



EUROPEAID
CO-OPERATION OFFICE

**Обзор Восстановления
Железных Дорог в
Центральной Азии**
(EUROPEAID/116151/C/SV/MULTI)

Начальный Отчет
Апрель 2004

Титульный лист отчета

Название Проекта:	Обзор Восстановления Железных Дорог в Центральной Азии		
Номер Проекта:	65290 – EuropeAid/116151/C/SV/Multi		
Страны:	Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан		
Консультант ЕС			
Имя:	ITALFERR S.p.A. (А.О. «ИТАЛФЕРР»)		
Адрес проектного офиса:	Узбекистан - 700047, Ташкент, ул. Ахунбабаева, 15		
Тел:	+998.71.1321286		
Факс:	+998.71.1321237		
Адрес Главного офиса:	italferr@litel.uz		
Тел:	Италия, 00185, Рим, ул. Марсала, 53/67		
Факс:	+39.06.49752721		
E-mail:	+39.06.49752209 a.veralli@italferr.it		
Контактное лицо:			
Подпись:	Директор проекта Алессандро Вералли	Руководитель группы экспертов Поль Пезан	
Консультант ЕС			

Дата отчета: 30 Апреля 2004

Отчетный период: 1 Март 2004 – 30 Апрель 2004

Авторы отчета: Группа экспертов проекта

Группа мониторинга ЕС	_____ [имя]	_____ [подпись]	_____ [дата]
Делегация ЕС	_____ [имя]	_____ [подпись]	_____ [дата]
TACIS Бюро [Менеджер задания]	_____ [имя]	_____ [подпись]	_____ [дата]

АББРЕВИАТУРА

АБР	Азиатский Банк Развития
ВВП	Валовой Внутренний Продукт
ВТО	Всемирная Торговая Организация
ЕБРР	Европейский Банк Реконструкции и Развития
ЕК	Европейская Комиссия
ЕКЕ	Экономическая Комиссия ООН в Европе
ЕС	Европейский Союз
ЕТТ	Единый Тариф по Перевозкам
ИБР	Исламский Банк Развития
КНР	Китайская Народная Республика
КТЖ	Казахстан Темир Жолы (Казахские Железные Дороги)
МВФ	Международный Валютный Фонд
МОТС	Министерство Транспорта и Коммуникаций
МСАТ	Международный Союз Автомобильного Транспорта
МТТ	Международные Железнодорожные Тарифы
ОСЖД	Организация по Сотрудничеству в Сфере Железных Дорог (находится в Варшаве)
ПРООН	Программа Развития ООН
СНГ	Содружество Независимых Государств
ТАСИС	Техническая Помощь Содружеству Независимых Государств
ТЗ	Техническое задание
ТРАСЕКА	Транспортный Коридор Европа-Кавказ-Азия
ЭСКАТО ООН	Экономическая и Социальная Комиссия ООН в Азиатском и Тихоокеанском Регионе
УТЙ	Узбек Темир Йуллари (Узбекские Железные Дороги)
BCR	Соотношение Прибыли и Издержек Производства
IRR	Норма Прибыли внутри Страны
NPV	Чистая Приведенная Стоимость
SPECA	Специальная Экономическая Программа по Центральной Азии
TEU	20-ти дюймовая Единица Эквивалента
UIC	Международный Союз Железных Дорог (находится в Париже)
USD	Доллар США

СОДЕРЖАНИЕ

1. Краткий Обзор Проекта	1
2. АНАЛИЗ ПРОЕКТА	4
2.1 <i>Содержание Проекта</i>	4
2.1.1 <i>Исходные данные</i>	4
2.1.2 <i>Резюме по начальному периоду и его результаты</i>	4
2.1.3 <i>Ожидания бенефициариев</i>	5
2.2 <i>Основные проблемы / недостатки</i>	6
2.2.1 <i>Инфраструктура железных дорог в Кыргызской Республике</i>	6
2.2.2 <i>Железнодорожная связь с портом Актау</i>	6
2.2.3 <i>Инфраструктура железных дорог в Узбекистане</i>	7
2.2.4 <i>Транзит через Центральную Азию</i>	7
2.2.5 <i>Пересечение Границ</i>	7
2.2.6 <i>Новое направление ТРАСЕКА</i>	8
2.3 <i>Ситуация с местными Операторами</i>	9
2.4 <i>Целевые группы</i>	10
2.5 <i>Обязательства</i>	10
3. ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА	11
3.1 <i>Связи с другими проектами</i>	11
3.2 <i>Назначение и цели Проекта</i>	12
3.3 <i>Подход к Выполнению Проекта</i>	13
3.3.1 <i>Модуль А</i>	13
3.3.2 <i>Модуль Б</i>	18
3.4 <i>Ожидаемые результаты</i>	25
3.5 <i>Планирование общей продолжительности Проекта</i>	25
3.6 <i>Ограничения, Риски и Предположения</i>	25
3.7 <i>Планирование на следующий Отчетный Период</i>	26

ПРИЛОЖЕНИЯ

Таблица А : ОБЩИЙ ПЛАН РАБОТ

Таблица Б : ОБЩИЙ ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ

**Таблица В : ПЛАНИРОВАНИЕ МЕРОПРИЯТИЙ НА СЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД
ПРОГРАММА РАБОТ**

1. Краткий Обзор Проекта

Название Проекта:	Обзор Восстановления Железных Дорог в Центральной Азии
Номер Проекта:	65290 – EuropeAid/116151/C/SV/Multi
Страна:	Казахстан, Кыргызская Республика, Таджикистан и Узбекистан

Основные Задачи Проекта:

Разработка жизнеспособных, надежных, безопасных и конкурентоспособных маршрутов, связывающих страны Центральной Азии с Европой и другими соседними странами, а также усовершенствование работы пограничных служб, облегчающих экономическое развитие, передвижение людей и товаров, предотвращение организованной преступности.

Цель проекта заключается в осуществлении следующего:

Модуль А / Анализ национальных планов железнодорожных сообщений, а также данных по планированию регионального железнодорожного сообщения.

Модуль Б / Проведение технико-экономического обоснования (ТЭО) для поддержки и привлечения инвестиций на восстановление железных дорог в Кыргызской Республике, Казахстане и Узбекистане для увеличения пропускной способности данных регионов.

Подробная характеристика задач проекта:

В рамках проекта осуществляются:

Модуль А /

- Обзор транспортных потоков и прогнозирования с упором на грузовой транспорт из Центральной Азии в Европу особенно по коридору ТРАСЕКА ;
- Определение слабых и узких мест;
- Исследование пересечения границ, включая сотрудничество в обмене данными и в таможенной службе;
- Оценка ситуации мультимодального (смешанного) транспорта и совместимости операций;
- Гармонизация стандартов и операций с особым акцентом на совместимость со стандартами Европейского Союза, особенно в отношении

стандартов по безопасности транспортировки опасных товаров и нефтепродуктов.

Модуль Б /

Исследование технико-экономического обоснования (ТЭО) для реабилитации и конструкции новых железнодорожных линий. На основе ТЭО, будут подготовлены заявки на получение кредита в банках-кредиторах с целью использования выделенных ресурсов для реализации проекта

Ожидаемые результаты: Модуль А /

- Рекомендации по мультимодальному транспорту.
- Рекомендации по гармонизации стандартов и процессов управления и совместимости операций.
- Рекомендации по улучшению процедур пересечения границ.
- Прогнозы железнодорожных перевозок.
- Предварительное назначение приоритетов по предложенным рекомендациям.

Модуль В /

- Технико-экономическое обоснование ранее определенных железнодорожных участков.
- Предварительная документация по данным участкам.

Деятельность проекта: Модуль А /

- A.1 - Сбор и обзор материалов по транспорту и экономике.
- A.2 - Общее представление объемов перевозок.
- A.3 - Определение и изучение физических, институциональных, геополитических, социальных и экологических вопросов.
- A.4 - Анализ национальных планов железнодорожных сообщений, а также данных по планированию регионального железнодорожного сообщения
- A.5 - Прогнозирование перевозок – Определение объемов нестыковок.
- A.6 - Исследование вопросов пересечения границ- Рекомендации по улучшению ситуации на границах.
- A.7 - Изучение мультимодального транспорта
Прогнозирование препятствий для развития мультимодального транспорта – Рекомендации по улучшению услуг.
- A.8 - Гармонизация стандартов и операций. Рекомендации по улучшению совместимости операций.
- A.9 - Выбор железнодорожных участков для выполнения ТЭО в рамках Модуля Б.
- A.10 – A.11 - A.12 и A.13 - Детализация прогнозов перевозок и рекомендации.
- A.14 - Предварительная приоритезация предложенной линии действий.

Модуль Б

- Б.1 - Анализ перевозок.
- Б.2 - Техническое обоснование.
- Б.3 - Определение воздействия на окружающую среду.
- Б.4 - Экономическая рентабельность.
- Б.5 - Детальное проектирование.
- Б.6 - График работ по реализации реабилитации/
строительства.
- Б.7 - Подготовка предварительной документации для
тендеров.

Начало Проекта: 1 Марта 2004

Срок Действия
Проекта: 18 месяцев

2. АНАЛИЗ ПРОЕКТА

2.1 Содержание Проекта

2.1.1 Исходные данные

Железнодорожные линии в Центральной Азии имеют протяженность в 22,100 км магистрального направления, где около 5,000 км – двухпутные, а 4,000 км – электрифицированные. Ввиду сокращения доходов, содержание железных дорог отсрочилось, а состояние рельсовых путей ухудшилось. Возможности железных дорог установить тарифы в соответствии с рыночными условиями сдерживаются государственным регулированием и социальной политикой стран. Тем не менее, за последние годы были построены несколько новых линий во многих частях региона, с целью ослабить зависимость от транзитных маршрутов посредством соседних государств. В будущем предполагается строительство ряда подобных линий, несмотря на то, что ввиду финансовых ограничений, их реализация потребует много времени. На ближайшее время значительный приоритет уделяется реабилитации региональной системы железных дорог.

