



EUROPEAID
CO-OPERATION OFFICE

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

**Текущий Отчет N°1
(Сентябрь 2004)**

Титульный лист отчета

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

Дата отчета: 30 Сентября 2004

Отчетный период: 1 Марта 2004 – 31 Августа 2004

Авторы отчета: Группа экспертов проекта

Группа мониторинга ЕС	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
УзБюроКЕС	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
TACIS Бюро [менеджер задания]	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]

СОДЕРЖАНИЕ

1.	Краткий обзор проекта.....	1
2.	Резюме хода выполнения работ с начала проекта	4
3.	Изложение плана работы проекта на оставшийся период деятельности	6
4.	Ход деятельности проекта за отчетный период	8
4.1	Краткое описание развития выполненных работ.....	8
4.2	Достижения по сравнению с запланированными результатами.....	11
4.3	Отклонения от первоначального плана работы и их причины	12
4.4	Определенные действия, необходимые от местных властей	13
5.	Планирование проекта на следующий отчетный период	14
5.1	Наблюдение за успешным выполнением проекта.....	14
5.2	Предложения корректировки общего плана деятельности проекта и оценка их влияния на результат.....	15

ПРИЛОЖЕНИЯ

Форма А: *Общий план работ*

Форма В: *Отчет по использованию ресурсов*

Форма С: *Отчет по результатам работы*

Форма D: *Планирование мероприятий на следующий период*

РАБОЧАЯ ПРОГРАММА

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 Б /

- 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 - Переговоры с представителями Бенефициариев Проекта
- A.11 – Детализация результатов по Модулю А

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 года

**Срок Действия
Проекта:** 18 месяцев

2. Резюме хода выполнения работ с начала проекта

Проект был начат 1 марта 2004. В течение месяца Консультант посетил все четыре страны, охваченные проектом, то есть, Казахстан, Кыргызская Республика, Таджикистан и Узбекистан. Затем состоялись встречи с бенефициариями проекта и организациями, непосредственно заинтересованными в проекте, например, различные Министерства транспорта и Комитеты по железным дорогам.

Следует упомянуть, что первоначальный Бенефициар для Кыргызской Республики ("Кыргызжелдорстрой") был заменен на Кыргызскую железную дорогу. Были налажены контакты с новым Бенефициарием и продолжаются переговоры. Официальная ознакомительная встреча с новым Бенефициарием состоится в начале октября.

Головной офис проекта расположен в Ташкенте, который заработал в полную мощь с конца апреля.

Постоянно поддерживались контакты с финансовыми международными организациями (ЕБРР, АБР) с целью оценки возможности финансирования восстановления железнодорожных линий, обозначенных в рамках проекта. Что касается Всемирного Банка, то его представители встречались несколько раз с Менеджером Задания в начале проекта.

Первый этап по сбору данных для выполнения задач, намеченных в Модуле А, начался в начале мая. Для выполнения данной задачи, в основном, были привлечены местные субподрядчики в сотрудничестве с Консультантом. Другие этапы по сбору данных - фактически все еще продолжаются, особенно относительно информации, необходимой для железнодорожных участков, которые должны будут исследованы в Модуле В.

Была проанализирована обширная информация, отчеты и планы развития, особенно те, которые непосредственно относятся к предмету данного проекта. Необходимо упомянуть, что один из главных источников информации, а именно вебсайт ТРАСЕКА, предоставил только старые проектные отчеты, не было возможности извлечь проектные отчеты за последние два года. В настоящее время Консультанту также не была доступна база данных по движению и перевозкам, накопленная в Баку.

В самом начале проекта не всегда была четко сформулирована позиция Бенефициариев. Отчасти это можно объяснить тем, что суть Модуля А была еще не до конца понята, и что приоритетность участков по Модулю В, как было обсуждено с подрядными организациями в период одобрения (Май 2003), должна была рассматриваться в рамках фактических приоритетов для развития железнодорожной сети. Это особенно относится к Казахстану и Узбекистану, где вначале приоритеты были даны другим проектам и, частично, в Кыргызской Республике, где задержка по осуществлению проекта всей сети железных дорог страны несколько изменили общую схему.

При таких обстоятельствах, Консультант должен был пересмотреть деятельность для обоих Модулей проекта. Это было обсуждено с Менеджером по Заданию Европейской Комиссии. Результат таких встреч отражен в пересмотренной версии Начального отчета, подготовленного в конце июля и уже представленного участникам проекта.

Таким образом были предприняты шаги для соответствия с новой программой, особенно для подготовки предварительного отчета по Модулю А к концу сентября, и после чего необходимо будет организовать встречу по обсуждению полученных предварительных результатов.

3. Изложение плана работы проекта на оставшийся период деятельности

Одним из основных результатов проекта, а именно, предварительный отчет по Модулю А должен быть представлен к концу сентября 2004 года.

Желательно получить замечания по отчету к концу октября 2004 года, которые будут использованы для дискуссии, предварительно назначенной для проведения в Ташкенте на период с 15-го по 19-го ноября 2004 года. Для участия в дискуссии будут приглашены Бенефициарии. Результаты обсуждения вместе с замечаниями будут использованы для улучшения результатов по Модулю А.

Для завершения Модуля А и особенно для усовершенствования прогнозов перевозок, ожидается, что база данных по Движению и Перевозкам, собранная в Секретариате в Баку, будет наконец доступна Консультанту. Замена руководства в Секретариате Баку произойдет в октябре 2004 года, поэтому мы надеемся, что новое руководство отнесет данную проблему к приоритетной.

Будут предприняты альтернативные шаги в случае, если все же такая база данных не станет доступной в течение продолжительного времени.

Было запланировано начать деятельность по Модулю В, и она частично совпадет с деятельностью по Модулю А. Поэтому, все было тщательно продумано, чтобы избежать проблем, имевших место в предыдущем Модуле. Необходимо выполнение деятельности с учетом погодных условий, хотя бы ту часть работы, которая связана с полевой.

Такие действия будут сосредотачивать свое внимание только на те железнодорожные участки, к которым Бенефициарии проявили свой интерес. Необходимо отметить, что в Казахстане и Узбекистане осуществляются важные инвестиционные программы, и что соглашение от Бенефициариев является необходимой предпосылкой для успешной деятельности.

В Кыргызской Республике вследствие замены Бенефициария необходима новая ознакомительная встреча. Встреча намечена на 7-е октября, после которой команда Консультанта начнет выполнять полевые исследования для участка Луговая - Бишкек - Балыкчи, на что понадобится, возможно, целая неделя. В поездке примут участие специалисты Бенефициара, так что Консультант сможет правильно понять текущую ситуацию и обсудить непосредственно на месте имеющиеся проблемы и возможные меры для их преодоления.

Подобная деятельность запланирована по участкам Кунград - Каракалпакия и Оазис – Бейнеу на начало ноября.

Результаты таких полевой деятельности будут использованы с целью подготовки более подробной программы для последующих действий: то есть дополнительный сбор данных, дополнительное специальное полевое обследование, и т.д. Некоторые из этих работ запланированы с расчетом на оказание неоценимой помощи местным специалистам, которые будут работать в близком контакте с международными экспертами.

Следующие действия будут, возможно, предприняты, согласно плану работы, представленному в Приложении, но необходимо отметить: участие местных специалистов, некоторых бенефициариев, местоположение участков, трудности в получении информации наряду с языковым барьером потребует интенсивных совместных действий. Действия для такого проекта должны быть должным образом запланированы. Однако в случае смены приоритетов запланированной деятельности, весь процесс должен быстро среагировать на неожиданные факты смены приоритетов.

4. Ход деятельности проекта за отчетный период

4.1 Краткое описание развития выполненных работ

A. 1 - Сбор и обзор материалов по транспорту и экономике. Сбор данных

Сбор данных был начат в начале мая 2004 года, чтобы дополнить обзор данных и информации, полученной из различных источников, особенно АБР и ТРАСЕКА, который был начат на начальной стадии.

Сбор данных был, главным образом, выполнен тремя местными субподрядчиками под руководством Консультанта. Чтобы иметь сопоставимые результаты, Консультант подготовил детальную техническую спецификацию на основании, когда это возможно, форм, которые будут должным образом заполнены.

Необходимо отметить, что сбор данных производился для Модуля А и только частично для Модуля В, и при их получении суб-консультанты столкнулись с трудностями. Трудности в основном связаны с запросом информации, считающейся "конфиденциальной" в соответствии с национальным законодательством этих стран. Главным образом по этой причине деятельность была трудоемкой, и потребовалось больше времени, чем ожидалось. Несмотря на то, что Консультант и субподрядчики делали все возможное, чтобы справиться с задачами, не вся информация была получена. Это особенно верно для предварительного сбора данных для Модуля В.

С дальнейшими трудностями, с которыми пришлось столкнуться – доступ к базе данных в Секретариате Баку. База данных по движению и перевозкам все еще не доступна. Кроме того, вебсайт ТРАСЕКА не был обновлен в течение долгого времени, и отчеты, подготовленные за прошлый период не были доступны. Существует надежда, что база данных по движению и перевозкам будет полностью доступна в октябре, когда начнется новый проект (ТА project) с выделением соответствующих ресурсов для обслуживания и управления как вебсайта, так и базы данных.

A. 2 – Общее представление объемов перевозок

На этой деятельности также отразилось отсутствие доступа к подходящей базе данных, упомянутого выше. Несмотря на это, Консультант смог собрать обширную информацию из других доступных источников. Используя программное обеспечение SEPTRAN, было выполнено графическое представление потоков.

A.3 - Определение и изучение физических, институциональных, геополитических, социальных и экологических вопросов

Был представлен перечень внешних факторов, способных повлиять на процесс принятия решений. В Начальном отчете дается объяснение, что выбор был ограничен теми проблемами, которые могли иметь непосредственное влияние на определение технических решений, а не определение национальной стратегии. Следовательно, был подготовлен ряд вопросов, которые необходимо проанализировать, в

соответствии с требованиями Международных Финансовых Организаций для проектов восстановления инфраструктуры транспорта.

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

Анализ национальных планов железнодорожного сообщения, а также данных по планированию регионального железнодорожного сообщения был выполнен, учитывая официальные источники (то есть, публикации, вебсайты, и т.д.). Кроме того, Консультант собрал другую информацию непосредственно от железных дорог во время встреч, проведенных с представителями Бенефициариев проекта.

