

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПЛАН ДЕЙСТВИЙ ТРАСЕКА

Приложение №2

Перечень проектов с краткими техническими описаниями, направленных на улучшение и развитие транспортной инфраструктуры для перевозки гуманитарных грузов и строительных материалов в Афганистан

№	Название и описание проекта	Продол.в месяцах	Бюджет в ЕВРО
1	Упрощение таможенных процедур – оборудование и системы (Предложение Узбекистана)	24	9 500 000
2	Реконструкция автомобильной дороги Самарканд – Карши и нанесение разметки с установкой соответствующих дорожных знаков участка автомобильной дороги Карши – Термез (Предложение Узбекистана)	12	6 000 000
3	Проект: Закупка оборудования и производство профилактического ремонта на участке: Термез - Галаба (15,0км), Галаба - Хайратон (6,5 км) (Предложение Узбекистана)	12	3 000 000
4	Реконструкция железнодорожного полотна приграничного участка Мары – Серхетабад (Туркменистан) – Тургунди (Афганистан) и поставка интермодального оборудования для контейнерного терминала на станции Тургунди (Афганистан) (Предложение Туркменистана)	12	8 000 000
5	Участие в реабилитации дороги, связывающей Атамурат (Керки) с Имам Назар (граница с Афганистаном) (Предложение Туркменистана)	12	5 000 000
6	Усовершенствование оснащения пограничных постов в Серхетабаде (Кушке) (Предложение Туркменистана)	12	1 500 000
7	Навигационный канал для порта Туркменбаши (Предложение Туркменистана)	6	500 000
8	Поставка запасных частей и механизмов для паромных судов (Предложение Азербайджана)	6	1 500 000
9	Горячая линия TRASECA и Расширенные Коммуникационные Инициативы (проект разработан в соответствии с Рекомендациями и решениями Рабочей Группы, Ашгабат, 25-26.02.2002)	24	2 000 000
ВСЕГО			37 000 000

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПЛАН ДЕЙСТВИЙ ТРАСЕКА

1. Упрощение таможенных процедур – оборудование и системы

Конечный получатель:

Государственный Таможенный Комитет Республики Узбекистан

Обоснование и Цели:

Таможенные процедуры и технические средства, поддерживающие их надлежащее использование на границах между Узбекистаном и граничащими с ним странами является все еще существенным препятствием свободному движению товаров между Узбекистаном и соседними странами, а так же транзитом через Узбекистан.

Проект ТРАСЕКА “Пограничные пропускные пункты стран Центральной Азии” на данный момент изучает ситуацию и предложит детальные решения этой проблемы в виде пилотного проекта по обеспечению системой связи.

По утверждению Государственного Таможенного Комитета Республики Узбекистан следующие элементы в срочном порядке необходимо модернизировать, что позволит исправить сложившуюся ситуацию:

- телекоммуникационная связь между пунктами пересечения границ - наиболее важный фактор для эффективной работы системы таможенных процедур
- автоматические весы для взвешивания транзитных грузовиков
- рентгеновское оборудование для досмотра транзитных грузовых автомобилей без вскрытия и перегрузки
- мониторинг сети телекоммуникаций и установленного на пропускных пунктах оборудования в режиме реального времени
- обучения операторов правильному использованию, обслуживанию и эксплуатации оборудования

В рамках проекта будет осуществляться пилотное внедрение телекоммуникационного оборудования только по трем пограничным переходам при потребности в таком оборудовании, на восьми переходах.

Для эффективности работы системы в целом, необходим минимальный объем оборудования, охватывающий все пять элементов, упомянутых выше.

Целью настоящего проектного предложения является последовательное внедрение всех пяти основных элементов, техническое описание которых представлено ниже.

Главные компоненты

Стадия №1 линии коммуникаций

Оборудование. Поставка и установка.