Количество подвижного состава упало, т.к. парк изношен и нет возможности приобретения новых запасных частей. Оставшийся парк представляет собой устаревшие машины с высокими эксплуатационными расходами. Теперь, когда спрос вновь вырос, о нехватке вагонов докладывается и рассматривается возможность инвестирования в новые локомотивы и вагоны.

2.1.2 Резюме по начальному периоду и его результаты

Проект начался 1 Марта 2004 года. В течение месяца Консультант посетил все четыре страны, охватываемые проектом, т.е. Казахстан, Кыргызскую Республику, Таджикистан и Узбекистан. Состоялись встречи с бенефициариями проекта и организациями, непосредственно заинтересованными в проекте.

В Казахстане состоялась ознакомительная встреча в Астане в офисе бенефициария КТЖ, где присутствовали заместитель председателя и девять представителей различных отделов. На встрече в Министерстве Транспорта и Коммуникаций присутствовал глава одного из департаментов недавно учрежденного Комитета по Железным Дорогам.

В Кыргызской Республике реализацию проекта обсудили с бенефициарием проекта «Кыргызжелдорстрой», Дирекцией при Министерстве Транспорта и Коммуникаций, ответственной за развитие системы железных дорог с целью соединить север и юг страны в рамках государственной территории. Кроме того, состоялась встреча с Первым Заместителем Министра Транспорта.

В Таджикистане бенефициарий проекта - Министерство Транспорта - организовал встречи с различными должностными лицами Таджикских Железных Дорог, включая с одним из заместителей председателя, а также было организовано посещение цеха по

ремонту и восстановлению вагонов, с целью наглядно продемонстрировать усилия, предпринимаемые для улучшения состояния пассажирского транспорта.

В Узбекистане контакт с бенефициарием проекта - Узбекскими Железными Дорогами (УТЙ) – осуществляется через Департамент Внешних Экономических Связей. Консультант регулярно был информирован о результатах в определении структуры работы проекта. Заместитель Председателя по международным отношениям был назначен контрапартнером Консультанта.

Головной офис проекта расположен в Ташкенте. К концу апреля он работает в полную мощь.

2.1.3 Ожидания бенефициариев

Позиция бенефициариев проекта не всегда была выражена в четкой форме. Отчасти это можно объяснить тем, что суть Модуля А была еще не до конца понята.

Бенефициарий в Кыргызской Республике продемонстрировал глубокий интерес к проекту. Это особенно касалось Модуля Б, который почти полностью охватывает существующую систему железных дорог в Кыргызской Республике. Их восстановление будет необходимо для поднятия системы до уровня, совместимого с запланированным развитием сети с общенациональным охватом.

Для Казахстана проект представляет одну из многих попыток в реализации амбициозных планов по модернизации и развитию очень обширной системы, оставленной Советским Союзом. В настоящее время Казахстан во многом полагается на свои ресурсы, но приветствует вклад извне в сферах, требующих международное сотрудничество в таких аспектах как, например, прогнозирование регионального движения. КТЖ ничего не имеет против изучений проектом реконструкции железнодорожного участка – Бейнеу - Актау, упомянутом в TOR, несмотря на то, что уже проводится модернизация этого участка за счет улучшения сигнализации и пропускной способности. Однако восстановление должно предусматриваться в пределах структуры и долгосрочных планов развития сети, которые включают в себя строительство новой линии, связывающей напрямую Актау и Бейнеу с центром государства, и возможное строительство колеи по европейским стандартам на всем протяжении маршрута от Китая до Туркменистана и далее на Иран и Турцию.

Смягченную реакцию на проект с таджикской стороны можно частично объяснить фактом, что какая-либо часть Таджикской железнодорожной сети не была включена в Модуль Б. Фактически, Таджикская сторона предоставила Консультантам список проектов, на которые они ищут финансирование.

Пока точка зрения Узбекистана не была точно сформулирована. Однако, если подтвердятся намерения «Узбек Темир Йуллари» (УТЙ) относительно того, что возможно они не будут искать международного финансирования для восстановления сети к северу от Навои, то нет особого смысла в проведении технико-экономического обоснования по международным стандартам на железнодорожном участке Кунград–Бейнеу. Так или иначе данный вопрос будет рассмотрен в Модуле А, и есть большие шансы того, что участок, который интересует УТЙ, будет обозначен для своевременного включения в Модуль Б.

Резюмируя Модуль Б, можно говорить о подтвержденной заинтересованности Казахстана и Кыргызской Республики в проведении технико-экономического обоснования для участков, указанных в ТЗ. Что касается Узбекистана, данный вопрос будет рассмотрен позже.

2.2 Основные проблемы / недостатки

2.2.1 Инфраструктура железных дорог в Кыргызской Республике

Высокая стоимость перевозки товаров между севером и югом страны - главная проблема для Кыргызской Республики. Поезда между двумя зонами должны пересечь три других страны и пять границ. Например, транспортная стоимость топлива, перевозимого с нефтеперегонного завода на юге в Бишкек, может составить почти половину себестоимости. Восстановление шоссе между Бишкеком и Ошем существенно улучшило ситуацию. Однако для сыпучего груза железная дорога остается единственным экономичным способом перевозки на большие расстояния. Поэтому понятно, что Правительство Кыргызской Республики предполагает строительство новых участков внутри государства, несмотря на значительные расходы, связанные с пересечением гористых зон. Мудро полагается, что огромная инвестиционная стоимость могла бы быть уменьшена до более доступной цифры, если строительство нового национального участка можно было совместить с открытием международного маршрута между КНР и Ферганской Долиной. В данном случае, сообщение между севером и югом само по себе могло бы стать международным маршрутом.

Предусмотренные новые участки будут связаны с сетью Казахстана и Узбекистана существующими участками, Луговая – Бишкек - Балыкчи на севере и Карасу - Джалал-Абад и Карасу – Ош на юге. Содержание этих линий не может быть более отсрочено. Но требуемое восстановление должно быть предпринято в долгосрочной перспективе.

2.2.2 Железнодорожная связь с портом Актау

Порт Актау становится все более важным для Казахстана, так как это единственный главный морской порт страны и основа для развития национального судоходства. Он также представляет собой начальную точку отсчета одного из двух маршрутов ТРАСЕКА через Каспийское море, теперь уже с регулярной паромной переправой, соединяющей Казахстан с Баку. В этом случае его зоны влияния простираются на Узбекистан и Западную Сибирь. За последние годы объем перевозок порта растет. Он вырос почти вдвое в период с 1999 по 2001 гг. до 4.6 миллионов тонн. Однако почти 95 % груза - это нефтяной экспорт. Сухой груз составил лишь 250 000 тонн, две трети из которого перевозятся паромом. Большая доля торговли между Казахстаном и Ираном проходит через Актау.

Участок Бейнеу - Актау, связывающий порт с Казахстаном и Узбекистаном, на протяжении многих лет находился в неудовлетворительном состоянии. Технико-экономическое обоснование, выполненное в рамках проекта ТРАСЕКА в 1997 показало, что восстановление было достаточно оправдано. Данное восстановление возглавляло список инвестиционных приоритетов, представленных в 1992 году в рамках проекта ТАСИС «Поддержка развития политики транзитного коридора в Казахстане». Недавно КТЖ начали работу в этом направлении. Рассматриваются

возможности строительства прямого маршрута между центральным Казахстаном и Актау, которая увеличит значимость железнодорожной линии, ведущей в порт.

2.2.3 Инфраструктура железных дорог в Узбекистане

Вскоре после независимости Узбекистан разрабатывал планы по снижению зависимости сети железных дорог от его соседей. Сначала это была Туркмения, теперь объектом внимания становится Таджикистан. Узбекистан также стремится максимально использовать свою территорию в отношении перевозок с Россией и Европой. Отсюда строилась новая линия, связывающая Учкудук с Ургенчем и далее Нукуса с Кунградом в обход Туркмении. Дальше к северу расположен участок, соединяющий Узбекистан с Актау и Россией, которому уже более тридцати лет и, безусловно, требующий внимания, если он будет являться частью главного международного маршрута. Однако, ввиду использования ограниченных ресурсов он может конкурировать с такими проектами, как строительство прямой связи к Афганистану, который уже в действии, и обход северного Таджикистана. В последние годы УТЖ брал значительные кредиты у АБР для восстановления сети железных дорог, и, конечно, тщательно обдумывает относительные преимущества использования международных фондов и местных ресурсов.

2.2.4 Транзит через Центральную Азию

После открытия железнодорожной связи между Казахстаном и Китаем в Дружба – Алашанкоу большие надежды возлагались на то, что она послужит новым маршрутом, способным конкурировать с Транссибирской Железной Дорогой и привлечет большие объемы транзитных перевозок. Однако этого не произошло. Смелые планы продолжить развитие инфраструктуры в различных направлениях зародили новую надежду. Одно из направлений заключается в строительстве новой железнодорожной линии, соединяющей КНР с Ферганской Долиной через горные хребты Тянь-Шаня. Другое направление заключается в строительстве колеи по европейским стандартам, проходящей от КНР до Ирана через Казахстан и Туркменистан и обеспечивающей беспрепятственное продвижение вагонов с Дальнего Востока в Европу. Однако нет никакой гарантии, что инфраструктура сама создаст существенные объемы транзита, т.к. пересечение четырех или пяти стран отдельно создаст много препятствий.

2.2.5 Пересечение Границ

В настоящее время пересечение границ в Средней Азии представляет значительную проблему, которую было трудно предвидеть при распаде Советского Союза. В советские времена передвижение пассажиров было представлено административными ограничениям, но товары беспрепятственно перевозились на территории советских республик. Введение национальных границ замедлило движения товаров. Иногда это переходило в неэффективное использование инфраструктуры, которая была предназначена для работы без административных ограничений типа, например, паромов через Каспийское море.

Многочисленные усилия были предприняты для смягчения проблемы по пересечению границ, в частности при поддержке таких международных организаций как UNECE, АБР или Мировой Банк, а также при техническом содействии, предоставленной по большей части ТАСИС/ТРАСЕКА. К сожалению, далее ситуация была осложнена вопросами о безопасности, которые в некоторых случаях тоже могут стать

преобладающими. Например, доводом Узбекистана по открытию прямой железнодорожной линии между Ташкентом и Ферганской Долиной является не только экономия твердой валюты, но и минимизация риска проникновения террористов.