А. 5 – Прогнозирование перевозок – Определение объемов нестыковок

Отсутствие последних данных по перевозкам является главной трудностью в значительной степени из-за того, что нет доступа к базе данных в Баку, и конфиденциальности информации, согласно существующим местным законам.

Ограничения к распространению данных привело к отсрочке процесса сбора данных, что привело к тому, что не были своевременно получены данные, необходимые для прогнозирования перевозок на железнодорожных участках.

В соответствии с тем, что заявлено в пересмотренном Начальном Отчете, был подготовлен прогноз по региональным и международным потокам посредством синтеза не совсем гомогенной информации, полученной из различных источников, таких как Международные Финансовые Организации или недавних проектов

На данном этапе, необходимо определить возможные проблемы. Результаты данной деятельности должным образом представлены в Предварительном Отчете по Модулю А и будут переработаны после замечаний, полученных на семинаре (в ноябре). Кроме того, Консультант ожидает улучшить результат, как только получит требуемую дополнительную информацию.

А. 6 – Исследование вопросов пересечения границ - Рекомендаций по улучшению совместимости операций

Сбор данных, выполненный местным субподрядчиком был дополнен информацией, непосредственно собранной от представителей соответствующих органов, агентств и экспедиторов. Дополнительная информация была получена из нескольких доступных документов, включая некоторые многосторонние соглашения, в которых заинтересованы страны региона.

Выявились физические и процедурные ограничения, относящиеся к процедурам пересечения железнодорожных границ, и предлагаются меры их преодоления. Приводится пример того, какое влияние оказывает тот, факт, что данной проблеме не уделяется достаточное внимание в Центральной Азии в противовес мерам, предпринятыми в Румынии, расположенной в конце коридора ТРАСЕКА.

Вопрос пересечения границ был сформулирован в общую концепцию взаимодействия железных дорог.

Рекомендации для усовершенствования ситуации в процедуре пересечения железнодорожной границы включены в Предварительный Отчет Проекта по Модулю А, и они будут переработаны согласно результатам Семинара.

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

Обзор деятельности основывался на существующих документах, посещения ряда терминалов и интервью с экспедиторами.

Был представлен теоретический анализ факторов, влияющих на мультимодальный транспорт вместе с анализом фактической конкуренции в исследовании перевозок из Центральной Азии до Европы.

В связи с тем, что только некоторые виды транспорта по своей природе представляют интерес, мультимодальный транспорт только частично включен в общую концепцию взаимодействия железных дорог.

На основе результатов обзора были сделаны рекомендации. Они включены в предварительный отчет по Модулю А и будут улучшены после замечаний, которые будут сделаны на семинаре.

А. 8 - Гармонизация стандартов и операций – Рекомендации по унификации стандартов и улучшению взаимодействия

Совместимость операций была проанализирована согласно разбивке железнодорожной системы в соответствии с Европейской Директивой.

По сути, взаимодействие железных дорог в бывшем Советском Союзе было фактом, но не целью, как в случае с Европой в настоящее время. Следовательно, необходимо принять немедленные меры по улучшению совместимости операций. В общих чертах, советские стандарты, все еще отвечают требованиям, но некоторое устаревшее оборудование и внедрение новой технологии делает необходимым принятие нового технического решения, а также новых технических стандартов.

Следовательно, особое внимание уделялось тем "компонентам", для которых настоятельно необходима модернизация в краткосрочном периоде, чтобы избежать падения уровня безопасности для железнодорожного транспорта.

В предварительный отчет по Модулю А вместе с рекомендациями для операций с опасными товарами были включены рекомендации для сигнализации, блочных устройств, централизованного управления перевозками, устройств телекоммуникации и системы.

Так же как и предыдущие упомянутые рекомендации, они будут улучшены в соответствии с обсуждением на Семинаре.

A.9 – Выбор железнодорожных участков для выполнения ТЭО в рамках Модуля В

Консультант рассмотрел предварительные предложения, приведенные в ТЗ, согласно критериям, которые Бенефициарии должны принять для выполнения такой деятельности.

ТЗ выделяют следующие четыре участка для их включения на выполнение ТЭО в рамках Модуля В:

- Джелалабад - Кара-СУ - Андижан (79 км – Кыргызская Республика и Узбекистан);
- Ош - Кара-Су - Андижан (72 км – Кыргызская Республика и Узбекистан);
- Луговая - Бишкек - Балыкчи (322 км – Кыргызская Республика и Казахстан);
- Актау - Бейнеу - Кунград (700 км - Казахстан и Узбекистан).

Позиция Бенефициариев в отношении проекта не была всегда четко выражена в начале проекта. Это - частично вследствие того, что Модуль А не был полностью понят, и необходимо было решать вопрос о выборе приоритетных участков для развития сети железных дорог по Модулю В, обсужденные с подрядными организациями в период утверждения (Май 2003 год), в рамках фактических приоритетов для развития железнодорожной сети.

Это как раз касается Казахстана, где Трансказахстанская железнодорожная магистраль на участке от Достык к Актау, и возможно далее к Ирану, пересекающая Туркменистан, является приоритетной и в отношении Узбекистана, где также особое внимание уделяется новому участку железной дороги Гузар - Кумкурган.

Возможные отсрочки в реализации участка Балыкчи - Джалалабад – Торугарт, способного гарантировать охват железных дорог всей страны, в Кыргызской Республике, немного изменили общую перспективу.

Консультант получил подтверждение для следующих участков:

- Луговая - Бишкек - Бишкек (Кыргызская Республика и Казахстан)
- Бейнеу - Оазис (Казахстан)
- Каракалпакия - Кунград (Узбекистан)

Консультант выражает некоторое беспокойство о том, что некоторые такие проекты не будут непосредственно включены в поток финансирования, из-за приоритета, отданного другим вышеупомянутым участкам. В некоторых случаях озабоченность была подтверждена во время встреч с представителем наиболее вовлеченного финансового учреждения в области специфического транспортного сектора.

4.2 Достижения по сравнению с запланированными результатами

В течение первых шести месяцев (с 1 марта по 31 августа 2004 года), не были запланированы какие-либо действия за исключением Начального Отчета, представленного в соответствии с графиком проекта (конец апреля 2004 года) и пересмотренной версии, которая была готова в конце июля и недавно распространена.

Что касается представления плана, необходимо упомянуть, что произошли следующие изменения и они были согласованы с Менеджером Задания проекта:

- Вместо Промежуточного Отчета по Модулю А, который должен был быть представлен в конце июля 2004 года, был представлен Предварительный отчет, запланированный на конец сентября 2004 года;
- Семинар состоится ориентировочно в середине ноября;
- Ввиду совпадения сроков сдачи Предварительного отчета (конец сентября 2004 года), текущий отчет был отложен и будет представлен в начале октября 2004 года.

4.3 Отклонения от первоначального плана работы и их причины

Отклонения от запланированных действий в основном связаны с задержкой завершения сбора данных из-за конфиденциальности информации и из-за недоступности к Базе данных в Баку, как для сбора данных, так и для отчетов. Эта задержка предполагала некоторые изменения в методологии прогнозов перевозок, но не было предусмотрено каких-либо последствий для плана поставок.

Были другие отклонения в вопросе запланированных действий по использованию ресурсов. Они вызваны несколькими важными фактами:

- Консультант, очевидно, недооценил проблему “конфиденциальной информации”, и это отразилось на запланированных цифрах; что, в свою очередь, оказало соответствующее влияние, и количество используемых рабочих дней стало больше, чем было запланировано, несмотря на то, что для завершения такой деятельности необходим другой график;
- согласно предыдущему опыту Консультанта в этой сфере, наличие децентрализованных офисов Секретариата Баку дало возможность для взаимных действий в преодолении проблем; в таких условиях было подготовлено предложение. Однако из-за недостатка ресурсов для такой организации, такие совместные действия не были возможны; это, конечно, не может не приостановить проект, но наверняка подразумевает дополнительные усилия;
- запланированные рабочие дни для утверждения выбора железнодорожных участков, которые должны были быть включены на выполнение ТЭО по Модулю В, были недооценены, так как вначале Консультант не мог предусмотреть, что со временем Бенефициарии пересмотрят вопрос с приоритетами. Поэтому вновь пришлось обсуждать содержание проекта, на что ушло больше времени, чем было запланировано;
- пересмотренный Начальный Отчет представил изменения в программе. Важно упомянуть, что одним из таких изменений было то, что отчет по Модулю А, который должен был быть представлен в конце июля, был Промежуточным отчетом, в то время как Заключительный отчет был запланирован на середину декабря. Согласно пересмотренной программе, был включен Предварительный отчет по Модулю А, запланированный на конец сентября. Поскольку отчеты разные по уровню (Промежуточный и Предварительный) некоторые работы были частично начаты в период первых шести месяцев, хотя изначально предполагалось, что эти работы будут выполнены в период вторых шести месяцев; именно поэтому было

затрачено больше количества рабочих дней, чем запланировано. Именно поэтому было затрачено больше количества рабочих дней, чем запланировано.

Необходимо отметить, что различия между запланированными рабочими днями и использованными, являются небольшими, и что несколько рабочих дней были выделены на обработку ожидаемой продукции (Предварительный отчет по Модулю А будет представлен в конце сентября 2004 года).

4.4 Определенные действия, необходимые от местных властей

Необходимы определенные действия от всех Бенефициариев для:

- своевременного представления замечаний по Предварительному отчету по Модулю А, которые будут обсуждены для подготовки Семинара, проведение которого намечается в середине ноября 2004 года в Ташкенте;
- выделение в соответствующее время 2-3 специалистов для принятия участия в упомянутом семинаре; необходимо напомнить, что для завершения визовых процедур необходимо несколько дней;
- поддержка Консультанта для "допуска" к конфиденциальным данным;
- поддержка Консультанта в выборе технических решений согласно их приоритетам.

Определенные действия необходимы от Менеджера Задания для:

- Подготовки замечаний по Предварительному Отчету по Модулю А с целью их обсуждения на семинаре.

5. Планирование проекта на следующий отчетный период

5.1 Наблюдение за успешным выполнением проекта

Заявления об одобрении данного проекта были подписаны в мае 2003 года, и впоследствии Европейская Комиссия начала проведение тендера. Письма, очевидно, были выражением готовности различных стран принять участие в проекте согласно ТЗ.

Прошло чуть меньше одного года, когда стратегия некоторых стран фактически изменилась; это означало, что или ТЗ было не четким или неправильно истолковано или, что более вероятно, что в этой области произошли внезапные изменения в стратегии.