Радиорелейное и вспомогательное оборудование для организации связи между пограничными пропускными пунктами и региональными таможенными офисами:

Семь участков: “Андижан-Дустлик”, “Ташкент-Гишткуприк”, “Фергана-Андархон”, “Самарканд-Жартепо”, “Термез-Сариассия”, “Тошкент-Ойбек”, “Термез-Айратам” включая в целом 14 оконечных радиорелейных станций, 10 промежуточных радиорелейных станций и 14-ть 0-703 интерфейсов к УАТС “Telrad Digital S 400”, совместимые с оборудованием осуществленной линии связи “Бухара-Алат”.

- Совместимое оборудование терминалов телефонии.

Обучение Обслуживание оборудования

Бюджет проекта: 2. 000. 000 евро

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПЛАН ДЕЙСТВИЙ ТРАСЕКА

Примечание 1. Стадия №2 автоматические весы

Оборудование - поставка и установка

Автоматические весы для транзитных грузовых автомобилей - 5 участков (Айратам, Андархон, Дустлик, Жартепо, Ойбек), по два комплекта весов на участок.

Требуемые технические параметры:

- размер грузовой платформы - 21,35x3,35 м
- наибольший предел взвешивания - 71 тн

цена деления шкалы - 10 кг

рабочий диапазон температур:

- для грузовой платформы - 40° С+55° С

- для электронных приборов - 10° С+45° С

Обучение Обслуживания оборудования

Бюджет настоящего этапа проекта: 1 .000.000 евро

Стадия №3 Рентгеновские оборудование для досмотра транзитных грузовых автомобилей

Оборудование - поставка и установка Рентгеновская система - 3 участка (Алат, Дустлик, Гишткуприк)

Обучение Обслуживание оборудования

Бюджет настоящего этапа: 3.000.000 евро

Стадия №4 Мониторинг сети телекоммуникаций и установленного на пропускных пунктах оборудования в режиме реального времени

Подготовка технических спецификаций с учетом оборудования, которое будет установлено оборудование и программное обеспечение- поставка, установка и ввод в Эксплуатацию. Центральные системы контроля и местные системы. Система центрального коммутатора “ОМЕОА” Бюджет настоящего этапа: 3.000.000 евро

Стадия №5 Обучения операторов

Обучения

Эксплуатация системы

Бюджет настоящего этапа: 500.000 евро

График осуществления:

24 месяца

Бюджет:

9 500 000 Евро

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПЛАН ДЕЙСТВИЙ ТРАСЕКА

2. Реконструкция автомобильной дороги Самарканд – Карши и нанесение разметки с установкой соответствующих дорожных знаков участка автомобильной дороги Карши – Термез

Получатели и партнеры:

Государственный Концерн “Узавтойол”, Администрация автомобильных дорог Узбекистана

Обоснования и цели

Гуманитарная помощь необходимая для Афганистана автомобильным транспортом доставляется из Узбекистана по автомобильной дороге Самарканд – Карши – Термез до границы с Афганистаном.

Международная автомобильная дорога Самарканд – Термез – Хайратон является одной из наиболее важных связующих между Узбекистаном и Афганистаном с общей протяженностью 475 км.

Автомобильная дорога находится в хорошем состоянии за исключением горного района ее прохождения на участке Самарканд – Карши, покрытие которой необходимо заменить в связи с увеличением грузопотока с гуманитарной помощью и строительными материалами для Афганистана.

Вторая секция автодороги от Карши до Термеза имеет неудовлетворительную разметку и комплектацию дорожными знаками особенно на горном ее участке между Гузаром и Термезом, что является основной причиной аварий, особенно в ночное время.

Основываясь на информации, полученной от Государственного Концерна “Узавтойол” и координатора проекта ТРАСЕКА в Узбекистане, реконструкция данного маршрута коридора ТРАСЕКА необходима для обеспечения безопасности движения коридора в направлении Афганистана.

Получатели согласны профинансировать восстановление автомобильной дороги в таком же объеме, что и предоставленный гранд по программе Европейского Союза TACIS TRASECA. Это означает, что помимо упомянутых ниже 6 миллионах финансирования по проекту, общая стоимость инвестиций составит 12 миллионов евро.