2.2.6 Новое направление ТРАСЕКА

Программа ТРАСЕКА была запущена в 1993, но фактически начала работу в 1995. Вначале она охватывала восемь стран, которые находились в равном положении после обретения политической независимости в момент распада Советского Союза. В тот начальный период были выдвинуты следующие цели:

- Оказание помощи трем кавказским странам и пяти странам Центральной Азии в период перехода от полной интеграции Советского Союза к прогрессивному интегрированию в рыночную экономику путем обеспечения доступа для изучения опыта Европейского Союза и ноу-хау. Общеизвестно, что эта своевременная стадия передачи технологии была в значительной степени успешна.
- Обеспечение работоспособности альтернативного маршрута между Европой и Средней Азией, поддерживая восстановление инфраструктуры и возобновление нормальной работы по маршрутам, проходящим через Каспийское море и Кавказ, которые эффективно использовались в советские времена. Возобновление паромной переправы между Актау и Баку в 2000 можно охарактеризовать как заключительный главный шаг в обеспечении альтернативы по маршрутам через Россию и Иран в случае чрезвычайной ситуации.
- Поддержка развития коммерчески жизнеспособного маршрута через Каспийское Море и Кавказ с продолжением в Европе через Черное море. Растущее господство перевозок сырой нефти, казалось бы, смазало эти цели. Однако ситуация может измениться после открытия трубопровода Баку – Цейхан. Так или иначе идея, что два государства – бенефициария, Грузия и Азербайджан должны занять ведущее положение в развитии коридора через Кавказ, набирает обороты.

Кроме того состав ТРАСЕКА изменился от начальной гомогенной группы в составе восьми стран к намного большей гетерогенной группе в составе тринадцати стран, начиная от Монголии на Дальнем Востоке до европейских стран, таких как Болгарии и Румыния, которые вскоре вполне могут присоединиться к Европейскому Союзу. Данный рост можно считать положительным, но он оказывает свое влияние на цели и приоритеты ТРАСЕКА. Если, например, присоединится Иран, что представляется наиболее вероятным, то карта ТРАСЕКА охватит по крайней мере два конкурирующих коридора между Средней Азией и Европой. В новом контексте, модернизации железнодорожного паромы через озеро Ван в Турции может, например, быть отдан больший приоритет, чем улучшению паромов через Каспийское море.

Эти вопросы поднимаются в настоящем отчете, т.к. мы убеждены, что нельзя их игнорировать в рамках работы проекта, в частности, при определении приоритетов с точки зрения Европейского Союза.

2.3 Ситуация с местными Операторами

В Казахстане и Узбекистане партнерами / бенефициариями являются национальные железные дороги КТЖ и УТЙ. В Кыргызской Республике бенефициарием является Государственная Дирекция по проектированию и строительству новых железных дорог при Министерстве Транспорта и Коммуникаций, «Кыргызжелдорстрой». В Таджикистане – Министерство Транспорта, Департамент Железных Дорог.

В Казахстане и Узбекистане в последние годы проводилась масштабная реструктуризация. Значительно меньше она проводилась в двух других странах.

В Казахстане реформы основываются на принципах, которые ведут к увеличению конкуренции, что приведет к совершенствованию предоставляемых услуг и снижению потребностей в регулировании тарифов. Политика железных дорог определяется недавно созданным Комитетом по Железным Дорогам при Министерстве Транспорта и Связи. Национальные железные дороги подверглись ряду глобальных изменений. Три советские железные дороги в прошлом были объединены в единую национальную компанию Казахстан Темир Жолы (КТЖ). В 2001 – 2002 годах имели место отделение неосновных операций и сбыт несуществующих активов. Конкуренция была внедрена во вспомогательных работах, т.е. в обслуживании и ремонте подвижного состава. Перемены, которые проводятся сейчас, направлены на отделение инфраструктуры от операций с целью организации возможности допуска других операторов к инфраструктуре. Поощряется создание частных операторов, которые могли бы составить конкуренцию КТЖ со своим подвижным составом. В конечном счете, все, что останется от КТЖ, может быть приватизировано.

Узбекские железные дороги предприняли попытку проведения реструктуризации параллельно с попытками реабилитации магистральных направлений с источниками внешнего финансирования, а также строительством новых линий, связанных со стратегическими интересами государства. Государственная Акционерная Железнодорожная Компания «Узбекистон Темир Йуллари» (УТЙ) была основана в 1994 году. В 1997 году предоставление услуг по пассажирским перевозкам были отделены и переданы отдельной компании. В 2000 году был создан отдел маркетинга. Главный шаг был сделан в марте 2001 года Правительственным постановлением о демонаполизации и корпоратизации железнодорожного транспорта. Все активы УТЙ разделены на естественные элементы монополии (Управление, Тяговая, Диспетчерская, Энергоснабжения, Сигнализация и Связь), которые остаются в УТЙ в 100% государственной собственности, потенциально конкурентоспособные элементы (грузовые перевозки, пассажирские перевозки, контейнерные и рефрижераторные услуги, пункты технического обслуживания локомотивов и вагонов и ремонтные цеха), намеченные для частичной или полной приватизации, и социальные услуги работникам железной дороги, которые останутся после того, как большинство из них будет передано местным органам управления. Для регулирования вопросов безопасности на железнодорожном транспорте создан государственный орган.

В Кыргызской Республике ответственность за железные дороги поделена между Кыргызскими железными дорогами и «Кыргызжелдорстроем», обе при Министерстве Транспорта и Коммуникаций. Распределение задач не выглядит прямым. Это особенно касается вопросов восстановления железных дорог, что является предметом данного проекта.

В Таджикистане Департамент Железных Дорог Министерства Транспорта несет ответственность за определение политики железнодорожного транспорта в

согласовании с планами для других направлений. Вся система управляется Таджикскими Железными Дорогами.

Насколько известно, железные дороги всех этих четырех стран получают какую-то прибыль. В Таджикистане существенная часть доходов поступает за счет платежей Узбекистана за транзит через северный участок Таджикистана. В Кыргызской Республике доходы от международного сообщения субсидируют внутренние перевозки. В Узбекистане затраты на строительство новых линий представляют существенную часть железнодорожных расходов. Поскольку это финансирование не выделено из национального бюджета, УТИ вынуждена находить ресурсы в собственном бюджете. С другой стороны основные восстанавливаемые участки в значительной степени финансируются на кредиты АБР. В Казахстане строительство новых линий обычно финансируется из национального бюджета. В настоящее время кажется, что никаких инвестиций из международных финансирующих органов, направленных на развитие и восстановление инфраструктуры, не предусматриваются.

Во всех странах национальный доход железных дорог очень сильно зависит от правительственной тарифной политики. Поскольку железные дороги часто представляют собой монополии, любые изменения внутренних тарифов приводят к необходимости их утверждения антимонопольными комитетами или их эквивалентами.

2.4 Целевые группы

Целевые группы определены в Техническом Задании:

- Трейдеры, поскольку восстановление магистральных железнодорожных направлений облегчит торговлю и обмен товарами.
- Широкая общественность, поскольку модернизация железнодорожного транспорта поднимает уровень жизни граждан.

2.5 Обязательства

Бенефициарии / партнеры проекта, как ожидается, назначат старшего сотрудника для связи с Консультантом и должны гарантировать, что необходимые специалисты соответствующего уровня будут доступны для совместной работы с персоналом Консультанта.

Они могут потребоваться чтобы:

- Обеспечить офис, мебель, телефонное оборудование и каналы с национальным и международным доступом. Фактически средства обеспечения организации работы главного офиса проекта финансируются за счет непредвиденных расходов.
- Обеспечить помощь Консультанту по мере необходимости для получения виз и таможенной очистки, организации транспортировки импортного оборудования внутри страны и предоставления существующих топографических карт. Фактически подобная помощь обычно любезно предоставляется делегацией ЕС и Координационным Бюро ТАСИС.

3. ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА

3.1 Связи с другими проектами

Множество проектов ТРАСЕКА имеют отношение к настоящему проекту. Те, которые были завершены в девяностых годах, включают:

- Содержание инфраструктуры железных дорог (Центральная Азия);
- Реабилитация железных дорог Центральной Азии и исследование телекоммуникаций;
- Тарифы железных дорог и расписание;
- Реализация мультимодального транспорта и облегчение транзита;
- Транспортная правовая и регулятивная структура;
- Уменьшение ограничений в торговле по коридору ТРАСЕКА;
- Модель прогнозирования региональных перевозок;
- Прогнозирование перевозок и ТЭО.

Однако много произошло с момента реализации этих проектов, и поэтому многие разработки, сводка данных и рекомендации часто не представляют большого интереса. Однако база данных, оставленная последним из упомянутых проектов, была частично обновлена после завершения проекта.

Ниже представлены проекты ТРАСЕКА, которые недавно были завершены или же находящиеся на стадии завершения:

- Телекоммуникации железных дорог в Центральной Азии;
- Железнодорожные сообщения между Ферганской Долиной, Бишкеком и Кашгаром;
- Стандартизация процедур по пересечению границ;
- Пересечение границ между Молдовой и Украиной;
- Единая политика по оплате и тарифам по перевозкам.
- Общая правовая база по транзитным перевозкам.

Первый обзор отчетов о выполнении проектов проделан и продолжится уже в более детальном изучении. По всей видимости, настоящий проект может являть собой продолжение конкретных достижений вышеупомянутых проектов. Это особенно верно для содействия по пересечению границы.

Несколько Международных Финансовых Организаций занимаются или занимались деятельностью, непосредственно связанной с настоящим проектом. Они включают программу Мирового Банка по облегчению торговли, финансирование обновления подвижного состава в рамках ЕБРР и несколько проектов АБР по оказанию технической помощи.

