



Программа ТРАСЕКА
Транспортные Потoki и Технико-
Экономические Обоснования

Отчет о Продвижении
Проекта 2

Декабрь 2000

THIS REPORT CONTENTS A CD-ROM

ЭТОТ ОТЧЕТ СОДЕРЖИТ CD-ROM

ТИТУЛЬНЫЙ ЛИСТ ОТЧЕТА

Название Проекта : **Транспортные ПотокИ и ТехИико-ЭкономИческие Обоснования**

Номер Проекта : **TNREG 9803**

Местные Бенефициары

Консультанты ЕС

Подписи

Армения	:	Г-н Г. Григорян - МТС	Название BCEOM Société Française d'Ingénierie
Азербайджан	:	Г-н И. Садыхов - МЭ	Адрес Place des Frères Montgolfier 78286 Guyancourt Cedex - France
Грузия	:	Г-н В. Ломадзе - МТС	Тел 33 1 30 12 48 00
Казахстан	:	Г-н К. Карибжанов - МТС	Факс 33 1 30 12 10 95
Киргизстан	:	Г-н С. Закиров - МТ	Контактное лицо Г-н Филипп Деляпорт
Молдова	:	Г-н Б. Герасим - МТС	E.mail traceca@traffic.in-baku.com
Монголия	:	Г-н Р. Буд - МИ	Тел 994 12 98 05 83
Таджикистан	:	Г-н А. Ашуров - МТиА	994 12 97 04 21
Туркменистан	:	Г-н Х. Халыков - КМ	
Украина	:	Г-н Г. Легенки - МТ	
Узбекистан	:	Г-н В. Атаев - КМ	

Дата Отчета : 31 декабря 2000 г.

Отчетный период : С июля по декабрь 2000, Отчет о Продвижении Проекта 2

Автор Отчета: Филипп Деляпорт – ио Тим-лидера - BCEOM

Мониторинговая Группа ЕС

Тбилиси	Х. Матерс	_____	_____
		[подпись]	[дата]
Ташкент	П. Мелиссен	_____	_____
		[подпись]	[дата]
Киев	Д. Армстронг	_____	_____
		[подпись]	[дата]
ТРАСЕКА Координационная Группа	М. Грель	_____	_____
		[подпись]	[дата]
Программа ТАСИС ЕС (Менеджер по Заданию)	Джон Бредли	_____	_____
		[подпись]	[дата]

СОДЕРЖАНИЕ

1. 1.	КРАТКИЙ ОБЗОР ПРОЕКТА	1
1. 2.	КРАТКИЙ ОБЗОР МОДУЛЯ А	3
1. 3.	КРАТКИЙ ОБЗОР МОДУЛЯ В	4
1. 4.	КРАТКИЙ ОБЗОР МОДУЛЯ D	6
1. 5.	КРАТКИЙ ОБЗОР МОДУЛЯ Е	8
2.	СВОДКА О ПРОДВИЖЕНИИ ПРОЕКТА С МОМЕНТА НАЧАЛА	11
2. 1.	Введение	11
2. 2.	Продвижение Проекта с Моментa Начала	11
2. 3.	Ресурсы Ключевого Персонала	12
3.	СВОДКА ПЛАНОВ ПРОЕКТА НА ОСТАВШУЮСЯ ЧАСТЬ ВРЕМЕНИ	14
3. 1.	Модуль А	14
3. 2.	Другие Модули: В-D-E	14
4.	ПРОДВИЖЕНИЕ ПРОЕКТА В ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД	16
4. 1.	Сводная Таблица Мероприятий в Отчетный Период	16
4. 2.	Детали под-заданий Модуля А	16
4. 2.1	А 1 Местная Сеть для Сбора Данных	16
4. 2.2	А 2 Трейнинг и Регионализация	20
4. 2.3	А 3 Поставка Оборудования	20
4. 2.4	А 4 Дизайн, Заполнение и Поддержка Базы Данных	20
4. 2.5	А 5 Дизайн Методики Прогнозирования	22
4. 2.6	Другие под-задания от А 6 до А 10	23
4. 2.7	А 11 Станция Бесплатного Получения Данных (Web-сайт)	24
4. 3.	Детали Под-заданий Других МОДУЛЕЙ В-С-D-E	25
4. 3.1	Модуль В: Новые Судоходные Услуги на Каспии	25
4. 3.2	Модуль С: Реабилитация Паромного Терминала Актау	26
4. 3.3	Модуль D: Навигационный Канал в Порту Туркменбаши	27
4. 3.4	Модуль Е: Транспортировка Нефти в Каспийском Море	27
4. 3.5	Модуль Е: Технико-экономическое обоснование Реабилитации и Модернизации Системы Навигационных Средств в портах Каспийского моря	27
5.	ПЛАНЫ ПРОЕКТА НА СЛЕДУЮЩИЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД	29
5. 1.	Под-задания МОДУЛЯ А	29
5. 1.1	Институционализация и Устойчивость	29
5. 1.2	А 4 Дизайн, Заполнение и Поддержка Базы Данных	36
5. 1.3	А 5 Дизайн Методики Прогнозирования	36
5. 1.4	А 7 и А 8	36
5. 2.	Другие МОДУЛИ В-D-E	36
5. 2.1	Модуль В	36
5. 2.2	Модуль D	37
5. 2.3	Модуль Е	37
6.	ТАБЛИЦЫ ПЛАНИРОВАНИЯ	
6. 1.	Общий План Действий	38
6. 2.	План Действий на Следующий Отчетный Период	39

ПРИЛОЖЕНИЕ I ТРАНСПОРТНЫЕ РАСХОДЫ и ТАРИФЫ

ПРИЛОЖЕНИЕ II СРЕДСТВА НАВИГАЦИИ

ПРИЛОЖЕНИЕ III КОММЕНТАРИИ к МОДУЛЮ В

ПРИЛОЖЕНИЕ IV CD - ROM

ПРИЛОЖЕНИЕ V ДОРОЖНЫЙ ПОНТОН (МОСТ) ЧАРДЗЕВ (Фотографии)

ПРИЛОЖЕНИЕ VI ПОЛУЧАТЕЛИ ОТЧЕТА о ПРОДВИЖЕНИИ ПРОЕКТА №2

1.1 КРАТКИЙ ОБЗОР ПО ВСЕМ МОДУЛЯМ ПРОЕКТА

Логические рамки работы

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 • Институционализация 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:	
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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

1.2. Краткий Обзор Модуля А

Название Проекта:	Транспортные Потоки и Техничко-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:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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	<p>A1 Создание сети местных корреспондентов;</p> <p>A2 Трейнинг для местных экспертов проекта по базе данных и инструментам прогнозирования транспорта;</p> <p>A3 Поставка оборудования;</p> <p>A4 Дизайн базы данных, и сбор данных и обзоры;</p> <p>A5 Дизайн методологии прогнозирования;</p> <p>A6 Документация по базе данных и методологии прогнозирования;</p> <p>A7 Специфические транспортные прогнозы для других модулей</p> <p>A8 ТЭО Чардзевского моста;</p> <p>A9 Синоптика и связь, брошюры, конференции.</p> <p>A10 Обзор соединительных путей между Европой и соседними странами ТРАСЕКА</p> <p>A11 Web-сайт</p>
Целевые группы:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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

1.3 Краткий Обзор Модуля В

Название проекта	: Транспортные потоки и технико-экономические обоснования
Название модуля В	: Новые транспортные услуги на Каспийском море
Номер проекта	: TNREG 9803
Страны модуля В	: Азербайджан, Казахстан, Туркменистан, Грузия, Украина

Цели Проекта (Модуль В)

Согласно техническому заданию, главной задачей модуля В является определение условий, при которых можно было бы организовать новые транспортные услуги или открыть новые судоходные линии на Каспийском море. Если в ходе проведения данного анализа выяснится, что, при нынешних условиях или при условиях, создание которых реально в каспийском регионе, можно организовать новый вид транспортных услуг или новую судоходную линию, то тогда будет составлен бизнес-план.

Специальные задачи:

1. Оценка грузового потенциала при перевозках по Каспийскому морю;
2. Анализ нынешних возможностей судового транспорта на Каспийском море;
3. Изучение эксплуатационных расходов для судов на Каспийском море;
4. Изучение технических ограничений, связанных с вождением и эксплуатацией судов на Каспийском море;
5. Проверка наличия квалифицированных кадров для эксплуатации и управления торговым флотом;
6. Разработка стратегии для определения потребностей в обучении моряков и судовых специалистов;
7. Изучение правовых положений и норм, имеющих отношение к судоходству на Каспийском море;
8. Выдача рекомендаций по организационной структуре для нового вида транспортных услуг или новой судоходной линии, при условии, что предшествующие мероприятия достаточно свидетельствуют о возможности осуществления и о потребности в таком виде услуг или в такой линии;
9. Назначение бизнес-плана или плана оценки осуществимости для возможных новых транспортных услуг или расширения существующих, при условии, что предшествующие мероприятия достаточно доказывают возможность осуществления и свидетельствуют о потребности в таком виде услуг или в такой линии;
10. Обсуждение бизнес-плана с заинтересованными сторонами.

Планируемые результаты

1. Достоверная и надежная информация о нынешнем и будущем развитии транспорта на Каспийском море.
2. Анализ возможного соответствия и несоответствия между существующей пропускной способностью на Каспии и прогнозом транспортного потока.
3. Оценка затрат на эксплуатацию судов на Каспийском море.

4. Отчет о технических условиях навигации на Каспийском море.
5. Изучение существующих условий в каспийском регионе для обучения моряков и руководящего состава на транспорте.
6. Представление стратегии повышения квалификации кадров на транспорте по международным стандартам. Для ознакомления получателей с идеей этой стратегии будет проводиться семинар.
7. Отчет о правовых и нормативных положениях, отрицательно сказывающихся на судоходстве в Каспийском море.
8. Представление структуры управления для новой транспортной структуры или новой судоходной линии (в случае осуществимости).
9. Бизнес-план или план осуществимости для новой транспортной структуры или судоходной линии на Каспийском море (в случае осуществимости), для представления на изучение потенциальным участникам финансирования.

Дата начала проекта	Основная подпись под контрактом	30 августа 1999
	Реальное начало проектной деятельности по Модулю В	1 апреля 2000
Длительность проекта	14 мес на модуль В, начиная с	1 апреля 2000

1.4. Краткий Обзор Модуля D

Название проекта : Коридор Трасека - Транспортные Потoki и Технико -
Экономические Обоснования

Название Модуля D : Навигационный Канал для Порта Туркменбаши

Номер Проекта : TNREG 9803

Страна Модуля D : Туркменистан

Общая Цель Модуля D

Общая цель этого модуля – гарантировать длительную доступность навигации к порту Туркменбаши.

Планируемые результаты Модуля D

Проект должен предоставить детальный план периодического технического обслуживания, по возможности с использованием принадлежащего порту оборудования, в рамках резонного бюджета под техническое обслуживание с учетом прогнозируемых портовых движений и прибылей. План должен гарантировать, что морской транспорт, причаливающий к Туркменбаши, не подвергается чрезмерным задержкам или опасности в связи с состоянием въездного канала. Результаты исследования должны четко указывать следующее:

- Безопасность будущих портовых прибылей от риска, могущего быть причиненным любой ощутимой нынешней или будущей несоразмерностью навигационного канала;
- Стоимость приготовлений для рутинного технического обслуживания канала;
- Рекомендации по инвестициям, или объяснение, почему инвестиция не требуется.

Модуль также должен подготовить инвестиционный план, детально описывающий крупные и мелкие капитальные работы или закупки оборудования, необходимые для достижения общих целей.

Деятельность по Модулю D

1. Определение существующей ситуации и среды

- Просмотр отчетов и заметок предыдущих консультантов.
- Сбор существующих схем и карт для описания географии залива и системы канала.
- Сбор существующих данных для определения природных условий (гидрологические, метеорологические, геофизические данные).
- Проверки и исследования на местах для подтверждения вышесказанного.
- Исследование портовой разметки.
- Беседы с операторами судов.
- Идентификация нынешних эксплуатационных правил и практики для эксплуатации судов и технического обслуживания канала.

- Идентификация портовых сервисов и оборудования, помогающих судам при проходе через канал (пилотная служба, пилотные суда, радио-оборудование,...).
- Оценка опыта драгирования в прошлом и настоящем: имеющееся оборудование, персонал, контрактные договоренности, опыт менеджмента, бюджет, годность мест предназначенных для удаленных драгированных материалов, и т.д.
- Идентификация альтернативных вариантов для проведения драгирования .
- Прошлые, нынешние и прогнозируемые транспортные потоки и прибыли порта.
- Анализ возможного воздействия флуктуации уровня Каспийского моря.
- Оценка показателей реальной ситуации.
- Соответствие международным стандартам, главным образом, въезда в порт Туркменбаши, включая параметры глубины воды, требования по освещению, и т.д.

2. Рекомендации по техническому обслуживанию и обновлению

- Проверка соответствия системы канала, включая план-разбивку, навигационные средства, буи, и т.д.
- Обзор эксплуатационной практики для навигации канала, включая портовые службы и оборудование.
- Рекомендовать и обосновать возможные меры по улучшению эксплуатации, главным образом, в отношении безопасности и продолжительности операций, расходов, прибылей, экологических аспектов.
- Обзор мощности порта в целях правильного технического обслуживания и драгирования въездного канала.
- Рекомендовать и обосновать стратегию техобслуживания и рабочий план по техобслуживанию, включая обоснования для любых изменений нынешней ситуации. Предоставить бюджетную смету для такого плана и увязать ее с ожидаемыми портовыми прибылями и расходами.
- Рекомендовать и обосновать любые капитальные работы или закупку оборудования, если необходимо, включая стоимости, прибыли, безопасность и экологические вопросы.
- Предоставить технические характеристики для закупаемого оборудования, если оборудование требуется.

Дата начала проекта	Основная подпись под контрактом Начало деятельности по модулю D	30 августа 1999 сер. августа 2000
----------------------------	--	--------------------------------------

Длительность проекта	По графику основной контракт завершится в августе 2001 года. Модуль D должен быть завершен к середине декабря 2000 года
-----------------------------	--

1.5 Краткий Обзор Модуля E

Название Проекта	: Корридор Трасека – Транспортные Потoki и Техничo-Экономические
	Обоснования
Название Модуля E	: Транспортировка сырой нефти и нефтепродуктов на Каспии
Номер Проекта	: TNREG 9803
Страны Модуля E	: Азербайджан, Казахстан и Туркменистан

Цели Модуля E

- Конечная цель Модуля E – гарантировать адекватную и безопасную транспортировку сырой нефти и нефтепродуктов на Каспийском море, чтобы позволить странам, имеющим границу на Каспийском море, полностью эксплуатировать и экспортировать свои природные ресурсы, не создавая угрозу экологии моря.

Специальные цели Модуля E:

- Прогнозировать потоки сырой нефти и нефтепродуктов на Каспийском море.
- Оценить состояние существующей инфраструктуры транспортировки нефти.
- Оценить инвестиционную стоимость реабилитации нефтяного терминала Дубенди, близ Баку.
- ~~(Подготовить реабилитацию причала №3 терминала Дубенди).~~

Запланированные результаты работы Модуля E

- Оценка запасов нефти на территории Каспийского моря (ряд прогнозов для основных месторождений).
- Прогнозы транспортировки сырой нефти и нефтепродуктов на Каспийском море.
- Оценка инфраструктуры (средства хранилища, танкерный флот, оборудование для заполнения и опустошения судов и цистерн).
- Техническое и финансовое ТЭО (Техничo-Экономическое Обоснование) для реабилитации нефтяного терминала Дубенди.
- ~~(Инженерный проект и тендерная документация для реабилитации дубендинского причала №3).~~
- ~~(Ряд ходатайств для привлечения инвестиций в реабилитацию дубендинского причала №3).~~

Деятельность по Модулю E

1. Прогнозы движения

- Инвентаризация нефтяных месторождений, нефтяных терминалов, очистительных и нефтехимических заводов.

- Инвентаризация наземной сети транспортировки нефти (трубопроводы, железная дорога и автодорога).
- Инвентаризация вовлеченных структур (Министерства Транспорта, Министерства Энергетики) заинтересованных сторон (многонациональные нефтяные компании, торговцы, операторы перегрузок нефти и т.д.).
- Инвентаризация пунктов назначения сырой нефти и нефтепродуктов.
- Разработка прогнозов потоков движения.

2. Оценка инфраструктуры

- Обзор относящейся к делу документации и данных, связанных с региональной нефтяной инфраструктурой, включая флот кораблей.
- Совершение визитов на места для проведения интервью с операторами и завершения инвентаризации (технические, организационные, операционные и коммерческие характеристики).
- Экологические оценки

3. ТЭО для реабилитации нефтяного терминала Дубенди

- Техническое обоснование реабилитации инфраструктуры: канал, бассейн поворота, волнорез и пирсы.
- Техническое обоснование реабилитации надстройки: погрузочное/разгрузочное оборудование, насосы, трубы и цистерны.
- Экологическая оценка.
- Кратко-, средне- и долгосрочные планы и сметы.
- Вычисление финансовых прибылей.
- Заключение.

~~4. Инженерные исследования и тендерная документация для причала №3 Дубенди~~

- ~~Технический проект реабилитации причала №3.~~
- ~~Детальная смета.~~
- ~~Подготовка административных контрактных документов.~~
- ~~Разработка инструкций для участников тендера.~~

~~5. Ходатайства для инвестаций в реабилитацию дубендинского причала №3~~

- ~~Подбор подходящих данных для представления потенциальным инвесторам.~~
- ~~Разработка пакета данных.~~
- ~~Содействие бенефициарам в продвижении проекта.~~

~~6. Дополнительная деятельность в рамках реабилитации причала №3 Дубенди~~

- ~~Содействие Азербайджанскому правительству в запуске тендера.~~
- ~~Содействие Азербайджанскому правительству для дачи ответов на запросы участников тендера.~~
- ~~Содействие Азербайджанскому правительству для оценки тендерных предложений.~~

- Содействие Азербайджанскому правительству для проведения переговоров по окончательному контракту.

Дата начала проекта	Подпись под основным контрактом	30 августа 1999
	Конец основного контракта	30 августа 2001
	Начало действий по модулю Е	15 марта 2000

2. СВОДКА о ПРОДВИЖЕНИИ ПРОЕКТА с МОМЕНТА НАЧАЛА

2.1 ВВЕДЕНИЕ

Этот Отчет о Продвижении Проекта №2 описывает осуществление деятельности по проекту в течение шестимесячного периода – с июля по декабрь 2000 года. Отчет был подготовлен в соответствии с «Инструкциями по Административной Отчетности Проектов финансируемых из Программы ТАСИС ЕС».

2.2 ПРОДВИЖЕНИЕ ПРОЕКТА С МОМЕНТА НАЧАЛА

После медленного старта, вследствие состояния здоровья Тим-лидера (Т-л), и назначения временного ио Т-л, данный Проект (который включает пять модулей) к концу отчетного периода затратил около 70% контрактного времени и приблизительно на столько же реализовал ожидаемые результаты.

Начальный Отчет был подготовлен в начале февраля 2000 года. В целом он был хорошо принят бенефициарами Проекта и читателями, особенно в части проектного анализа и подхода к ключевым вопросам. Задачами, адресованными в проекте, являются создание, в целях транспортного планирования, базы данных транспортных потоков, поддержка дизайна и эксплуатации модели прогнозирования – простой, эффективной и доступной в пользовании, а также институционализация применения этой модели среди одиннадцати стран-членов Трасека.

