты	23	Овощи, некоторые съедобные корнеплоды и клубнеплоды	7
Овощные продукты	23	Съедобные плоды и орехи; кожура и корки цитрусовых или бахчевых культур	8
Овощные продукты	23	Кофе, чай, мате (парагвайский чай) и пряности	9
Овощные продукты	23	Масличные семена и плоды; прочие семена, плоды и зерно; лекарственные растения и растения для технических целей; солома и фураж	12
Овощные продукты	23	Шеллак; камеди, смолы и прочие растительные соки и экстракты	13
Овощные продукты	23	Растительные материалы для изготовления плетеных изделий; прочие продукты растительного происхождения, в другом месте не поименованные	14
Овощные продукты	23	Табак и промышленные заменители табака	24
Пищевые Продукты	24	Продукция мукомольно- крупяной промышленности; солод; крахмал; инулин; пшеничная клейковина	11
Пищевые Продукты	24	Сахар и кондитерские изделия из сахара	17
Пищевые Продукты	24	Какао и продукты из него	18
Пищевые Продукты	24	Изделия из зерна, хлебных злаков, муки, крахмала и молока; мучные кондитерские изделия	19
Пищевые Продукты	24	Продукты переработки овощей, плодов, орехов или прочих частей растений	20
Пищевые Продукты	24	Прочие разные пищевые продукты	21
Пищевые Продукты	24	Алкогольные и безалкогольные напитки и уксус	22
Пищевые Продукты	24	Остатки и отходы пищевкусовой промышленности; готовые корма для животных	23
Промышленные товары	25	Натуральный и искусственный мех и изделия из них	43
Промышленные товары	25	Зонты, трости, трости- сидения, хлысты, кнуты и их части	66
Промышленные товары	25	Обработанное перо и пух и изделия из них; искусственные цветы; изделия из человеческого волоса	67
Промышленные товары	25	Жемчуг природный или культивированный, драгоценные или полудрагоценные камни, драгоценные металлы, металлы, плакированные драгоценными металлами, и изделия из них; бижутерия; монеты	71
Промышленные товары	25	Инструмент, ножевые изделия, ложки, вилки из недрагоценных металлов; их части из недрагоценных металлов	82
Промышленные товары	25	Приборы и аппараты оптические, фотографические, кинематографические, измерительные, контрольные, прецизионные, медицинские и хирургические; их части и принадлежности	90
Промышленные товары	25	Часы и их части	91
Промышленные товары	25	Инструменты музыкальные; их части и принадлежности	92
Промышленные товары	25	Оружие и боеприпасы; их части и принадлежности	93
Промышленные товары	25	Мебель; постельные принадлежности, матрацы, матрацные основы, диванные подушки и аналогичные набивные принадлежности мебели; осветительные приборы и их части, в другом месте не поименованные; световые указатели, табло и аналогичные изделия; сборные строительные конструкции	94
Промышленные товары	25	Игрушки, игры и спортивный инвентарь; их части и принадлежности	95
Промышленные товары	25	Разные готовые изделия	96
Промышленные товары	25	Произведения искусства, предметы коллекционирования и антиквариат	97
Промышленные товары	25	Химические штапельные волокна	55

ТРАСЕКА-TNREG 9803
 ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ и ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОБОСНОВАНИЯ
 КОДЫ СТРАН

Порядок по Коду

Код	Страна
-----	--------

Страны ТРАСЕКА

1	Армения	<i>Страны ТРАСЕКА</i>
2	Азербайджан	<i>Страны ТРАСЕКА</i>
3	Грузия	<i>Страны ТРАСЕКА</i>
4	Казахстан	<i>Страны ТРАСЕКА</i>
5	Кыргызстан	<i>Страны ТРАСЕКА</i>
6	Молдова	<i>Страны ТРАСЕКА</i>
7	Монголия	<i>Страны ТРАСЕКА</i>
8	Таджикистан	<i>Страны ТРАСЕКА</i>
9	Туркменистан	<i>Страны ТРАСЕКА</i>
10	Украина	<i>Страны ТРАСЕКА</i>
11	Узбекистан	<i>Страны ТРАСЕКА</i>

Одна Страна Один Код

12	Афганистан	<i>Одна Страна Один Код</i>
13	Беларусь	<i>Одна Страна Один Код</i>
14	Болгария	<i>Одна Страна Один Код</i>
15	Китай	<i>Одна Страна Один Код</i>
16	Чешская Республика	<i>Одна Страна Один Код</i>
17	Венгрия	<i>Одна Страна Один Код</i>
18	Иран	<i>Одна Страна Один Код</i>
19	Пакистан	<i>Одна Страна Один Код</i>
20	Польша	<i>Одна Страна Один Код</i>
21	Румыния	<i>Одна Страна Один Код</i>
22	Российский Восточный Урал	<i>Одна Страна Один Код</i>
23	Российский Западный Урал	<i>Одна Страна Один Код</i>
24	Турция	<i>Одна Страна Один Код</i>