АБР был особенно активен в железнодорожном секторе Узбекистана, где он предоставил два кредита на реабилитацию железных дорог и выполнил ряд проектов технического содействия. Последний Проект приступил к подготовке третьего кредита. Кроме того, два последних проекта АБР имеют прямое отношение к настоящему проекту, а именно:

- Переоценка региональной транспортной стратегии в Центральной Азии; и
- Региональное сотрудничество по транспортным проектам в Центральной Азии.

Последний проект занимался изучением реконструкции автомобильных и железных дорог между КНР и Ферганской Долиной. Он завершится после встречи в Пекине, которая должна была состояться весной этого года, но была отложена.

3.2 Назначение и цели Проекта

Модуль А

Результат Модуля характеризуется определением стратегических приоритетов. Как правило, стратегия связана с организацией, принимающей решение. Таким же образом приоритеты определены по отношению к целям лиц, организаций или государств. Приоритет для одной страны может не являться приоритетом для другой. Например, строительство железнодорожной линии в обход Таджикистана может представлять приоритет для Узбекистана и не является приоритетом для региона в целом.

Именно поэтому необходимо сформулировать цели для Модуля А. Целевые группы слишком неясно определены, чтобы можно было сослаться на них. Бенефициарии - не гомогенная группа. Например, национальные железные дороги являются частью группы в Казахстане и Узбекистане, но не в Кыргызской Республике. Более того, цель для железной дороги в одной стране может не являться таковой в других странах. Например, строительство железнодорожного участка между Кашгаром и Ферганской Долиной является первостепенной целью для Кыргызской Республики, в то время как Казахстан, наоборот, воспринимает это негативно.

Вероятно, в качестве возможных целей для Модуля А можно предложить мероприятия и направления развития транспорта для Центральной Азии, такие как:

- улучшенный доступ к мировым рынкам, в частности в Европейский Союз, и
- преобладающее положение при транзите через Евро-Азиатский континент, особенно в торговле между Европой и Азией в долгосрочной перспективе.

Конечно, можно представить другие цели, в особенности те, которые наиболее связаны с политикой Европейского Союза по Центральной Азии.

Если согласиться с предложенными целями, то цель Модуля А можно определить следующим образом:

Обзор последних тенденций и существующих планов и на их основе формулировка основных рекомендаций и обеспечение краткосрочной технической поддержкой для работы в определенных сферах железнодорожного транспорта с целью обеспечить Центральной Азии улучшенный доступ к мировым рынкам, особенно к Европейскому Союзу, и преобладающее положение в транзите через Евроазиатский континент и, особенно, в торговле между Европой и Восточной Азией в долгосрочной перспективе.

Определенные участки по определению Технического Задания состоят из следующего:

- Мультимодальный транспорт.
- Совместимость операций.
- Пересечение границ, включая сотрудничество в обмене данными и в таможенной службе.
- Гармонизация стандартов и операций особенно в отношении стандартов по безопасности транспортировки опасных товаров и нефтепродуктов.

Рекомендации будут основываться на прогнозы потенциальных перевозок.

Модуль Б

Назначение Модуля Б представляется ясным. Оно заключается в выполнении технико-экономического обоснования для отобранных железнодорожных участков в различных странах и предоставление документов, как основание для финансирования работ предположительно Международными Финансовыми Организациями.

3.3 Подход к Выполнению Проекта

Подход, предложенный Консультантом, был описан в Техническом Задании. После изучения настоящей ситуации и дискуссий с бенефициариями проекта, появилась нужда в приспособлении подхода. Ниже представлен исправленный вариант.

3.3.1 Модуль А

А.1 – Сбор и обзор материалов по транспорту и экономике

Обзор существующих данных и отчетов были начаты на Начальном Этапе. Кажется, что было много информации из разных источников, и особенно из АБР и ТРАСЕКА. Однако эта информация не полностью отвечает запросам проекта. Более обширные данные все еще необходимы. Бланки данных были заготовлены во время Начального Этапа. Работа по сбору данных начнется в начале мая. В значительной степени она будет зависеть от Субподрядчиков, но успех, по большей части, будет зависеть от поддержки со стороны Бенефициариев Проекта.

А.2 – Общее представление объемов перевозок

На начальном этапе изучение объема перевозок в Центральной Азии будет во многом зависеть от доступа к готовой информации, в частности, подготовленной Проектом ТРАСЕКА по перевозкам и технико-экономическому обоснованию (TRACECA Traffic and Feasibility Studies Project) и последующей информации с соответствующими обновлениями. Но, по мере продвижения в сборе данных, последние тенденции будут добавлены. Графическое представление перевозок будет выполняться при использовании программного обеспечения SEPTRAN.

А.3 – Определение и изучение физических, институциональных, геополитических, социальных и экологических вопросов

Будущую структуру транспортной системы нельзя определить как просто результат сбалансирования спроса и предложения. Она так же зависит от других, неколичественных аспектов, таких как возможные противоречивые геополитические стратегии различных субъектов. Это особенно верно по отношению к Центральной Азии, т.к. она представляет собой объект интересов всех основных мировых держав. Понятно, что ЕС делает попытки выстроить взаимовыгодные отношения с Азией, но с другой стороны континента КНР пытается настойчиво укрепить транспортные сети, связывающие ее с Центральной Азией, выставляя их в противовес, что выглядит как вторжение прочих сил.

В последние годы приток инвестиций в железнодорожную инфраструктуру объясняется преимущественно желанием уменьшить зависимость от соседних стран, нежели удовлетворить спрос на перевозки с минимальными затратами. Данные соображения будут приняты во внимание по мере необходимости для реализации целей проекта.

А.4 – Анализ национальных планов железнодорожных сообщений, а также данных по планированию регионального железнодорожного сообщения.

Будет проведен анализ любой имеющейся информации о национальном транспорте. Однако существует некоторая неопределенность в степени доступа информации по каждой стране, т.к. возможно она считается конфиденциальной.

А.5 – Прогнозирование перевозок – Определение объемов нестыковок

Обзор существующих данных по перевозкам показал, что имеющейся информации не достаточно для подготовки прогнозов движения за счет спроса на перевозки, и есть большие сомнения, что ее можно будет получить в ближайшие сроки. Поэтому, предлагается подготовить первый отчет прогнозов на двух уровнях:

- Прогнозы по региональным и международным потокам будут подготовлены посредством синтеза не совсем гомогенной информации, полученной из разных источников, как Международные Финансовые Организации и из недавних проектов. Например, прогнозы по перевозкам между КНР и Центральной Азией можно было бы получить в основном из отчетов проекта ТРАСЕКА «Железнодорожные связи между Ферганской Долиной, Бишкеком и Кашгаром», дополненной, по возможности, последними исследованиями в КНР по данному вопросу.
- Прогнозы перевозок по железнодорожным участкам, полученные при проекции последних тенденций, принимая во внимание последние развития в окружающих районах.

По мере возможности результаты двух подходов будут объединены и гомогенизированы при помощи программного обеспечения SEPTRAN

Главная цель данного начального этапа прогнозов состоит в определении возможных узких мест по пропускной способности. Поскольку стоимость устранения узких мест, не

выявленных ранее, высока, упор будет делаться на выявление потенциальных объемов перевозок особенно с оптимистическими предположениями.

А.6 – Исследование вопросов пересечения границ - Рекомендации по улучшению ситуации на границах

Как отмечено в параграфе 2.2.5 трудности, с которыми сталкиваются на границе, представляют основную помеху региональным перевозкам, несмотря на помощь многочисленных организаций. Программа ТРАСЕКА уже поддержала несколько инициатив по улучшению процедур пересечения границ. В дополнении к проектам, упомянутым в главе 3.1, данный вопрос уже поднимался ТРАСЕКА, т.к. он является необходимым условием для развития международного транспортного коридора. Данный вопрос является основополагающим в «Основном Многостороннем Соглашении по Международным Перевозкам в Развитии Транспортного Коридора Европа-Кавказ-Азия» с приложениями по международным железнодорожным перевозкам. Третья Ежегодная Встреча Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА, состоявшаяся в Ереване 9-10 октября 2003 года, была более специфичной в принятии «Технических Приложений по Таможенным Процедурам Международного Транзита по Коридору Европа – Кавказ - Азия» для перевозки грузов по железным дорогам и использованием «SMGS» документов.

Первоочередная линия действий Консультанта должна основываться на достижениях ТРАСЕКА. Похоже, что все предыдущие проекты уделяли особое внимание пересечению дорог автомобильным транспортом. Это, в частности, касается Проекта по «Гармонизации процедур по пересечению границ». Особо пристальное внимание в проекте было уделено пересечению границ между Молдовой и Украиной. В этом же проекте мало внимания было уделено пересечению железных дорог, обнаружив, что они не создают особых проблем.

Фактически, это подтверждается сведениями одного из членов группы экспертов проекта в конце 2002 года о том, что не существовало серьезных помех в пересечении границы по железнодорожным перевозкам в регионе. В случаях выявления проблемы, будут предложены коррективные действия. Они могут включать усовершенствования в процедурах по пересечению границ с их детальным применением, по возможности, на железнодорожных участках, которые будут рассматриваться в Модуле Б.

Так как главным препятствием для торговли или для использования определенного маршрута является пересечение не просто одной или нескольких границ, а целого ряда границ, то задумка состоит в том, чтобы попытаться определить какие изменения должны быть внесены в настоящие процедуры, чтобы китайские компании, переправляющие промышленные товары в Европу, использовали бы Трансазиатский железнодорожный коридор либо через Казахстан, либо через Ферганскую долину с временным использованием автомобильного транспорта через Кашгар и Ош, до тех пор, пока не будет построен последний замыкающий железнодорожный участок.

А.7 Изучение мультимодального транспорта – Прогнозирование препятствий для развития мультимодального транспорта - Рекомендации по улучшению услуг.

В странах с передовой рыночной экономикой большая часть железнодорожного транспорта использует контейнеры, однако доля их использования в Центральной Азии остается низкой даже после существенного увеличения за последние годы. Этому есть ряд конструктивных обоснований, в частности, тот факт, что страны как Казахстан являются главным производителем сырья и полуфабрикатов. Но есть еще и такие очевидные причины, как проблема в оптимизации управления контейнерами.