Как бы то ни было, успех проекта, конечно, определяется тем, насколько полезными будут результаты для бенефициариев. Это означает, что необходим определенный уровень гибкости для того, чтобы использовать ТЗ в "фактическом контексте проекта".

Другими словами, по мнению консультанта, необходимо, чтобы этот контекст больше чем, что-либо другое, смог приспособить результаты проекта для удовлетворения фактических потребностей бенефициариев.

В данном контексте, например, соблюдение ТЗ или методологии, соответственно разработанной, может быть бесполезным. Несмотря на это, консультант намерен придерживаться этой структуре, одновременно пытаясь приспособить результаты к ситуации.

Нахождение правильного пути требует, как сказано выше, времени и ресурсов, и это должно быть отражено в используемых ресурсах.

Другим важным моментом, требующим внимания, - доступ к данным, картам и информации. Каждая компания, сталкивающаяся с проектом, знает, что это - важная проблема, и это должно быть учтено в ее предложении. Степень усилий, необходимых для такой деятельности не легко оценить, и это также зависит от возможности, данной бенефициариям, чтобы помочь консультанту в "процессе доступа к секретной информации". Несколько раз другие институциональные организации принимали участие, однако в любом случае, что проект, который является очень приоритетным для Правительства, должен иметь меньше ограничений и проблем.

Доступ к такой информации важен по другим еще более важным причинам. Не все страны могут позволить себе финансировать проекты, используя внутренние фонды. В таком случае, если проект - приоритетный, Правительство страны могло бы попытаться получить кредит от Международных Финансовых Организаций.

При участии Международных Финансовых Организаций, получение кредита - не просто вопрос согласования, но этот процесс должен быть обоснован ТЭО на уровне, требуемого Международной Финансовой Организацией. Если консультант не имеет доступ к необходимой информации для работы, практически маловероятно, что требования Международной Финансовой Организации будут выполнены.

Фактически, проект, разработанный должным образом, должен быть действительно осуществим и не только на бумаге. В некоторых случаях проблема возникает сразу же на стадии осуществления проекта (то есть, определенные проблемы, которые не были приняты во внимание, стоимость осуществления проекта не адекватна, и работы должны быть остановлены, потратив впустую деньги или ожидая дополнительных ресурсов, и т.д.).

Несомненно, необходимо соблюдение законов и суверенитета страны, и это особенно касается иностранных Консультантов. Но иногда доступ к такой информации является важным для достижения цели для самой страны.

Для таких организаций, как Европейская Комиссия, представляющей проекты технического содействия, достижение полезных результатов - главная цель, которая должна быть достигнута, во что бы то ни стало.

Теперь проблема состоит в том, что Бенефициар обычно подписывает письмо об одобрении, однако разрешение выдает другая организация, таким образом, нет гарантии, что весь процесс будет развиваться и, если будет развиваться, то будут учтены все сроки.

Есть предложение решить данную проблему во время подготовки письма об одобрении и уже на предварительной стадии иметь полную уверенность в получении результатов.

Как сделать это, будет зависеть от каждого конкретного случая. Приведем лишь несколько примеров:

- должен быть подготовлен предварительный список информации, необходимой для проекта, с помощью Бенефициария и затем представлен для одобрения соответствующему органу ; или
- общее письмо обязательств, подписанное соответствующим органом.

Какое бы решение не было принято, его надо принимать наряду с письмом об одобрении, так как цель его будет направлена на обязательства со стороны соответствующего органа помочь не приостанавливать деятельность Консультанта по сбору информации.

5.2 Предложения корректировки общего плана деятельности проекта и оценка их влияния на результат

Должны быть действия разработаны в соответствии с программой; таким образом, в настоящее время не предусмотрены какие-либо большие изменения.

Однако следующие предложения должны быть исследованы:

Ссылка на Параграф 4.1 - описание деятельности А. 9 - Выбор железнодорожных участков для выполнения ТЭО в рамках Модуля В.

Вероятно, что финансирующие организации предпочли бы вкладывать капитал в более крупный проект, чем в менее важные участки железнодорожной линии. Например, в случае с проектом ЕБРР для Казахстана, где такая организация, конечно, больше была заинтересована в участии в Трансказахстанской линии. Таким образом,

такая инициатива считалась очень приоритетной не только правительством Казахстана.

Со своей стороны Консультант оказал бы предпочтение проектам, которые считались бы приоритетными для заинтересованных объектов. Так как его деятельность должна быть связанной с коридором ТРАСЕКА, Консультант мог бы, например, исследовать, вопрос воздействия на маршрут ТРАСЕКА в свете перспектив развития, предусмотренных на участке Актау-Бейнеу и др.

Если будет запрос на такую деятельность, Консультант мог бы выполнить такую деятельность при условии, что это будет совместимо с ограничениями бюджета и не отвлечет ресурсы от другой деятельности.

Если своевременно запланировать, будут предусмотрены незначительные изменения по плану работы из-за введения такой деятельности стороны.

Таджикистан

Согласно ТЗ по Модулю В не было предложено каких-либо действий для Таджикистана.

Из обсуждений с Таджикской железной дорогой Консультант был проинформирован о проблеме, с которыми они сталкиваются.

Похоже, что нет ни одного участка для восстановления, которое можно осуществить в рамках данного проекта.

Однако если потребуется, Консультант мог бы оказать некоторую определенную помощь Таджикской железной дороге, при условии, что она будет в рамках бюджета. Ресурсы могут быть перенаправлены от других видов деятельности.

Если эта деятельность начнется относительно раньше, в рабочий план будут внесены лишь незначительные изменения в результате новой деятельности.

Приложение

- ФОРМА А: ОБЩИЙ ПЛАН РАБОТ**
 - ФОРМА В: ОТЧЕТ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ РЕСУРСОВ**
 - ФОРМА С: ОТЧЕТ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАБОТЫ**
 - ФОРМА D: ПЛАНИРОВАНИЕ МЕРОПРИЯТИЙ НА
СЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД**
- РАБОЧАЯ ПРОГРАММА**

ФОРМА А: ОБЩИЙ ПЛАН РАБОТ

Название проекта : Обзор Восстановления Железных Дорог в Центральной Азии		Номер Проекта : EUROPAID/116151/C/SV/MULTI				Страны : Казахстан, Кыргызская Республика, Таджикистан и Узбекистан				Страница : 1 of 2									
Плановый период : с 1 марта 2004 г. по 31 августа 2004 г.		Подготовлен: 30 September 2004				Консультант от ECt : ITALFERR S.p.A., via Marsala 53 – 00185 Rome – Italy													
Задачи проекта : <i>Основные задачи: Разработка жизнеспособных, надежных, безопасных и конкурентоспособных железнодорожных маршрутов, связывающих страны Центральной Азии с Европой и другими соседними странами. Усовершенствование работы пограничных служб, обеспечивающих экономическое развитие, передвижение людей и товаров и предотвращение организованной преступности.</i> <i>Особые задачи: для Модуля А – Анализ национальных планов железнодорожных сообщений. А также данных по планированию регионального железнодорожного сообщения; для Модуля В – Проведение технического и экономического обоснования для поддержки и привлечения инвестиций на восстановление железных дорог для увеличения пропускной способности данных регионов.</i>																			
№	Основные мероприятия	Шкала времени 2004						Входящие											
		Месяцы (*)						Персонал Консультанта ЕС		Персонал местного субподрядчика		Оборудование и материалы		Прочее					
		1	2	3	4	5	6	Запланиро вано	Выполнено	Запланиро вано	Выполнено	Запланиро вано	Выполнено	Запланиро вано	Выполнено				
Модуль А		XX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX												
A.1	Сбор и обзор материалов по транспорту и экономике. Сбор данных	XX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX		60 р.д.	60 р.д.	310 р.д.	333 р.д.								
A.2	Общее представление объемов перевозок		XXXX	XXXX	XXXX			58 р.д.	50 р.д.	40 р.д.	50 р.д.								
A.3	Определение и изучение физических, институциональных, геополитических, социальных и экологических вопросов				XXXX			20 р.д.	20 р.д.	50 р.д.	62 р.д.								
A.4	Анализ национальных планов железнодорожных сообщений, а также данных по планированию регионального железнодорожного сообщения				XXXX			40 р.д.	40 р.д.	40 р.д.	50 р.д.	6 Компьютеров, 2 Ноутбука 1 LAN, 1UPS, 6 принтеров, 1 факс, 6 телефонов, 1 копировальная машина, 10 столов, 4 шкафа	6 Компьютеров, 2 Ноутбука , 1 LAN, 1UPS, 6 принтеров, 1 факс, 6 t телефонов, 1 копировальная машина, 10 столов, 4 шкафа	1 офис менеджер, 1 технический переводчик, 2 чертежника, 1 водитель	1 офис менеджер, 1 технический переводчик, 1 чертежника, 1 водитель				
A.5	Прогнозирование перевозок – Определение объемов нестыковок				XXXX	XXXX	XXXX	70 р.д.	70 р.д.	40 р.д.	50 р.д.								
A.6	Исследование вопросов пересечения границ – Рекомендации по улучшению ситуации на границах				XXXX	XXXX	XXXX	70 р.д.	75 р.д.	40 р.д.	53 р.д.								
A.7	Изучение мультимодального транспорта- прогнозирование препятствий для развития мультимодального транспорта – Рекомендации по улучшению услуг					XXXX	XXXX	50 р.д.	55 р.д.	30 р.д.	30 р.д.							25 рег-ных командировок	22 рег-ных командировки

№	Основные мероприятия	Шкала времени 2004 Месяцы (*)						Входящие							
								Персонал Консультанта ЕС		Персонал местного субподрядчика		Оборудование и материалы		Прочее	
		1	2	3	4	5	6	Запланиро вано	Выполнено	Запланиро вано	Выполнено	Запланиро вано	Выполнено	Запланиро вано	Выполнено
Модуль А		XX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX								
A.8	Гармонизация стандартов и операций и процессов. – рекомендации по совместимости операций					XXXX	XXXX	50 р.д	58 р.д	30 р.д	30 р.д				
A.9	Выбор железнодорожного участка для выполнения ТЭО в рамках Модуля В					XXXX	XXXX	20 р.д	30 р.д	30 р.д	30 р.д				
(*) 1 = 6 март =август						ИТОГО:		438 р.д	458 р.д	610 р.д	688 р.д				