Группа Стран

25	Австрия	<i>Западная и Южная Европа</i>
25	Бельгия	<i>Западная и Южная Европа</i>
25	Франция	<i>Западная и Южная Европа</i>
25	Германия	<i>Западная и Южная Европа</i>
25	Греция	<i>Западная и Южная Европа</i>
25	Ирландия	<i>Западная и Южная Европа</i>
25	Италия	<i>Западная и Южная Европа</i>
25	Люксембург	<i>Западная и Южная Европа</i>
25	Нидерланды	<i>Западная и Южная Европа</i>
25	Португалия	<i>Западная и Южная Европа</i>
25	Испания	<i>Западная и Южная Европа</i>
25	Швейцария	<i>Западная и Южная Европа</i>
25	Соединённое Королевство	<i>Западная и Южная Европа</i>
26	Албания	<i>к Востоку от Германии</i>
26	Словакия	<i>к Востоку от Германии</i>
26	Бывшие Государства Югославии	<i>к Востоку от Германии</i>
27	Дания	<i>Скандинавские Страны</i>
27	Финляндия	<i>Скандинавские Страны</i>
27	Норвегия	<i>Скандинавские Страны</i>
27	Швеция	<i>Скандинавские Страны</i>
28	Эстония	<i>Балтийские Государства</i>
28	Латвия	<i>Балтийские Государства</i>
28	Литва	<i>Балтийские Государства</i>
29	Бангладеш	<i>Индийский Южный Континент</i>
29	Индия	<i>Индийский Южный Континент</i>
29	Шри Ланка	<i>Индийский Южный Континент</i>
30	Ирак	<i>Средний Восток</i>
30	Израиль	<i>Средний Восток</i>
30	Иордания	<i>Средний Восток</i>

Страны по алфавитному порядку

Код	Страна
-----	--------

12	Афганистан
33	Африканские Страны (все)
26	Албания
35	Аргентина
1	Армения
25	Австрия
2	Азербайджан
13	Беларусь
25	Бельгия
29	Бангладеш
35	Боливия
35	Бразилия
14	Болгария
31	Камбоджия
34	Канада
34	Страны Центральной Америки
35	Чили
15	Китай
35	Колумбия
16	Чешская Республика
27	Дания
35	Эквадор
28	Эстония
27	Финляндия
25	Франция
3	Грузия
25	Германия
25	Греция
35	Гвинея
17	Венгрия
29	Индия
31	Индонезия
30	Ирак
18	Иран
25	Ирландия
30	Израиль
25	Италия
32	Япония
30	Иордания
4	Казахстан
32	Корея (Юж. И Сев.)
5	Кыргызстан
31	Лао
28	Латвия
30	Либанон
28	Литва
25	Люксембург
34	Мексика
6	Молдова
7	Монголия
31	Мьянма/Бурма
25	Нидерланды
27	Норвегия
19	Пакистан
35	Парагвай

ТРАСЕКА-TNREG 9803
 ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ и ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОБОСНОВАНИЯ
 КОДЫ СТРАН

Порядок по Коду		Страны по алфавитному порядку	
30	Либанон	Средний Восток	35 Перу
30	Саудовская Аравия	Средний Восток	31 Филиппины
30	Сирия	Средний Восток	20 Польша
30	Объединённые Арабские Эмираты	Средний Восток	25 Португалия
31	Камбоджия	Юго-Восточная Азия	21 Румыния
31	Индонезия	Юго-Восточная Азия	22 Российский Восточный Урал
31	Лао	Юго-Восточная Азия	23 Российский Западный Урал
31	Мьянмар/Бурма	Юго-Восточная Азия	30 Саудовская Аравия
31	Филиппины	Юго-Восточная Азия	31 Сингапур
31	Сингапур	Юго-Восточная Азия	26 Словакия
31	Тайланд	Юго-Восточная Азия	25 Испания
31	Вьетнам	Юго-Восточная Азия	29 Шри-Ланка
32	Ярап	Дальне-Восточная Азия	27 Швеция
32	Корея (Юж. и Сев.)	Дальне-Восточная Азия	25 Швейцария
32	Тайвань	Дальне-Восточная Азия	30 Сирия
33	Африканские Страны (все)	Африка (Все Страны)	8 Таджикистан
34	Канада	Северная Америка	32 Тайвань
34	Страны Центральной Америки	Северная Америка	31 Тайланд
34	Мексика	Северная Америка	24 Турция
34	США	Северная Америка	9 Туркменистан
35	Аргентина	Южная Америка	30 Объединённые Арабские Эмираты
35	Боловия	Южная Америка	10 Украина
35	Бразилия	Южная Америка	25 Соединённое Королевство
35	Чили	Южная Америка	35 Уругвай
35	Колумбия	Южная Америка	34 США
35	Эквадор	Южная Америка	11 Узбекистан
35	Гвинея	Южная Америка	35 Венесуэла
35	Парагвай	Южная Америка	31 Вьетнам
35	Перу	Южная Америка	35 Карибские Острова
35	Уругвай	Южная Америка	26 Югославия
35	Венесуэла	Южная Америка	
35	Карибские Острова	Южная Америка	