Несколько проектов ТРАСЕКА уже занимались вопросом контейнеров, как, например, исследования 1997, которые имели большой размах. Позже Проект по Движению Поездов и Разработке Расписания рассматривал пути улучшения использования контейнеров по маршрутам ТРАСЕКА. Это нашло применение на маршруте Баку - Потти, где на практике были применены контейнерные поезда. Но предоставление данного сервиса было приостановлено, вероятно, из-за низкого спроса. Однако наблюдался скачок в использовании контейнеров в определенных сферах, таких как перевозка хлопка из Узбекистана. Когда спрос вырос, то контейнерные поезда начали использоваться для экспортных рынков, как, например, между Ташкентом и Бандар - Аббасом или Стамбулом.

Недостаток данных широкого охвата создает препятствие для получения полной картины текущей ситуации. В 1996 в рамках исследований по прогнозам объемов движения были получены данные по передвижению контейнеров, но по неясным причинам Проект ТРАСЕКА по перевозкам и ТЭО в 2000-2001 обошел вниманием контейнеры. Поэтому, первый шаг нацелен на сбор информации по межтранспортному обмену.

Второй шаг будет заключаться в анализе данных для определения помех в развитии межтранспортного обмена. На основе данного анализа будут выработаны рекомендации по ускорению его развития.

Для успешного развития контейнерных перевозок по основным международным маршрутам таких, как Восточная Азия и Европа, наличие мощных экспедиторов, имеющих соглашения с железными дорогами на пересечении разных стран, существенно. Запланированная поездка в Европу могла бы обеспечить наглядную иллюстрацию к рекомендациям.

А.8 – Гармонизация стандартов и операций – Рекомендации по улучшению совместимости операций

Первые железные дороги в Центральной Азии были построены по русским стандартам. Затем они становятся частью советской железнодорожной системы и объектом строгих стандартов. Не существовало никаких проблем в возможностях взаимодействия в пределах всей системы, которая простиралась от Тихого океана до Восточной Европы. Кроме того, организация ОСЖД гарантировала некоторую координацию с другими социалистическими странами, которые являлись членами этой организации, включая Китай и европейские страны социалистического лагеря. Конкретные проблемы по взаимодействию появились в девяностых годах с железными дорогами различной ширины колеи на границе Казахстан – КНР в участке Дружба – Алашанкоу и на границе Туркменистан – Иран в Серахсе.

Однако более значительные проблемы во взаимодействии появились с созданием национальных железных дорог – объект национального сдерживания в пяти государствах Центральной Азии. Например, для телекоммуникаций или для

подвижного состава существует риск того, что каждое государство может выбрать себе поставщиков, которые представят наилучшие финансовые условия вне зависимости от единых решений, принятых приграничными государствами.

С другой стороны Европейские страны, которые начинали с существенных различий в стандартах, и в настоящее время предпринимают попытки их унификации. Поэтому опыт ЕС мог бы оказаться очень полезным для Центральной Азии, даже несмотря на значительное различие в уровнях предоставляемых услуг. Например, в Европе в девяностых годах была разработана комплексная концепция взаимодействия для высокоскоростных поездов, в то время как аналогичная концепция для обычных железнодорожных систем все еще находится в стадии разработки. Обеспечение совместимости операций требует не только технических мер, но также и адаптации в законодательстве и в институциональных мероприятиях.

Проблемы несовместимости операций будут подробно проанализированы. Будут определены препятствия организации движения через Центральную Азию и вне ее. Будут рассмотрены существующие стандарты. На этой базе будут даны рекомендации по улучшению совместимости операций и согласованию стандартов.

Как требуется в ТЗ, особое внимание будет уделено совместимости со стандартами ЕС, особенно в отношении стандартов безопасности при перевозке опасных грузов и нефтепродуктов.

Будет использован имеющийся опыт по приведению стандартов в соответствие, особенно работа, которая выполнена под эгидой UN-ECE, которая закончилась принятием соглашений AGC (Европейское Соглашение по Главным Международным Железным Дорогам) и AGTC (Европейское Соглашение по Важным Международным Объединенным Транспортным Направлениям), которые учитывают различные национальные стандарты, включая российские.

А.9 – Выбор железнодорожных участков для выполнения ТЭО в рамках Модуля Б

Четыре участка общей длиной около 1200 км перечислены в ТЗ:

- Джалал-Абад – Кара-Су – Андижан (79 км – Кыргызстан и Узбекистан)
- Ош – Кара-Су – Андижан (72 км - Кыргызстан и Узбекистан)
- Луговая – Бишкек – Балыкчи (322 км - практически Кыргызстан)
- Актау – Бейнеу – Кунград (700 км – Казахстан и Узбекистан)

Обсуждения, которые были проведены с бенефициариями в Казахстане и Кыргызской Республике, казалось, показывали, что у них не было никаких возражений по поводу предложенных участков. Мнение узбекского бенефициария официально все же не было высказано.

Консультант понимает, что распределение между государствами в основном должно остаться неизменным, и что приблизительно 350 км должно быть на территории Узбекистана.

Министерство транспорта Таджикистана явно не выразило интереса в том, чтобы быть включенными в Модуль Б, но они передали Консультанту список проектов с их

стоимостной оценкой. Единственно существующий участок железной дороги, который включен в список Бекабад – Канибадам, участок длиной около 110 км, для которого предусмотрены электрификация и удвоение пути на протяжении 40 км. Для этого участка было выполнено ТЭО еще в 2000 году, финансируемое АБР. Если потребуется, он будет рассмотрен Консультантом. Однако ключевым вопросом остается соглашение между Таджикистаном и Узбекистаном по вопросам использования участка для транзита узбекских грузов на условиях, приемлемых для Узбекистана.

В ТЗ не определены критерии, по которым следует выбирать участки для включения в Модуль Б. Возможно главное здесь – одобрение бенефициариев. Однако не ясно, должны ли эти участки обязательно принадлежать коридору ТРАСЕКА.

А.10 – А.11 – А.12 и А.13 – Детализация прогнозов перевозок и рекомендации

Ожидается, что обсуждение Промежуточного Отчета, позволит полнее сосредоточиться на том, что Консультант сможет предложить для сложных областей по гармонизации стандартов, мультимодальному транспорту и облегчению по пересечению границ. Основываясь на этих рекомендациях, можно будет провести усовершенствования.

А.14 – Предварительная приоритезация предложенной линии действий

Как было объяснено в пункте 3.2, для расстановки приоритетов требуется определить цели и критерии. Предполагается, что во время проведения проекта основания для расстановки приоритетов станут более ясными.

А.15 – Подготовка Заключительного Отчета для Модуля А

3.3.2 Модуль Б

Б.1 - Анализ перевозок

Анализ размеров движения будет проводиться в два этапа.

- Первый этап будет направлен на оценку потенциала движения как основание для определения вариантов восстановления. Это необходимо для того, чтобы определить полный объем проблем. Например, параметры восстановления для железнодорожного участка Бишкек – Балыкчи зависят от того, будет ли эта линия продлена или нет. При небольших увеличениях размеров движения по всей вероятности не могут быть оправданы капитальные перестройки. Но ситуация в корне меняется, если этот участок становится частью международного маршрута. Прогнозы размеров движения на этой стадии будут получены при выполнении модуля А.5.
- Второй этап – прогноз наиболее вероятных размеров движения как основание для того, чтобы оценить экономическую и финансовую жизнеспособность восстановления. Модуль А.11 должен представить хорошее обоснование. Однако некоторая проработка, учитывающая экономическое развитие в определенных районах, все же будет, по всей вероятности, необходима.

Б.2 Техническое обоснование

Будут определены несколько альтернативных вариантов сценария восстановления, соответствующие разным уровням качества предоставления сервиса и объемов перевозок. Варианты должны иметь «конкретные цели» в вопросах затрат, исполнений или полученной прибыли.

Будут выполнены следующие подзадачи:

- Предварительное обследование участка и обзор выполненных обследований; после тщательного изучения выполненных обследований и встреч с людьми, отвечающими за работу участка, будет произведено обследование участка, которое будет направлено на получение четкой и синтетической картины проблем участка, для определения подходящих вариантов и выделения при необходимости возможных планов, касающихся интегрированных исследований;
- Планы предварительных обследований; в тех случаях, когда существующая информация неприемлема и необходимы дополнительные данные, будет подготовлен план предварительного обследования, который будет учитывать ограничения вопросов эксплуатации участка и климатические ограничения, которые будут детализированы: расположение, технические спецификации, количества и затраты;
- Варианты для проведения оценки; после того, как будут выполнены вышеописанные операции, будут определены возможные варианты решений по восстановлению с целью определения настоящих и будущих потребностей участков; данная подзадача является критической, так как она будет определять ход выполнения последующих подзадач;
- Проект спрямления пути; варианты спрямления будут выполняться в масштабе (т.е. 1:25.000), необходимом для того, чтобы позволить удовлетворительно оценить трудности, связанные с пересечением городских районов, морфологически неровных областей, станций, существующих заводов и основных строений; при необходимости будет произведен инспекционный выезд, а выбранный стандарт будет определен после обсуждения с Бенефициариями; основными выходными документами будут общий план, трасса, профиль и типовые секции;
- Гражданское строительство и проектирование станций; данная подзадача касается нескольких аспектов в случаях, когда выявлено несоответствие новым требованиям эксплуатации и в случае, если новое спрямление пути требует замен, модернизации объектов (т.е. мостов, канализационных стоков и т.д.), модернизации верхнего строения пути, насыпи и выемок, переездов и т.д.; данная подзадача также подразумевает проектирование станций в следующих аспектах: трасса (т.е. модификация главных путей и пересечений); оборудование пути (т.е. стрелочные переводы), платформы, внутренние станционные строения (т.е. переходы/тоннели для пешеходов) и др.; для всех данных аспектов будут представлены типовые чертежи, кроме того, при необходимости, будут проведены оценки преодоления актуальных проблем;
- Технологические аспекты участка; данная подзадача касается определения типологии, характеристик и методов обеспечения безопасности и оборудования сигнализации, телеуправления, телекоммуникаций; для всех этих аспектов будут представлены типовые чертежи и схемы; кроме того необходимо рассмотреть возможность электрификации железнодорожных участков; в этом случае будут

представлены типовые чертежи системы, компонентов контактной сети и электрические схемы;

- Сметы; для проведения технико-экономического обоснования обычно рассчитывается смета затрат; данная подзадача должна быть направлена на три различных аспекта (инвестиции, обслуживание и управление) альтернативных вариантов; для инвестиций смета будет выполнена с использованием строительных норм по аналогии с другими выполненными работами и объемами, определенными в подзадачах, описанных выше; затраты на обслуживание и управление будут определены с другими аналогичными случаями;
- Предварительный график выполнения работ; Консультант определит реалистичный график проведения работ по восстановлению для вариантов решений на приоритетном участке; это будет использовано главным образом для определения денежных потоков в рамках экономического анализа; более детальный анализ будет выполнен в следующей стадии 2 Модуля Б.