После двух семинаров, проведенных в Киеве и Алма-Аты в апреле, с участием выбранных местных экспертов, отвечающих – в первой фазе – за сбор транспортных данных в их собственных странах и, позднее – во второй фазе – за использование и применение инструмента планирования, Проект вошел в свою колею. В то время данные собирались на местном уровне (включая некоторые местные обзоры), Консультант, из своего постоянного Проектного Офиса в Баку, параллельно начал дизайн и построение всех операций, касающихся базы данных, ее моделирования и возможного воплощения в Web-сайте. В конце настоящего отчетного периода можно считать, что основной объем данных был собран, хотя этот процесс отнял больше времени и энергии, чем ожидалось, а синхронизация между наличием данных и дизайном моделирования оказалась не идеальной. Таким образом, было создано многой лишней работы, что результировалось в небольшом отставании от планов, заявленных в Отчете о Продвижении Проекта №1. Касательно прогнозирования, большинство элементов запущены, но не собраны вместе. Здесь необходимо отметить один факт: чтобы учесть все особенности, касающиеся транспорта в Трасека и удовлетворить все требования Технического Задания, продукты труда Консультанта и местных экспертов во всех компонентах являются «ручной работой», т.е. созданы без использования или внедрения коммерческих продуктов.

Относительно других Модулей:

Техничко-экономическое обоснование реабилитации Паромного Терминала Порта Актау (Модуль С) было успешно завершено в течение первых месяцев этого года. Подрядчики для осуществления работ и контроля над работами уже назначены..

Техничко-экономическое обоснование для навигационного канала порта Туркменбаши (Модуль D) началось в августе. Различные отчеты были подготовлены и отправлены в страну-бенефициар, особенно отчет о «техничском описании нынешней ситуации».

Подобным образом продвигается исследование «транспортировки нефти на Каспийском море» (Модуль E). Начальный Отчет и Отчет о Прогнозировании Нефтяных Поток уже представлены странам-бенефициарам, ряд других отчетов еще подготавливаются. Однако, как стало ясно, финансирование реабилитации пирса №3 на нефтяном терминале Дубенди не было означено в каких-либо бюджетах ЕС и МФО, а подразумевалось получить главным образом через местные или частные источники, поэтому задания, связанные с детальным инженерингом и тендерной документацией, были отменены по запросу ЕС. В ходе текущего отчетного периода эти задания были заменены (из ресурсов Модуля E) на технико-экономическое обоснование и тендерную документацию для закупки Оборудования по Навигационным Средствам в портах Баку/Дубенди, Актау и Туркменбаши на Каспийском море. Соответствующая тендерная документация была доставлена вовремя к середине декабря.

Менее прозрачной является развитие действий по модулю В «Новые Судоходные Услуги на Каспии». После представления Начального Отчета в августе стало ясно, что три основных бенефициара – Азербайджан, Туркменистан и Казахстан – придерживаются различных взглядов относительно интерпретации основных целей этого Модуля и что их идеи далеко не всегда совпадают с содержанием Начального Отчета. Затем было принято решение собрать больше официальных письменных комментариев о Начальном Отчете. Однако некоторые из них все еще подготавливаются. С тех пор и до конца отчетного периода Модуль В находится в позиции «ожидания».

Людские ресурсы, использованные для всего проекта, даны в следующей таблице:

ОСНОВНОЙ ПЕРСОНАЛ ИСПОЛЬЗОВАННЫЙ к 31 декабря 2000
С НАЧАЛА ПРОЕКТА

Имя	Позиция	рабочий чел.месяц (*)		
		ЕС	Трасека	Итого
Ф. Деляпорт	ИО Тим-лидера	1.55	10.73	12.28
П. Пезан	Экономист-Региональный Координатор	0.07	6.18	6.25
Дж. Уортингтон	Экономист-Региональный Координатор	0.18	0.68	0.86
Х. Касерес	Транспортный Экономист	0.91	1.73	2.64
П. Девидсон	Дизайнер модели и базы данных	1.47	3.16	4.64
К. Миллз	Ассистент по Базе данных	0.32	8.28	8.60
И. Гулян	Специалист по Моделям	0.68	0.75	1.43
Т. Хавелка	Пул Экспертов	0.00	1.00	1.00
А. Мерьен	Тим-лидер Модули С-D-E Порт. Инженер	3.49	6.24	9.73
Б. Франко	Портовый экономист	2.50	0.60	3.10

Р. Гоулд	Эксперт-эколог	0.25	0.66	0.91
И. Шомаз	Инженер-механик	0.64	0.23	0.87
Л-Р. Ляфонд	Эксперт по Осадкам	0.45	0.23	0.69
К. Лефевр	Эксперт по Навигационным Средствам	0.34	0.23	0.57
П. Дюрель	Нефтяной/Портовый экономист	0.58	0.55	1.13
Ж-М Боконьяно	Инженер по Морской Инфраструктуре	1.27	0.39	1.66
М. Перроне	Эксперт по Портовому Нефт. Терминалу	0.09	0.19	0.28
М. Иммель	Эксперт по Портовому терминалу	0.95	0.72	1.67
С. Монтфорт	Аналитик по Нефтяному Транспорту	0.68	1.08	1.75
М Самес	Тим-лидер Модуль В Трансп. Экономист	1.05	2.67	3.71
Н. Бельштедт	Старший Эксперт по Морск. Перевозкам	0.27	0.67	0.94
Дж.Г.Шмидт	Морской Эксперт	0.46	2.10	2.56
У. Артл	Пул экспертов (Модуль В)	0.23	0.47	0.69
Х. Вагнер	Людские Ресурсы	0.23	0.00	0.23

Итого на конец декабря 2000	18.66	49.54	68.20
Итого в Проекте	22.50	68.25	90.75
Процент	82.9%	72.6%	75.2%

(*) исходя из 22 рабочих дней в месяце

Были использованы 75 процентов ключевых людских ресурсов ЕС, грубо разделенные на 78 и 72 процента для Модуля А и всех остальных модулей соответственно. Основываясь на разделении сил между модулями, заявленном в Техническом Задании, общее достижение проекта к концу отчетного периода будет близко к 70 процентам финального результата.

3. СВОДКА ПЛАНОВ ПРОЕКТА на ОСТАВШИЙСЯ ПЕРИОД ВРЕМЕНИ

3.1 МОДУЛЬ А

С самого начала работы по Модулю А были разделены на две главные фазы. Первая фаза касалась дизайна и создания инструмента планирования, основанного на установке базы данных транспортных потоков и осуществления моделей прогнозирования. В течение двух последних отчетных периодов Консультант сосредоточился на этом задании. В течение последующих шести месяцев, которые почти совпадают с концом Проекта, Консультант будет сосредоточен на второй фазе работы, которая всегда планировалась на 2001 год. Она главным образом ориентирована на региональное распределение (в рамках стран бенефициаров Трасека) этого инструмента путем предоставления адекватных трейнингов будущим операторам и создания внутренней коммуникационной сети через Web.

Прежде всего, в течение первых месяцев 2001 года, различные элементы базы данных и моделей прогнозирования будут собраны в единую (компьютерную) операционную систему. Одновременно будет разрабатываться и подытоживаться основная документация для участников будущих трейнингов. Если результаты Проекта будут разрабатываться в структуре Совместной Межправительственной Комиссии Трасека и распространяться также и на стран-членов, граничащих по Черному морю, финальное техническое задание по операционной системе должно будет выполнено и завершено до/в начале марта. После этого региональное распространение инструмента планирования может реально произойти в каждой стране по отдельности в течение двухмесячного периода в апреле и мае 2001. Фаза распространения будет также возможностью для местной проверки и настройки данного продукта, особенно путем приобретения более достоверных элементов, касающихся прогнозирования: макро-экономические данные, ожидаемое производство и торговля, и т.д.

Кроме того, в течение последних четырех месяцев проекта, база данных будет расширена и доработана с включением данных за 2000 год.

3.2 ДРУГИЕ МОДУЛИ: В-D-E

Консультант предлагает продолжить Модуль В по разработанному в Техническом Задании плану с теми государствами-бенефициарами, которые выразили свой интерес в дальнейшем развитии этого модуля. Однако важно заметить, что из оставшихся ресурсов можно разработать только один бизнес-план или технико-экономическое обоснование. Это значит, что в конце проекта, по всей вероятности, только одно государство-бенефициар получит полную отдачу от этого Модуля. Кроме того, Консультант предлагает преимущественно сконцентрироваться на судоходных услугах вдоль маршрута Трасека, но также включить некоторые (общие) заявки по торговым возможностям на других морских маршрутах вдоль Каспийского моря.

Технико-экономическое обоснование, касающееся навигационного канала порта Туркменбаши (Модуль D), должно подготовлено и сдано Бенефициару в начальных месяцах следующего года.

Так как первоначальный объем работ по Модулю Е был сокращен вследствие того, что некоторые задания были заменены исследованием по Средствам Навигации для трех

портов Трасека на Каспийском море, деятельность по этому Модулю должна быть завершена вовремя, а именно в начале 2001, представлением технико-экономического обоснования по нефтяному терминалу Дубенди.

4. ПРОДВИЖЕНИЕ ПРОЕКТА В ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

4.1 СВОДНАЯ ТАБЛИЦА МЕРОПРИЯТИЙ В ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

Таблица на следующей странице подытоживает деятельность, запланированную в прошлом Отчете о Продвижении Проекта N°1, которая должна была быть осуществлена в течение текущего отчетного периода, и те мероприятия, которые действительно были осуществлены в течение этого периода.

4.2 ДЕТАЛИ ПОД-ЗАДАНИЙ МОДУЛЯ А

4.2.1 ТЗ-Задание А.1: Местная сеть для Сбора Данных

Прием в офисе проекта в Баку данных, собранных местными экспертами в каждой стране, продолжался (и все еще продолжается во время данного отчета) в течение прошедших шести месяцев. Были запрошены записи-отчеты за оба года: 1998 и 1999. Статус данных, собранных к концу декабря 2000 года, дан в таблице на странице 18. Были также проведены исследования пунктов Отбытия/Прибытия (О/П обзоры):

- В пяти автодорожных станциях в Казахстане (вдобавок к основным данным О/П обзора автодорог 1998 года, выданных консультанту со стороны НИИТ)
- На одной автодорожной станции в Грузии (сентябрь 2000 года)
- На паромках между Баку и Туркменбаши/Актау
- В ограниченном масштабе на автодорожном понтоне Чардзев в Туркменистане.

Была проведена большая работа, но она не лишена замечаний и комментариев. Фактически уже после семинаров, которые посетили большинство экспертов, стало ясно, что сбор данных будет длительным и сложным процессом. Причина заключалась в том, что на начальной стадии проекта требовались две группы данных:

- Первая группа предназначалась для создания и пополнения базы данных на постоянной основе, а
- Вторая – для калибровки модели прогнозирования, которая по определению являлась средним и временным шагом в проекте.

При стабильной обстановке данные, принадлежащие ко второй группе, могут более не понадобиться, а структура первой группы будет пересмотрена и упрощена специально для сбора данных на 2000 год и в будущем. Однако Консультант считает необходимым сообщить о некоторых фактах, потому что результаты фазы сбора данных повлияли на его рабочую программу:

- Характер полученных данных, понемногу в течение всего периода, а также произвольно от страны к стране, не был достаточно однородным, чтобы шаг за шагом четко завершить некоторые части работы. Например, последние данные по международным торговым потокам, полученные из Казахстана к 23 ноября

ЗАДАНИЕ	<u>Деятельность, запланированная на период после Отчета №1</u> (июль – декабрь 2000)	<u>Деятельность, проведенная за отчетный период</u> (июль - декабрь 2000)
---------	---	--

МОДУЛЬ А

ТЗ-А1	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Новая попытка в Туркменистане и запуск процесса сбора данных в этой стране ▪ Консолидация существующих групп местных экспертов 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Выполнено с позитивным сотрудничеством ▪ Визит в Монголию с 26 сентября до 3 октября 2000 ▪ Группы местных экспертов должны быть пересмотрены в свете осуществления задания по сбору данных (А4)
ТЗ-А2	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Поддержка действий местных экспертов и ▪ Подготовка к Трейнинговой Программе для сдачи и запуска проектной продукции 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Постоянная деятельность ▪ Подготовка (проекта) тренинговых материалов
ТЗ-А3	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Завершить поставку оборудования в связи с установкой Web-сайта 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Завершено с Туркменистаном и Монголией ▪ Web-сайт пока не установлен – имеется только временная страничка на местном Сервере
ТЗ-А4	<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 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Сбор данных за 1999 год завершен не везде ▪ Данные за 1998 год использованы для конструирования и калибровки модели ▪ Обзоры завершены в Казахстане, Азербайджане, Грузии, но ограничены в Туркменистане ▪
ТЗ-А5	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Завершить создание системы моделирования ▪ Утверждение Транспортных потоков Базового года ▪ Предварительные и Окончательные Прогнозы Движения для международных грузовых потоков 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Все еще продолжается ▪ Завершено для 1998 года, но для 1999 года все еще не хватает данных. Подготавливается пассажирская матрица. ▪ Процедура протестирована. Идет подготовка макроэкономических прогнозов на 2012 год

T3-A6	<ul style="list-style-type: none"> Начать подготовку основных документов по базе данных и моделям прогнозирования 	<ul style="list-style-type: none">
T3-A7	<ul style="list-style-type: none"> Подготовить особые прогнозы движения для технико-экономических обоснований других модулей 	<ul style="list-style-type: none">
T3-A8	<ul style="list-style-type: none"> Начать действия связанные с ТЭО возведения моста Чардзев 	<ul style="list-style-type: none"> Визит на местность в ноябре Сбор соответствующей документации
T3-A9	<ul style="list-style-type: none"> В течение этого периода не предвидется никаких особых мероприятий 	<ul style="list-style-type: none">
T3-A10	<ul style="list-style-type: none"> В течение этого периода не предвидется никаких особых мероприятий 	<ul style="list-style-type: none">
T3-A11	<ul style="list-style-type: none"> Дизайн системы связи и поставка соответствующего оборудования для Web-сети 	<ul style="list-style-type: none">

МОДУЛЬ В

T3-B1 T3-B2 T3-B3	<ul style="list-style-type: none"> Выполнение под-заданий 	<ul style="list-style-type: none"> Начальный Отчет предоставлен в августе 2000
T3-B4 T3-B5	<ul style="list-style-type: none"> Запуск и выполнение действий, связанных с этими под-заданиями 	<ul style="list-style-type: none"> В состоянии готовности

МОДУЛЬ D

T3-D1	<ul style="list-style-type: none"> Определение нынешнего состояния навигационного канала 	<ul style="list-style-type: none"> Технический Отчет предоставлен в ноябре 2000
T3-D2	<ul style="list-style-type: none"> Завершение действий по Модулю к концу года, если не произойдут внешние задержки 	<ul style="list-style-type: none"> Ряд действий и мер был обсужден с бенефициарами в декабре 2000

МОДУЛЬ E

T3-E1	<ul style="list-style-type: none"> Завершение Под-задания, фазы 2 и 3 	<ul style="list-style-type: none"> Начальный Отчет предоставлен в июле 2000
T3-E2	<ul style="list-style-type: none"> Завершение Под-задания, фазы 1 и 2 	<ul style="list-style-type: none"> Технический Отчет предоставлен в августе: прогнозы нефтяных потоков

ТЗ-Е3	<ul style="list-style-type: none">▪ Запуск, исполнение и завершение ТЭО по Реабилитации Терминала Дубенди	<ul style="list-style-type: none">▪ Все еще продолжается
ТЗ-Е4	<ul style="list-style-type: none">▪ Выполнение детальной разработки для Реабилитации Терминала Дубенди	<ul style="list-style-type: none">▪ Был заменен на ТЭО и Тендерную документацию для навигационных средств в трех портах: Актау, Баку и Туркменбаши – предоставлен в декабре.

2000 года¹, не позволили полностью завершить создание торговых О/П матриц до конца ноября. Такая небольшая часть работы Консультанта могла быть завершена значительно раньше. И так далее.

- Для всех стран (кроме Казахстана) количество ошибок, связанных с "опечатками", было огромным. Предварительный простой анализ перед отправкой почты, например, путем сложения цифр в строках или в колонках, помог бы избежать дополнительной работы и траты времени на очистку информации. Этот факт также демонстрирует недостаток знаний в достоверности данных.

Касательно непрерывности и жизнеспособности проекта, в большинстве случаев озабоченность вызывал тот метод, которым исполнялось задание на местном уровне. Как было отмечено выше, ежегодно собираемая информация будет ограничена в объеме – по сравнению с уже проделанной работой – а характер данных, выбранных для базы данных, будет более доступным. Но этого может быть недостаточно, так как многие компоненты, приложенные к выполнению задания, очевидно не используются на оптимальном уровне. Эти компоненты следующие:

- Стимулы, с финансовой точки зрения
- Наличие оборудования для электронного подсчета и связи
- Позитивные результаты семинаров, которые, может быть, были проведены слишком рано

4.2.2 ТЗ - Задание А.2: Трейнинг и Регионализация

Со своей стороны Консультант предлагает в следующей Главе ряд действий, касающихся осуществления, во время второй фазы проекта, особых заданий, нацеленных на обеспечение устойчивости Проекта.

4.2.3 ТЗ –Задание А.3: Поставка Оборудования

После визита в Туркменистан и Монголию в июле и сентябре соответственно, как было запланировано в предыдущем отчете, в обоих странах провайдеры данных и пользователи модели были оснащены схожим оборудованием, которое уже было поставлено в остальные страны. На данный момент это задание можно считать завершенным, даже если некоторое оборудование еще предстоит закупить в рамках инсталляции Web-сайта. А эта деятельность более глубоко связана с Заданием А11.

4.2.4 ТЗ – Задание А.4: Дизайн, заполнение и поддержка базы данных

Вся база данных была спроектирована таким образом, чтобы вместить данные за 1998, а также 1999 год. Формы пользовательского интерфейса были подготовлены и введены в мультимодальное (многомодульное) программное обеспечение по базам данных rd-Mmdb в качестве Программного Модуля Просмотра Баз Данных (Database Viewer). Таблицы и формы интерфейса базы данных были сконструированы таким образом, чтобы сохранять промежуточные и результирующие данные, и были введены в Модуль Просмотра Баз Данных rd-Mmdb. Был разработан Модуль Просмотра Матриц (сводных таблиц), который в

¹ Аналогичные данные из Монголии не были получены на время редактирования данного Отчета.