Основные компоненты:

- Определение необходимых ремонтных работ на участке Самарканд – Карши и нанесение разметки с установкой дорожных знаков на участке Карши – Термез;
- Подготовка необходимой тендерной документации и проведение тендера;
- Поставка необходимого технического оборудования;
- Наблюдение за проведением работ.

График осуществления:

12 месяцев

Бюджет:

6 000 000 Евро

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПЛАН ДЕЙСТВИЙ ТРАСЕКА

3. Закупка оборудования и производство профилактического ремонта на участке: Термез - Галаба (15,0км), Галаба - Хайратон (6,5 км)

Конечные получатели:

ГАЗК "Узбекистон темир йуллари"

Основные цели:

В настоящее время устанавливается прямое железнодорожное грузовое сообщение между Республикой Узбекистан и Республикой Афганистан для перевозок грузов через пограничный железнодорожный мостовой переход Термез-Галаба-Хайратон.

Железные дороги Узбекистана столкнулись с постоянным увеличением перевозок гуманитарных грузов и строительных материалов через станцию Термез по направлению Афганистана. Терминал на станции Хайратон (Афганистан) служит для перегрузки с железнодорожного на автомобильный транспорт конвенционных грузов и контейнеров. Техническое состояние железной линии Термез – Хайратон неудовлетворительное.

Терминал на станции Хайратон как и железнодорожное сообщение с Узбекистаном сооружалось в советские времена. До распада Советского Союза, железнодорожная ветка ремонтировалась по соглашению между операторами терминала Хайратон и Железными Дорогами Узбекистана. Данное соглашение все еще в силе, но в связи со сложившейся экономической и политической ситуацией в Афганистане, в последнее время на данном участке проводились лишь срочные работы. И как результат, необходимо проведение реконструкционных работ не только для улучшения транспортной инфраструктуры, а для сохранения данной линии в целом.

Железная Дорога Узбекистана готова взять на себя расходы по проведению ремонтных работ в случае если поставка необходимых материалов будет профинансирована по программе Европейского Союза ТАСИС ТРАСЕКА.

В целях улучшения организации перевозок различного рода грузов, в т.ч. гуманитарной помощи назначением в Республику Афганистан, а также для ритмичной и бесперебойной работы данного участка необходима надежная система связи и электроснабжения, необходимо произвести капитальный ремонт пути, приобрести один маневровый локомотив.

Целями данного проекта является реконструкция железнодорожного пути, обеспечение - железнодорожных участков современными средствами телекоммуникации для передачи и обмена информации, создание информационных баз для участников перевозочного процесса и контроля транспортного потока, а также энергоснабжения, технического обслуживания инфраструктуры и т.д.

Основные компоненты:

- Обеспечение оборудования, необходимого для реконструкции железнодорожной линии Термез (Узбекистан) – Хайратон (Афганистан);
- Проведение тендера на поставку оборудования (рельсы, шпалы, стрелочные переводы, сигнальная система и т. д.)
- Поставка оборудования и контроль за его установкой

Для улучшения организации перевозок на данном участке необходимо приобрести:

- две автоматические телефонные станции цифровой системы на 200 портов каждая, для установки их в пунктах Галаба и Хайратон;
- оборудование радиорелейной линии связи для установки его на ст. Термез;
- оборудование систем передачи ИКМ-30/5 два комплекта для увязки узлов связи ГАЗК "Узбекистон темир йуллари" Термез и Ташкент;
- материалы по строительству высоковольтной линии электроснабжения;
- один маневровый локомотив;
- запасные части для машин и механизмов;
- два микроавтобуса для доставки работников компании из Термеза в Хайратон.
- рельсы, шпалы, стрелочные переводы...