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

РАЗНОЕ

ПЕРЕЧЕНЬ ЗАДАЧ МОДУЛЬ А
ПОЛУЧАТЕЛИ ОТЧЁТА О ПРОДВИЖЕНИЕ
ПРОЕКТА №1

СПИСОК ЗАДАНИЙ из Технической Заявки (ТЗ)

- ТЗ-А1**
Цель **Местная Сеть для Сбора Данных**
Создать местные центры для построения, наполнения и поддержки базы данных и использовать ее для выполнения действий по прогнозированию транспорта
- ТЗ-А2**
Цель **Трейнинг и Регионализация**
Разработка учрежденческих аспектов базы данных на интегрированной, прочной, региональной основе.
Техническое развитие базы данных и методологии прогнозирования путем взаимодействия с местными экспертами, в результате чего база данных создается в форме, которая, по мнению местных кадров, может быть легко принята и использована
- ТЗ -А3**
Цель **Поставка Оборудования**
Поставить странам-бенефициарам пакеты с оборудованием, достаточным для достижения целей проекта и гарантировать, чтобы оборудование было доставлено и установлено своевременно для начала работ
- ТЗ -А4**
Цель **Дизайн, Заполнение и Поддержка Базы Данных**
Разработка дизайна базы данных, сбор дополнительной информации и запуск процедур для введения данных и контролирования, утверждения и поддержки базы данных
- ТЗ -А5**
Цель **Дизайн Методологии Прогнозирования**
Сконструировать и запустить процедуры для прогнозирования транспорта
- ТЗ -А6**
Цель **Документация по базе данных и методологии прогнозирования**
Дать общий обзор базы данных и модели как управленческого инструмента регионального назначения.
Обеспечить понятную документацию по базе данных и модели прогнозирования транспорта
- ТЗ -А7**
Цель **Специфический Транспортный Прогноз**
Разработать сценарии прогнозов и запустить эти прогнозы
- ТЗ -А8**
Цель **ТЭО Возведения Чардзевского Моста (Туркменистан)**
Просмотр технико-экономических обоснований Чардзевского моста
- ТЗ -А9**
Цель **Синоптика и Связь, Брошюры, Конференции**
Allow resources to develop communication on project findings at Conference athrough the Web site
- ТЗ -А10**
Цель **Обзор соединительных путей между Европой и странами ТРАСЕКА**
Предоставить обзор транспортных потоков и идентифицировать существующие физические и нефизические узкие проходы вдоль основных маршрутов соединяющих Регион ТРАСЕКА с ЕС
- ТЗ -А11**
Цель **Станция Бесплатного Наполнения Информации (Web-сайт)**
Штаб-офисы для обеспечения доступа к базе данных и получения информации по запросу других проектов ТАСИС и ТРАСЕКА и других

Получатели Отчёта о Продвижение Проекта №1

				Английский		Русский		Английский + Русский
				Переплёт	Листы	Переплёт	Листы	Дискетты
Итог				18	14	90	14	1
DHL	ТАСИС Брюссель		Дж. Брэдлей	2		1		
DHL	ТРАСЕКА КБ-Тбилиси	Тбилиси	М. Грей	3	1	3	1	1
DHL	ТАСИС Мониторинг	Тбилиси	Х. Матерс	1	1	1	1	
На руки-Бак	ТАСИС Мониторинг	Ташкент	Р. Мелиссен	1	1	1	1	
DHL	ТАСИС Мониторинг	Киев	Д. Армстронг	1	1	1	1	
ТАСИС Национальное КБ								
DHL	Молдова		Л. Беккуэр	1	1	2	1	
DHL	Украина		О. Рожков	1	1	2	1	
DHL	Грузия		Ж. Лунн	1	1	2	1	
DHL	Армения		П. Тиббс	1	1	2	1	
На руки	Азербайджан		Б. Смолин	1	1	2	1	
DHL	Казахстан		Е. Валли	1	1	2	1	
DHL	Кыргызстан		Дж. Хамбли	1	1	2	1	
DHL	Таджикистан							
DHL	Туркменистан		М. Гулушев	1	1	2	1	
DHL	Узбекистан		П.Реддиш	1	1	2	1	
DHL	Монголия		Д. Хелбурн	1	1	2	1	
ПАРТНЁРЫ: Получатели/Корреспонденты								
DHL	Молдова	МТК	Б. Герасим			6		
DHL	Украина	МТ	Г. Легенки			6		
DHL	Грузия	МТ	В. Ломадзе			8		
DHL	Армения	МТК	Г. Григорьян			6		
На Руки	Азербайджан	МЭ	И Садыхов			7		
На Руки	Казахстан	НИИТ	М. Бекмагамбетов			5		
DHL	Кыргызстан	ҚДТП	Л. Алибегашвили			5		
DHL	Таджикистан	ТГПТТ	Т. Мирзоев			5		
Hand	Туркменистан	НИСФ	Дж. Байрамов			5		
DHL	Узбекистан	УИТС	К. Улджабаев			5		
DHL	Монголия	М. Инфр.	Г-жа Оюмчимег			5		

Опубликован в июне 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 VCEOM. Находки, решения и интерпретации отображенные в настоящем документе принадлежат только VCEOM и не могут быть представлены как политика или мнение Европейской Комиссии.