ПОЛОЖЕНИЕ СО СБОРОМ ДАННЫХ на ДЕКАБРЬ 2000

Таблица	Молдова		Украина		Армения		Азербайджан		Грузия		Казахстан		Киргизстан		Таджикистан		Туркменистан		Узбекистан		Монголия	
	'98	'99	'98	'99	'98	'99	'98	'99	'98	'99	'98	'99	'98	'99	'98	'99	'98	'99	'98	'99	'98	'99
ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ																						
Ж-д соединительный путь	2.1	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	т.ж '98	x	x	x	x	x	т.ж '98	Нет	Нет
Автодорож.соединит.путь	2.2	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	т.ж '98	x	x	x	x	x	т.ж '98	x	x	
Портов.соединит.путь	2.4			Од-Иль'	Од-Иль'			Баку	Баку	Поти и Батуми	Актау	Актау					Туркменбаши					
ЭКОНОМИКА																						
Социо-экономика	3.1 (1)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	Нет	Нет	x	Нет	x	Нет	x	x	x	x	x	x
Производство	3.1 (2)	Нет	Нет	x	x	x	x	x	x	x	Нет	Нет	x	Нет	x	x	x	x	x	x	x	x
ТОРГОВ. ПОТОКИ на уровне страны																						
Экспорт - Все виды трансп.	4.1(1)	x	x	Нет	x	x	x	x	x	x	Нет	Нет	x	Нет	x	x	x	x	x	x	Нет	Нет
Экспорт - Автодорога	4.1(2)	x	x	Нет	x	Нет	Нет	x	x	x	Нет	Нет	x	Нет	x	x	x	x	x	x	Нет	Нет
Экспорт - Жел.дорога	4.1(3)	x	x	Нет	x	Нет	Нет	x	x	x	Нет	Нет	x	No	x	x	x	x	x	x	Нет	Нет
Экспорт - трубопровод	4.1(6)			Нет	x			x	x		Нет	Нет	x				x	x				
Импорт - Все виды трансп.	4.2(1)	x	x	Нет	x	x	x	x	x	x	Нет	Нет	x	Нет	x	x	x	x	x	x	Нет	Нет
Импорт - Автодорога	4.2(2)	x	x	Нет	x	Нет	Нет	x	x	x	Нет	Нет	x	Нет	x	x	x	x	x	x	Нет	Нет
Импорт - Жел.дорога	4.2(3)	x	x	Нет	x	Нет	Нет	x	x	x	Нет	Нет	x	Нет	x	x	x	x	x	x	Нет	Нет
Импорт - трубопровод	4.2(6)			Нет	x	Нет	Нет	x	x		Нет	Нет	x	Нет								
Транзит - Все виды трансп.	4.3	x	x		x			x	x	x	x						x	x				
ОП обзоры																						
Грузы	5.1							Паром Турк. '00	Автодор Кавказ	Автодор '98 & '00							Огранич.результ.					
Пассажиры	5.2							Пасс.не дейст.	Нет	Нет							Чардзев					
ТРАНСП. ПОТОКИ - Соед.путь																						
Автодорога - ЕСТП (1)	6.1	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	Нет	Нет	x	x	x	x	x	Нет	Нет	x	x
Ж-д груз на Соед.пути	6.2	x	x	Нет	Нет	x	x	x	x	x	x + ОП	Нет	Нет	x	x	частично	x	Нет	Нет			
ТРАНСП. ПОТОКИ - Перегрузка																						
Порт Экспорт	7.1(1)			Од-Иль'	Од-Иль'			x	x	Поти и Батуми	x						x	x				
Порт Тразит ИЗ	7.1(2)			Од-Иль'	Од-Иль'					Поти и Батуми												
Порт Импорт	7.1(3)			Од-Иль'	Од-Иль'			x	x	Поти и Батуми	x						x	x				
Транзит В	7.1(4)			Од-Иль'	Од-Иль'					Поти и Батуми												
Движения судов ЭКСПОРТ	7.2(1)			Одесса	Одесса			x	x	Поти и Батуми	x						частично					
Движения судов ИМПОРТ	7.2(2)			Одесса	Одесса			x	x	Поти и Батуми	x						частично					
Трансп.сред. в погр.перез.	7.3	x	x	x	x	огранич	огранич	x	x	x	x	Нет	Нет	x	x	x	x	x	Нет	Нет	Автодор	Автодор
Объем товаров на погр.пер.	7.4	x	x	Нет	Нет	x	x	x	x	x	x	x	Нет	Нет	Нет	Нет	x	x	Нет	Нет		
(1) Ежегодные Среднесуточные Транспортные Потoki																						

настоящее время вводится в rd-Mmdb. В целом, Модуль Просмотра Баз Данных rd-Mmdb используется, чтобы отображать, проверять и подтверждать данные.

Данные за 1998 год были получены, проверены и внесены в базу данных 1998 года. Последние данные были получены этим месяцем, вследствие чего возникла необходимость быстрой обработки данных, для того чтобы они могли быть внесены в базу данных 1998 года.

Были подготовлены матрицы 1998 года для пассажиров на уровне Страны, и сейчас мы подготавливаем матрицы на уровне «Страна – Область». Были согласованы различные прогнозы движения товарных потоков и построены матрицы на уровне Страны, а недавно и на уровне «Страна – Область», главным образом для Казахстана. Были получены некоторые данные за 1999 год. Для них зарезервированы специальные места в Модуле Просмотра Баз Данных, куда эти данные будут внесены после проверки и подчистки.

Для Модуля Просмотра Баз Данных был создан модуль по строению сетей, который использует таблицы данных "от страны к стране" и создает сети для пассажиров и грузов, включающие автодороги, железные дороги и море. Эти сети проверяются, соединительные пути изменяются и сортируются. Создаются массивы внутренних узлов/соединительных путей с внутренней системой перекрестных ссылок, готовые для проложения и назначения маршрута .

Была разработана методика вычисления обобщенной стоимости, включающая тариф, ресурсную стоимость и полученную стоимость использования соединительных путей сети. Эта методика использует поля данных (физические характеристики) в базе данных для вычисления обобщенной стоимости на каждом ж-д и автодорожном соединительном пути. В программное обеспечение по строению сетей был введен специальный модуль для вычисления обобщенной стоимости из базы данных и введения этой стоимости в массивы данных по внутренним сетям.

4.2.5 ТЗ – Задание А.5: Дизайн Методики Прогнозирования

Программное обеспечение было создано таким образом, чтобы имелись отдельные компоненты, отвечающие за различные функциональные элементы, и чтобы все эти компоненты были взаимосвязаны и работали слаженно. Компоненты созданы в виде Элементов Управления ActiveX (ActiveX Controls), так что они могут быть либо скомпилированы в отдельную программу (как другие программы, запускаемые с компьютера), либо напрямую вставлены на web-страницу для пользования на web-сайте. Хотя мы еще не протестировали их на нашем web-сайте "www.traffic.in-baku", мы провели домашние тесты на web-страницах, чтобы проверить работоспособность данной методики. В течение следующего отчетного периода мы надеемся загрузить эти Элементы Управления на наш web-сайт.

Было разработано программное обеспечение для прокладки маршрутов и назначения товарных потоков и пассажирских матриц. Процесс назначения включает отдельный модуль для сообщений о транзитных потоках через определенную страну, что должно способствовать разработке и подтверждению различных прогнозов о торговых грузовых потоках. Модули построения маршрутов и назначения заданий вписывают маршруты и назначенные потоки обратно в промежуточные крупноформатные таблицы, так чтобы их можно было просматривать с помощью Модуля Просмотра баз данных.

Программное обеспечение pd-Mmdb также включает графический дисплей и редактор сети, так что сети можно просматривать с использованием панорамы и наезда в наиболее подходящем масштабе. Названия и ярлыки могут быть активированы для идентификации местоположений в сетях и отключены во избежание загромождения дисплея. Сеть можно редактировать интерактивно, передвигаясь, модифицируя, стирая и создавая соединительные пути и узлы в сетях. Эти изменения отсылаются в под-лежащую (расположенную ниже) сеть базы данных в виде модификаций к ней, дабы сохранить сетевую целостность под-лежащей справочной базы данных. Эти изменения могут быть сохранены в виде файла и использованы для кодировки будущих инфраструктурных схем для прогнозирования в рамках данной модели. Графический дисплей также отображает кратчайшие пути, чтобы предоставить графическое подтверждение алгоритму прокладки маршрута.

По сравнению с нашими ожиданиями во время первого Отчета о Продвижении Проекта, мы достигли больших успехов в разработке дружелюбного пользовательского графического дисплея и Модуля Просмотра баз данных, которые функционируют вместе, для того чтобы пользователь мог просматривать сеть, выбирать соединительный путь наведением курсора мыши на это соединение и, щелкнув мышью, отобразить данные, связанные с этим соединительным путем, в смотровом окне Модуль Просмотра баз данных. Отсюда пользователь может «пройтись» по всей базе данных с помощью Модуля Просмотра баз данных, а затем вернуться к дисплею.

Программное обеспечение pd-Mmdb будет усовершенствовано путем включения отображения карт с использованием программного обеспечения Taegis, устанавливаемого в виде Элементы Контроля ActiveX, так чтобы обеспечить возможность просмотра через web (недавно было получено согласие Комиссии на использование программного обеспечения Taegis для этой цели).

Началось создание методики прогнозирования спроса, однако процесс еще не завершен по причине некоторых задержек в сборе данных. Матрица для пассажиров была создана с помощью прямой модели спроса, которая включает переменные, отображающие генерирование поездки (пункт отбытия), привлечение (пункт прибытия) и взвешенную на вид транспорта обобщенную стоимость сепарации зональной пары. Прямая модель спроса была калибрована с использованием подсчетов пассажиров на границах и других местоположениях. Затем были синтезированы матрицы ежедневных поездок для каждого вида транспорта (автодорога и железная дорога) на уровне «из страны в страну». В данный момент мы расширяем эти матрицы до уровня «Страна – Область».

Была также начата разработка методики прогнозирования международных торговых матриц. В данный момент осуществляется создание и написание программного обеспечения (Visual Basic), так как эта методика включает возможность модифицирования макроэкономических показателей на уровне страны для справочного 2012 года. Схожий, но более простой подход будет разработан для прогнозирования национальных матриц грузовых потоков (из области в область на уровне страны).

4.2.6 Другие под-задания (ТЗ – от А6 до А10)

Эта деятельность является нормальным продолжением мероприятий, связанных с Базой Данных и прогнозированием транспортных потоков. За текущий отчетный период не

накопилось важных или специфических деталей, о которых можно было бы сообщить в данном отчете. Эти мероприятия будут осуществлены в начале следующего периода.

4.2.7 ТЗ – Задание А.11: Станция Бесплатного Получения Данных (Web-сайт)

Первоначальный подход к созданию Web-сайта был следующий: приобрести специальные аппаратные средства для Проекта, состоящие из сетевого сервера, web-сервера и брандмауера (firewall), которые могут быть отдельными приборами. Эти механизмы должны обеспечить платформу, с которой пользователи могут получить доступ к Web-сайту Проекта, при этом брандмауер, служащий для защиты данных, предотвращает несанкционированный доступ и обеспечивает доступ команде программистов для разработки и поддержки web-сайта. Аппаратные средства должны быть очень надежными. Их необходимо защитить от сбоев, например, с помощью устройств резервного копирования поддерживающих горячую замену (hot-swap backup devices). Система программного обеспечения должна быть защищена системой резервного копирования RAID² (RAID backup system), чтобы гарантировать копирование данных на резервные жесткие диски с обновлением информации, которая затем может быть незамедлительно внесена обратно в компьютер. Эта технология является новой для Азербайджана, и хотя в других странах могут быть доступны более продвинутые версии этих приборов, мы должны придерживаться возможностей этой страны, чтобы гарантировать успешное поддержание работы системы на местном уровне.

Подсоединение Web-сервера Проекта к Интернет может быть осуществлено либо установкой web-сервера в офисе Проекта в Баку и обеспечением выхода в Интернет через телефонные линии, либо установкой этого сервера в офисе провайдера Интернет. Решение зависит от наличия скоростной интернет-связи от офисного web-сервера к провайдеру. Нынешняя скорость связи для дозвона (dial-up) низкая. Существуют планы по созданию ISDN/ADSL услуг в Азербайджане, но это вероятно произойдет слишком поздно, с точки зрения нашего проекта. Есть возможность аренды линии скоростной связи по разумной цене, и мы собираемся изучить эту возможность.

Перечисленные неизвестные осложняют процесс полного определения окончательного вида системы. Предлагается принять стратегию пошагового построения аппаратной архитектуры вместе с самим web-сайтом: по мере того как нужны определенные свойства, по мере того как web-сайт становится более сложным, по мере того как нужны более высокие скорости связи и по мере того как нужны дополнительные аппаратные средства.

Схематично шаги конфигурации можно изложить следующим образом:

Конфигурация 1.

Инсталлировать комбинированный LAN³/web-сервер с минимальной брандмауер-защитой в офисе Проекта. Он будет использован для создания web-сайта и для прямого дозвона (dial-in) от бенефициаров. Мы будем также поддерживать наш web-сайт у нашего провайдера. Прямой дозвон будет нужен, только если какие-то данные не внесены на наш

² Избыточный Массив Недорогих Дисков (Redundant Array of Inexpensive Disk)

³ Местная Территориальная Сеть (Local Area Network)

web-сайт у провайдера. Комбинированный LAN/web-сервер будет оснащен жесткими дисками горячей замены (и электропитанием) с системой RAID.

Конфигурация 2.

Отделить функции LAN-сервера, web-сервера и «фаерволла». Перестроить существующий LAN/web-сервер в web-сервер и поместить на него web-сайт и базу данных. Купить новый LAN-сервер с возможностями web-сервера для офисного пользования, чтобы поддерживать базу данных и web-сайт и в качестве web-резерва (web backup), установить надежный брандмауер либо на web-сервере (что менее безопасно) либо на другом (меньшем) аппарате (что безопаснее, но дороже). Это означает повторное использование LAN/web-сервера с выше описанной Конфигурации 1, поэтому мы должны убедиться, что первоначальная спецификация компьютера, указанная в Конфигурации 1, предоставляет возможность такого двойного использования. Мы также можем принять решение установить web-сервер в отдельном помещении, отличном от местоположения LAN-сервера, например, в офисе Интернет-провайдера (что может вызвать дополнительные расходы), или в офисе «Совместной Межправительственной Комиссии» (СМК), что может изменить стоимость интернет-связи.

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

4.3.1 Модуль B: Новые Судходные Услуги на Каспии

Начальный Отчет по текущему Модулю B был представлен бенефициарам на английском и русском языках к началу августа. Этот отчет был тщательно изучен бенефициарами и обсужден с Монитором Тасис и Координатором Трасека.

Стало совершенно ясно, что три основных государства-бенефициара – Азербайджан, Туркменистан и Казахстан – имеют различные идеи по поводу того, как интерпретировать основные цели Модуля B, и что идеи вовсе не всегда совпадают с содержанием Начального Отчета. В результате, Мониторинговый Отчет по Модулю B, представленный к началу октября, призвал все вовлеченные стороны к принятию незамедлительных действий. Было предложено организовать совместную встречу с представителями из Азербайджана, Туркменистана и Казахстана, что оказалось сложным вследствие политических причин.

Таким образом, количество официальных письменных комментариев от стран-бенефициаров, на которых могло бы основываться предложение Консультанта о дальнейших действиях или даже о переориентации данного Модуля, оказалось очень небольшим. Менеджер Модуля B, господин Марсель Самес, посетил регион Трасека в ноябре-декабре 2000 года с целью проведения отдельных встреч с представителями стран-бенефициаров, в ходе которых была обсуждена дальнейшая ориентация Модуля. Большинство бенефициаров приветствовали этот процесс. Более того, г-н Самес сделал попытку собрать больше официальных письменных комментариев о Начальном Отчете, некоторые из которых все еще подготавливаются.

В ходе дискуссий было подтверждено, что Начальный Отчет верно отражает текущую ситуацию в морском (судходном) секторе Каспийского моря, и содержит много ценной информации, которую следует еще доработать в ходе проекта. Тем не менее, Консультант не всегда точно понимал полномочия и сферы ответственности в рамках государственных

морских управлений и схожих учреждений, что привело к ряду ошибок в выборе партнеров для бесед.

Большинство стран-бенефициаров выразили свой общий интерес в продвижении Модуля В согласно плану текущего Технического Задания. Тем не менее, все бенефициары заявили, что особое внимание должно быть уделено морскому (судоходному) сектору их стран. Кроме того, было предложено не сосредотачиваться слишком узко на услугах вдоль маршрута Трасека (например, услуги между портами Трасека), но также включить услуги, которые влияют только на один порт Трасека (например, между портом Трасека и российским или иранским портом).

До конца декабря Консультант встретится с представителями ЕБРР, чтобы скоординировать подходы Тасис и ЕБРР в морском (судоходном) секторе Каспийского региона. ЕБРР выразил свой интерес в результатах Модуля В, помогая им в продолжении разработки их региональных (и национальных) стратегий относительно финансирования портовой инфраструктуры и судов.

К сожалению, до середины декабря 2000 года, еще не все бенефициары представили свои официальные комментарии. В результате, предложение-заявка Консультанта о дальнейшем развитии Модуля почти полностью основывается на его собственных (неофициальных) протоколах встреч с представителями стран-бенефициаров и стран Тасис/Трасека, и могут подвергнуться лишь незначительным изменениям после того, как эти комментарии и результаты переговоров с ЕБРР будут проанализированы.

Консультант предлагает продолжить Модуль В по намеченному в Техническом Задании плану со всеми основными странами-бенефициарами, которые выразили свой интерес в продолжении этого модуля. Это может быть объяснено требованиями Модуля А, который зависит от количественного и качественного ввода из Модуля В. Однако необходимо повторно заметить, что из оставшихся ресурсов можно разработать только один бизнес-план или технико-экономическое обоснование. Это значит, что в конце по всей вероятности только одна основная страна-бенефициар получит полную отдачу от этого модуля.

Кроме этого, Консультант предлагает главным образом сконцентрироваться на морских услугах вдоль маршрута Трасека, но также включить некоторые (общие) заявки о торговых возможностях на других морских маршрутах в Каспийском море.

Трейнинговая часть будет тесно скоординирована с тренингом, включенным в Модуль А. Рационализм, лежащий за этой заявкой, заключается в важности морских связей для модели прогнозирования Трасека. Более глубокое понимание работы морского транспорта, его основных параметров и детерминант увеличит способности всех будущих пользователей (включая пользователей из окруженных сушей стран) по приведению гибкой модели Трасека в соответствие с их собственными нуждами. В рамках предстоящего Отчета о Продвижении Модуля В, который будет сдан в феврале 2000 года, будет представлен четко разработанный график тренингов.

Менеджер Модуля В, г-н Самес, должен вернуться в Каспийский регион к концу января.

4.3.2 Модуль С: Реабилитация Паромного Терминала Актау

Хотя деятельность по Модулю С была завершена в мае, нужно заметить, что Всеот была приглашена для участия в работе Комитета, оценивающего тендерные заявки

Подрядчиков. Комитет встречался в Брюсселе в июле и предложил поручить Контракт по Реабилитации Паромного Терминала азербайджанской компании "Азеркорпу". Это предложение было позднее одобрено Европейской Комиссией, и в сентябре был подписан Контракт на Работы с «Азеркорпу». Tractebel была назначена супервайзером для осуществления контроля над выполнением работ.

4.3.3 Модуль D: Навигационный Канал в Порту Туркменбаши

Консультант начал действия по Модулю D в августе и сдал Начальный Отчет в сентябре. Второй Отчет, представивший детальное описание существующей ситуации касательно навигационного канала, был подготовлен в ноябре и обсужден в декабре с Мониторинговой Группой, а также с бенефициаром – Туркменскими Морскими Путиями – базирующимся в Туркменбаши. Эти дискуссии помогли исправить некоторые ошибки, пополнить имеющиеся данные и помочь подготовить заявки для улучшений в навигационном канале.

4.3.4 Модуль E: Транспортировка сырой нефти и нефтепродуктов в Каспийском море

После выхода Начального Отчета Модуля E в конце июня, Консультант подготовил в августе Отчет, отражавший выполнение задания E1: Прогнозы Нефтяных Потокoв. Следующий за этим Отчет, описывающий Задание E2: Оценка Существующих Средств, находится в состоянии подготовки с помощью двух азербайджанских суб-консультантов. Отчет должен быть завершен и сдан в январе 2001.

4.3.5 Модуль E: Техничко-экономическое обоснование Реабилитации и Модернизации Системы Навигационных Средств в портах Каспийского моря.

Это исследование было добавлено к Основному Соглашению TNREG 9803 по запросу г-на Марка Греля, Координатора Трасека, и г-на Даниила Струбанта из DG Relex, ответственного за Транспортный Сектор в странах Тасис и Трасека, без изменений в общие проектные бюджетные ограничения. Необходимое частичное перераспределение ресурсов из Модуля E для дополнительного исследования было согласовано и подтверждено Менеджером по Заданиям ЕС, г-ном Джоном Бредли, и Монитором Тасис ЕС, г-ном Питером Мелиссеном, во время встречи в Брюсселе 10 октября 2000 года.

Основная цель нынешнего исследования – проанализировать техническое, финансовое и экономическое обоснование для реабилитации и модернизации оборудования и систем Навигационных Средств в каспийских портах Баку/Дубенди, Актау и Туркменбаши. Если результаты технико-экономического обоснования оправдают инвестиции, это исследование создаст базу для подготовки тендерного досье с детальными техническими характеристиками.

Исследование было официально начато чуть позже вышеупомянутой встречи вследствие очень жесткого временного графика, затребованного ЕС, а подготовка тендерного досье предвиделась на конец ноября 2000.

14 октября 2000 года г-н Йохан Шмидт, морской и судовой инженер, входящий в группу консультантов, начал свои визиты в три порта, выбранные для исследования. Его намерением было проверить информацию о существующих средствах навигации, собранную в течение предыдущих визитов и через официальные документы. Далее г-н Шмидт провел беседы с отдельными должностными лицами, ответственными за

безопасность в выбранных портах, а именно, с заведующими гаванями и главными инженерами.