ФОРМА В: ОТЧЕТ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ РЕСУРСОВ

Название проекта : Обзор Восстановления Железных Дорог в Центральной Азии		Номер Проекта: EUROPAID/116151/C/SV/MULTI		Страны : Казахстан, Кыргызская Республика, Таджикистан и Узбекистан		Страница : 1 of 1	
Плановый период : с 1 марта 2004 г. по 31 августа 2004г.		Подготовленп: 30 сентября 2004г.		Консультант ЕС : ITALFERR S.p.A., via Marsala 53 – 00185 Rome – Italy			
Цели проекта :							
<i>Основные задачи: Разработка жизнеспособных, надежных, безопасных и конкурентоспособных железнодорожных маршрутов, связывающих страны Центральной Азии с Европой и другими соседними странами. Усовершенствование работы пограничных служб, обеспечивающих экономическое развитие, передвижение людей и товаров и предотвращение организованной преступности.</i>							
<i>Особые задачи: для Модуля А – Анализ национальных планов железнодорожных сообщений. А также данных по планированию регионального железнодорожного сообщения; для Модуля В – Проведение технического и экономического обоснования для поддержки и привлечения инвестиций на восстановление железных дорог для увеличения пропускной способности данных регионов.</i>							
РЕСУРСЫ/ВХОДЯЩИЕ	ЗАПЛАНИРОВАНО В ОБЩЕМ	ЗАПЛАНИРОВАННЫЙ ПЕРИОД	ВЫПОЛНЕНИЕ	ОБЩЕЕ ВЫПОЛНЕНИЕ	ОСТАТОК ВРЕМЕНИ		
ПЕРСОНАЛ							
<i>Международные эксперты</i>							
Руководитель группы	330 рабочих дней	110 рабочих дней	122 рабочих дней	122 рабочих дней	208 рабочих дней		
Долгосрочный старший эксперт	330 рабочих дней	103 рабочих дней	107 рабочих дней	107 рабочих дней	223 рабочих дней		
Краткосрочный старший эксперт	572 рабочих дней	190 рабочих дней	194 рабочих дней	194 рабочих дней	378 рабочих дней		
Краткосрочный младший эксперт	264 рабочих дней	35 рабочих дней	35 рабочих дней	35 рабочих дней	229 рабочих дней		
<i>Местные эксперты</i>							
Долгосрочный старший эксперт	1056 рабочих дней	320 рабочих дней	376 рабочих дней	376 рабочих дней	680 рабочих дней		
Краткосрочный младший эксперт	1144 рабочих дней	290 рабочих дней	312 рабочих дней	312 рабочих дней	832 рабочих дней		
Промежуточное итог	3696 рабочих дней	1048 рабочих дней	1146 рабочих дней	1146 рабочих дней	2550 рабочих дней		
ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ							
Компьютер	6	6	6	6	0		
Ноутбук	2	2	2	2	0		
Принтер	6	6	6	6	0		
LAN	1	1	1	1	0		
UPS	1	1	1	1	0		
Телефон	6	6	6	6	0		
Копировальная машина	1	1	1	1	0		
Стол	10	10	10	10	0		
Шкаф	4	4	4	4	0		
Промежуточного итог							
ДРУГИЕ ВХОДЯЩИЕ							
Офис менеджер	1	1	1	1	0		
Технический переводчик	1	1	1	1	0		
Чертежник	4	1	1	1	3		
Водитель с машиной	1	1	1	1	0		
Региональные командировки	85	25	22	22	63		
Sub-total							
TOTAL							

ФОРМА С: ОТЧЕТ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАБОТЫ

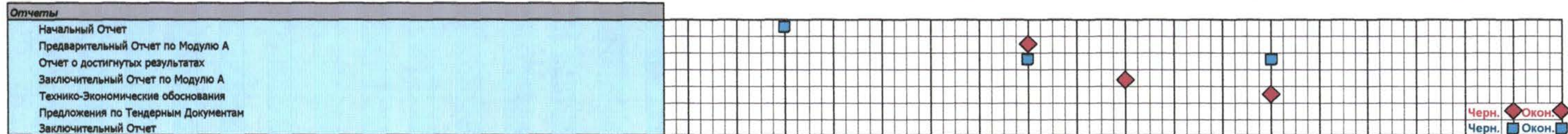
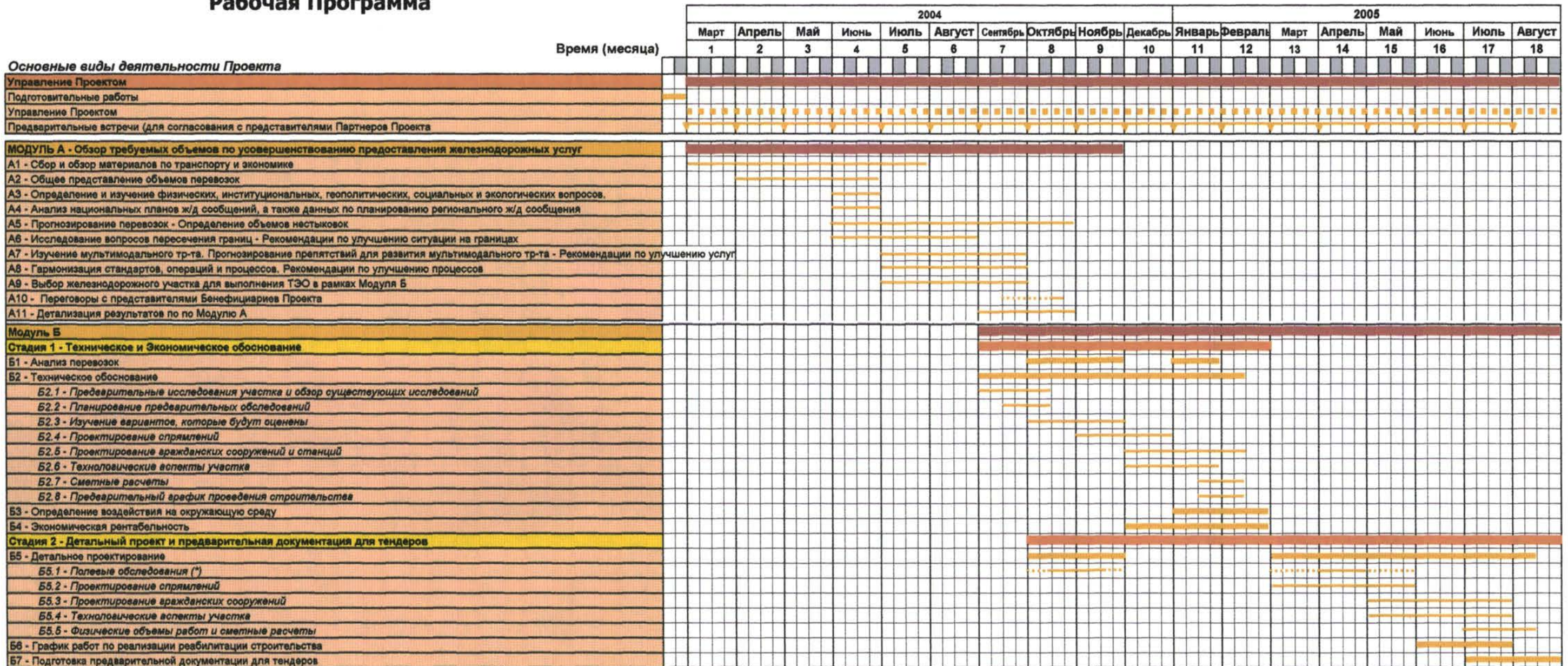
Название проекта : Обзор Восстановления Железных Дорог в Центральной Азии	Номер проекта : EUROPAID/116151/C/SV/MULTI	Страны : Казахстан, Кыргызская Республика, Таджикистан и Узбекистан	Страница : 1 of 1
Подготовлен: 30 сентября 2004г.		Консультант ЕС : ITALFERR S.p.A., via Marsala 53 – 00185 Rome – Italy	
Выходные результаты	Отклонение от первоначального плана (+ или - %)	Причина отклонения	Замечания по ограничениям и предположениям
<p>План представления результатов проекта (смотри прилагаемые пересмотренный Начальный Отчет и Рабочий План) не включил в себя какие-либо результаты отчета в рамках периода с 1 марта 2004 г. по 31 августа 2004г.</p> <p>Следовательно текущая ФОРМА С ОТЧЕТ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ не была заполнена для ссылки на руководство.</p>			

ФОРМА D: ПЛАНИРОВАНИЕ МЕРОПРИЯТИЙ НА СЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД

Название проекта : Обзор Восстановления Железных Дорог в Центральной Азии				Номер проекта : EUROPAID/116151/C/SV/MULTI				Страны : Казахстан, Кыргызская Республика, Таджикистан и Узбекистан				Страница : 1 of 2	
Плановый период : с 1 сентября 2004 по 28 февраля 2005.				Подготовлен : 30 сентября 2004 г.				Консультант ЕС : ITALFERR S.p.A., via Marsala 53 – 00185 Rome - Italy					
		ШКАЛА ВРЕМЕНИ 2004 г. и 2005г. (месяцы)						ВХОДЯЩИЕ					
								ПЕРСОНАЛ		ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ПРОЧЕЕ		
No	ACTIVITIES	7 сентября	8 октября	9 ноября	10 декабря	11 января	12 февраля	Консультант ЕС	Местный субподрядчик				
Module A		X X	X X	X X	X X								
A.5	Прогнозирование перевозок – Определение объемов нестыковок	X X	X X	X X	X X			40 р.д.	40 р.д.				
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	X X	X X					15 р.д.	р.д.	6 Компьютеров, 2 Ноутбука 1 LAN, 1UPS, 6 принтеров, 1 факс, 6 телефонов, 1 копировальная машина, 10 столов, 4 шкафа			
A.8	Гармонизация стандартов и операций и процессов. – рекомендации по совместимости операций	X X	X X					15 р.д.	40 р.д.				
A.9	Выбор железнодорожного участка для выполнения ТЭО в рамках Модуля В	X X	X X					10 р.д.					
A.10	Переговоры с представителями бенефициариев Проекта					X		25 р.д.					
A.11	Детализация результатов по Модулю А		X X	X X	X X	X X		80 р.д.	45 р.д.	1 офис менеджер, 1 технический переводчик, 2 чертежника, 1 водитель 40 рег-ных командировок			

Название Проекта : Обзор Восстановления Железных Дорог в Центральной Азии				Номер Проекта : EUROPAID/116151/C/SV/MULTI				Страны : Казахстан, Кыргызская республика, Таджикистан и Узбекистан				Страницы : 2 of 2					
Плановый период : с 1 сентября 2004 г. по 28 февраля 2005г.				Подготовлен : 30 сентября 2004г.				Консультант ЕС : ITALFERR S.p.A., via Marsala 53 – 00185 Rome – Italy									
				ШКАЛА ВРЕМЕНИ 2004г. и 2005г. (месяцы)								ВХОДЯЩИЕ					
												ПЕРСОНАЛ		ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ПРОЧЕЕ		
No	МЕРОПРИЯТИЯ	7 сентября		8 октября		9 ноября		10 декабря		11 января		12 февраля		Консультант ЕС	Местные субподрядчики	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, 2 чертежника, 1 водитель 40 рег-ных командировок
Модуль В		XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX				
V.1	Анализ перевозок			XX	XX	XX	XX			XX	XX			83 р.д.	50 р.д.		
V.2	Техническое обоснование	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX		210 р.д.	540 р.д.		
V.3	Определение воздействия на окружающую среду									XX	XX	XX	XX	45 р.д.	40 р.д.		
V.4	Экономическая рентабельность							XX	XX	XX	XX	XX	XX	90 р.д.	50 р.д.		
V.5	Детальное проектирование			XX	XX	XX	XX							20 р.д.	90 р.д.		
ИТОГО														633 р.д.	935 р.д.		