Б.3 Определение воздействия на окружающую среду

Социальный и экологический анализ воздействия анализирует положительное и отрицательное воздействие проектов и определит соответствующие меры по уменьшению воздействия на экологию.

На основе полученной информации о состоянии окружающей среды (физические, экологические, визуальные и социо-экономические условия в границах объекта изучения и необходимых данных и компонентов для определения и оценки главных эффектов от реализации проекта), Консультант определит Область Изучения для проведения анализа экологического воздействия, Область Влияния Проекта и Чувствительные Области.

Впоследствии Консультант определит все потенциальные прямые и косвенные воздействия, связанные с:

- предполагаемые участки и варианты проектирования (восстановление дренажных сооружений, разрушенных естественным образом, изменение уровня грунтовых вод, проектирование спрямлений, тротуаров, мостов и пр.),
- строительные работы (ослабления пути, возможные оползни, эрозии, водяные потоки и отложения, водохранилища / карьеры, ущерб от строительства, загрязнения воздуха, топливные и нефтяные загрязнения, шум, вибрация, воздействие света, высоких температур, радиации), и
- воздействия от проекта (воздействия на землю, воздух и водные ресурсы, включая оценку ожидаемых остаточных воздействий и эмиссий по типу и количеству по водным ресурсам, загрязнения воздуха и почвы, воздействий от шума, вибрации, высоких температур, радиации и пр.).

Анализ заключается в сравнении ожидаемых изменений в физическом, экологическом, визуальном и социально-экономическом состоянии окружающей среды после внедрения проекта и без него:

- значение эффектов от воздействия (прогноз превышения установленных критериев/стандартов, величина превышения, географическое распространение от воздействия, совокупный характер воздействий, возможность общества принять и его предпочтения относительно затрат и прибыли от внедрения проекта);

- характеристики от эффектов воздействия, включая расположение (на участке, вне участка), величина и продолжительность воздействия (короткое, продолжительное);
- Эффекты от воздействия по типу (отрицательный, положительный, прямой, косвенный, совокупный, интерактивный, изолированный).

Консультант определит варианты проектирования относительно качества и воздействий на окружающую среду. Кроме этого Консультант определит возможные и рентабельные меры по уменьшению экологического воздействия во время производства строительных работ и во время эксплуатации.

Необходимо отметить, что качество работ, которые будут проведены при восстановлении, вообще говоря достаточно консервативно, чтобы рассматриваться с низким уровнем воздействия на окружающую среду.

Б.4 Экономическая рентабельность

Консультант произведет оценку экономической целесообразности проекта и оценит альтернативные варианты. Любой проект, нацеленный на улучшение инфраструктуры путевого хозяйства и эксплуатацию, влияет на эффективность транспортной системы. Эти влияния являются результатом изменений потребностей в ресурсах, используемых при оказании транспортных услуг и/или от потенциальных размеров движения при переходе со старого уровня на новый.

Определение экономической целесообразности альтернативных вариантов проекта, которые будут предложены для приоритетных участков, будет выполнено основываясь на традиционный подход, который подразумевает сравнение общей ситуации одного или более сценариев «с внедрением проекта» со сценарием развития без рекомендаций (так называемый «безпроектный» вариант).

Для каждого проектного варианта по годам будет рассчитана возможная прибыль и произведено сравнение с «безпроектным» вариантом с учетом смет на дополнительно привлекаемые ресурсы (экономические затраты), которые необходимы для достижения соответствующей прибыли.

Смета экономических инвестиций и эксплуатационных расходов каждого предложенного проекта будет основана на расчете возможной стоимости ресурсов, или, как вариант, основана на фактах производства, рассчитанная по рыночным ценам, сетке косвенных налогов и субсидий.

Что касается прибыли, проекты, как это ожидается, повлияют на три различные заинтересованные группы:

- Выгоды пользователей железных дорог будут рассчитываться на сокращении общей стоимости поездок, включая расходы на затраченное время, и, когда это возможно, от переменных элементов, которые затрагивают выбор модульного типа, например – комфортабельность и надежность.
- Выгоды железнодорожников, будут рассчитываться на основе изменений стоимости управления инфраструктурой и обслуживания и изменения стоимости эксплуатационных расходов.
- Выгоды, которые будут накапливаться для остальной части общества, будут выявлены и количественно определены за счет достоверности и надежности

входных данных, и будут учитывать: потенциальные изменения в загрязнении воздуха, шумов и потенциальном сокращении несчастных случаев.

Возрастающие выгоды и изменение затрат, накапливаясь за определенный промежуток времени, будут сопоставлены с использованием соответствующих дисконтных процедур.

Экономическая целесообразность каждого проекта будет определена и получена в конце с помощью следующих показателей:

- Чистая Приведенная Стоимость (NPV);
- Внутренняя Норма Прибыли (IRR);
- Соотношение Прибыли и Издержек Производства (BCR).

Использование перечисленных показателей позволит произвести экономическое сравнение между альтернативными вариантами проектов и произвести их классификацию.

Кроме того, для каждого проекта будет выполнен тест на восприимчивость и анализ рисков, который будет нацелен на оценку здравомыслия возможных результатов каждого альтернативного сценария в будущем.

Кроме того, для определения финансовой значимости каждого предложенного проекта, Консультантом будет произведен анализ денежных потоков. В отличие от подхода проведения анализа результатов и затрат, оценка финансовой ценности будет основываться на рыночных ценах (включая все уместные налоги) и не учитывая любые другие воздействия от проекта, кроме тех, которые непосредственно рассчитаны на коммерческой основе.

Конечная мера экономической рентабельности проекта будет определена через разработку традиционных показателей FIRR и FNPV.

Выбор наилучшего варианта будет проводиться на основании технических, экономических, финансовых и экологических рассуждений. Классификация альтернативных сценариев будет проводиться Консультантом при непосредственной связи с Бенефициариями. Выбор наиболее подходящего варианта должен в любом случае делаться в соответствии с критериями, принятыми международными финансовыми институтами, для того, чтобы в дальнейшем облегчить следующие шаги проекта, т.е. проведение торгов с МФИ и ЕС.

Б.5 Детальное проектирование

Детальное проектирование будет выполняться для тех случаев, когда на основании предыдущей стадии Модуля В будет выбрана модернизация. Проектирование будет выполняться согласно существующей договоренности, согласно которой Подрядчик должен разработать и обеспечить весь спектр работ (т.е. FIDIC – Договор на Проектирование и строительство). Данные работы будут выполнены в соответствии с требованиями Руководства Контракта и могут включать любую комбинацию видов гражданского, механического, электрического и др. строительных работ.

Деятельность проекта будет направлена к составлению технических спецификаций, которые будут включены в тендерные документы и определению стоимости работ, которые также необходимы для финансирующих органов. В стадии Начального Отчета уровень доступной информации по участкам, которые должны быть восстановлены, не позволяет определить детальную программу действий. Вообще, при разработке

текущих планов производства работ, необходимо учитывать данные от проведения следующих работ:

- Полевые обследования только для тех участков, для которых доступной информации не достаточно для разработки детальных проектов (это касается топографии, геотехники, геологии, гидравлики и пр.) и для надлежащего определения затрат;
- Проект выравнивания будет базироваться на информации, полученной после проведения технико-экономического обоснования и которая главным образом объединит и детализирует текущее состояние каждого участка, учитывая, что она будет проблематичной в любом случае (т.е. геотехническая неустойчивость, риски схода снежных лавин, воздействия рек, эрозии, воздействия из-за недостаточно удовлетворительного состояния дренажных систем и т.д.); эти работы позволят соответствующее развитие приведенных ниже задач;
- Проектирование гражданских сооружений, которое включает проектирование мостов, водопропускных коллекторов, дренажа, насыпи, земляного полотна и верхнего строения пути, станций и т.д.; при этом подразумевается, что концепция проекта уже разработана и для этих структур в любом случае существуют проблемные места;
- Технологические аспекты участков; они включают в себя оборудование сигнализации и безопасности, устройства железнодорожной связи, электрификации и др.; под этим подразумевается усовершенствование концепции, которая будет уже разработана (т.е. подготовка схематических планов станций для проектирования устройств безопасности; подготовки схематических планов электроснабжения и т.д.);
- Сметные расчеты и оценки затрат; данная подзадача будет основываться на результатах предыдущих и будет направлена на соответствующую оценку производимых затрат; необходимо заметить, что цифры, которые будут приведены в пределах данной подзадачи, будут использованы финансирующими органами и во время проведения тендеров.

Чертежи, которые будут представлены, будут представлять собой типовые чертежи, планы и профили участков и станций, но как следствие определенных проблем вдоль участков, которые могут быть впоследствии дополнены в зависимости от потребностей.

Б.6 График работ по реализации реабилитации/ строительства

Учитывая, что главной заботой клиента может быть беспокойство за эксплуатационные возможности участков, которые будут восстанавливаться, огромное значение необходимо придать разработке рабочего плана, учитывающего воздействия проведения работ на движение поездов и необходимость минимизации этих воздействий на действующих участках.