С 23 октября 2000 года транспортный экономист, г-н МарсельСамес, посещал страны-бенефициары с целью сбора данных по ценам и ежегодным доходам от предоставления услуг судовому транспорту в каспийских портах и данных, подтверждающих анализ социальных расходов и прибылей. Для того чтобы наладить тесные контакты с экспертами из стран-бенефициаров и воспользоваться их ценными рекомендациями, все финансовые и экономические вычисления и моделирование были проведены на местах в регионе Трасека.

В ходе своих миссий Консультанты встречались с рядом правительственных чиновников, представителями общественных и частных учреждений и компаний, другими транспортными экспертами из стран-бенефициаров, а также представителями программ Тасис и Трасека. Информация, собранная в ходе проведенных на местах дискуссий, вместе с дополнительной информацией, имеющейся у Консультантов, составила основу ТехИико-экономИческого Обоснования для РеабилИтациИ и МодернизациИ Систем НавИгационных Средств в портах КаспИйского моря.

На основе результатов данного исследования, указывающих, что прогнозируемая инвестиция технически обоснована и экономически жизнеспособна, эксперт по закупкам г-н Ганс-Отто Бистрам разработал тендерное досье для закупки оборудования по навигационным средствам, определенным группой. Тендерная Документация была представлена ЕС в Брюсселе в первой половине декабря. ТехИико-экономИческое обоснование⁴ уже завершено и готово к переводу на русский язык.

⁴ Сводка об этом исследовании дана в Приложении II

5. ПЛАНЫ ПРОЕКТА НА СЛЕДУЮЩИЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

В этой секции дается более детальная информация о той работе, которую намечается выполнить в течение следующего отчетного периода, с января до конца июня 2001 года, т.е. за два месяца до окончания Проекта по контракту (30 августа 2001 года). Под-задания различных Модулей, которые все еще выполняются, анализируются один за другим.

5.1 ПОД-ЗАДАНИЯ МОДУЛЯ А

В следующем параграфе, который посвящен институционализации и устойчивости Проекта, раскрывается деятельность по Заданиям А1 и А2, касающихся «местной сети по сбору данных» и «трейнинга и регионализации» соответственно.

5.1.1 Институционализация и Устойчивость

Касательно институционализации и устойчивости Проекта после его завершения (конец августа 2001), удовлетворительное решение этого вопроса зависит от осуществления и достижения успехов по заданиям в трех основных направлениях. Эти направления следующие:

1. Надлежащий трейнинг для пользователей проекта: принимающих решения лиц и операторов
2. Соответствующая Организация и Структура для будущих проектных операций
3. Потенциал для развития результатов проекта.

1 Трейнинг и Регионализация

Предлагается распространять результаты проекта на двух различных уровнях:

1. На уровне бенефициаров, которые разрабатывают политику и принимают решения в транспортном секторе и развитии инфраструктуры: министры или зам.министров, начальники управлений министерства;
2. На уровне провайдеров данных, а также операторов-пользователей базы данных транспортных потоков и модели прогнозирования.

К сожалению, не осталось достаточного количества бюджетных средств для организации совместной конференции с участием всех одиннадцати бенефициаров, включая крупных должностных лиц, чтобы способствовать популяризации и практическому внедрению продукта Проекта. Поэтому это представление-презентация будет осуществлена на местном уровне в каждой стране. Однако этот вариант развития ситуации может быть пересмотрен, если возникнут другие сценарии внедрения результатов Проекта (см. заявку 3 ниже).

Уровень 1 Презентация для Бенефициаров

Сессии по презентации предназначены для принимающих решения лиц и бенефициаров. Эти заседания будут сосредоточены на глобальных сторонах проведенной работы, давая простые объяснения проделанной работе и тому, как продукт проекта может быть использован для транспортного планирования. Материалы, подготавливаемые для этих презентаций, будут доступны и ясны, и не будут углубляться в слишком детальное техническое разъяснение. Слайд-шоу и

краткие сопровождающие буклеты будут основными визуальными средствами на заседаниях. Будет также представлено программное обеспечение, презентация которого для удобства демонстрации будет сделана с помощью компьютера типа «ноутбук».

Содержание презентации на уровне бенефициаров подытожено ниже. Она будет длиться приблизительно несколько часов.

- Общее представление проекта с раздацией буклета-описания. Представление включает:

Данные по транспортным потокам, введенные в базу данных

Модель прогнозирования транспортных потоков и достоверность/надежность результатов, на уровне страны и на уровне Трасека

- Интерес Проекта в целях планирования инвестиций в транспортные инфраструктуры на уровне принимающих решения лиц.

Основные Принципы

Инструкции и ожидания МФО в области финансирования

- Демонстрация возможностей программного обеспечения

Визуализация результатов

«Кейс-стади» (исследование, основанное на конкретной ситуации) для исследуемой страны

Воздействия на уровне Трасека

В конце каждого заседания должно быть достигнуто соглашение по распространению данных о транспортных потоках в Интернете (разумеется, с необходимыми ограничениями доступа в целях сохранения конфиденциальности).

Уровень 2 Трейнинг для Операторов-пользователей

На уровне операторского персонала будет подготовлен всесторонний и профессиональный тренинговый курс. Эта тренинговая программа также будет осуществляться на местном уровне, от страны к стране, и преимущественно на основе «трейнинга на рабочем месте». Для этой цели будет использовано уже установленное проектное оборудование. Если возникнут проблемы с поездками (или со временем), тренинговый курс будет проведен одновременно для двух стран. Так будет в случае с Таджикистаном и Киргизстаном в Бишкеке, и Узбекистаном и Туркменистаном в Ашхабаде. Ожидается, что тренинг и демонстрация проекта, включая его практическое использование, продлятся несколько дней. Оставшийся бюджетный баланс для «уоркшопа и тренинга» будет использован в целях размещения участников тренинга, прибывших из другой страны.

Специальные тренинговые сессии пройдут для технического персонала, который имеет больше технических знаний и практики планирования и моделирования транспорта и который будет использовать базу данных и программное обеспечение в будущем. Слайд-шоу и буклеты будут полезны для того чтобы дать краткий обзор, но сами тренинги будут сфокусированы больше на деталях использования базы данных

и программного обеспечения. Будет роздано руководство по использованию данных, дающее необходимые объяснения по данным в базе данных. Следующая за этим детальная демонстрация программного обеспечения с роздачей руководства по использованию предоставит участникам тренинга исчерпывающее объяснение по использованию данного инструмента, его связи с базой данных и с Интернет. Кроме того, будет сделано представление следующих тем:

- Основные принципы транспортной экономики,
- Реквизиты МФО
- Методика принятия решений по инвестициям,
- Роль базы данных и прогнозирования транспортных потоков как инструмента управления, со ссылкой на региональные ситуации (например, местные мотивы использования различных транзитных маршрутов)
- Стандартные подходы к прогнозированию (например, О/П матрицы, эконометрические алгоритмы, пошаговые модели)
- Базовые навыки по компьютерам и управлению данными
- Техника обзоров-исследований

Материалы тренинга, которые будут сопровождать и дополнять презентации и беседы во время сессий, состоят из слайд-шоу, раздаточных буклетов и демонстрации программного обеспечения на компьютерах. Внизу дается список этих материалов:

- Слайд-шоу – представит соответствующие части проекта в виде простых диаграмм, например, База данных, Программное обеспечение, Web-сайт;
- Слайд-буклет – буклет из слайдов с объяснениями для будущих справок;
- Руководство по использованию данных – руководство, детально описывающее все данные, собранные и использованные в базе данных/программном обеспечении, и данные, которые понадобятся в будущем;
- Демонстрация программного обеспечения – будут осуществлены две демонстрации программного обеспечения. Первая будет использована в качестве презентации инструмента, показывающего его возможности и применение. Вторая демонстрация более детального характера, она демонстрирует все свойства программы и дает обучающие примеры для будущих пользователей;
- Руководство для Пользователя Программы – удобочитаемое руководство, дающее детальные объяснения по компьютерной программе и ее применению в качестве инструмента планирования транспортных потоков. Будут объясняться такие темы как инсталляция программного обеспечения, связь программы с Интернет, база данных, изменения в базе данных или сети, эксплуатация модели, картирование и презентация результатов.

Следующая таблица отражает предварительный график тренинг-семинаров. Для Монголии тренинг может быть проведен или в одной из других стран или на специальном семинаре в Улан-Баторе, что будет определено позднее. Тренинг-сессии

будут преподаваться главными работниками проекта с помощью системного аналитика, руководящего всеми компьютерными операциями.

Период в 2001 году	Страны Трасека	Местоположение
Апрель 2 - 5	Азербайджан	МЭ – Баку
Апрель 9 - 12	Грузия	МТС – Тбилиси
Апрель 16 - 19	Армения	МТС – Ереван
Апрель 24 - 27	Молдова	МТС – Чисинау
Май 2 - 4	Украина	МТ – Киев
Май 7 - 10	Казахстан	МТ – Астана и НИИТ – Алма-Ата
Май 14 - 17	Киргизстан/Таджикистан	МТ – Бишкек
Май 22 - 24	Туркменистан/Узбекистан	КМ и НИСИ – Ашхабад

В Приложении дается список Бенефициаров и местных экспертов, приглашенных на тренинг-сессии. Список не окончательный и может быть пересмотрен или обновлен..

2 Организация и Операционная Структура Проекта

Из-за количества данных и комплексности системы, база данных транспортных потоков программное обеспечение по прогнозированию требуют эффективной функциональной и организационной структуры, чтобы гарантировать надлежащую обработку и управление данными. В этой секции предлагается общая структура и условия, при которых вся система будет работать слаженно.

Система включает пользователей нескольких профилей (каждый из которых имеет доступ к определенным данным), операционный механизм и некоторые принципы финансирования:

- *Региональный Администратор* обладает максимальными правами, т.е. может создавать, обновлять и стирать. Он также руководит работой с другими пользователями: декларации пользователей, права и возможности доступа, предоставляемые каждому пользователю, операции по защите данных, обновлению справочных таблиц и вмешательство в случае ошибок в системе с целью восстановления работоспособности системы (восстановление, реорганизация и контроль над системой).

Администрирование будет функционировать на региональном уровне в рамках нового ожидаемого проекта Трасека под названием «Координационная Группа Трасека». Общей целью этого проекта, который планируется начать в следующем году, является увеличение обмена информацией и данными между подрядчиками и развитие связей между деятельностью текущих проектов и Постоянным Секретариатом Трасека и Национальной Комиссией. В проекте также предусматривается создание Региональных Координационных Офисов Трасека в Одессе, Ташкенте и Тбилиси.

Эти региональные офисы будут руководить процессом поддержки существующего Web-сайта Трасека и будущего сайта, посвященного Базе Данных Транспортных Поток. Так как будут созданы три разных офиса, рекомендуется, чтобы Администратор находился в Баку (штаб-квартира Совместной Межправительственной Комиссии Трасека). Он будет определять рабочие связи и процедуры, которые будут

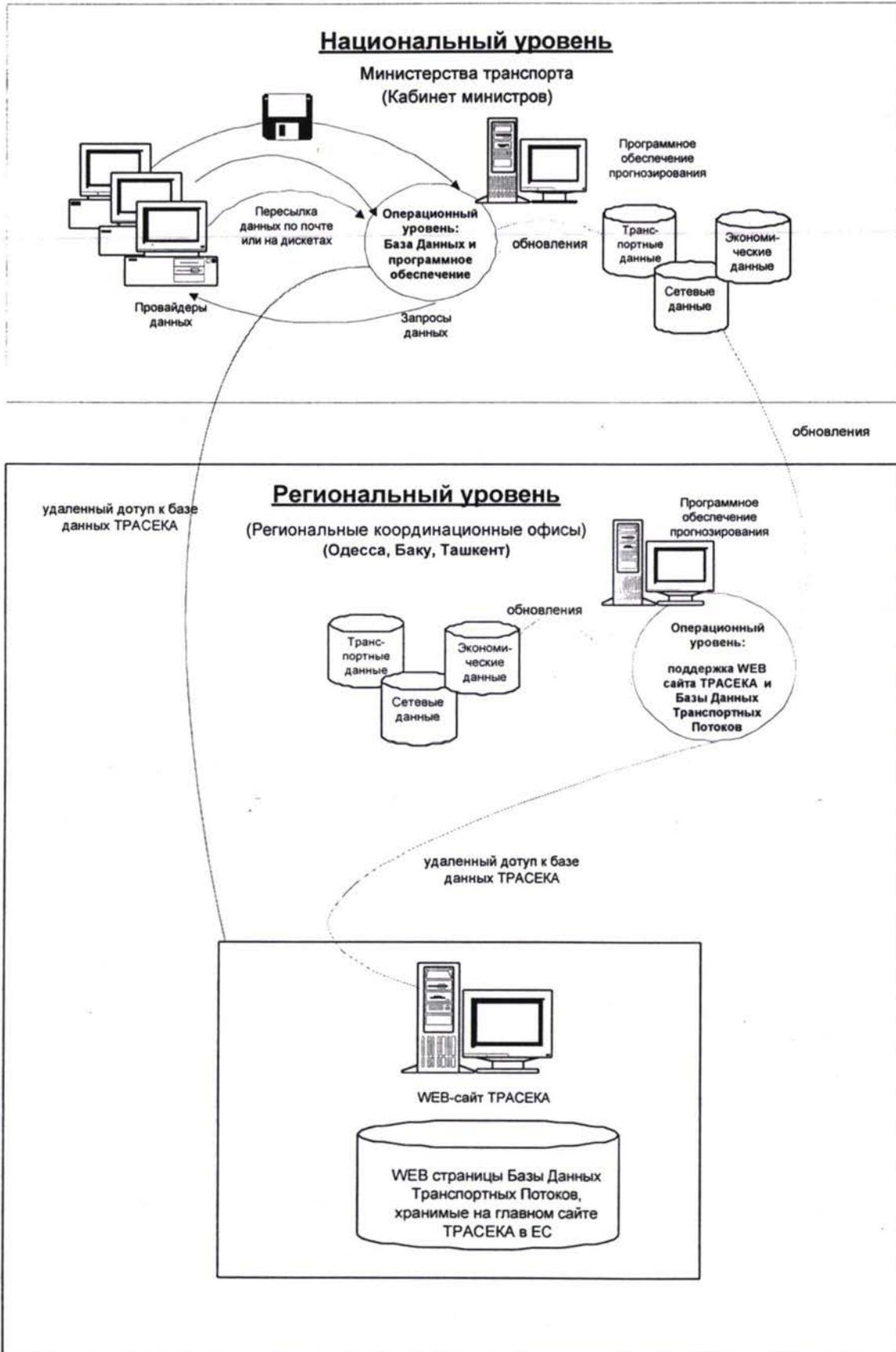
применяться к каждой из трех географических зон: Восточная Европа, Кавказские страны, Центральная Азия.

- *Местные Менеджеры* будут работать на национальном уровне. Они могут получить доступ к местной базе данных и к основной базе данных. В основную базу данных можно будет войти только для чтения и консультаций, так как обновление и создание данных требует лучшего качества связи. В местную базу данных можно будет входить с возможностями обновления.

Местные менеджеры и оборудование будут находиться в помещении Бенефициара, где доставленное оборудование уже в принципе установлено. Они будут работать напрямую с должностными лицами, определяющими политику и принимающими решения на местном уровне. Местный рабочий персонал должен состоять из 1 (или 2) экспертов, руководящих сбором определенных данных от провайдеров данных (Таможня, Статистические Институты, Транспортные Агенства, и т.д.) и обновлением справочных/ссылочных таблиц, а также рассылкой данных Региональным Координационным Офисам. Кампания по Сбору Данных должна производиться раз в году. Рекомендуется эксплуатировать систему на основе совместного финансирования (Трасека и местные бенефициары) по меньшей мере в течение первых двух лет.

- *Пользователи*, такие как персонал Транспортной Ассоциации, Таможни, Университетов, могут получить доступ на уровне консультаций.

Следующая схема подытоживает операционное функционирование данной системы:



3 Развитие Проекта

С самого начала было ясно (в Начальном Отчете и до него в ТЗ), что административная, юридическая и операционно-организационная структура, которой предстоит в итоге одобрить результаты Проекта, является Совместная Межправительственная Комиссия (СМК) Трасека. Проект был вкратце представлен на заседании СМК с участием национальных секретарей Трасека, которое прошло в Баку в июле 2000. Все большее вовлечение заинтересованных Национальных Секретарей СМК Трасека в ход проекта (и его развитие) четко иллюстрируют сам факт и направление, в котором ориентирована устойчивость и развитие Проекта.

На данный момент наполнение и поддержание базы данных осуществляется Консультантом через специальный бюджет, отведенный для этой цели. В ближайшем будущем ежегодный сбор данных станет – для обеспечения устойчивости – временной но регулярной деятельностью, которая ляжет на местном уровне на плечи Бенефициаров. Может статься так, что даже очень ограниченные расходы окажутся не под силу. Но этот вопрос необходимо разрешить. И наиболее легким и эффективным способом для этого является соглашение и принятие решения по этому вопросу в рамках структур СМК¹.

Несмотря на то, что в работу над дизайном, возможностями и операбельностью баз данных транспортных потоков и модели прогнозирования были вложены огромные усилия, в особенности по части новаторского подхода к компьютерной обработке данных и web-дизайну, технические результаты проекта остаются структурно ограниченными для стран Трасека, главным образом Центральной Азии и Кавказа. В принципе, нетрудно понять, что прогнозы транспортных потоков технически ограничены на Каспийском море только двумя связующими звеньями, вследствие ограниченных подходов и исследований в странах, не относящихся к Трасека. Идентичная оценка может быть проведена для прогнозов на и вокруг Черного моря, где, например, для Молдовы и Украины *«транспортные потоки, соединяющие с прилегающими к региону Трасека странами, имеют основное значение»*². Исследование транспортных потоков технически ограничено через Черное море к связующим звеньям между Одессой/Ильичевском и Поти/Батуми.

Дополнительное действие должно расширить Проект (средства базы данных и прогнозирования) на страны Черного моря: Румынию, Болгарию и Турцию, которые уже являются членами СМК Трасека.

Первым результатом станет тот факт, что более не будет никакой разницы, в рамках СМК, между странами, имеющими и не имеющими возможности использовать свои собственные транспортные базы данных модели прогнозирования транспортных потоков. Следующим результатом будет то, что такое развитие будет гарантировать не только продолжение проекта на еще год, но также лучшие основы для устойчивости проекта. В-третьих, это позволит усовершенствовать и лучше адаптировать продукт

¹ Такой способ не разрешит проблему Туркменистана и Монголии

² Техническое Задание 4.1.1

проекта к реальным нуждам стран и покрыть всю зону Черного моря, судовые транспортные потоки которой дополняют каспийский транспорт.

5.1.3 ТЗ – Задание А.4: Дизайн, заполнение и поддержка базы данных

В начале следующего периода должны быть получены, проверены, подчищены и введены в Модуль Просмотра Баз Данных данные за 1999 год. Данные за 2000 год будут собраны в апреле-мае, приблизительно во время трейнингов. Сеть 1999 года будет такая же как 1998, поэтому не планируется создавать отличную (для 1999 года) сеть.

5.1.4 ТЗ – Задание А.5: Дизайн Методики Прогнозирования

Программный инструмент (многомодульная база данных pd-Mmdb) будет внедрен вместе с базой данных 1998 и 1999 года, модулем просмотра баз данных, картированием, графическим дисплеем и редактором сети, построением сети, прокладкой маршрутов и назначением потоков, просмотром матриц и прогнозированием для пассажиров и грузов. Эта компьютерная программа должна быть «дружелюбна» к пользователю.

Программное обеспечение по многомодульной базе данных должно использоваться для прогнозирования матриц, создания схемы-прогноза сети на 2012 год на основе определенных пользователем модификаций в базовой сети, прокладки маршрутов и назначения потоков с целью определения соединительных потоков пассажиров и грузовых товарных потоков.