График осуществления:

12 месяцев

Бюджет:

3 000 000

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПЛАН ДЕЙСТВИЙ ТРАСЕКА

4. Реконструкция железнодорожного полотна приграничного участка Мары – Серхетабад (Туркменистан) – Тургунди (Афганистан) и поставка интермодального оборудования для контейнерного терминала на станции Тургунди (Афганистан)

Получатели:

Кабинет Министров Туркменистана, Администрация железных дорог Туркменистана
Министерство транспорта Афганистана

Обоснование и цели:

В 1985-95 годах данная линия успешно эксплуатировалась. Ежесуточный объем перевозимых грузов на данном участке железной дороги порой достигал 2 тыс. тонн. На данный момент, данный участок железнодорожного сообщения является одной из основных связующих между странами СНГ и Афганистаном. В связи со сложной экономической ситуацией, сложившейся в Афганистане вследствие продолжительных войн на ее территории, а так же начавшийся мирный процесс и желание многих стран оказать помощь в его становлении большое значение приобретает транспортный фактор для доставки, как гуманитарных грузов так и строительных материалов в данный регион. Транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия является кратчайшим связующим звеном между Европейским Союзом и Афганистаном, что в свою очередь предполагает его задействование как основного маршрута доставки гуманитарной помощи и строительных материалов в Афганистан. Однако, транспортная инфраструктура на железнодорожном участке ст. Мары (Туркменистан) – Тургунди (Афганистан) не позволяет использовать данный кратчайший маршрут в полную мощность.

Участок от станции Мары до станции Серхетабад, как и вся сеть железных дорог Туркменистана не электрифицирован. Более того, состояние железнодорожного пути находится в крайне плохом техническом состоянии. 315 км верхнего строения пути нуждается в частичном, плановом ремонте и реабилитации, из которых 15 км участок железнодорожной линии необходимо в первоочередном порядке заменить, так как в связи с изношенностью материалов и обеспечением необходимой безопасности движения ограничение скорости на данном участке составляет 20-30 км/час. Деревянные шпалы необходимо заменить на железобетонные и заменить существующие рельсы типа R43 на более прочные R65.

Поселок городского типа Серхетабад находится в юго-восточной части Туркменистана на границе с Афганистаном. Станция Кушка (переименованная в 2001 году в Серхетабад, как и одноименный поселок) была построена в 1898 году. На станции имеется семь станционных (два главных и пять приемоотправочных) путей общей протяженностью 5,878 км, 1,176 км из которых уложены рельсами типа R43 на деревянные шпалы. В первую очередь необходимо полностью деревянные шпалы поменять на железобетонные и рельсы на R65 на данном участке, т. е. провести его капитальный ремонт. Так же необходимо провести текущий ремонт остальных участков на станции.

Граница между Туркменистаном и Афганистаном проходит по южной, конечной части 255 м железнодорожно-автомобильного железобетонного моста через реку Кушка, построенного в 1977 году. Мост нуждается в частичной реконструкции, так как опорные сваи с западной его стороны, под железнодорожным настилом, в некоторых местах имеют глубокие трещины, вследствие чего, на мосту действует ограничение скорости до 20 км/час. Верхнее строение железнодорожного полотна на мосту и до терминала Тургунди находится в критическом состоянии и не отвечает условиям безопасности движения. В последнее время на этом участке участился сход вагонов. Необходима полная реконструкция верхнего строения путей с заменой деревянных шпал на железобетонные и замена рельс на более прочные, типа R65.

Станция и терминал Тургунди (Афганистан) находится в 100 км севернее от города Герат, и в 7 км южнее от станции Серхетабад. Терминал был построен Министерством обороны СССР в начале 80-х годов и использовался сугубо в военных целях. Ориентировочная площадь терминала составляет 300 тыс. кв. м. На территории терминала имеются административные здания и вспомогательные сооружения. Терминал имеет два входа: железнодорожный и автомобильный; три закрытых склада и три крытых платформы с общей площадью до 40 тыс.