Любой проект модернизации, который может быть предпринят на действующем участке, как в случае с данным проектом, может потенциально оказывать существенное влияние на движение поездов на действующих участках. Данное влияние можно снизить с помощью одного или нескольких вариантов организации:

- организация ежедневных окон в движении поездов на определенных участках;
- отказ от существующего железнодорожного полотна должен предприниматься только в случае расширения насыпи;

Начальный Отчет

- необходимо использовать существующие пути при строительстве новых разъездов и пересечений;
- необходимо отключать существующие устройства сигнализации, когда перенос их высвобождает место для нового пути, и
- Необходимость учитывать подрядчиком при производстве работ использования существующих возможностей участка для транспортировки материалов.

Основываясь на этих принципах возможно составление графика производства работ, учитывая при этом комплекс технических средств, финансовых аспектов и перевозочных процессов, принимая во внимание непрерывность производства работ и необходимость обеспечения использования инфраструктуры для существующего движения.

Что касается финансовых ресурсов из фондовых источников, Консультант постарается представить наилучшие сметные и ресурсные расчеты, физические объемы работ и нормы времени, которые требуются для актуальности проекта, организации рабочего процесса и без задержек.

Б.7 Подготовка предварительной документации для тендеров

Подготовка тендерных документов должна быть выполнена в соответствии с международными основами урегулирования для тендерных процедур. Несмотря на единую философию, каждый Международный Финансовый Орган IFI обычно имеет свои собственные Руководящие принципы на Закупки или стандартный документ, которые меняются время от времени. В момент подготовки данного Начального Отчета нет информации об идентичности требований Международных Финансовых Органов, не возможно выяснить точно, какие документы будут готовы и к каким участкам железных дорог. Однако, предварительные тендерные документы, начиная с уровня существующего проекта, необходимо подготовить согласно предположению, что договоры на проведение работ должны быть составлены как на «проектирование и монтаж».

Что касается Технической Части Тендерных документов, на основании требований проекта будут составлены Спецификации объемов работ, Концептуальные Чертежи и Планы, Технические Спецификации.

Технические спецификации будут подразделены на такие же пункты, что и Спецификации объемов работ и покроют каждую позицию, перечисленную в данной спецификации, представив для каждой из них описание видов работ и используемых материалов, приемочных испытаний, методов строительства и необходимых отклонений, и наконец, методов измерений и обоснования платежей.

Кроме того Технические Спецификации и Общие Условия должны содержать общие пункты, определяющие ограничения на эксплуатацию участков, ограничения по рабочему времени и детализацию программы договора. В части электрических и механических работ, Консультант подготовит функциональные спецификации, которые больше, чем технические спецификации, с учетом открытой конкуренции и не заостряя внимания на определенные технологии и ограничения в количестве поставщиков.

3.4 Ожидаемые результаты

Список запланированных результатов представлен в Главе 1 «Краткий обзор проекта» и в Таблице А «Полный План Выполнения Работ», представленной в приложении.

3.5 Планирование общей продолжительности Проекта

Полный План Действий представлен в приложении как Таблица Б. В том же приложении приведена Программа Работ в форме диаграммы.

3.6 Ограничения, Риски и Предположения

- **Межгосударственный подход.** С учетом взаимосвязанности предлагаемых изменений, большого количества стран и участников, вовлеченных в процесс, и учитывая то, что каждое изменение в отдельной стране может и должно повлиять на другие страны, Консультант считает необходимым подчеркнуть важность привлечения с самого начала Проекта Партнеров, которые будут выступать как необходимые помощники в организации непрерывной связи для обмена мнениями с людьми, отвечающими за перевозочные процессы на действующих участках.
- **Оптимизация использования ресурсов с использованием всех возможных существующих исходных данных и обследований.** Консультант считает, что все необходимые исходные данные и обследования ему доступны. Кроме того, Консультант надеется, что Партнеры Проекта окажут полную техническую и логистическую поддержку Подрядчику, для выработки всесторонне развитой картины местной ситуации.
- **Публикации, связанные с информацией по железным дорогам.** Наиболее ценная часть данных, карт и информации, необходимая для Проекта, в некоторых странах предположительно имеет отношение к предмету законодательства и носит гриф «секретные данные», а также имеют некоторые ограничения для их публикации. Консультант рассчитывает получить помощь и поддержку от Партнеров Проекта и от Делегаций ЕС/ТАСИС в получении необходимых разрешений.
- **Недостоверная статистика по социо-экономическим данным.** Консультанту известно, что социально-экономическая информация по региону часто является недостоверной. Недостатком стандартных социально-экономических статистических данных являются проблемы статистических методов и измерений. Так как эти данные являются основой любых серьезных долгосрочных прогнозов спроса на перевозки, Консультант предпримет попытку разработать с разумным подходом вероятную базу данных, исследуя большое количество источников различных социально-экономических, экономических, технических и эксплуатационных данных и другой информации.
- **Недостоверные данные по объемам перевозок.** Консультант полностью разделяет представление, описанное в Техническом Задании по вопросу достоверности информации об объемах перевозок. Для преодоления этой проблемы Консультант проведет тщательный анализ существующей

информации и разработает прогнозы перевозок, максимально приближенные к местным условиям.

- **Трудности, связанные с проведением полевых обследований.** Консультант имеет представление о трудностях, связанных с проведением полевых обследований, которые касаются главным образом географических и климатических условий, а также секретными ограничениями. Суровые зимние условия могут серьезно помешать работе персонала и оборудования во время проведения полевых обследований. Кроме того, климатические условия могут привести к искажению результатов полевых обследований.
- **Привлечение Местных Партнеров.** Консультант прекрасно понимает всю необходимость привлечения местных Партнеров по техническим вопросам, но также понимает их необходимость в связи с языковым барьером и трудностями, связанными с политической ситуацией. Консультант намерен использовать преимущества сотрудничества с местными компаниями, как это заявлено в Техническом Предложении.

3.7 Планирование на следующий Отчетный Период

План производства работ на следующий период приведен в Приложении как Таблица В.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Таблица А : ОБЩИЙ ПЛАН РАБОТ

Таблица Б : ОБЩИЙ ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ

**Таблица В : ПЛАНИРОВАНИЕ МЕРОПРИЯТИЙ НА СЛЕДУЮЩИЙ
ПЕРИОД**

ПРОГРАММА РАБОТ

Таблица А : ОБЩИЙ ПЛАН РАБОТ

Название проекта : Review of Railways Rehabilitation in Central Asia		Номер проекта : EUROPAID/116151/C/SV/MULTI	Страны : Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан	Страница : 1 из 1
Плановый период : с Марта 2004 по 31 Августа 2005		Подготовлен : 30 Апреля 2004	Консультант от ЕС : ITALFERR S.p.A., via Marsala 53 – 00185 Rome - Italy	
Выходные формы (описание и конечные даты)		Согласованные Объективные Контролируемые Индикаторы		Ограничения и Предположения О/П
Предварительные рекомендации по мультимодальным перевозкам	31 Июля 2004	Подготовка Временного Отчета по Модулю А с включением данных аспектов		Достигнуто согласие между несколькими партнерами; Достоверность информации и данных, необходимых для качественного проведения анализа; Достоверность существующих социально-экономических данных и объемов движения;
Предварительные рекомендации по гармонизации стандартов, процессов управления и совместимости операций	31 Июля 2004			
Предварительные рекомендации по улучшению процедур пересечения границ	31 Июля 2004			
Прогнозы движения – определение узких мест пропускной способности	15 Июля 2004			
Заключительные рекомендации по мультимодальным перевозкам	15 Дек. 2004	Подготовка Заключительного Отчета по Модулю А с включением данных аспектов		Необходимые комментарии по Временному Отчету были получены своевременно; Достигнуто согласие между партнерами; Достоверность информации и данных, необходимых для качественного проведения анализа; Достоверность существующих социально-экономических данных и объемов движения;
Заключительные рекомендации по гармонизации стандартов, процессов управления и совместимости операций	15 Дек. 2004			
Заключительные рекомендации по улучшению процедур пересечения границ	15 Дек. 2004			
Пересмотр прогнозов движения	15 Дек. 2004			
Предварительная оценка приоритетов рекомендаций	15 Дек. 2004			
Техническое и экономическое обоснование предварительно определенных железнодорожных участков	28 Февр. 2005	Подготовка технического и экономического обоснования для отобранных участков железных дорог		Достигнуто соглашение при выборе участков железных дорог; Достоверность информации и данных, необходимых для качественного проведения анализа; Трудности во время проведения полевых обследований;
Предварительные тендерные документы	31 Июля 2005	Подготовка предварительных тендерных документов для отобранных участков железных дорог		Достоверность информации и данных, необходимых для качественного проведения анализа; Определение возможностей финансирующих органов; Трудности во время проведения полевых обследований

Таблица Б : ОБЩИЙ ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ

Название проекта : Review of Railways Rehabilitation in Central Asia				Номер проекта : EUROPAID/116151/C/SV/MULTI				Страны : Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан				Страница : 1 из 3						
Плановый период : с Марта 2004 по 31 Августа 2005				Подготовлен : 30 Апреля 2004				Консультант от ЕС : ITALFERR S.p.A., via Marsala 53 – 00185 Rome - Italy										
Цели Проекта : <i>Основные задачи: Разработка жизнеспособных, надежных, безопасных и конкурентноспособных маршрутов, связывающих страны Центральной Азии с Европой и другими соседними странами, а также усовершенствование работы пограничных служб, облегчающих экономическое развитие, передвижение людей и товаров, предотвращение организованной преступности.</i> <i>Специфические задачи: для Модуля А – Анализ национальных планов железнодорожных сообщений, а также данных по планированию регионального железнодорожного сообщения; для Модуля Б – Проведение технического и экономического обследования для поддержки и привлечения инвестиций на восстановление железных дорог для увеличения пропускной способности данных регионов.</i>																		
№	ОСНОВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ	ШКАЛА ВРЕМЕНИ												ВХОДЯЩИЕ				
		2004				2005				2006				ПЕРСОНАЛ		ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ПРОЧЕЕ	
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	КОНСУЛЬТАНТ ЕС	Местные Субконс-ты			
	Модуль А	X	XXX	XXX	XXX													
A.1	Сбор и обзор материалов по транспорту и экономике	X	XXX	X										60 р.д.	310 р.д.	6 Компьютеров, 2 Ноутбука, 1 LAN, 1UPS, 6 принтеров, 1 факс, 6 телефонов, 1 копирувальная машина, 10 столов, 4 шкафа	1 офис-менеджер, 1 технический переводчик, 4 чертежника, 1 водитель	85 рег-ных ком-ровок
A.2	Общее представление объемов перевозок		XXX											58 р.д.	40 р.д.			
A.3	Определение и изучение физических, институциональных, геополитических, социальных и экологических вопросов		X											20 р.д.	50 р.д.			
A.4	Анализ национальных планов железнодорожных сообщений, а также данных по планированию регионального железнодорожного сообщения		X											40 р.д.	40 р.д.			
A.5	Прогнозирование перевозок – Определение объемов нестыковок		XX	X										60 р.д.	50 р.д.			
A.6	Исследование вопросов пересечения границ- Рекомендации по улучшению ситуации на границах		XX	X										60 р.д.	40 р.д.			