5.1.5 ТЗ – Задание А7-А8

Эти два задания посвящены предоставлению прогнозов транспортных потоков в качестве вводных данных в некоторых специальных технико-экономических обоснованиях, например, для моста Чардзев. Осуществления этих заданий напрямую зависит от наличия требуемых данных для базы данных, от успешного дизайна, тестирования и запуска моделей прогнозирования транспортных потоков, а также от построения соответствующих и подходящих предположений в процессе создания прогнозов спроса на транспорт. Согласно планам, эти задания будут выполнены в течение первой четверти 2001 года.

5.2 ПОД-ЗАДАНИЯ ДРУГИХ МОДУЛЕЙ: В-D-E

5.2.1 Модуль В

Консультант предлагает продолжить Модуль В по разработанному в Техническом Задании плану с теми государствами-бенефициарами, которые выразили свой интерес в дальнейшем развитии этого модуля. Однако важно заметить, что из оставшихся ресурсов можно разработать только один бизнес-план или технико-экономическое обоснование. Это значит, что в конце проекта, по всей вероятности, только одно государство-бенефициар получит полную отдачу от этого Модуля.

Трейнинговая часть будет тесно скоординирована с трейнингом, включенным в Модуль А. Рационализм, лежащий за этой заявкой, заключается в важности морских связей для модели прогнозирования Трасека. Более глубокое понимание работы морского транспорта, его основных параметров и детерминант увеличит способности всех

будущих пользователей (включая пользователей из окруженных сушей стран) по приведению гибкой модели Трасека в соответствие с их собственными нуждами. В рамках предстоящего Отчета о Продвижении Модуля В, который будет сдан в феврале 2000 года, будет представлен четко разработанный график трейнингов.

5.2.2 Модуль D

Отчет, посвященный техническим заявкам для усовершенствования канала Туркменбаши, будет подготовлен к концу января, самое позднее, к середине февраля. Отчет будет рассматривать:

- Физические улучшения в разрытом канале;
- Рекомендации, касающиеся портового оборудования для драгирования;
- Обновление средств навигации;
- Прогнозы нужд текущего ремонтного драгирования;
- Оценку экологических ограничений и требуемых предварительных процедур;
- Оценку финансовой жизнеспособности и устойчивости проекта.

5.2.3 Модуль E

На основе результатов Заданий E1 и E2 Консультант подготовит технико-экономическое обоснование для задания E3: ТехИико-экономИческое Обоснование для Нефтяного Терминала Дубенди. Это исследование будет заключаться в оценке финансовых требований для модернизации Нефтяного Терминала в несколько этапов (краткосрочно, среднесрочно и долгосрочно) и прибыльности проекта. Задание E3 планируется завершить в феврале-марте.

Европейская Комиссия попросила Консультанта не выполнять заданий Модуля E, связанных с Нефтяным Терминалом Дубенди: Детальный Дизайн и Тендерные Документы.

ТАБЛИЦЫ ПЛАНИРОВАНИЯ

ТАБЛИЦА 1

ОБЩИЙ ПЛАН ДЕЙСТВИЙ

Название Проекта: Транспортные Потоки и Техничко - Экономические Обоснования - TNREG9803				Контракт №: 99.0130						Страны: 11 стран Трасека			
Период планирования: сентябрь 1999 - август 2001				Подготовлено: январь 2000 - (пересмотрено) декабрь 2000 (Задания, согласующиеся с Кратким Обзором)						Ведущий Консультант ЕС: ВСЕОМ			
Цели проекта: Разработка и институционализация инструмента планирования транспорта для 11 стран Трасека													
№	ОСНОВНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	ВРЕМЯ									ВВОДЫ		
		1999		2000				2001			ПЕРСОНАЛ (нед)		В ДЕНЬ
		Кв.3	Кв.4	Кв.1	Кв.2	Кв.3	Кв.4	Кв.1	Кв.2	Кв.3	Эксперты ЕС	Местные эксперты	
		СС	ООННД	ЯЯФФММ	ААММИИ	ИИААСС	ООННД	ЯЯФФММ	ААММИИ	ИИАА	Недели	Недели	Дни
Модуль А													
A0	Начало		НДД	ЯЯ							9	0	54
A1	Местная Сеть Корреспондентов		НДД	ФФММ	А						11	0	77
A2	Трейнинг по баз.данных и инструм.прогноз.транспорта				А	-----	-----	ЯЯФФММ	ААММИИ	ИИ	34	104	207
A3	Поставка оборудования					ИИ	И	С	О		9	0	45
A4	Дизайн базы данных, сбор данных и обзоры					ИИААСС	ООННД				22	290	110
A5	Разработка методики прогнозирования				ММ	А	ММ	ИИ	АА	СС	33	40	220
A6	Разработка базы данных и документации					ММ	ИИ	АА	СС	ООННД	11	5	65
A7	Специальные прогнозы транспортных потоков					Я		СС	ООННД	ЯЯФФ	10	10	65
A9	Синоптика и связь, брошюры, конференции									ДД	12	8	60
A10	Обзор соединительных путей с Европой							ООНН		АА	8	8	50
A11	Web-сайт							СС	ООНН	ФМ	9	10	54
A8	ТЭО Моста Чардзев							ООН		ФММ	8	10	51
	ВСЕГО										176	485	1,058
Модуль В													
B12	Оценка Новых Судходных Услуг на Каспии					ААММ	ИИ	АА	СС	ООНН	19	18	110
B13	Структура Менеджмента и Бизнес-план							ООННД	ЯЯФФ		24	15	92
	ВСЕГО										43	33	202
Модуль С													
C14	Паромный Терминал Актау - Тендерные Документы		С	ООННД	ЯЯФФММ	А					24	16	120
C15	ТЭО и Рекомендации			ДД	ЯЯФФММ	ААМ					11	2	30
	ВСЕГО										35	18	150
Модуль D													
D16	Навигационный Канал Туркменбаши						АСС	ООННД	ЯЯФФ		21	12	105
Модуль E													
E17	Оценка спроса/предложения на нефть				ФФМ	ААММ	ИИ	ЯЯ			31	0	100
E18	Дубенди-причал №3 - ТЭО - Тендерн. док. - Продол-ие								ООННД	ЯЯФФММ	ААММ	ИИ	0
E18 b	Техничко-экономическое обоснование Дубенди								ООННД	ЯЯФФММ	АА		46
E18 c	Оборуд-ие по Навигац.Средствам - Актау, Баку, Туркменбаши								ННД				11
	ВСЕГО										88	40	285
∞	ОБЩИЙ ИТОГ										363	588	1,800

ТАБЛИЦА 3

ПЛАН ДЕЙСТВИЙ НА СЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД

Название Проекта: Транспортные Потоки и Техно - Экономические Обоснования - TNREG9803		Контракт №: 99.0130					Страны: 11 стран Трасека			
Период планирования: январь 2001 - июнь 2001		Подготовлено: декабрь 2000					Ведущий Консультант ЕС: ВСЕОМ			
Цели проекта: Разработка и институционализация инструмента планирования транспорта для 11 стран Трасека										
№	ОСНОВНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	ВРЕМЯ						ВВОДЫ		
		2001						ПЕРСОНАЛ (нед)		В ДЕНЬ
		ЯНВ	ФЕВ	МАР	АПР	МАЙ	ИЮН	Эксперты ЕС Недели	Местные эксперты Недели	Дни
		1234	1234	1234	1234	1234	1234			
Модуль А										
A0	Начало									
A1	Местная Сеть Корреспондентов	234	1234					7	7	49
A2	Трейнинг по баз.данных и инструм.прогноз.транспорта			4	1234	1234		20	40	90
A3	Поставка оборудования									
A4	Дизайн базы данных, сбор данных и обзоры	1234	12		1234	1234	1234	10	90	60
A5	Разработка методики прогнозирования	1234	12					10	20	55
A6	Разработка базы данных и документации	1234	1234					6	4	35
A7	Специальные прогнозы транспортных потоков	1234						4	5	24
A9	Синоптика и связь, брошюры, конференции			1234				6	4	35
A10	Обзор соединительных путей с Европой				1234			4	5	24
A11	Web-сайт		34	12		34	12	6	12	40
A8	ТЭО Моста Чардзев		34	1234				7	10	48
	ВСЕГО							80	197	460
Модуль В										
B12	Оценка Новых Судходных Услуг на Каспии									
B13	Структура Менеджмента и Бизнес-план									
	ВСЕГО							0	0	0
Модуль С										
	ВСЕГО									
Модуль D										
D16	Навигационный Канал Туркменбаши	1234	1234					15	15	90
Модуль E										
E17	Оценка спроса/предложения на нефть									
E18	Дубенди - Техно-экономическое обоснование	1234	1234	1234	1234			20	20	120
	ВСЕГО							20	20	120
Σ	ОБЩИЙ ИТОГ							100	217	580

ТРАСЕКА: ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ и ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОБОСНОВАНИЯ
СПИСОК БЕНЕФИЦИАРОВ ПРОЕКТА и МЕСТНЫХ ЭКСПЕРТОВ

СТРАНЫ-БЕНЕФИЦИАРЫ И МЕСТНЫЕ ЭКСПЕРТЫ	ФУНКЦИЯ	ОРГАНИЗАЦИЯ
АРМЕНИЯ		
<i>Гаргик ГРИГОРЯН</i>	<i>Бенефициар : Нач. Управлен. Межотношений Национальный Секретарь СМК Трасека Координатор Проекта</i>	<i>Министерство Транспорта и Связи</i>
Хачатур МАНУКЯН Армен СИМОНЯН Ашот МЕЛИКЯН Мурад МАНДВЕЛЯН Георге ТОРОСИАН	Начальник Группы по Осуществлению Проекта Начальник Управления Транспорта и Связи	Автодорожное Управление Управление Железных Дорог Таможенное Управление Национальная Статистическая Служба
АЗЕРБАЙДЖАН		
<i>Икрам САДЫХОВ</i> Назим ИСМАЙЛОВ Низами АЛЕКПЕРОВ Ильгар МУСТАФАЕВ Рая ГАСЫМОВА Назим МАМЕДОВ Фарасат МУРСАЛОВ	<i>Бенефициар : Нач. Управлен. Транспорта Экономика и Статистика Начальник Управления Начальник Вычислительного Центра Начальник Управления Экономики Координатор Трасека Зам.Начальника Статист. и Аналит.Управления</i>	<i>Министерство Экономики Министерство Экономики Госконцерн "Азербавтонаглият" Азербайджанская Гос. Железная Дорога Бакинский Междунар. Морск. Торгов.Порт Азерб. Гос. Каспийск. Морское Пароходство Азерб. Гос. Таможенный Комитет</i>
ГРУЗИЯ		
<i>Вахтанг ЛОМАДЗЕ</i> <i>Вадим ТУРДЗЕЛАЗЕ</i> Паата ЦАГАРЕЙШВИЛИ Отар КИРЦХАЯ Звиад ЧКАРТИШВИЛИ Рауль ПАТЛАДЗЕ Нугзар ГАСВИАНИ Тамаз ЦИКЕЛАШВИЛИ Надар КАКРИАШВИЛИ	<i>Бенефициар: зам.министра Национальный Секретарь СМК Трасека Начальник Управления Межведомств.Координ. Начальник Компьютерного Центра Нач-ик Коммерч.Упр. - Менеджер по Маркетингу Нач-ик Коммерч.Упр. - Менеджер по Маркетингу Зам.Начальника Управл.по Эксплуат.Автодорог Зам.Начальника Отдела по Движению Трансп.</i>	<i>Министерство Транспорта и Связи Министерство Транспорта и Связи Министерство Транспорта и Связи Компьютерный Центр - МТС Порт Поты Порт Батуми Гос.управление Автодорог - Транспотрные Поток Грузинские Железные Дороги Лтд. Таможенное Управление</i>
КАЗАХСТАН		
<i>Хайрат С.КАРИБЖАНОВ</i> Мурат БЕКМАГАМБЕТОВ Александр БОГДАНЧИКОВ Елена ГРИГОРИАДИ Светлана СМИРНОВА Павел КАВАЛЕНКО Олег КРАСИКОВ Наиль ЮСУПОВ Занина РОМАНОВНА Асия РУСТЕМОВНА Татьяна МЕЛСИТОВА	<i>Бенефициар: первый зам.министра Директор Начальник Управления Начальник Управления Главный Эксперт Главный Эксперт - Водный Транспорт Зам. Директора Начальник Управления Начальник Транспортного Управления Главный Эксперт Главный Эксперт РК Информац. Технологии</i>	<i>Министерство Транспорта и Связи ЗАО "НИИТ" Науч-исслед.Институт Транспорта ЗАО "НИИТ" Науч-исслед.Институт Транспорта ЗАО "НИИТ" Науч-исслед.Институт Транспорта ЗАО "НИИТ" Науч-исслед.Институт Транспорта ЗАО "НИИТ" Науч-исслед.Институт Транспорта АО "КазДорНИИ" Акционерное Общество "КазДорНИИ" РК Статистическое Агенство РК Статистическое Агенство Министерство по Госдоходам (Таможен.Управ-ие)</i>
КИРГИЗСТАН		
<i>Сулейман С. ЗАКИРОВ</i> Леван АЛИБЕГОШВИЛИ Сергей ЛЮБЯНИК Наталья ПОЛХЛЕБ	<i>Бенефициар: зам.министра Директор Менеджер по Отрасли Главный Экономист</i>	<i>Министерство Транспорта КиргизДорТрансПроект КиргизДорТрансПроект Национальный Комитет по Статистике</i>

**ТРАСЕКА: ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ и ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОБОСНОВАНИЯ
СПИСОК БЕНЕФИЦИАРОВ ПРОЕКТА и МЕСТНЫХ ЭКСПЕРТОВ**

СТРАНЫ-БЕНЕФИЦИАРЫ И МЕСТНЫЕ ЭКСПЕРТЫ	ФУНКЦИЯ	ОРГАНИЗАЦИЯ
МОЛДОВА		
<i>Борис ГЕРАСИМ</i>	<i>Бенефициар : зам. Министра Бывш. Национальный Секретарь СМК Трасека</i>	<i>Министерство Транспорта и Связи</i>
<i>Алина ДЬЯЧЕНКО</i>	<i>Начальник Отдела по Развитию</i>	<i>Главный Директорат Ж-д Транспорта в МТС</i>
<i>Диана РУСУ</i>	<i>Зам.Главн. Спец-а по Систематизац.и Прогнозам</i>	<i>Общезкономический Директорат в МТС</i>
<i>Юрий Теодор ДАДЕЧИН</i>	<i>Главный Специалист Грузового Отдела</i>	<i>Таможенное Управление</i>
<i>Николай КИОБАНУ</i>	<i>Директор</i>	<i>Автоморожное Управление - МТС</i>
<i>Анна РУСУ</i>	<i>Координатор Проекта</i>	
<i>Эуген ДАТКО</i>	<i>Зам.директора по Основн.направл.автотрансп.-а</i>	<i>МТС</i>
<i>Иурие ТОНУ</i>	<i>Администратор - Местная Компьютерная Сеть</i>	<i>МТС</i>
МОНГОЛИЯ		
<i>Рентсен БУД</i>	<i>Генер.Директор - Минис-во по Инфраструкт.</i>	<i>Упр-ие Автотор, Трансп, Информ.полит и Координ</i>
<i>Рентсен БУД</i>	<i>Генеральный Директор - Управление Автоторог</i>	<i>Монгол.Правит-во (МП) - Исполняющ.Агенство - МИ</i>
<i>Л. ГОМБО</i>	<i>Нач-ник Отдела Планирования и Исследований</i>	<i>Автотор.Упр. Исполняющ.Агенство МП - МИ</i>
<i>Г. НАРАНТУЯ</i>	<i>Служащий - Инженеринг Транспорт.Потоков</i>	<i>Автотор.Упр. Исполняющ.Агенство МП - МИ</i>
ТАДЖИКИСТАН		
<i>Абдуралим АШУРОВ</i>	<i>Бенефициар: зам.министра</i>	<i>Министерство Транспорта и Автоторог</i>
<i>Тимур МИРЗОЕВ</i>	<i>Директор</i>	<i>ТаджикГипроТрансСтрой</i>
<i>Юрий ЮЛДАШЕВ</i>	<i>Главный Инженер</i>	<i>ТаджикГипроТрансСтрой</i>
<i>Махбуба АБДУЛЛАЕВА</i>	<i>Начальник Отдела Планирования</i>	<i>ТаджикГипроТрансСтрой</i>
<i>Татьяна НОВИКОВА</i>	<i>Главный Эксперт</i>	<i>ТаджикГипроТрансСтрой</i>
<i>Ситора ЯХЪЯЕВА</i>	<i>Инженер</i>	<i>ТаджикГипроТрансСтрой</i>
ТУРКМЕНИСТАН		
<i>Худайкули ХАЛЫКОВ</i>	<i>Бенефициар: зам. председателя</i>	<i>Кабинет Министров</i>
<i>Юма БАЙРАМОВ</i>	<i>Директор</i>	<i>Национальный Институт Статистики и Информации</i>
<i>Наджия БАДЫКОВА</i>	<i>Нач-ник Управл.Внешне-эконом. Связей</i>	<i>Национальный Институт Статистики и Информации</i>
УКРАИНА		
<i>Г. ЛЕГЕНКИ</i>	<i>Бенефициар : Нач.Управ.Трансп.Политики</i>	<i>Министерство Траснпорта</i>
<i>Юрий ТЕРТИШНИК</i>	<i>Национальный Секретарь СМК Трасека</i>	<i>Консультант Управления Траснп. Политики МТ</i>
<i>Хелена МЕММЕДОВА</i>	<i>Начальник Отдела</i>	<i>Минис-тво Транспорта - Упр-ние Траснп. Политики</i>
<i>Валера НЕТРЕБА</i>	<i>Координатор - Базы Данных и Моделирование</i>	<i>Консультант Компьютер. Центра МТ</i>
<i>Яков НЕБОЖАТКО</i>		<i>Укринтеравтосервис</i>
УЗБЕКИСТАН		
<i>Валерий И. АТАЕВ</i>	<i>Бенефициар: зам. председателя</i>	<i>Кабинет Министров</i>
<i>САДИНАЗАРОВ</i>		<i>Корпорация "Узавтотранс"</i>
<i>ЗАХИДОВ</i>		<i>"Узбекистан Темир Йуллары"</i>
<i>МАТЧАНОВ</i>		<i>Международная Ассоциация Экспедиторов</i>
<i>Камал УЛДЖАБАЕВ</i>	<i>Координатор Трасека</i>	<i>Председатель АО "УзИнформТрансСистема"</i>
<i>Юрий КОЧЕТКОВ</i>	<i>Начальник Управления</i>	<i>АО "УзИнформТрансСистема"</i>
<i>Шукурали ТУРСУНОВ</i>	<i>Зам.начальника Экономической Службы</i>	<i>"Узбекистан Темир Йуллары"</i>

ПРИЛОЖЕНИЕ I
ТРАНСПОРТНЫЕ РАСХОДЫ и ТАРИФЫ

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Элементы касающиеся Транспортных Расходов и Тарифов

Общий Подход

В этом приложении рассматриваются сравнительные транспортные ставки и задержки применительно к основным ж-д и автодорожным транспортным сетям Трасека, и предоставляется обзор портовых и судовых расходов и взимаемых пошлин. Все элементы напрямую влияют на выбор маршрутов и видов транспорта владельцами грузов.

Платы за провоз товара (фрагт) были установлены во всех одиннадцати странах, вовлеченных в Проект. Развитие транспортных расходов должно быть использовано в качестве количественных вводов в транспортное задание: путем деления транспортного спроса на транспортные потоки по виду и по маршруту.