Рабочая Программа



Условные Обозначения

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

(*: выполняется согласно погодным условиям)



EUROPEAID
CO-OPERATION OFFICE

**Review of Railway Rehabilitation
in Central Asia**
(EUROPEAID/116151/C/SV/MULTI)

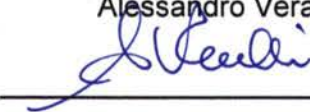

Progress Report N°1
(September 2004)

Report cover page

Project Title: **Review of Railway Rehabilitation in Central Asia**
Project Number: **65290 – EuropeAid/116151/C/SV/Multi**
Countries: **Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan and Uzbekistan**

EC Consultant

Name: ITALFERR S.p.A.
Project Office Address: Akhunbabaeva ul, 15 – Tashkent, 700047 – Uzbekistan
Tel: +998.71.1321237
Fax: +998.71.1321286
E-mail: italferr@litel.uz
Head Office Address: via Marsala, 53/67 – 00185 Rome – Italy
Tel: +39.06.49752721
Fax: +39.06.49752209
E-mail: a.veralli@italferr.it

Contact Person: **Project Director** **Team Leader**
Alessandro Veralli **Paul Pezant**
Signature:  

Date of report: 30 September 2004
Reporting period: 1 March 2004 – 31 August 2004
Authors of report: Project Team

EC M & E team	_____	_____	_____
	[name]	[signature]	[date]
National Coordinating Unit	_____	_____	_____
	[name]	[signature]	[date]
TACIS Bureau	_____	_____	_____
[task manager]	[name]	[signature]	[date]

ABBREVIATIONS

ADB	Asian Development Bank
BC	Border crossing
CAR	Central Asian Republic
COTIF	Convention concerning the International Transport of Goods by Rail
CIS	Commonwealth of Independent States
EAEC	Euro Asian Economic Community
EBRD	European Bank for Reconstruction and Development
EC	European Commission
ECE	UN Economic Commission for Europe
ECO	Economic Cooperation Organisation
ECMT	European Council of Ministers of Transport
EDD	Unified Transit Tariff
EIRR	Economic Internal Rate of Return
EU	European Union
FSU	Former Soviet Union
GDP	Gross Domestic Product
IMF	International Monetary Fund
IRU	International Road Transport Union
IsDB	Islamic Development Bank
JBIC	Japanese Bank for International Cooperation
KAZ	Kazakhstan
KGZ	Kyrgyz Republic
KTZ	Kazakhstan Temir Zholy (Kazakhstan national railways)
KZT	Kazakhstan Tenge
MOTC	Ministry of Transport and Communications
MTT	International Railway Tariff
OECD	Organisation of Economic Co-operation and Development
OSJD	Organisation for the Cooperation in Railways (based in Varshaw)
PRC	People's Republic of China
SMGS	Agreement on International Railway Freight Transport
SPECA	Special Programme for the Economies in Central Asia
TA	Technical Assistance
TACIS	Technical Assistance for the Commonwealth of Independent States
TAJ	Tajikistan
TAR	Trans-Asian Railway
TEU	Twenty Foot Equivalent Unit
TIR	Transport International Routier
TOR	Terms of Reference
TRACECA	Transport Corridor Europe Caucasus Asia
UIC	Union International des Chemins of Fer (based in Paris)
UN	United Nations
UNDP	United Nations Development Programme
UNESCAP	United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific
USAID	United States Agency for International Development
USD	United States Dollar
UTY	Uzbek Temir Yullari (Uzbekistan national railways)
UZB	Uzbekistan
WTO	World Trade Organisation

TABLE OF CONTENTS

1.	Project Synopsis.....	1
2.	Summary of project progress since the start.....	3
3.	Summary of project planning for the remainder of the project	4
4.	Project progress in reporting period	5
4.1	Short description of the progress in the performed activities.....	5
4.2	Achievements in comparison with the planned results.....	8
4.3	Deviation form the original planning and reasons	8
4.4	Specific action needed from the local authority	9
5.	Project planning for next reporting period	10
5.1	Observation for the project success.....	10
5.2	Adjustment proposal for the overall project planning and assessment of their consequences	11

ANNEX

- Form A: PROJECT PROGRESS REPORT
- Form B: RESOURCE UTILISATION REPORT
- Form C: OUTPUT PERFORMANCE REPORT
- Form D: PLAN OF OPERATIONS FOR THE NEXT PERIOD
WORK PROGRAMME

1. Project Synopsis

Project Title:	Review of Railway Rehabilitation in Central Asia
Project Number:	65290 – EuropeAid/116151/C/SV/Multi
Country:	Kazakhstan, Kyrgyz Republic, Tajikistan, Uzbekistan

Wider project objectives: The development of viable, secure, safe and competitive transport routes linking the countries of Central Asia with Europe and other neighbouring countries. Strengthened border management capacity facilitating economic development, the movement of people and goods and the prevention of organised crime.

The object of the project is to carry out:

Module A / Analysis of the relevant national railway transport plans and any regional railway transport planning provisions.

Module B / Preparation of Technical and Economic Justifications to support and to attract the investments for the rehabilitation of railway lines in the Kyrgyz Republic, Kazakhstan and Uzbekistan for the purpose of increasing transportation capacities of these areas.

Specific project objectives:

The project will carry out:

Module A /

- Overview of relevant traffic flows and forecasts, with special attention on freight transport from Central Asia towards Europe especially through TRACECA corridor;
- Identification of weaknesses and bottlenecks;
- Investigation on the cross-border elements, including co-operation in exchange of data and in customs (also with Afghanistan);
- Evaluation of multi-modal dimensions and possibilities for inter-operability;
- Harmonisation of standards and of operating procedures, with particular attention to compatibility with EU standards, in particular with regard to safety and security standards for the transportation of dangerous goods and oil products.

Module B /

Technical and Economic Feasibility Studies for the rehabilitation and construction of new railways lines. Pursuant to the Technical and Economic Justification data there will be prepared the loan applications to the lending banks for the allocation of investments to implement the projects.

Planned outputs:

Module A /

- Recommendations concerning multimodal transport
- Recommendations on harmonisation of standards and operating procedures and interoperability.
- Recommendations on improvements of border-crossing procedures.
- Traffic forecasts.
- Tentative prioritisation of recommended actions.

Module B /

- Technical and economic feasibility study of the railway line sections previously identified.
- Draft tender document for the same sections.

Project activities:

Module A /

- A.1 – Collection and review of transport and economic studies.
Data collection
- A.2 – Overview of traffic flows
- A.3 – Identification and review of physical, geopolitical, social and environmental issues
- A.4 – Analysis of national railway transport plans and regional railway transport planning provisions.
- A.5 – Traffic forecasts – Identification of capacity bottlenecks
- A.6 – Investigation of border-crossing issues – Recommendations for improvement at borders
- A.7 – Review of multimodal transport – Identification of development bottlenecks – Recommendations for improved services
- A.8 – Harmonisation of standards and of operating procedures – Recommendations on standards adaptation and improved interoperability
- A.9 – Selection of railway section to be submitted to feasibility study under Module B
- A.10 – Discussion with the Project Partners representatives
- A.11 – Refining output of Module A

Module B /

- B.1 Traffic Analysis
- B.2 Technical Feasibility
- B.3 Environmental Impact
- B.4 Economic Viability
- B.5 Detailed Design
- B.6 Rehabilitation/construction implementation schedule
- B.7 Draft tender documents preparation

Project starting date: 1 March 2004

Project duration: 18 months

2. Summary of project progress since the start

The project started on March 1, 2004. During the month of March the Consultant visited all four countries covered by the project i.e. Kazakhstan, Kyrgyz Republic, Tajikistan and Uzbekistan. After March several other meetings were held with project beneficiaries and organisations directly interested in the project such as the various Ministries of Transport and Railway Committees.

It is worth mentioning that original Beneficiary for Kyrgyzstan ("Kyrgyzjeldorstroi"), has been changed and the Kyrgyz Railways took the position. The new Beneficiary has been contacted and talks are progressing. An official new kick-off meeting will take place early in October.

The main project office has been set up in Tashkent. By the end of April it was fully operational.

Contacts have been permanently maintained with IFIs (EBRD, ADB) in order to assess the possibility of financing rehabilitation of lines individuated within the project. As far as World Bank is concerned, the bank had some contact with the Task Manager at the beginning of the project.

A first stage of data collection for feeding the activity outlined for the Module A has been launched in early May. It has involved mainly local sub-contractors under the co-ordination of the Consultant. Other stages of data collection are actually still in progress especially for what concerns information linked to railway sections to be investigated in Module B.

A wealth of available information, reports and development plans has been analysed especially those in connection with the object of the present project. It is worth to mention that one of the main sources of information, namely the TRACECA website, has been accessible only for old project reports while project reports in the last two years were not available. Nowadays also the Traffic and Transport Data Base stored in Baku has not been made available to the Consultant.

The position of the Beneficiaries in regard to the project has not been always clear at the beginning of the project. This is partly due to the fact that Module A was not been fully understood and that priority lines of Module B, as discussed with the Contracting Authority at the time of the endorsement (May 2003), have to be considered within the actual framework of priorities for the development of the railway network. That is specially the case of Kazakhstan and Uzbekistan where the very first priority is given now to other projects and, partially in Kyrgyzstan where possible delays in implementing the whole country railways coverage project has a bit changed the general framework.