Примечание: Необходимость Ознакомительной поездки будет определена в течении Мероприятий А.6, А.7 и А.8.

Название проекта : Review of Railways Rehabilitation in Central Asia	Номер проекта : EUROPAID/116151/C/SV/MULTI	Страны : Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан	Страница : 2 из 3
Плановый период : с Марта 2004 по 31 Августа 2005	Подготовлен : 30 Апреля 2004	Консультант от ЕС : ITALFERR S.p.A., via Marsala 53 – 00185 Rome - Italy	

Цели Проекта :

Основные задачи: Разработка жизнеспособных, надежных, безопасных и конкурентноспособных маршрутов, связывающих страны Центральной Азии с Европой и другими соседними странами, а также усовершенствование работы пограничных служб, облегчающих экономическое развитие, передвижение людей и товаров, предотвращение организованной преступности.

Специфические задачи: для Модуля А – Анализ национальных планов железнодорожных сообщений, а также данных по планированию регионального железнодорожного сообщения; для Модуля Б – Проведение технического и экономического обследования для поддержки и привлечения инвестиций на восстановление железных дорог для увеличения пропускной способности данных регионов.

№	ОСНОВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ	ШКАЛА ВРЕМЕНИ												ВХОДЯЩИЕ					
		2004				2005				2006				ПЕРСОНАЛ		ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ПРОЧЕЕ		
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	КОНСУЛЬТАНТ ЕС	Местные Субконс-ты				
A.7	Изучение мультимодального транспорта. Прогнозирование препятствий для развития мультимодального транспорта – Рекомендации по улучшению услуг		XX	X												60 р.д.	40 р.д.	6 Компьютеров, 2 Ноутбука, 1 LAN, 1UPS, 6 принтеров, 1 факс, 6 телефонов, 1 копировальная машина, 10 столов, 4 шкафа	1 офис-менеджер, 1 технический переводчик, 4 чертежника, 1 водитель
A.8	Гармонизация стандартов и операций и процессов. Рекомендации по улучшению совместимости операций		XX	X												60 р.д.	40 р.д.		
A.9	Выбор железнодорожного участка для выполнения ТЭО в рамках Модуля Б			X												20 р.д.	30 р.д.		
A.10 A.11 A.12 A.13	Детализация прогнозов перевозок и рекомендации			XX	XXX											100 р.д.	40 р.д.		
A.14	Предварительная приоритезация предложенной линии действий				XX											60 р.д.	40 р.д.		

Примечание: Необходимость Ознакомительной поездки будет определена в течении Мероприятий А.6, А.7 и А.8.

Название проекта : Review of Railways Rehabilitation in Central Asia	Номер проекта : EUROPAID/116151/C/SV/MULTI	Страны : Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан	Страница : 3 из 3
Плановый период : с Марта 2004 по 31 Августа 2005	Подготовлен : 30 Апреля 2004	Консультант от ЕС : ITALFERR S.p.A., via Marsala 53 – 00185 Rome - Italy	

Цели Проекта :

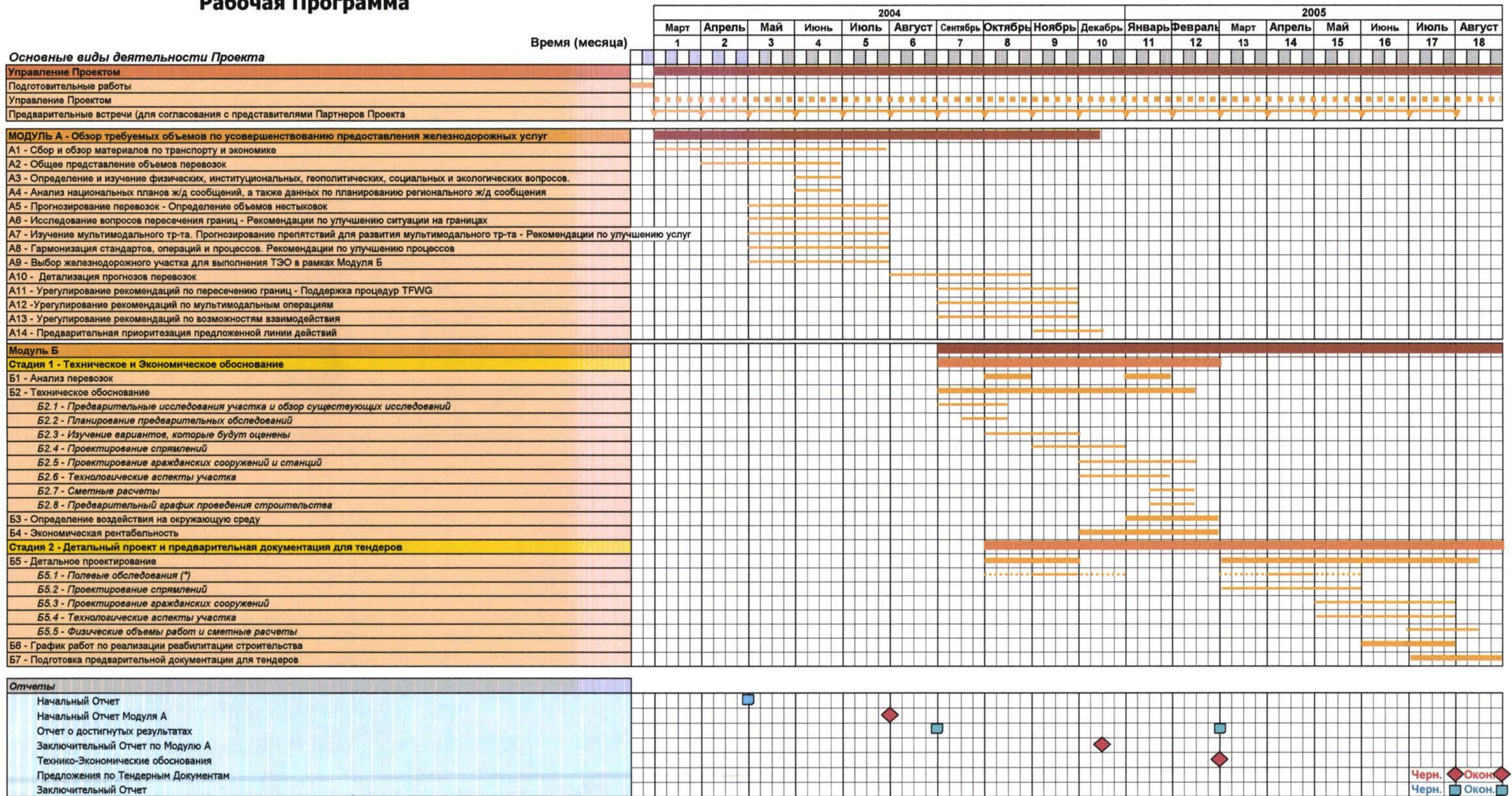
Основные задачи: Разработка жизнеспособных, надежных, безопасных и конкурентноспособных маршрутов, связывающих страны Центральной Азии с Европой и другими соседними странами, а также усовершенствование работы пограничных служб, облегчающих экономическое развитие, передвижение людей и товаров, предотвращение организованной преступности.

Специфические задачи: для Модуля А – Анализ национальных планов железнодорожных сообщений, а также данных по планированию регионального железнодорожного сообщения; для Модуля Б – Проведение технического и экономического обследования для поддержки и привлечения инвестиций на восстановление железных дорог для увеличения пропускной способности данных регионов.

№	ОСНОВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ	ШКАЛА ВРЕМЕНИ												ВХОДЯЩИЕ					
		2004				2005				2006				ПЕРСОНАЛ		ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ПРОЧЕЕ		
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	КОНСУЛЬТАНТ ЕС	Местные Субконс-ты				
	Модуль Б			X	XXX	XXX	XXX	XX											
Б.1	Анализ перевозок				X	X											68 р.д.	40 р.д.	6 Компьютеров, 2 Ноутбука, 1 LAN, 1UPS, 6 принтеров, 1 факс, 6 телефонов, 1 копирувальная машина, 10 столов, 4 шкафа 1 офис-менеджер, 1 технический переводчик, 4 чертежника, 1 водитель 85 рег-ных ком-ровок
Б.2	Техническое обоснование			X	XXX	XX											260 р.д.	600 р.д.	
Б.3	Определение воздействия на окружающую среду					XX											50 р.д.	60 р.д.	
Б.4	Экономическая рентабельность				X	XX											100 р.д.	60 р.д.	
Б.5	Детальное проектирование				XX	X	XXX	XX									300 р.д.	680 р.д.	
Б.6	График работ по реализации реабилитации строительства						X	X									60 р.д.	40 р.д.	
Б.7	Подготовка предварительной документации для тендеров							XX									60 р.д.	50 р.д.	
												ВСЕГО			1496 р.д.	2200 р.д.			

Примечание: Необходимость в полевых обследованиях будет определена после завершения Мероприятия Б.2.

Рабочая Программа



Условные Обозначения

- Непрерывная деятельность
- Фрагментированная деятельность
- Административный Отчет
- Технический Отчет

(*: выполняется согласно погодным условиям)