Для исполнения этих целей были проведены следующие меры:

- Определена общая структура автодорожного транспортного расхода на фрагт в каждой стране. Был определен общий эксплуатационный расход для международных грузовых автомобилей в каждой стране с учетом расхождений, существующих в стоимостях ряда факторов (оплата труда, цены на горючее, и т.д.)
- Определена особая стоимость, применяемая к каждому узлу автодорожной сети. С одной стороны, это требует повторного вычисления эксплуатационных расходов транспортного средства (VOC¹) для отдельных узлов с учетом состояния автодороги и технических характеристик различных секций дорог (количество полос, ширина, и т.д.), которые влияют на VOC. С другой стороны, необходимо принять во внимание значимость времени, главным образом стоимость простоя груза. В результате вычисляется обобщенный расход для каждого узла автодорожной сети.
- Определена общая структура ж-д транспортного расхода на фрагт в каждой стране. Был определен общий расход на ж-д транспортировку в каждой из одиннадцати стран.
- Определен особый эксплуатационный расход применительно к каждой секции ж-д сети: с учетом операционных условий (дизельное топливо, электрифицированные линии, и т.д) и других характеристик различных ж-д секций (количество путей, и т.д.) и их влияние на эксплуатационные расходы.
- Определены дополнительные пошлины, применяемые на портовых и перевозочных узлах сети: перегрузка, портовые и таможенные пошлины, тарифы на судовой фрагт, и т.д.

Процесс сбора данных включал интервью с компаниями-владельцами грузовиков и экспедиторами, а также высказывания экспедиторов и использование опубликованных тарифов (Каспийское Морское Пароходство, тариф МТТ, Укрпаром). Вдобавок, были широко использованы отчеты других консультантов. Например, были сделаны ссылки на исследования, которые включают анализ стоимостей и тарифов, в частности:

¹ VOC (Vehicle Operating Cost) - эксплуатационные расходы транспортного средства

- *Интермодальные Транспортные Услуги: Вычисление транспортных расходов, проведено консорциумом Polzug - Axis - Hpti в декабре 1999 года,*
- *Проект по Структуре Тарифов и Расписания: особое приложение по "Оценке Конкуренентоспособности Маршрута Трасека", проведено Sisie в августе 1997*
- *Способствование Развитию Торговли (преимущественно хлопка): Отчет по «Анализу стоимости и прибыли от транспортировки узбекского хлопка», проведено Всеот в июле 1997 (в качестве субподрядчика Scott-Wilson-Kirkpatrick)*
- *Вычисление транспортных расходов, проведено Всеот в декабре 1997, в рамках Экспедиторского Мультимодального Транспортного проекта.*
- *Исследование стоимости и финансирования пользования автодорогой (проведено Kocks Consultants в июне 1997, в рамках проекта "Внедрение Системы Управления Проведением Дорог".*
- *Техническая Помощь Министерству Транспорта Украины: Поддержка развития коридоров TEN, Всеот, 1998.*

1 Автодорожные Транспортные Расходы

1.1 Структура стоимости автодорожной транспортировки груза в каждой стране

Чтобы определить общую структуру стоимости автодорожной транспортировки груза в каждой стране, были собраны основные данные от перевозчиков грузов при помощи интервью и с использованием VOC данных из упомянутых выше исследований.

Для расчета эксплуатационного расхода была разработана специальная вычислительная модель (детальное описание будет дано в Приложении в проекте Финального Отчета), ведущая к обычному разделению расходов между переменными и постоянными расходами для выбранного транспортного средства (40-тонный сочлененный/шарнирный грузовик) в каждой стране. Тем не менее, хотя этот метод потенциально привлекателен и позволяет производить сравнение с числовыми результатами, выведенными ассоциациями транспортеров, необходимо подчеркнуть ряд существующих ограничений:

- Данные не всегда доступны и достоверны,
- Имеющиеся национальные данные часто являются результатом среднего расчета по стране в целом, а не для специального типа транспорта, транспортного средства, маршрута, и т.д.
- Сравнение национальных транспортных расходов между странами не подходит для международного транспорта (так как целый ряд элементов могут быть приобретены зарубежом по более выгодным ценам). Однако расчет средней стоимости на национальном уровне полезен для калибрования модели назначений транспортных потоков, которая требует применения отдельной стоимости к каждой секции автодороги (узлу), чтобы отразить вариации стоимости в зависимости от особого состояния и характеристик автодороги.

В каждой стране существует серьезная нехватка технических и экономических данных для автодорожного транспорта. Это может быть следствием нехватки существующих статистических средств и организаций, а также результатом выше упомянутой специфичности автодорожного транспортного сектора, который характеризуется преобладанием мастеров, страдающих от недостатка навыка по осуществлению и аккуратному следованию отчетам об их деятельности.

Расчеты были произведены для 40-тонного шарнирного грузовика, используемого для международного транспорта на основе выше описанных предположений (синтетические результаты):

Таблица 1 : Синтетические результаты эксплуатационных расходов транспортного средства Азербайджан:

ПЕРЕМЕННЫЕ РАСХОДЫ (\$ США/км)		ПОСТОЯННЫЕ РАСХОДЫ (\$ США/день)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (\$ США/км)	
ТРАНС.СРЕДСТВО	0.17 \$США/км	45 \$США/день	ТРАНС.СРЕДСТВО	0.37 \$США/км
ВОДИТЕЛЬ	0.16 \$США/км	44 \$США/день	ВОДИТЕЛЬ	0.35 \$США/км
ПРЕДПРИЯТИЕ	\$США/км	13 \$США/день	ПРЕДПРИЯТИЕ	0.06 \$США/км
ВСЕГО	0.33 \$США/км	102 \$США/день	ВСЕГО	0.78 \$США/км

Грузия:

ПЕРЕМЕННЫЕ РАСХОДЫ (\$ США/км)		ПОСТОЯННЫЕ РАСХОДЫ (\$ США/день)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (\$ США/км)	
ТРАНС.СРЕДСТВО	0.22 \$США/км	41 \$США/день	ТРАНС.СРЕДСТВО	0.43 \$США/км
ВОДИТЕЛЬ	0.15 \$США/км	23 \$США/день	ВОДИТЕЛЬ	0.26 \$США/км
ПРЕДПРИЯТИЕ	\$США/км	11 \$США/день	ПРЕДПРИЯТИЕ	0.06 \$США/км
ВСЕГО	0.37 \$США/км	75 \$США/день	ВСЕГО	0.75 \$США/км

Армения

ПЕРЕМЕННЫЕ РАСХОДЫ (\$ США/км)		ПОСТОЯННЫЕ РАСХОДЫ (\$ США/день)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (\$ США/км)	
ТРАНС.СРЕДСТВО	0.30 \$США/км	46 \$/день	ТРАНС.СРЕДСТВО	0.53 \$США/км
ВОДИТЕЛЬ	0.18 \$США/км	58 \$/день	ВОДИТЕЛЬ	0.47 \$США/км
ПРЕДПРИЯТИЕ	\$США/км	16 \$/день	ПРЕДПРИЯТИЕ	0.08 \$США/км
ВСЕГО	0.47 \$США/км	120 \$/день	ВСЕГО	1.07 \$США/км

Монголия

ПЕРЕМЕННЫЕ РАСХОДЫ (\$ США/км)		ПОСТОЯННЫЕ РАСХОДЫ (\$ США/день)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (\$ США/км)	
ТРАНС.СРЕДСТВО	0.23 \$США/км	46 \$США/день	ТРАНС.СРЕДСТВО	0.43 \$США/км
ВОДИТЕЛЬ	0.16 \$США/км	42 \$США/день	ВОДИТЕЛЬ	0.34 \$США/км
ПРЕДПРИЯТИЕ	\$США/км	14 \$США/день	ПРЕДПРИЯТИЕ	0.06 \$США/км
ВСЕГО	0.38 \$США/км	102 \$США/день	ВСЕГО	0.84 \$США/км

Казахстан

ПЕРЕМЕННЫЕ РАСХОДЫ (\$ США/км)		ПОСТОЯННЫЕ РАСХОДЫ (\$ США/день)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (\$ США/км)	
ТРАНС.СРЕДСТВО	0.19 \$США/км	46 \$США/день	ТРАНС.СРЕДСТВО	0.40 \$США/км
ВОДИТЕЛЬ	0.16 \$США/км	49 \$США/день	ВОДИТЕЛЬ	0.37 \$США/км
ПРЕДПРИЯТИЕ	\$США/км	14 \$США/день	ПРЕДПРИЯТИЕ	0.06 \$США/км
ВСЕГО	0.35 \$США/км	109 \$США/день	ВСЕГО	0.83 \$США/км

Киргизстан

ПЕРЕМЕННЫЕ РАСХОДЫ (\$ США/км)		ПОСТОЯННЫЕ РАСХОДЫ (\$ США/день)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (\$ США/км)	
ТРАНС.СРЕДСТВО	0.22 \$США/км	46 \$США/день	ТРАНС.СРЕДСТВО	0.43 \$США/км
ВОДИТЕЛЬ	0.16 \$США/к	42 \$США/день	ВОДИТЕЛЬ	0.34 \$США/км
ПРЕДПРИЯТИЕ	\$США/км	14 \$США/день	ПРЕДПРИЯТИЕ	0.06 \$США/км
ВСЕГО	0.38 \$США/км	102 \$США/день	ВСЕГО	0.83 \$США/км

Таджикистан

ПЕРЕМЕННЫЕ РАСХОДЫ (\$ США/км)		ПОСТОЯННЫЕ РАСХОДЫ (\$ США/день)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (\$ США/км)	
ТРАНС.СРЕДСТВО	0.34 \$США/км	50 \$США/день	ТРАНС.СРЕДСТВО	0.59 \$США/км
ВОДИТЕЛЬ	0.15 \$США/км	42 \$США/день	ВОДИТЕЛЬ	0.36 \$США/км
ПРЕДПРИЯТИЕ	\$США/км	15 \$США/день	ПРЕДПРИЯТИЕ	0.08 \$США/км
ВСЕГО	0.49 \$США/км	108 \$США/день	ВСЕГО	1.03 \$США/км

Узбекистан

ПЕРЕМЕННЫЕ РАСХОДЫ (\$ США/км)		ПОСТОЯННЫЕ РАСХОДЫ (\$ США/день)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (\$ США/км)	
ТРАНС.СРЕДСТВО	0.25 \$США/км	49 \$/день	ТРАНС.СРЕДСТВО	0.46 \$США/км
ВОДИТЕЛЬ	0.13 \$США/км	42 \$/день	ВОДИТЕЛЬ	0.32 \$США/км
ПРЕДПРИЯТИЕ	\$США/км	14 \$/день	ПРЕДПРИЯТИЕ	0.06 \$США/км
ВСЕГО	0.38 \$США/км	105 \$/день	ВСЕГО	0.85 \$США/км

Туркменистан

ПЕРЕМЕННЫЕ РАСХОДЫ (\$ США/км)		ПОСТОЯННЫЕ РАСХОДЫ (\$ США/день)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (\$ США/км)	
ТРАНС.СРЕДСТВО	0.15 \$США/км	47 \$/день	ТРАНС.СРЕДСТВО	0.36 \$США/км
ВОДИТЕЛЬ	0.13 \$США/км	42 \$/день	ВОДИТЕЛЬ	0.32 \$США/км
ПРЕДПРИЯТИЕ	\$США/км	12 \$/день	ПРЕДПРИЯТИЕ	0.05 \$США/км
ВСЕГО	0.28 \$США/км	101 \$/день	ВСЕГО	0.73 \$США/км

Украина

ПЕРЕМЕННЫЕ РАСХОДЫ (\$ США/км)		ПОСТОЯННЫЕ РАСХОДЫ (\$ США/день)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (\$ США/км)	
ТРАНС.СРЕДСТВО	0.19 \$США/км	46 \$/день	ТРАНС.СРЕДСТВО	0.39 \$США/км
ВОДИТЕЛЬ	0.15 \$США/км	58 \$/день	ВОДИТЕЛЬ	0.40 \$США/км
ПРЕДПРИЯТИЕ	\$США/км	15 \$/день	ПРЕДПРИЯТИЕ	0.06 \$США/км
ВСЕГО	0.34 \$США/км	119 \$/день	ВСЕГО	0.85 \$США/км

Молдова

ПЕРЕМЕННЫЕ РАСХОДЫ (\$ США/км)		ПОСТОЯННЫЕ РАСХОДЫ (\$ США/день)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (\$ США/км)	
ТРАНС.СРЕДСТВО	0.19 \$США/км	46 \$/день	ТРАНС.СРЕДСТВО	0.39 \$США/км

ВОДИТЕЛЬ	0.15 \$США/км	55 \$/день	ВОДИТЕЛЬ	0.39 \$США/км
ПРЕДПРИЯТИЕ	\$США/км	14 \$/день	ПРЕДПРИЯТИЕ	0.06 \$США/км
ВСЕГО	0.34 \$США/км	115 \$/день	ВСЕГО	0.83 \$США/км

Таблица 2 : Сводная таблица VOC по странам

Страна	\$ США / км
Армения	1.07
Азербайджан	0.78
Грузия	0.75
Казахстан	0.83
Киргизстан.	0.83
Таджикистан	1.03
Туркменистан	0.73
Узбекистан	0.85
Монголия	0.84
Молдова	0.83
Украина	0.85

1.2 Обобщенные расходы на автодорожный узел

Выше отмеченные средние расходы по странам на эксплуатацию 40-тонного шарнирного грузовика не отражают, на уровне автодорожного узла, особенности, связанные с техническими характеристиками каждого автодорожного узла. Однако возможно калибровать формулу, которая отражает эти особенности, инкорпорированные в базу данных.

VOC вычисляется для каждого отдельного узла автодорожной сети через вариации: (а) шероховатости автодороги, выражаемой в IRI и (b) скорости транспортного средства. Эта формула, выведенная из Модели Всемирного Банка HDM – 3, имеет следующую структуру:

$$VOC = A + B \times IRI + C \times IRI \times S + D \times S + E \times S^2 + F \times S^3$$

где: VOC в долларах США для шарнирного грузовика и на 1,000 км
 IRI = Международный Индекс Шероховатости в мм/м (диапазон: от 2 до 12)
 S = скорость в км/ч (диапазон: от 10 до 80)
 А до F = параметры, отражающие характеристики транспортного средства (грузоподъемность, стоимость машины, и т.д)

Для калибрования этой формулы (для параметров от А до F) были использованы средние цифры, предоставленные транспортерами, дабы вычислить реалистичные VOC для каждого узла данного маршрута. Во всех случаях был получен коэффициент корреляции R² выше 0.98. Значение параметров от А до F было вычислено в отдельности для стандартной автодороги и дороги с двойной проезжей частью.

Значение времени (VOT) было вычислено с использованием длины узла и скорости транспортного средства, и путем применения соответствующих значений времени. Значимость показателей времени для товаров, сравнительно с VOC, была выведена путем

сравнения с предыдущими исследованиями Трасека² в Азербайджане и Киргизстане. Стоимость одночасовой задержки груза была оценена в 0.01 \$ США на тонну мощности грузовика, что эквивалентно 0.2 \$ США на каждый час для грузовика с более чем тремя осями.

2 Железнодорожные Транспортные Расходы

2.1 Общие расходы на эксплуатацию товарных вагонов

Описание детального анализа реальных стоимостных факторов, влияющих на эксплуатации товарных вагонов в странах Трасека, требует большого количества технических и экономических параметров, а также сложных вычислений, которые операторы железных дорог никогда не производят и потому не могут предоставить. Более того, данные по эксплуатационным расходам считаются коммерчески важными, а потому весьма конфиденциальными. Возможность базирования данного исследования на опубликованных тарифах была отклонена, так как используемая система тарифов не отражает рыночных цен.

И действительно, эта система тарифов поддерживает максимальные ставки (ежегодно одобряемые советом стран СНГ), устанавливаемые согласно пройденному расстоянию, проценту загрузки товарного вагона, (перевезенный тоннаж/грузоподъемность), характер товаров и тип используемого товарного вагона (вагоны-рефрижераторы, цистерны и другие грузы, которые могут использовать классические крытые ж-д товарные вагоны). Проблема заключается в том, что на этой основе каждое ж-д управление может определять и применять "особые инструкции", что означает различные тарифные ставки для данного груза на протяжении данного маршрута (транзитные грузы, экспорт/импорт и национальные транспортные потоки), согласно списку "особых" факторов (особые инструкции).

Несмотря на существующее общее соглашение, на идентичных соединительных путях в зависимости от страны применяются различные транспортные цены. С другой стороны, эти "особые инструкции", слишком гибкие и основанные на нечетких правилах, в дальнейшем подвергаются изменению или отменяются без надлежащего уведомления или четкого обоснования. Кроме того, "особые инструкции" применяются только к организациям компаниям-экспедиторам, которые подписали транспортные соглашения с железной дорогой. В противном случае экспедиторы не могут воспользоваться скидками, применяемыми на основе объема транспортируемого груза и другими скидками и льготами. Эти льготы могут быть в диапазоне от 10 до 50%. В таких условиях зачастую схожие клиенты в схожих ситуациях, даже внутри одной страны, сталкиваются с очень разными транспортными ценами. Следовательно, использование Политики Транзитных Тарифов (М.Т.Т.) и Е.Т.Т в целях данного исследования привело бы к рассмотрению большого количества сложных вариантов (по расстоянию, по товару, по типу товарного вагона, по типу транспортных потоков и по стране).

В результате был использован другой подход. Он заключался в сборе общих данных по ежегодным доходам от транспортировки грузов, что могло позволить вычислить среднегодовой доход на тонн-км. Средние значения были спрогнозированы на основе данных, предоставленных некоторыми странами (Туркменистаном, Украиной, Азербайджаном). Кроме того, были использованы прогнозы, сделанные в рамках Проекта Трасека "Структура Межгосударственных Железнодорожных Тарифов и Расписаний".

² Проект Трасека: Внедрение Системы Управления Проведением Дорог. Kocks. Июнь 1997.

Из ежегодных цифр, предоставленных по деятельности ж-д компаний (грузовой оборот в млн т-км и соответствующие ежегодные доходы), удалось вывести среднегодовой доход на тонн-км. На Украине среднегодовой доход равен 0.011 \$США на т-км, а в Туркменистане соответствующий показатель равен 0.007 \$ США на т-км.

Порядки этих величин соответствовали цифрам, предоставленным по Тарифному проекту Трасека. На 1996 год в центральноазиатском коридоре ежегодный доход на т-км колебался в диапазоне 0.0074-0.010 \$ США на т-км. То же самое исследование спрогнозировало аналогичные показатели для Кавказского ж-д коридора, которые оказались значительно выше, в диапазоне 0.020 to 0.032 \$ США на т-км (или 0.026 \$ США на тонну-км в среднем). Для сравнения: текущие среднегодовые доходы в такой стране как Франция около 0.038 евро на т-км.

Эти цифры также согласуются с более свежими цифрами, вычисленными межмодульными услугами проекта для различных альтернативных маршрутов.

Маршруты	Общее расстояние (км)	Общие расходы (доллар США)	\$/тонн	\$/т км	Длительность (день)	км/день
Поти - Ташкент	3043	1209	93	0.031	16	190
Новороссийск-Ташкент	3710	825	63	0.017	13	285
Брест – Ташкент	4369	924	71	0.016	15	291
Калининград - Ташкент	4559	1000	77	0.017	16	285
Бандерабас – Ташкент	3617	1028	79	0.022	18	201
Рига - Ташкент	4606	984	76	0.016	16	288
Владивосток - Ташкент	8548	1277	98	0.011	29	295

Этот тариф применяется для всех генеральных грузов. 20' контейнеры (13 тонн), три по 20' на вагон

Для нецветных металлов и опасных грузов коэффициент равен 2

Для груза в контейнерах-цистернах коэффициент равен 1,4

Для груза в риферных контейнерах коэффициент равен 1,35

2 Обобщенные расходы на ж-д соединительный путь

Модель назначения транспортных потоков требует данных по стоимости на каждый отдельный соединительный путь, которые отражают и стоимость совершения дальней поездки и расходы, проистекающие из физических и технических характеристик каждого ж-д соединительного пути. Средний транспортный расход используется в качестве ссылки для калибрования расходов, выведенных для каждого отдельного соединительного пути, и для назначения реалистичных стоимостных показателей: сумма стоимостей множества соединительных путей вдоль данного маршрута должна равняться суммарной спрогнозированной стоимости дальней поездки с использованием этих соединительных путей.