Under this perspective, the Consultant had to refocus activity for both Modules of the project. This has been discussed with the Task Manager of the European Commission. The result of such meetings are reflected in the revised version of the Inception Report prepared at the end of July and already circulated.

Actions were consequently undertaken in order to comply with the new program especially for what concern the preparation of a draft report on Module A by the end of September and after that to organise a discussion event on such preliminary results.

3. Summary of project planning for the remainder of the project

One of the main output of the project, namely the Draft Report for Module A, is to be presented by the end of September 2004.

Comments on that report are requested by the end of October 2004. They will be used for preparing a discussion event which will take place in Tashkent and has been tentatively fixed in the week between November 15th and 19th, 2004. Beneficiaries will be invited to take part to such event. Results of the discussion together with comments will be then used for refining output of Module A.

For the completion of Module A and specially for the refinement of the traffic forecasts, it is expected that the Traffic and Transport Data Base stored in the Secretariat in Baku will be finally made available to the Consultant. Changes in the management of Baku Secretariat will take place in October 2004, consequently the hope is that the new management can deal with the topic as a priority one.

Alternative measures will be undertaken only in the unfortunate circumstance the unavailability of such database will last for a long period.

Activities for Module B are planned to start and will be partially overlapping with those of Module A. For that reason they have been carefully planned in order to match with the constraints given by the previous Module and to be executed according to weather constraints at least for what concerns field activities.

Such activities will be focusing only on the railway lines for which the Beneficiaries have confirmed their interest. It has to be remarked that important investment programs are on going in Kazakhstan and Uzbekistan and that agreement from Beneficiaries is the necessary prerequisite for a successful activity.

In Kyrgyzstan, because of the change of the Beneficiary a new kick-off meeting has to take place. The meeting is now scheduled on October 7th. After the meeting, a Consultant team will be performing a field reconnaissance for the line Lugovaja – Bishkek – Balykchi which will last presumably a whole week. The visit will be carried out together with the Beneficiary experts, so Consultant will be receiving the right feeling of the existing situation and will be in the position to discuss directly problems and possible measures to overcome them.

A similar activity is planned on the Kungrad – Karakalpakiy and Oasis – Beyneu lines at the beginning of November.

The result of this field activities is to be used for preparing a more detailed program for the subsequent activities: i.e. additional data collection, additional specific field survey, etc. Several of those activities are planned to be developed with the valuable help of local experts which will be working in close contact with international experts.

The following activities will be presumably undertaken according with the work plan attached in Annex, but a fact has to be remarked: the involvement of local experts, several beneficiaries, the location of the sites, difficulties in getting information together with the languages barrier, require extensive coordination work. Activities for such project have to be duly planned but the whole process has to be fully responsive to sudden fact which could change priorities among activities.

4. Project progress in reporting period

4.1 Short description of the progress in the performed activities

A.1 – Collection and review of transport and economic studies. Data collection

Data collection has been launched in early May 2004 in order to complement the review of data and information available from different sources, particularly ADB and TRACECA, which was started in the Inception Phase.

Data collection has been mainly performed by the three local sub-contractors under the coordination of the Consultant. In order to have comparable results, the Consultant has prepared a detailed technical specification based whenever possible on forms to be duly filled.

It is worth mentioning that data collection has been covering Module A and only partially Module B and has been facing difficulties during its development. Difficulties are basically linked to the request of information deemed to be "classified" by the national legislation of the different countries. Mainly for that reason the activity has been time consuming more than expected. In spite of the fact that the Consultant and the sub-contractors were acting for overcoming the situation not all the information have been released. This is especially true for the preliminary data collection for the Module B.

Further difficulties have been encountered for accessing the database in the Baku Secretariat. The Traffic and Transport Database is still not available to the Consultant, this is because of the bridging project was dealing with limited resources in the last six months. Additionally to that, the TRACECA web-site has been not updated for a long time and the reports issued in the last period are not available. There is hope that the Traffic and Transport Database will be fully accessible in October when a new TA project will start with appropriate resources devoted to the maintenance and management of both web-site and database.

A.2 – Overview of traffic flows

This activity has been affected by the above mentioned lack of access to the pertinent database. Notwithstanding that, the Consultant was able to collect a wealth of information available from other sources. The graphic presentation of the flows has been made by using the SEPTRAN software.

A.3 – Identification and review of physical, geopolitical, social and environmental issues

A selection of the exogenous issues deemed to be able to interfere with the decision process has been prepared. As explained in the Inception Report, the selection has been limited to those issues which can have a direct influence on the identification of technical solutions and not for the definition of a national strategy. Consequently the list of issues to be analysed has been prepared in accordance with the requirement of IFIs for projects of transport infrastructure rehabilitation.

A.4 – Analysis of national railway transport plans and regional railway transport planning provisions

The analysis of national railway transport plans and regional railway transport planning provisions has been performed taking into consideration official sources (i.e. Publications, web-sites, etc.). Additionally the Consultant has collected several other information directly from Railways during meetings held with the representatives of the Project Partners.

A.5 – Traffic forecasts – Identification of capacity bottlenecks

The lack of recent traffic data is a major difficulty largely due to factors like no-access to the Baku database and confidentiality of information according to the local laws in force.

Restrictions to data dissemination led to delay in data collection that resulted in not having on time the data needed to make traffic forecast by line sections.

In agreement with what was stated in the revised Inception Report, regional and international forecasts were made by analysing recent traffic trends at national level and making the synthesis of not necessarily homogenous information obtained from various sources such as IFIs or recent studies.

At this stage, the activity focused on identification of possible bottlenecks. The output of this activity is duly presented in the Draft Report for Module A and will be subject to revision following the Seminar comments (November). Additionally to that the Consultant expects to refine the result as soon as additional information requested is released.

A.6 – Investigation of border-crossing issues – Recommendations for improvement at borders

The data collection performed by the local-subcontractor was complemented by information directly collected from representatives of the competent bodies, agencies and forwarders. Additional information have been derived from several documents available including some multilateral agreements interesting the countries in the area.

The activity has outlined physical and procedural constraints linked to the railway border crossing activities and suggested measure to overcome such constraints. Sample of the effects induced in Central Asia by a lack of proper attention paid to the problem has been given together with an outline of the measures undertaken in Romania as a final part of the TRACECA Corridor.

The border crossing issue have been framed into the general concept of the railway interoperability.

Recommendations for improvement at borders are included in the Draft Report for Module A and will be subject to amendments according to the Seminar results.

A.7 – Review of multimodal transport – Identification of development bottlenecks – Recommendations for improved services

Review activities have been based on existing documents, visits to some terminals and interviews to forwarders.

A theoretical analysis of factors influencing the multimodal transport has been provided together with an analysis of the actual competition in a case study from Central Asia to Europe.

Because of its nature interesting several modes, the multimodal transport has been only partially framed into the general concept of the railway inter-operability.

Recommendations are issued on the basis of the findings of the review activities. They are included into the Draft Report for Module A and will be refined according to the result of the Seminar.

A.8 – Harmonisation of standards and of operating procedures – Recommendations on standards adaptation and improved inter-operability

Inter-operability has been analysed taking into consideration the break down of the railway system suggested by the European Directives.

Fully railway inter-operability was a fact in the former Soviet Union and not a target as it is in Europe today. Consequently, the attention has been moved on urgent measure to maintain such compatibility. In general terms soviet standards are still adequate but obsolete of some equipment and new development of such devices make necessary the adoption of new technical solution and so new technical standards.

Consequently special attention has been paid to those “components” for which upgrading is strongly needed in the very short term in order to avoid the fall of the safety levels for the transport.

Recommendation for the signalling, block devices, centralised traffic control, telecommunications devices and system are included into the Draft Report for Module A together with recommendations for operations of dangerous goods.

As well as the previous mentioned recommendations, they will be subject to refinement according with the Seminar discussion.

A.9 – Selection of railway section to be submitted to feasibility study under Module B

The Consultant has reviewed the preliminary suggestions given by the ToRs of the study according to the criteria that the Beneficiaries should accept to support such activities.

The ToRs outline the following four sections for submission to feasibility study under Module B:

- Jalal-Abad – Kara-Su – Andijan (79 km - Kyrgyzstan and Uzbekistan);
- Osh – Kara-Su – Andijan (72 km - Kyrgyzstan and Uzbekistan);
- Lugovaya – Bishkek – Balykchi (322 km – Kyrgyzstan and Kazakhstan);
- Aktau – Beyneu – Kungrad (700 km – Kazakhstan and Uzbekistan).

The position of the Beneficiaries in regard to the project has not been always clear at the beginning of the project. This is partly due to the fact that Module A was not been fully understood and that priority lines of Module B as discussed with the Contracting Authority at the time of the endorsement (May 2003) have to be considered within the actual framework of priorities for the development of the railway network.

That is the case of Kazakhstan where the Transkazakhstan Trunk Railway Line from Dostik to Aktau and possibly to Iran crossing Turkmenistan is taking the first priority and the case of Uzbekistan where the same special attention is paid to the new line Guzar - Kumkurgan.

Also in Kyrgyzstan some possible delays in implementing the Balikchy – Jalal Abad – Torugart able to guarantee the whole country railways coverage, has a bit changed the general perspective.

The Consultant has received the confirmation for the following lines:

- Lugovaya – Bishkek – Balykchi (Kyrgyzstan and Kazakhstan)
- Beyneu – Oasis (Kazakhstan)
- Karapalkyia – Kungrad (Uzbekistan)

The Consultant has to express some concerns that some such projects will be not immediately put in the pipeline for financing, because of the priority given to the other lines above mentioned. In some cases the concern has been confirmed during meetings held with representative of the most involved financial institution in the area for the specific transport sector.

4.2 Achievements in comparison with the planned results

During the first six-months period (1 March – 31 August 2004), no deliveries were planned with the exception of the Inception Report delivered in accordance with the project schedule (end of April 2004) and of a revised version which was prepared late in July and has been recently circulated.

As far as the submission plan is concerned, it is worth mentioning that the following changes have been introduced and agreed with the Task Manager of the project in respect to the previous one:

- the Interim Report on the Module A due at the end of July 2004 has been substituted by a Draft Report to be delivered at the end of September 2004;
- a Seminar which, will take place tentatively by mid November, has been introduced;
- due to the coincidence with the submission of the Draft Report (end of September 2004), the present Progress Report has been postponed to early October 2004.