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПЛАН ДЕЙСТВИЙ ТРАСЕКА

кв. м. На сегодняшний день в связи с отсутствием каких-либо технических приспособлений и работа идет вручную, на терминале можно разгрузить не более 6-8 вагонов в сутки. Терминал оборудован двумя контейнерными площадками с подъездными железнодорожными путями и стоянкой для автотранспорта. Два козловых крана, введенных в эксплуатацию в 80-х годах, находятся в непригодном для работы техническом состоянии. Более того, дизель-генератор на терминале вышел из строя, и отсутствует какая-либо техника для проведения погрузо-разгрузочных работ. Состояние верхнего слоя железнодорожного полотна терминала крайне неудовлетворительное, что так же потребует его капитального ремонта с заменой шпал и рельс указанного выше типа.

Общие цели данного проекта будут состоять в реконструкции транспортной инфраструктуры на пограничных участках между Туркменистаном и Афганистаном;

Основные компоненты:

1. Основные компоненты для реконструкции 15 км участка железнодорожной линии Мары – Серхетабад (Туркменистан) и 1,176 км станционных путей должны обеспечить материалы для обновления верхнего строения путей:

- R65 Рельсы
- Железобетонные шпалы
- Крепежные материалы

2. Необходимо обеспечение необходимыми реконструкционными материалами для замены верхнего строения путей 2 км участка от моста до станции Тургунди, капитального ремонта 12,013 км путей на самой станции, а так же произвести изучение технического состояния моста с определением необходимых реабилитационных работ:

- R65 Рельсы
- Железобетонные шпалы
- Крепежные материалы
- Необходимые материалы для ремонта моста

3. Необходимое интермодальное оборудование для контейнерного терминала на станции Тургунди будет включать в себя:

- 1 Мостовой кран 40 тонной грузоподъемности
- 1 Мостовой кран 20 тонной грузоподъемности
- 2 Дизель генератора
- 1 Рич-Стартер
- 8 Вилочных автопогрузчиков
- 2 Вилочных автопогрузчика для пустых контейнеров
- 4 Спредера
- 8 Шасси
- 2 Терминальных трактора
- 1 Тепловоз для проведения маневровых работ

График осуществления

12 месяцев

Бюджет проекта

Интермодальное оборудование	2 000 000 ЕВРО
Материалы для восстановления железнодорожного полотна	5 600 000 ЕВРО
Материалы для ремонта моста	400 000 ЕВРО
Итого	8 000 000 ЕВРО

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПЛАН ДЕЙСТВИЙ ТРАСЕКА

6. Усовершенствование оснащения пограничных постов в Серхетабаде (Кушке)

Реципиенты и партнеры:

Правительство Туркменистана, Таможенный Комитет и
Министерство Финансов
Реципиенты гуманитарной помощи и реконструкционных материалов в Афганистане

Обоснование и цели:

Туркменистан столкнулся с постоянно возрастающими объемами перевозок гуманитарной помощи и реконструкционных материалов, проходящих по одному из основных транспортных коридоров на направлении к Афганистану через Серхетабад (Кушка) в Тургунди на территории Афганистана. Гуманитарная помощь и реконструкционные материалы транспортируются в Тургунди по автомобильной и железной дорогам.

Грузы, следующие в Тургунди по автомобильной или железной дорогам, разгружаются в Тургунди с последующей перегрузкой на афганские машины или, в более редких случаях, на склады. В таком качестве терминал в Тургунди уже сегодня является одним из основных узлов поставки гуманитарных грузов и реконструкционных материалов в Афганистан.

Процесс пересечения границ связан с деятельностью административного и контрольного характера, меры которой направлены на предотвращение террористических актов и незаконного провоза наркотиков. Прохождение границы в таком режиме занимает много времени и ограничивает возможности транспортного коридора. Причины тому частично должны быть усмотрены в недостаточной коммуникационных возможностях и обмена информационными потоками, а также нехватке весов и досмотрового оборудования для грузовых машин, контейнеров и вагонов.

Улучшение данной ситуации могло бы способствовать значительному усовершенствованию порядка пересечения границ.