3 Стоимость транспортировки для портов морских соединительных путей

3.1 Общий Подход

Анализ расходов, связанных с различными услугами, предоставляемых на морских соединительных путях, включает следующее:

- Морской фрахт (из/в означенный порт),
- Стоимость перегрузки,
- Таможенные пошлины и другие выплаты (пошлина на документацию, штраф за простой, и плата за хранение).

Для прогнозирования соответствующих выплат были определены три конфигурации перегрузок:

- Грузовики (перегрузка типа RoRo на RoRo паром, портовые и таможенные пошлины, и паромная транспортировка),
- Товарные вагоны (RoRo перегрузка вагонов на паром для вагонов, портовые и таможенные пошлины, и паромная транспортировка вагонов),
- Груз транзитом (груз, привезенный по ж-д или грузовым транспортом в порт, с перегрузкой в этом порту с использованием хранилищ, портовые и таможенные пошлины, морская перевозка).

Были рассмотрены следующие порты:

- Каспийское море: Баку, Туркменбаши и Актау
- Черное море : Потти, Батуми и Ильичевск

Сбор данных включал интервью с представителями портов и судоходных линий, опубликованные тарифы (Каспийское Морское Пароходство, тариф МТТ, Укрпаром), а также высказывания экспедиторов. Были также использованы Отчеты Проектов, особенно Модуля В.

3.2 Стоимость применяемая к соединительным путям морского сектора сети

Детальные результаты подытожены в отдельных таблицах, которые даны в приложениях. Как было отмечено, (тарифные) ставки применяются от узла к узлу сети, для данного соединительного пути и для каждой конфигурации. Общая схема выглядит следующим образом:

Порт Отплытия Перегрузка → Портовые и Таможенные Пошлины → Морской фрахт → Портовые и Таможенные Пошлины → Перегрузка	Порт Прибытия
--	---------------

Перегрузка включает

- Для паромов: грузовик или товарный вагон (паромный вагон и RoRo суда)
- Для грузов судами: портовые судовой верфи и хранилища.

Применяемые тарифные ставки выводятся из тарифов, предоставляемых судоходными линиями. Они выражены в долларах США на соединительный путь.

Порты Каспийского Моря

Ставки применяемые на паромных линиях Баку - Туркменбаши

Ниже даются тарифы, опубликованные Каспийским Морским Пароходством и примененные в течение первой половины 2000 года для перевозки товарных вагонов и контейнеров из ж-д тупика Туркменбаши в Бакинский ж-д тупик, включая паромный разъезд на Каспийском море:

<i>В долларах США</i>	Погрузка или разгрузка (Туркменбаши)	Разъезд (1)	Погрузка или разгрузка (Баку)	Суммарная стоимость на Одну поездку
20-футовые контейнеры	40	450	36	526
40-футовые контейнеры	60	450	36	546
Порожние или груженные товарные вагоны:				
- 15 метровый вагон	60	450	36	546
- 18 метровый вагон	60	540	36	636
- 20 метровый вагон	60	600	36	696

(1) Тариф на разъезд устанавливается на каждый линейный метр на уровне 30 долл США/метр (июнь 2000).

Эта таблица показывает, что за 18-метровый товарный вагон взимается 636 долл США, или 1272 долл США, если учесть стоимость за возвращающийся порожним вагон. На основе средней транспортной мощности в 50 тонн, стоимость на тонну равна 1272 долл США / 50 тонн = 25.44 \$ США/тонн. Выраженная в тонн-км для дистанции 310 км между Туркменбаши и Баку средняя цена равна \$0.082 на тонну-км.

Необходимо отметить, что цены договорные и возможны скидки, в зависимости от типа товара.

Ставки, применяемые из/в порт Актау (Казахстан) и Баку

На сегодня паромная связь отсутствует. (Ж-д терминал находится на ремонте. Ожидается, что хождение парома в/из Актау будет восстановлено к середине 2001 года).

На данный момент грузовые суда, действующие на маршруте Актау – Баку, применяют ставку морского фрахта равную 380 \$ США на 40-футовый контейнер (груженный 20 тоннами). Стоимость обработки груза равна соответствующему показателю в Туркменбаши : 60 \$ США.

Порты Черного моря

Ставки морской транспортировки, применяемые на паромных линиях Ильичевск – Батуми/Поти, Варна– Батуми/Поти.

Тарифные ставки, применяемые Укрпаромом для ж-д товарных вагонов, следующие:

<i>Общее число товарных вагонов перевозимых по контракту</i>	<i>Фрахт \$ США / вагон</i>
до 100 вагонов	1,300
более 100	1,250
более 200	1,200
более 300	1,150

более 400	1,100
более 500	1,050

Фактор Бункерной Регулировки (BAF) - 50 \$ США / вагон

Средняя тарифная ставка, применяемая Укрпаромом между Ильичевском и Поти/Батуми для товарного вагона, перевозимого по контракту на 250 вагонов, равна 1,175 \$США, плюс BAF равный 50 \$, что в сумме равняется 1,225 \$ США (эквивалентно почти 36 доллар/тонн (35 тонн/вагон)).

С контейнеров, перевозимых на ж-д товарных вагонах, прицепных вагонах или вагонах-платформах взимаются:

20-футовые контейнеры:	400 долларов США за один груженный (200 \$ за порожний)
44-футовые контейнеры:	800 долларов США за один груженный (400 \$ за порожний)

С рефрижераторов, полутрейлеров или контейнеров взимаются дополнительные 20% от декларированных тарифов. Что касается опасных грузов (подпадающие под I Класс IMO), то они перевозятся по удвоенной тарифной ставке. Сжатый газ транспортируется по тарифу 900 долларов за вагон-цистерну, включая порожний возврат вагона. За перевозку товаров, сложенных в виде кипы на плоской поверхности, применяется ставка 50 долларов США за один кубметр.

Терминальные расходы (перегрузочные расходы) изменяются в зависимости от конфигурации. Обработка груза в порту Ильичевск составляет 0,60 долларов на тонну груза (взимается вместе с морским фрахтом за грузы, перевозимые на подвижном составе). Для контейнеров терминальный расход равен 55 долларам на 20-футовый контейнер и 85 долларов на 40-футовый контейнер. В Поти, терминальные расходы более высокие: 270 долларов на платформу. Ставка, применяемая для контейнерв (два 20-футовых контейнера), равна 135 долларам на контейнер

Ставки применяемые на паромных линиях Ильичевск – Батуми/Поти, Варна– Батуми/Поти для грузовиков и легковых автомобилей

Ставки, применяемые для грузовиков на маршрутах Ильичевск – Батуми/Поти, Батуми / Поти – Ильичевск, Варна – Батуми/ Поти, Батуми/ Поти – Варна, зависят от валового веса и длины транспортного средства: до 36 тонн, высота 4,20 м, ширина 2,50 м, и длина 18 м, при этом ставки в долларах США на линейный метр следующие:

Транспорт в один конец	в оба конца
груженный 50.00	груженный/порожний 60.00
порожний 40.00	груженный/груженный 85.00
BAF - 30 долларов на грузовик в один конец.	

Типичный шарнирный грузовик (18 метров в длину), идущий в один конец и перевозящий груз в 20 тонн, платит 930 долларов (равно 46.5 долл/тонн). Грузы, сложенные в виде кипы на плоской поверхности, грузовики и вагоны должны иметь все необходимые документы, позволяющие им пройти таможенные формальности.

МОДЕЛЬ ВЫЧИСЛЕНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ РАСХОДОВ

Эта модель применяется в двух фазах: (i) сбор данных и (ii) вычисление расходов.

ПЕРВАЯ ФАЗА: СБОР ДАННЫХ: она заключается в объединении основных данных в таблице следующего типа (денежные единицы в данном примере даны для Азербайджана, но структура таблицы одинакова для каждой страны):

ГРУЗОВИК или ТРАКТОР

Базовый год	1999
Стоимость покупки (без шин)	50 000 \$
Остаточная стоимость (процент стоимости покупки)	10.0 %
Обычная процентная ставка	10.0 %
Рост потребления горючего со временем	%
Удельное потребление горючего	35.0 литр/100 км
Цена горючего	0.14 \$/литр
Количество шин	6 шин
Цена шины	250 \$
Средний срок службы шины (км)	150 000 км
Ремонтные расходы на первый год (% от стоимости покупки)	6.0 %
Растущая ставка ремонтных расходов (в год)	%
Перевозимый полезный груз (для одного грузовика)	0 тонн
Рабочие дни (в год)	300 день/год
Средний срок службы транспортного средства	900 000 км
Среднегодовая эксплуатация транспортного средства	67 500 км
Годовая стоимость страховки грузовика	900 \$/год
Страховка коммерческого груза (для одного грузовика)	0 \$/год
Ежегодные косвенные налоги	600 \$/год
Пошлины	50 \$/мес
Срок службы транспортного средства (в г.)	13.3 лет
Средняя ежедневная эксплуатация (в км)	225.0 км/день
Ежемесячная эксплуатация (в рабочих днях)	25.0 день/мес

ТРЕЙЛЕР или ПОЛУТРЕЙЛЕР

Стоимость покупки (без шин)	38 000 \$
Остаточная стоимость (процент стоимости покупки)	10 %
Количество шин	12 шин
Средний срок службы шины	150 000 км
Ремонтные расходы на первый год (% от стоимости покупки)	7.0 %
Перевозимый полезный груз	24.0 тонн
Средний срок службы полутрейлера	1 000 000 км
Среднегодовая эксплуатация полутрейлера	60 000 км
Годовая стоимость страховки полутрейлера	0 \$/год
Страховка коммерческого	770 \$/год
Ежегодные косвенные налоги	\$/год
Средний срок службы транспортного средства (в г.)	16.7 лет

ВОДИТЕЛЬ

Ежемесячная зарплата	675 \$/мес
Стимулы (премии)	0 \$/мес
Ежегодный рост зарплаты	- %
Выплата на расходы (в день)	35 \$/день
Отчисление в фонд социального страхования	35.00 %
Количество водителей на грузовик	1.2000 водителей

НЕПРЕДВИДЕННЫЕ РАСХОДЫ

Общие расходы / эксплуатационные расходы	8.0 %
--	-------

ВТОРАЯ ФАЗА: ВЫЧИСЛЕНИЕ

Вторая фаза модели нацелена на вычисление значений всех элементов на основе собранных данных и наполнение таблицы окончательных результатов следующего типа:

Эксплуатационные расходы трансп.средства для Азербайджана

ПЕРЕМЕННЫЕ РАСХОДЫ (\$/км)		ПОСТОЯННЫЕ РАСХОДЫ (\$/день)	
ГРУЗОВИК / ТРАКТОР			
Горючее	0.05 \$/км	Страховка трансп.сред	3 \$/день
Шины	0.01 \$/км	Страховка груза	3 \$/день
Текущий ремонт	0.04 \$/км	Налоги	2 \$/день
Пошлины	0.01 \$/км	Расходы финансир-ия	10 \$/день
		Стоимость обновления	11 \$/день
Под-сумма	0.11 \$/км		28 \$/день
ТРЕЙЛЕР / ПОЛУТРЕЙЛЕР			
Шины	0.02 \$/км	Страховка трансп.сред	0 \$/день
Текущий ремонт	0.04 \$/км	Страховка груза	3 \$/день
		Налоги	0 \$/день
		Расходы финансир-ия	7 \$/день
		Стоимость обновления	7 \$/день
Под-сумма	0.06 \$/км		17 \$/день
СУММА, ТРАНСП.СР.	0.17 \$/км		45 \$/день
ВОДИТЕЛЬ			
Стимулы (премии)	0.00 \$/км	Зарплата	32 \$/день
Деньги на расходы (в день)	0.16 \$/км	Соц.страхование	11 \$/день
СУММА, ВОДИТЕЛЬ	0.16 \$/км		44 \$/день
ПРЕДПРИЯТИЕ			
СУММА, ПРЕДПРИЯТИЕ		Общие расходы	13 \$/день
СУММА	0.33 \$/км		102 \$/день

Комментарии:

- Расходы делятся на переменные расходы, которые учитываются, только если транспортное средство находится в пути, и постоянные расходы, которые учитываются независимо от того, находится ли машина в поездке или нет. По этой причине переменные расходы выражены в денежных единицах на километр (наиболее показательная единица производительности для автодорожного транспорта), а постоянные расходы - денежными единицами на день (наиболее показательная единица времени для автодорожного транспорта).
- Расходы также делятся на расходы транспортного средства (которые в свою очередь делятся между грузовиками и трейлерами или полутрейлерами, с учетом всевозможных

схем), водительские и непредвиденные расходы. Этот вариант позволяет проверить источник возможных перерасходов (на машинный парк, водителя и непредвиденные расходы).

Описание вычислений

1. Переменные расходы (выражены в денежных единицах на км)

1.1. Расходы транспортного средства

- Горючее

$$\text{Стоимость горючего на км} = \frac{(\text{количество литров на 100 км} \times \text{цена 1 литра})}{100}$$

- Шины

$$\text{Стоимость шины на км} = \frac{(\text{количество шин} \times \text{цена 1 шины})}{\text{километраж шины}}$$

- Текущий ремонт

$$\text{Стоимость текущего ремонта на км} = \frac{\text{годовая стоимость текущего ремонта}}{\text{годовой километраж}}$$

или

$$\frac{\text{стоимость покупки транспортного средства} \times \text{процент текущего ремонта}}{\text{годовой километраж}}$$

1.2. Водительские расходы

- В день

$$\text{Дополнительный расход на км} = \frac{\text{суточные деньги}}{\text{суточный километраж}}$$

2. Постоянные расходы

2.1. Транспортное средство

- Страхование (машины и коммерческого груза)

$$\text{Ежедневная стоимость страховки} = \frac{\text{годовая стоимость страховки}}{\text{количество рабочих дней в году}}$$

- Налоги

$$\text{Ежедневный расход на налоги} = \frac{\text{годовые налоги}}{\text{количество рабочих дней в году}}$$

- Стоимость обновления и финансирования

Эти расходы вычисляются на основе реализованной стоимости приобретения транспортного средства (без НДС и шин и выведения остаточной стоимости) с использованием местной банковской процентной ставки. Этот "экономический метод списания" увеличивает ежегодные взносы, но, в отличие от обычного бухгалтерского метода списания, принимает во внимание инфляцию.

Таким образом, ежегодные взносы вычисляются с помощью следующей формулы (которые легко найти внутри крупноформатных таблиц):

$$\text{Годовой взнос} = \text{амортизационная сумма} \times \frac{i}{1-(1+i)^{-n}}$$

где "i" – процентная ставка и "n" – срок службы в годах.

Более того, учитываемый срок службы – это полный срок службы транспортного средства, чтобы получить более реалистичное представление об эксплуатационных условиях.

Следующий пример, учитывающий стоимость покупки равную 1000 (без НДС), позволяет понять процесс вычисления:

Стоимость покупки	1 000
Шины	50
Цена без шин	<u>950</u>
Остаточная сумма(20%)	190
Амортизация	<u>760</u>
Ежегодный взнос (6 лет / 10%)	155
Из которого	
Стоимость обновления (760/6)	127
Финансовая стоимость	28

И наконец,

$$\text{Ежедневная стоимость обновления} = \frac{\text{амортизационная сумма}}{\text{срок службы трансп. средства в гг.} \times \text{рабочие дни в году}}$$

и

$$\text{Ежедневный расход на финансирование} = \text{ежедневный взнос} - \text{ежедневная стоимость обновления}$$

2.2. Водитель

- Расходы на зарплату

$$\text{Расход на зарплату} = \frac{\text{мес. зарплата без вычета налогов} / \text{водитель} \times \text{среднее число водителей} / \text{маши.}}{\text{число рабочих дней на месяц}}$$

- Взнос в фонд социального страхования

$$\text{Ежедневные соц. отчисления} = \text{ежедневная зарплата} \times \text{отчисляемый процент}$$

2.3. Непредвиденные расходы

- Ежедневные непредвиденные расходы

$$\text{Ежедн. непредвид. расход} = \left(\sum \text{переменный расход} \times \text{км в день} + \sum \text{ежедневные расходы} \right) \times \% \text{ непр. расх.}$$

ПРИЛОЖЕНИЕ II
СРЕДСТВА НАВИГАЦИИ
СВОДКА ИССЛЕДОВАНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Технико-экономическое Обоснование Реабилитации и Модернизации Системы Навигационных Средств в Портах Каспийского моря.

Резюме

Ожидаемый рост в объемах грузов, транспортируемых через Каспийское море (особенно, в торговле нефтью, а также в переправляемых паромными грузами), идет рука об руку с ростом плотности в судовых транспортных потоках, так как рост размеров судна будет умеренным благодаря существующим морским ограничениям на Каспийском море и в Каспийских портах.

В свете будущих объемов транспортных потоков, технический обзор существующих систем навигационных средств выявил, что существует резкая необходимость для действий по крайней мере в двух из проанализированных портов. В портах Баку/Дубенди и Туркменбаши не хватает основного оборудования для обеспечения навигационной безопасности в подъездах к порту и в бассейне гавани. В то время как порт Актау недавно принял меры по частичному обновлению своих навигационных средств под стать западно-европейским стандартам, в нем все же не хватает некоторых конструкций для эффективного просмотра и надзора над территорией порта и зоной въезда со стороны моря.

Институциональный анализ выявил, что можно повысить эффективность в результате реорганизации и централизации систем навигационных средств в Баку/Дубенди.

Финансовый анализ продемонстрировал, что инвестиции в навигационные средства в портах Баку/Дубенди и Туркменбаши при нынешних условиях не могут быть финансированы с участием частного сектора, так как вычисленный финансовый темп оборота капитала (FIRR) далеко не удовлетворителен с точки зрения частного инвестора. В Актау вычисленный FIRR достиг уровня, который порождает сомнения относительно того, будут ли пошлины за пользование маяком целиком направлены на возмещение расходов по навигационным услугам. Так как до сих пор исследуемые порты не используют бухгалтерскую систему, основанную на услугах, установка тарифов, очевидно, носит несколько произвольный характер. Более того, порт Актау имеет ограниченные возможности для принятия новых инвестиций, так как он обязан следовать ограничениям, наложенным в рамках недавнего крупного кредита, выданного ЕБРР для реабилитации терминала.

Тем не менее, экономическая оценка приводит к заключению, что чистые социальные доходы, которых можно ожидать в результате принятия предложенных мер, будут позитивными на уровне, который повысит экономический темп оборота вплоть до уровня, обычно требуемого Международными Финансовыми Учреждениями для финансирования инвестиций в общественные инфраструктуры.

Следовательно, можно заявить, что предлагаемая реабилитация систем Навигационных Средств в портах Баку/Дубенди, Актау и Туркменбаши не только технически обоснована, но также может быть настоятельно рекомендована для исполнения в ближайшем будущем с учетом нынешних условий. Инвестиции должны финансироваться из общественных фондов, так как невозможно продемонстрировать финансовую обоснованность, но, тем не менее, экономическая оценка предоставила достаточно доказательств для утверждения экономической жизнеспособности данной меры.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

МОДУЛЬ В

КОММЕНТАРИИ К НАЧАЛЬНОМУ ОТЧЕТУ

ПРИЛОЖЕНИЕ III

МОДУЛЬ В

Комментарии из Казахстана

Министерство Транспорта и Связи – Управление Водного Транспорта Астана

Управление Водного Транспорта изучило представленный материал, касающийся Модуля В. Новые услуги на Каспии в рамках проекта Трасека: Транспортные потоки и технико-экономические обоснования, и мы хотели бы проинформировать Вас о следующем:

В принципе, представленный материал соответствует установленным целям. Однако, анализируя материал, мы столкнулись с некоторыми проблемами, так как Модуль В тесно связан с Модулем А (пока не представленным), который, согласно Техническому Заданию, должен содержать и транспортную базу данных и прогнозы транспортных потоков.

Более того, ударение делается на транспортировку углеводородных материалов и перевозки в нефтяной терминал Дубенди (без информации, касающейся порта Баку).

В Главе 2.5.1.3. не указывается точное число сухогрузов, владельцем которых является Каспийское Морское Пароходство.