4.3 Deviation from the original planning and reasons

The deviations recorded from the planned activities are basically related to the delay in completion of the data collection because of the classified information and because of inaccessibility to the Baku Database for both data and reports. This delay has implied some changes in the methodology for traffic forecasts but no consequences are envisaged for the delivery plan.

Other deviations are recorded from the planned resource utilisation. They are generated by few important facts:

- the Consultant has evidently underestimated the problem of the “confidential information” and this has been reflected in the planned figures; the related impact is

clear from a number of utilised working days bigger than planned, in spite of the fact that some other allocation is necessary for completing such activity;

- according to previous experiences of the Consultant in the area, the presence of decentralised offices of the Baku Secretariat allowed mutual actions in overcoming problems; under this environment the proposal was prepared but because of the lack of resources allocated to such organisation such synergies were not possible; this, of course, cannot stop a project but for sure implies additional effort;
- planned working days for validating the selection of the railway sections to be submitted to feasibility study of Module B have been underestimated; this is because at the beginning the Consultant couldn't envisage that Beneficiaries priorities would be re-ranked in the meanwhile; to re-discuss contents of project has been time consuming more than planned;
- changes in the program have been introduced by the revised Inception Report, among them it is important to mention that the report on Module A due at the end of July was an Interim Report while the Final Report was due by mid-December; the second version has introduced a Draft Report on Module A which is due by the end of September; because of the different level of the report (Interim vis-à-vis Draft) some activities initially deemed to be falling into the second six-month period have been partially anticipated at the first six-month period; this has been turned into a bigger number of working days than planned.

It has to be remarked that differences between working days planned and utilised are very small and that some working days has been brought forward according to the anticipated production (Draft Report for Module A at the end of September 2004).

4.4 Specific action needed from the local authority

Specific actions are needed from all Beneficiaries for:

- preparing in due time comments to the Draft Report for Module A which will be used for the preparation of the Seminar which will take place in mid-November 2004 in Tashkent;
- appointing in due time 2-3 experts for attending the just mentioned Seminar; it has to be reminded and remarked that completing visa procedures can last several days;
- supporting the Consultant for the "clearance" of classified data;
- supporting the Consultant for the selection of technical solutions according to their priority.

Specific actions are needed from the Task Manager for:

- preparing comments to the Draft Report for Module A to be used for the above Seminar.

5. Project planning for next reporting period

5.1 Observation for the project success

Letters of endorsement for this project have been signed on May 2003 and subsequently the European Commission has launched the Tender. The letters are evidently the expression of the willingness of the different countries to take part to the project according to the ToRs.

After less than one year strategies of some countries seem to be really different; this could mean that ToRs are not clear or have been misunderstood or more likely that the area has seen sudden changes in strategies.

Whatever is the case the success of a project is certainly measured according to how useful the output is to the Beneficiaries. This means that a certain level of flexibility is needed for using ToRs in the "actual project context".

In other words, the view of the Consultant is that this context more than others still require to tailor the output of the project to the actual need of the Beneficiaries.

In this context, for instance sticking to ToRs or to the methodology accordingly developed can be useless. Notwithstanding that, the Consultant intends to maintain reference to such work breakdown structure while trying to adapt the output to the situation.

Finding the right way is, as above said, time and resources consuming and this is to be reflected in the resources utilised.

An other important point to be underlined is the access to data, maps and information. Every company coming in the area for a project knows this is an important issue and it has to be taken into consideration in his proposal. The extent of the effort needed for such activity is not easy to be assessed and it also depends on the possibility given to the Beneficiaries to help the Consultant in the "clearance process". Several times other institutional bodies are involved and in any case, it is clear that a project of very high priority for a Government would have less constraints and problems.

But the access to such information is important for other more important reasons. Not all the countries can afford to finance projects using internal funds. In such case, if the project is a priority, the Government of the country could try to have access to some loan from IFIs.

If an IFI has to be involved, receiving a loan is not only a matter of agreeing but it should be supported by a feasibility study at IFIs standard level. If the Consultant has not access to the relevant information needed for its work, it is extremely unlikely that it can meet with IFIs requirement.

As a matter of facts a project properly developed should be really feasible and not only on paper. In several cases the problem arises once arrived at the implementation stage (i.e. specific problems which have not been taken into account, the implementation cost is not adequate and works have to be stopped wasting money or waiting for additional funds, etc.).

The respect of the law and of the sovereignty of a country is out of question and it has to be a "must" especially for foreign Consultants but it is a fact that sometime the access to such information is crucial for the achievement of the goal of the country itself.

Also for entities like European Commission undertaking technical assistance projects, the achievement of useful results is the major goal and should be pursued at any cost.

Now the problem is that the Beneficiary normally signs the letter of endorsement but some other body releases the permission thus there is not guarantee that the whole process will develop and that, if it develops, this will be in the due time.

The suggestion is to approach the problem at the time preparing the letter of endorsement and so in a preliminary stage in order to have a reasonable certainty of the result.

How to do it is to be decided case by case, just a matter of examples:

- a preliminary list of information needed for the project should be prepared with the help of the Beneficiary and then submitted for approval to the competent body; or
- a general letter of commitment has to be signed by the competent body.

Whatever is the solution adopted it has to be undertaken together with the letter of endorsement since it has to be aiming at committing the competent body not to stop activities when the information should be collected by the Consultant.

5.2 Adjustment proposal for the overall project planning and assessment of their consequences

The activities are to be developed in accordance with the program, thus for the moment no major changes are envisaged.

However the following proposals should be examined:

Reference is made to Paragraph 4.1 – description of activity A.9 – Selection of railway section to be submitted to feasibility study under Module B.

It is likely that financing institutions would prefer to invest in a major project, rather than being involved in a less important line. It is the case for instance of EBRD for Kazakhstan where such organisation would be certainly more interested in taking part of the Transkazakhstan line initiative. Thus such initiative is going to be considered an high priority not only by the Kazakh government.

On their side Consultant would favour getting involved in projects that are considered of high priority by the entities involved. Since his activity should have a link with the TRACECA corridor he could for example examine which could be the impact on the TRACECA route prospects of the developments envisaged on the Aktau-Beineu section and beyond.

If requested to do so, the Consultant could develop this additional activity providing this will be compatible with budget constraints and so by diverting resources from other activities.

If planned at a proper time, minor consequences are envisaged on the work plan because of the introduction of this side activity.

Tajikistan

According to the ToRs no activities are proposed for Tajikistan for Module B.

From discussions with the Tajik railways the Consultant could know of the problem faced.

There does not seem any case of line rehabilitation that could be usefully undertaken in the frame of this project.

However if requested to do so, the Consultant could provide some specific assistance to Tajik railways, provided this is in line with budget constraints. Resources would have to be diverted from other activities.

If introduced relatively early, only minor consequences on the work plan are anticipated as a result of the introduction of this side activity.

ANNEX

- Form A: PROJECT PROGRESS REPORT**
- Form B: RESOURCE UTILISATION REPORT**
- Form C: OUTPUT PERFORMANCE REPORT**
- Form D: PLAN OF OPERATIONS FOR THE NEXT PERIOD**

WORK PROGRAMME

FORM A: PROJECT PROGRESS REPORT

Project title : Review of Railways Rehabilitation in Central Asia		Project number : EUROPAID/116151/C/SV/MULTI				Country : Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan and Uzbekistan				Page : 1 of 1									
Planning period : 1 March 2004 to 31 August 2004		Prepared on: 30 September 2004				EC Consultant : ITALFERR S.p.A., via Marsala 53 – 00185 Rome – Italy													
Project objectives :																			
<i>Over-all objectives: The development of viable, secure, safe and competitive transport routes linking the countries of Central Asia with Europe and other neighbouring countries. Strengthened border management capacity facilitating economic development, the movement of people and goods and the prevention of organised crime.</i>																			
<i>Specific objectives: for <u>Module A</u> - Analysis of the relevant national railway transport plans and any regional railway transport planning provision; for <u>Module B</u> - Technical and Economic Justifications to support and attract the investments for the rehabilitation of priority railway sections for the purpose of increasing transportation capacities of these areas.</i>																			
N°	ACTIVITIES IMPLEMENTED	TIME FRAME 2004						INPUTS											
		Months (*)						PERSONNEL EC CONSULTANT		PERSONNEL LOCAL SUB-CONTRACTORS		EQUIPMENT AND MATERIAL		OTHER					
		1	2	3	4	5	6	Planned	Utilised	Planned	Utilised	Planned	Utilised	Planned	Utilised				
Module A		XX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX												
A.1	Collection and review of transport and economic studies. Data collection	XX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX		60 wd	60 wd	310 wd	333 wd								
A.2	Overview of traffic flows		XXXX	XXXX	XXXX			58 wd	50 wd	40 wd	50 wd								
A.3	Identification and review of physical, geopolitical, social and environmental issues				XXXX			20 wd	20 wd	50 wd	62 wd								
A.4	Analysis of national railway transport plans and regional railway transport planning provisions				XXXX			40 wd	40 wd	40 wd	50 wd								
A.5	Traffic forecasts – Identification of capacity bottlenecks				XXXX	XXXX	XXXX	70 wd	70 wd	40 wd	50 wd	6 Desktops, 2 Notebooks, 1 LAN, 1UPS, 6 printers, 1 fax machine, 6 telephone, 1 photocopy machine, 10 desks, 4 cabinets	6 Desktops, 2 Notebooks, 1 LAN, 1UPS, 6 printers, 1 fax machine, 6 telephone, 1 photocopy machine, 10 desks, 4 cabinets	1 office manager, 1 technical interpreter, 2 draughtsmen, 1 driver	1 office manager, 1 technical interpreter, 1 draughtsmen, 1 driver				
A.6	Investigation of border-crossing issues – Recommendations for improvement at borders				XXXX	XXXX	XXXX	70 wd	75 wd	40 wd	53 wd								
A.7	Review of multimodal transport – Identification of development bottlenecks – Recommendations for improved services					XXXX	XXXX	50 wd	55 wd	30 wd	30 wd								
A.8	Harmonisation of standards and of operating procedures – Recommendations on standards adaptation and improved interoperability					XXXX	XXXX	50 wd	58 wd	30 wd	30 wd								
A.9	Selection of railway sections to be submitted to feasibility study under Module B					XXXX	XXXX	20 wd	30 wd	30 wd	30 wd								
(*) 1 = March till 6 = August		TOTAL:						438 wd	458 wd	610 wd	688 wd								