Основные компоненты:

Оценка перечня требуемого оборудования для пограничных постов
Закупка необходимого оборудования посредством тендера
Закупка и установка оборудования, закупленного посредством тендера

График реализации: 12 месяцев

Бюджет проекта: 1 500 000 Евро

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПЛАН ДЕЙСТВИЙ ТРАСЕКА

7. Навигационный канал для порта Туркменбаши

Реципиенты и партнеры:

Кабинет Министров
Администрация порта Туркменбаши

Обоснование и цели:

Доступ к порту Туркменбаши осуществляется через прорытый канал, который по имеющимся сообщениям, имеет недостаточную глубину, и плохую разметку, не обеспечивающую безопасную эксплуатацию судов. Суда с наибольшей осадкой, который регулярно используют канал, - это железнодорожные паромы, принадлежащие Каспийской судоходной компании, Баку, Азербайджан.

Такие суда могут использовать только среднюю часть входного канала вдоль узкой полосы, поскольку требуется наличие глубины в 7 метров, в то время как глубина в этих местах ограничивается 4-5 метрами вблизи навигационных биев. Просадка парома равна 4 – 4,5 метрам в зависимости от его загрузки.

К тому же ширина канала недостаточна. Для того, чтобы отвечать требованиям международных стандартов, навигационный канал должен иметь 110 метров.

Недостаточность ширины каналов в комбинации с ограниченной глубиной канала создает проблемы для мореплавателей, проводящих суда по тоннелю, при ветре более 16 метров в секунду. В таких случаях паромы не могут войти в порт. Нередко паромы ждут 1 – 2 дня возможности причалить.

В результате лайнерные услуги паромов, имеющие существенное значение для коридора ТРАСЕКА и являющиеся гарантией своевременной транспортировки, не могут быть организованы.

Темпы утилизации соответствующих судов и портов Туркменбаши и Баку снижены, что также влияет на утилизацию использованного оборудования, т.н. железнодорожных вагонов, контейнеров и грузовых машин.

Основные компоненты:

Проект ТАСИС ТРАСЕКА TNREG 9803 Коридор Трасека – перевозки и технико-экономическое обоснование, Модуль D «Навигационные каналы порта Туркменбаши – Определение существующей ситуации» (ноябрь 2000) и «Техническое обслуживание и рекомендации по усовершенствованию» (февраль 2001) включает в себя детализированный план действий и расчетные сметы. Основываясь на этих фактах, должно быть проведено новое гидрографическое исследование во время мероприятий по дноуглублению. Рекомендуется поставить требуемое оборудование для властей порта и провести обучение соответствующих работников порта. Необходимо подвергнуть анализу воздействие на окружающую среду, а также осмотреть существующее оборудование для дноуглубления, а также баржи для транспортировки оборудования и провести капитальный ремонт этого оборудования. Принимается в расчет приведенный ни же бюджет, который учитывает, что прошло некоторое время, и требуемый текущий и капитальный ремонт могут оказаться более дорогостоящими, чем изначально планировалось.

График осуществления:

6 месяцев

Бюджет:

500 000 Евро

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПЛАН ДЕЙСТВИЙ ТРАСЕКА

8. Поставка запасных частей и механизмов для паромных судов

Получатель:

Азербайджанское Государственное Каспийское морское пароходство

Обоснование и цели:

Для Азербайджана Евроазиатский транспортный коридор является основным направлением в возрождении Великого Шелкового пути и тем самым интеграцией в Европейскую транспортную систему.

Азербайджанское Государственное Каспийское морское пароходство – крупная судовладельческая компания на Каспийском бассейне. Это многоотраслевое транспортное предприятие, в состав которого входят транспортные, технические и служебно-вспомогательные суда, судоремонтное производственное объединение «Каспморсудоремонт», учебные, торговые, снабженческие и агентствующие организации.

Основная производственная база пароходства – транспортный флот состоит из 68 судов, из которых 33 – танкера, 25 универсальных сухогрузных судов, 2 – Ро-Ро и 8 морских железнодорожных грузопассажирских паромов.