Не были представлены приблизительные расчеты по эксплуатации судов.

Поэтому мы хотели бы, чтобы Вы предоставили нам на изучение и Модуль Е и Модуль А.

Пользуясь возможностью, Казахская сторона хотела бы подтвердить свою заинтересованность в продолжении исследования в рамках Трасека и свою готовность к сотрудничеству.

Подписано Ж. Касимбеком, Директор

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

CD - ROM

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

МОДУЛЬ А

CD-ROM

CD-ROM (если он приложен к этому Отчету) содержит несколько типов данных, в формате таблиц Excel, которые будут включены в базу данных транспортных потоков за 1998 год (данные за 1999 год еще не собраны отовсюду):

- 1 Первоначальные данные, касающиеся физических характеристик автодорожных и железнодорожных соединительных путей по всей сети – по отдельным странам.
- 2 Данные о транспортных потоках по ж-д, автодорожным и пограничным соединительным путям
- 3 (если имеются) Портовые транспортные потоки включая движения судов
- 4 Некоторые социо-экономические данные, включая официальную статистику из Статистических Комитетов СНГ.
- 5 Международные Торговые Потoki по стране и по товару (детали и сводка). Торговые потоки пересматриваются для обменов между странами Трасека.
- 6 Предварительные назначения международных грузовых потоков на автодорожных и ж-д сетях Трасека. Предварительные потому, что торговые потоки не разбиты по областям (кроме Казахстана, который также включает национальные грузовые потоки из области в область)

Цель выпуска CD-ROM на этой стадии Проекта – помочь провайдером данных проверить достоверность и точность данных и определить окончательные поправки. Через один месяц Консультант не примет никаких аргументов.

CD-ROM также содержит программное обеспечение, позволяющее визуализировать поиск различных маршрутов/путей в пределах внутренней сети 10 стран Трасека. Консультант приветствует любые комментарии по обнаруженным несостоятельным ссылкам или путям внутри CD-ROM, что может помочь исправить эти ошибки в дальнейшем.

СОДЕРЖАНИЕ БАЗЫ ДАННЫХ

1. Основные Данные за 1998 год

	Таблица	Адрес на CD ROM
Армения		
Физические данные для ж-д соединит.пути	2.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Armenia
Физические данные для автодор.соединит.пути	2.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Armenia
Физические данные для ж-д-автодор.перегрузки	2.5	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Armenia
Пограничный переезд	2.6	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Armenia
Социо-экономическ. данные на уровне области	3.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Armenia
Подсчеты автодорожных транспортных потоков	6.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Armenia
Железнодорожные транспортные потоки	6.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Armenia
Азербайджан		
Физические данные для ж-д соединит.пути	2.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Azerbaijan
Физические данные для автодор.соединит.пути	2.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Azerbaijan
Физические данные для судоходн.соедин.путей	2.3	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Azerbaijan
Физические данные для портовых соедин.путей	2.4	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Azerbaijan
Физические данные для ж-д-автодор.перегрузки	2.5	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Azerbaijan
Пограничный переезд	2.6	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Azerbaijan
Социо-экономическ. данные на уровне области	3.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Azerbaijan
Подсчеты автодорожных транспортных потоков	6.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Azerbaijan
Железнодорожные транспортные потоки	6.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Azerbaijan
Портовые транспортные потоки	7.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Azerbaijan
Движения судов	7.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Azerbaijan
Транспорт на погран.переезде - трансп.средства	7.3	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Azerbaijan
Транспорт на погран.переезде - товары	7.4	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Azerbaijan
Грузия		
Физические данные для ж-д соединит.пути	2.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Georgia
Физические данные для автодор.соединит.пути	2.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Georgia
Физические данные для судоходн.соедин.путей	2.3	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Georgia
Физические данные для портовых соедин.путей	2.4	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Georgia
Физические данные для ж-д-автодор.перегрузки	2.5	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Georgia
Пограничный переезд	2.6	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Georgia
Социо-экономическ. данные на уровне области	3.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Georgia
Подсчеты автодорожных транспортных потоков	6.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Georgia
Портовые транспортные потоки	7.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Georgia
Движения судов	7.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Georgia
Транспорт на погран.переезде - трансп.средства	7.3	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Georgia
Казахстан		
Физические данные для ж-д соединит.пути	2.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Kazakhstan
Физические данные для автодор.соединит.пути	2.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Kazakhstan
Физические данные для судоходн.соедин.путей	2.3	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Kazakhstan
Физические данные для портовых соедин.путей	2.4	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Kazakhstan
Физические данные для ж-д-автодор.перегрузки	2.5	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Kazakhstan
Пограничный переезд	2.6	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Kazakhstan
Социо-экономическ. данные на уровне области	3.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Kazakhstan
Подсчеты автодорожных транспортных потоков	6.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Kazakhstan
Железнодорожные транспортные потоки	6.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Kazakhstan
Портовые транспортные потоки	7.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Kazakhstan
Движения судов	7.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Kazakhstan
Транспорт на погран.переезде - трансп.средства	7.3	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Kazakhstan
Транспорт на погран.переезде - товары	7.4	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Kazakhstan
Киргизстан		
Физические данные для ж-д соединит.пути	2.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Kyrgyzstan
Физические данные для автодор.соединит.пути	2.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Kyrgyzstan
Физические данные для ж-д-автодор.перегрузки	2.5	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Kyrgyzstan
Пограничный переезд	2.6	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Kyrgyzstan
Социо-экономическ. данные на уровне области	3.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Kyrgyzstan
Подсчеты автодорожных транспортных потоков	6.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Kyrgyzstan
Железнодорожные транспортные потоки	6.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Kyrgyzstan
Транспорт на погран.переезде - товары	7.4	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Kyrgyzstan

СОДЕРЖАНИЕ БАЗЫ ДАННЫХ

Молдова

Физические данные для ж-д соединит.пути	2.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Moldova
Физические данные для автодор.соединит.пути	2.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Moldova
Физические данные для ж-д-автодор.перегрузки	2.5	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Moldova
Пограничный переезд	2.6	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Moldova
Социо-экономическ. данные на уровне области	3.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Moldova
Подсчеты автодорожных транспортных потоков	6.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Moldova
Железнодорожные транспортные потоки	6.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Moldova
Транспорт на погран.переезде - трансп.средства	7.3	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Moldova
Транспорт на погран.переезде - товары	7.4	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Moldova

Монголия

Физические данные для автодор.соединит.пути	2.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Mongolia
Физические данные для ж-д-автодор.перегрузки	2.5	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Mongolia
Социо-экономическ. данные на уровне области	3.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Mongolia
Транспорт на погран.переезде - трансп.средства	7.3	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Mongolia

Таджикистан

Физические данные для ж-д соединит.пути	2.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Tajikistan
Физические данные для автодор.соединит.пути	2.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Tajikistan
Физические данные для ж-д-автодор.перегрузки	2.5	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Tajikistan
Пограничный переезд	2.6	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Tajikistan
Социо-экономическ. данные на уровне области	3.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Tajikistan
Подсчеты автодорожных транспортных потоков	6.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Tajikistan
Железнодорожные транспортные потоки	6.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Tajikistan
Транспорт на погран.переезде - трансп.средства	7.3	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Tajikistan

Туркменистан

Физические данные для ж-д соединит.пути	2.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Turkmenistan
Физические данные для автодор.соединит.пути	2.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Turkmenistan
Физические данные для судоходн.соедин.путей	2.3	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Turkmenistan
Физические данные для портовых соедин.путей	2.4	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Turkmenistan
Физические данные для ж-д-автодор.перегрузки	2.5	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Turkmenistan
Пограничный переезд	2.6	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Turkmenistan
Социо-экономическ. данные на уровне области	3.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Turkmenistan
Подсчеты автодорожных транспортных потоков	6.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Turkmenistan
Железнодорожные транспортные потоки	6.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Turkmenistan
Портовые транспортные потоки	7.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Turkmenistan
Движения судов	7.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Turkmenistan
Транспорт на погран.переезде - трансп.средства	7.3	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Turkmenistan
Транспорт на погран.переезде - товары	7.4	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Turkmenistan

Украина

Физические данные для ж-д соединит.пути	2.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Ukraine
Физические данные для автодор.соединит.пути	2.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Ukraine
Физические данные для судоходн.соедин.путей	2.3	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Ukraine
Физические данные для портовых соедин.путей	2.4	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Ukraine
Физические данные для ж-д-автодор.перегрузки	2.5	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Ukraine
Пограничный переезд	2.6	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Ukraine
Социо-экономическ. данные на уровне области	3.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Ukraine
Подсчеты автодорожных транспортных потоков	6.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Ukraine
Портовые транспортные потоки	7.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Ukraine
Движения судов	7.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Ukraine
Транспорт на погран.переезде - трансп.средства	7.3	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Ukraine

Узбекистан

Физические данные для ж-д соединит.пути	2.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Uzbekistan
Физические данные для автодор.соединит.пути	2.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Uzbekistan
Физические данные для ж-д-автодор.перегрузки	2.5	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Uzbekistan
Пограничный переезд	2.6	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Uzbekistan
Социо-экономическ. данные на уровне области	3.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Uzbekistan
Подсчеты автодорожных транспортных потоков	6.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Uzbekistan
Железнодорожные транспортные потоки	6.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Uzbekistan
Транспорт на погран.переезде - трансп.средства	7.3	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Uzbekistan

СОДЕРЖАНИЕ БАЗЫ ДАННЫХ

2. Другие данные за 1998 год

Армения

Международ. торгов. потоки Экспорт (дополнено)	4.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Armenia
Международ. торгов. потоки Импорт (дополнено)	4.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Armenia
Экспорт Автодорога		CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Armenia
Экспорт Железная Дорога		CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Armenia
Импорт Автодорога		CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Armenia
Импорт Железная Дорога		CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Armenia

Азербайджан

Международ. торгов. потоки Экспорт (дополнено)	4.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Azerbaijan
Международ. торгов. потоки Импорт (дополнено)	4.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Azerbaijan
Движения судов	7.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Azerbaijan
Подсчеты транспортных потоков	6.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Azerbaijan

Грузия

Международ. торгов. потоки Экспорт (дополнено)	4.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Georgia
Международ. торгов. потоки Импорт (дополнено)	4.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Georgia
Портовые транспортные потоки	7.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Georgia
Движения судов	7.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Georgia

Казахстан

Международ. торгов. потоки Экспорт (дополнено)	4.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Kazakhstan
Международ. торгов. потоки Импорт (дополнено)	4.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Kazakhstan

Киргизстан

Международ. торгов. потоки Экспорт (дополнено)	4.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Kyrgyzstan
Международ. торгов. потоки Импорт (дополнено)	4.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Kyrgyzstan

Молдова

Международ. торгов. потоки Экспорт (дополнено)	4.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Moldova
Международ. торгов. потоки Импорт (дополнено)	4.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Moldova

Таджикистан

Международ. торгов. потоки Экспорт (дополнено)	4.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Tajikistan
Международ. торгов. потоки Импорт (дополнено)	4.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Tajikistan

Туркменистан

Международ. торгов. потоки Экспорт (дополнено)	4.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Turkmenistan
Международ. торгов. потоки Импорт (дополнено)	4.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Turkmenistan

Украина

Международ. торгов. потоки Экспорт (дополнено)	4.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Ukraine
Международ. торгов. потоки Импорт (дополнено)	4.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Ukraine
Портовые транспортные потоки	7.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Ukraine
Движения судов	7.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Ukraine

Узбекистан

Международ. торгов. потоки Экспорт (дополнено)	4.1	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Uzbekistan
Международ. торгов. потоки Импорт (дополнено)	4.2	CD:\Source\SourceFinal\1998\English\Uzbekistan

Статистика СНГ

CD:\Source\SourceFinal\1998\English

СВОДКА торговых потоков за 98 год

CD:\1998Trade Flow by Countries Import-Export

Торговые потоки от страны к стране за 1998 год

CD:\1998Trade Flow by Countries Import-Export

3. Предварительные назначения транспортных потоков в Транспортной Сети за 1998 год

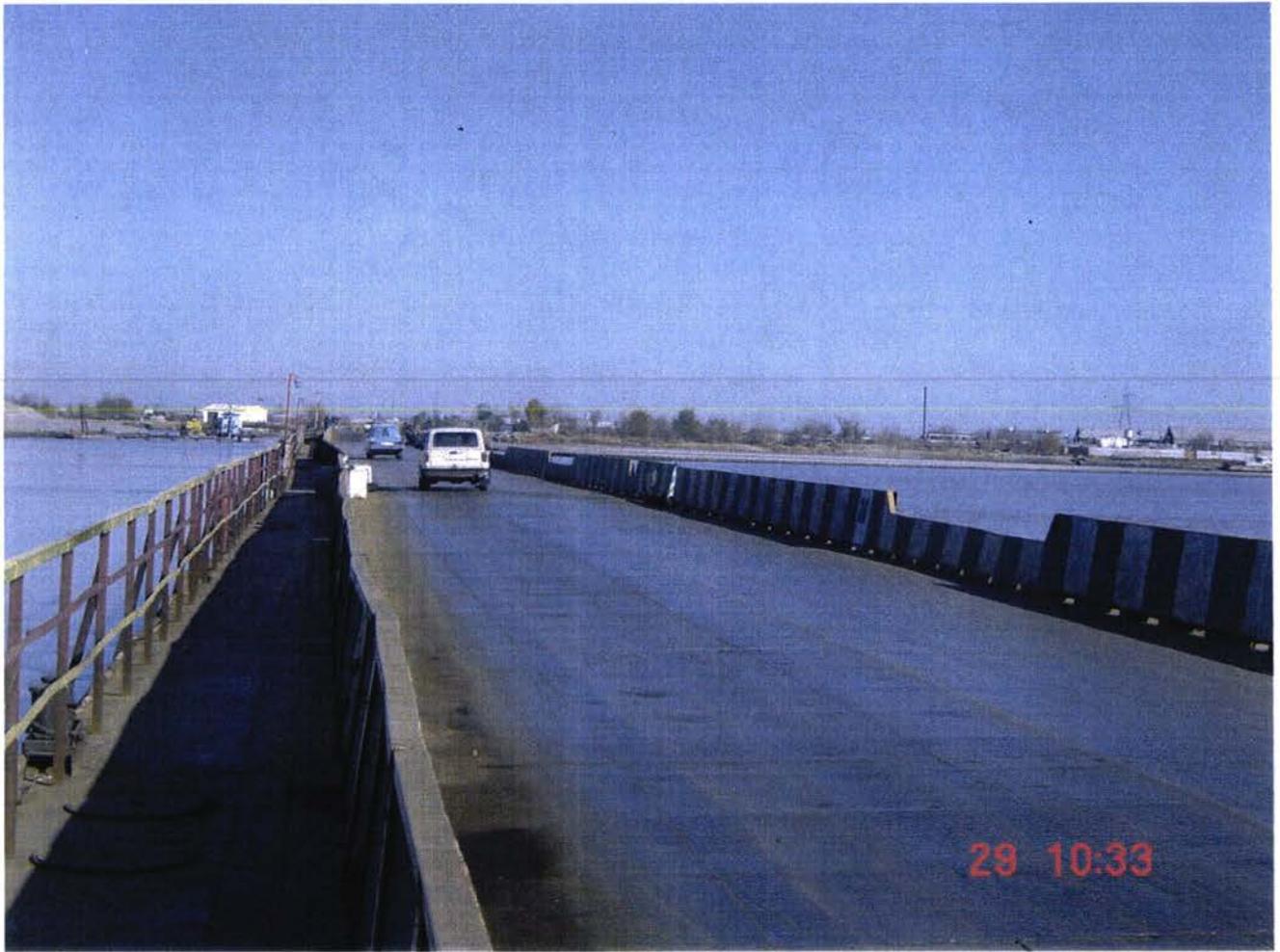
Назначения 1998 г. Междун. торгов. потоки по автодор.

CD:\Network Assignment of international trade flows 1998

Назначения 1998 г. Междун. торгов. потоки по ж-д

CD:\Network Assignment of international trade flows 1998

ПРИЛОЖЕНИЕ V
ДОРОЖНЫЙ ПОНТОН (МОСТ) ЧАРДЗЕВ



ПРИЛОЖЕНИЕ VI

ПОЛУЧАТЕЛИ ОТЧЕТА о ПРОДВИЖЕНИИ ПРОЕКТА №2

ПОЛУЧАТЕЛИ ОТЧЕТА о ПРОДВИЖЕНИИ ПРОЕКТА №2

				Английский		Русский		Англ + рус
				Переплет	Без переп	Переплет	Без переп	CD-ROM
	ВСЕГО			29	27	97	27	29
DHL	БЮРОСЕЛЬ ТРАСЕКА		Дж. Бредли	2		1		1
DHL	СМК ТРАСЕКА	Баку	М. Грель	1	1	1	1	1
DHL	Мониторинг ТАСИС	Тбилиси	Х. Матерс	1	1	1	1	1
Вручн-Баку	Мониторинг ТАСИС	Ташкент	П. Мелиссен	1	1	1	1	1
DHL	Мониторинг ТАСИС	Киев	Д. Армстронг	1	1	1	1	1
Национальное КБ Тасис								
DHL	Армения		П. Тиббс	1	1	2	1	
Вручную	Азербайджан		Б. Смолин	1	1	2	1	
DHL	Грузия		Дж. Линн	1	1	2	1	
DHL	Казахстан		Е. Валли	1	1	2	1	
DHL	Киргизстан		Дж. Хамбли	1	1	2	1	
DHL	Молдова		Л. Беккер	1	1	2	1	
DHL	Монголия		Д. Хелберн	1	1	2	1	
DHL	Таджикистан							
DHL	Туркменистан		М. Гиличев	1	1	2	1	
DHL	Украина		О. Рожков	1	1	2	1	
DHL	Узбекистан		П. Реддиш	1	1	2	1	
Совместн. Межправительственн. Комиссия ТРАСЕКА								
			Национ. Секретарь					
	Офис СМК ТРАСЕКА - Баку		✓	1	1	1	1	1
	Армения		Г. Григорян	1	1	1	1	1
	Азербайджан			1	1	1	1	1
	Болгария			1	1	1	1	1
	Грузия			1	1	1	1	1
	Казахстан			1	1	1	1	1
	Киргизстан			1	1	1	1	1
	Молдова			1	1	1	1	1
	Румыния			1	1	1	1	1
	Таджикистан			1	1	1	1	1
	Турция			1	1	1	1	1
	Украина		Я. Тертишник	1	1	1	1	1
	Узбекистан			1	1	1	1	1
АНАЛОГИ : Бенефициар/Корреспондент								
DHL	Армения	МТС	Г. Григорян			6		1
Вручную	Азербайджан	МЭ	И. Садыхов			7		1
DHL	Грузия	МТС	В. Ломадзе			8		1
Вручную	Казахстан	НИИТ	М. Бекмагамбетов			6		1
DHL	Киргизстан	КДТП	Л. Алибегашвили			4		1
DHL	Молдова	МТС	Б. Герасим			5		1
DHL	Монголия	МИ	Р. Буд			4		1
DHL	Таджикистан	ТГТС	Т. Мирзоев			5		1

ПОЛУЧАТЕЛИ ОТЧЕТА о ПРОДВИЖЕНИИ ПРОЕКТА №2

Вручную	Туркменистан	НИСИ	Дж. Байрамов			4		1
DHL	Украина	МТ	Г. Легенки			5		1
DHL	Узбекистан	УИТС	К. Улжабаев			5		1

Опубликовано в декабре 2000

Copyright © 2000 Авторские права защищены службой Tacis DG IA, Европейская Комиссия.

Любые вопросы, касающиеся повторного воспроизведения этого документа, должны быть посланы
в Информационный Офис Тасис по адресу

Tacis Information Office, European Commission, Aarlenstraat 88 1/06 Rue d'Arlon, B-1040 Brussels.

Этот отчет был подготовлен ВСЕОМ. Факты, выводы и интерпретации, выраженные в этом отчете, принадлежат только
ВСЕОМ и ни в какой степени не отражают политики или взглядов Европейской Комиссии.