FORM B: RESOURCE UTILISATION REPORT

Project title : Review of Railways Rehabilitation in Central Asia	Project number : EUROPAID/116151/C/SV/MULTI	Country : Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan and Uzbekistan	Page : 1 of 1		
Planning period : 1 March 2004 to 31 August 2004	Prepared on: 30 September 2004	EC Consultant : ITALFERR S.p.A., via Marsala 53 – 00185 Rome – Italy			
Project objectives : <i>Over-all objectives: The development of viable, secure, safe and competitive transport routes linking the countries of Central Asia with Europe and other neighbouring countries. Strengthened border management capacity facilitating economic development, the movement of people and goods and the prevention of organised crime.</i> <i>Specific objectives: for <u>Module A</u> - Analysis of the relevant national railway transport plans and any regional railway transport planning provision; for <u>Module B</u> - Technical and Economic Justifications to support and attract the investments for the rehabilitation of priority railway sections for the purpose of increasing transportation capacities of these areas.</i>					
RESOURCES/INPUTS	TOTAL PLANNED	PERIOD PLANNED	PERIOD REALISED	TOTAL REALISED	AVAILABLE FOR REMAINDER
PERSONNEL					
<i>International Experts</i>					
Team leader	330 working days	110 working days	122 working days	122 working days	208 working days
Long-term senior expert	330 working days	103 working days	107 working days	107 working days	223 working days
Short-term senior expert	572 working days	190 working days	194 working days	194 working days	378 working days
Short-term junior expert	264 working days	35 working days	35 working days	35 working days	229 working days
<i>Local Experts</i>					
Short-term senior expert	1056 working days	320 working days	376 working days	376 working days	680 working days
Short-term junior expert	1144 working days	290 working days	312 working days	312 working days	832 working days
Sub-total	3696 working days	1048 working days	1146 working days	1146 working days	2550 working days
EQUIPMENT AND MATERIAL					
Desktop	6	6	6	6	0
Notebook	2	2	2	2	0
Printer	6	6	6	6	0
LAN	1	1	1	1	0
UPS	1	1	1	1	0
Telephone	6	6	6	6	0
Photocopy machine	1	1	1	1	0
Desk	10	10	10	10	0
Cabinet	4	4	4	4	0
Sub-total					
OTHER INPUTS					
Office manager	1	1	1	1	0
Technical interpreter	1	1	1	1	0
Draughtsman	4	1	1	1	3
Driver with car	1	1	1	1	0
Regional trips	85	25	22	22	63
Sub-total					
TOTAL					

FORM C OUTPUT PERFORMANCE REPORT

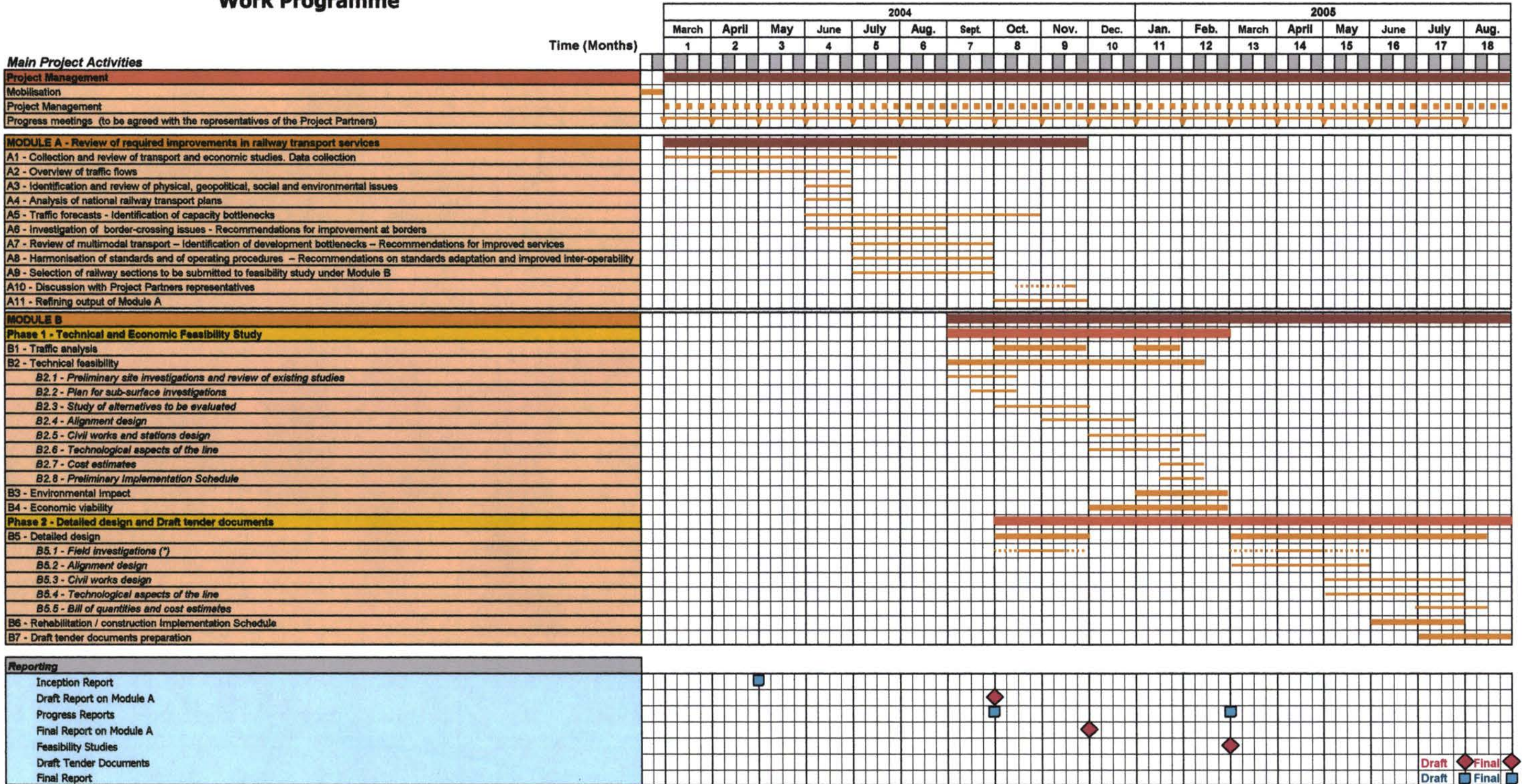
Project title : Review of Railways Rehabilitation in Central Asia	Project number : EUROPAID/116151/C/SV/MULTI	Country : Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan and Uzbekistan	Page : 1 of 1
Prepared on: 30 September 2004		EC Consultant : ITALFERR S.p.A., via Marsala 53 – 00185 Rome – Italy	
Output results	Deviation original plan (+ or - %)	Reason for deviation	Comment on constrains & assumptions
<p>The plan of presentation of project output (see revised Inception Report and Work Plan attached) did not include any output report within the period from 1 March 2004 to 31 August 2004. Consequently the present Form C OUTPUT PERFORMANCE REPORT has been included empty for keeping reference with the guidelines.</p>			

FORM D: PLAN OF OPERATIONS FOR THE NEXT PERIOD

Project title : Review of Railways Rehabilitation in Central Asia				Project number : EUROPAID/116151/C/SV/MULTI				Country : Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan and Uzbekistan				Page : 1 of 2	
Planning period : 1 September 2004 to 28 February 2005				Prepared on : 30 September 2004				EC Consultant : ITALFERR S.p.A., via Marsala 53 – 00185 Rome - Italy					
		TIME FRAME						INPUTS					
		2004 and 2005 (months)						PERSONNEL		EQUIPMENT AND MATERIAL	OTHER		
No	ACTIVITIES	7 September	8 October	9 November	10 December	11 January	12 February	EC Consultant	Local Sub-contractors				
Module A		X X	X X	X X	X X	X X							
A.5	Traffic forecasts – Identification of capacity bottlenecks	X X	X X	X X	X X			40 wd	40 wd				
A.6	Investigation of border-crossing issues – Recommendations for improvement at borders												
A.7	Review of multimodal transport – Identification of development bottlenecks – Recommendations for improved services	X X	X X					15 wd	40 wd	6 Desktops, 2 Notebooks, 1 LAN, 1UPS, 6 printers, 1 fax machine, 6 telephone, 1 photocopy machine, 10 desks, 4 cabinets 1 office manager, 1 technical interpreter, 3 draughtsmen, 1 driver 40 regional trips			
A.8	Harmonisation of standards and of operating procedures – Recommendations on standards adaptation and improved interoperability	X X	X X					15 wd	40 wd				
A.9	Selection of railway sections to be submitted to feasibility study under Module B	X X	X X					10 wd					
A.10	Discussion with the Project Partners representatives				X			25 wd					
A.11	Refining output of Module A		X X	X X	X X	X X		80 wd	45 wd				

Project title : Review of Railways Rehabilitation in Central Asia				Project number : EUROPAID/116151/C/SV/MULTI				Country : Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan and Uzbekistan				Page : 2 of 2					
Planning period : 1 September 2004 to 28 February 2005				Prepared on : 30 September 2004				EC Consultant : ITALFERR S.p.A., via Marsala 53 – 00185 Rome – Italy									
		TIME FRAME 2004 and 2005 (months)										INPUTS					
No	ACTIVITIES	7 September		8 October		9 November		10 December		11 January		12 February		EC Consultant	Local Sub-contractors	EQUIPMENT AND MATERIAL 6 Desktops, 2 Notebooks, 1 LAN, 1UPS, 6 printers, 1 fax machine, 6 telephone, 1 photocopy machine, 10 desks, 4 cabinets	OTHER 1 office manager, 1 technical interpreter, 3 draughtsmen, 1 driver 40 regional trips
Module B		XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX				
B.1	Traffic Analysis			XX	XX	XX	XX			XX	XX			83 wd	50 wd		
B.2	Technical Feasibility	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX		210 wd	540 wd		
B.3	Environmental Impact									XX	XX	XX	XX	45 wd	40 wd		
B.4	Economic Viability							XX	XX	XX	XX	XX	XX	90 wd	50 wd		
B.5	Detailed Design			XX	XX	XX	XX							20 wd	90 wd		
													TOTAL	633 wd	935 wd		

Work Programme



LEGEND

- Continuous activities
- Fragmented activities
- Administrative Report
- Technical Report

(*: to be executed according to the weather constraints)