Суда пароходства обеспечивают перевозку грузов через Транскаспийское направление транспортного коридора по кратчайшему пути между Европой и Азией. Для осуществления перевозок в настоящее время задействованы железнодорожные морские грузопассажирские паромы и нефтеналивные суда. Провозная способность судов полностью отвечает потребностям грузопотока. Основным приоритетным направлением судоходной политики пароходства является сохранение и обновление транспортных судов.

Выгодность географического расположения Каспийского моря в части морских коммуникационных путей дает основание полагать, что объем морских перевозок, будет увеличиваться. Динамика объема перевозок судами пароходства на Каспийском секторе Евроазиатского транспортного коридора подтверждает прогнозы. Так, по сравнению с 1996 годом объем перевозок судами пароходства только по названному транспортному коридору увеличился почти в 4,2 раза.

Согласно расчетам специалистов ЕС к 2005 году грузооборот Евроазиатского транспортного коридора должен составить уже 20 млн. тонн, а поскольку Транскаспийское направление является его важнейшей составляющей, то большая часть этого груза будет перевозиться судами Каспийского морского пароходства.

Поддержание технического состояния паромов, своевременное обеспечение сменно-запасными частями играют исключительно важную роль в бесперебойном прохождении грузопотока на этой линии, чем обеспечивается четкое обслуживание транспортного коридора.

Основные компоненты:

Еще в 1996 году была разработана программа комплексного развития Каспийского морского пароходства до 2010 года с учетом предложений экспертов ЕС.

Поддержание технического состояния паромов, своевременное обеспечение их сменно-запасными частями играют исключительно важную роль в бесперебойном прохождении грузопотока на этой линии, чем обеспечивается четкая работа на маршрутах транспортного коридора.

Для выполнения поставленной задачи Азербайджанское Государственное Каспийское морское пароходство нуждается в технической поддержке.

Данный проект должен обеспечить поставку первоочередных сменно-запасных частей для паромов Каспийского морского пароходства, работающих на линиях транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия, включая:

- Запасные части для двигателей;
- Компрессор;
- Запасные части для автоматизированной системы железнодорожных паромов.

Бюджет проекта: 1 500 000 ЕВРО

Время реализации: 6 месяцев

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПЛАН ДЕЙСТВИЙ ТРАСЕКА

9. Горячая линия TRASECA и Расширенные Коммуникационные Инициативы

Конечные Получатели и Партнеры:

Министерства Транспорта, Кабинет Министров или эквивалентные органы, назначенные Советами Министров и органы, ответственные за транспортные вопросы и Национальные Комиссии во всех странах-участницах программы TRASECA.

Причины и Цели:

Чтобы облегчить Процедуры Пересечения Границ и гарантировать доступ Грузоотправителям, Грузовладельцам, Грузовым Экспедиторам и пограничным объектам к другой жизненно важной информации должны быть оценены и разработаны:

Горячая линия TRASECA и Расширенная Веб-страница с использованием Вебкамер.

Программа TRASECA по технической помощи торговле и транспортировке, была запущена в мае 1993 года. Некоторые предварительные проекты были начаты TACIS в течение следующих двух лет. В феврале 1995 года, было сделано совместное усилие для продвижения существенного числа проектов. В них недавно были включены проекты по Гармонизации Процедур Пересечения Границ и Единой Политике по Транзитным Расценкам и Тарифам.

В настоящее время завершено создание Веб-страницы TRASECA, которая содержит большое количество информации по делам и проектам TRASECA.

Эта Веб-страница будет усовершенствована включением центра для **Часто Задаваемых Вопросов (ЧЗВ)**. Этот сервис ЧЗВ на Веб-странице будет устанавливать связь по запросам и информации о регулярных трудностях, испытываемых пользователями Коридора TRASECA. Будет внедрено средство обслуживания, позволяющее всем пользователям иметь доступ к информации на ЧЗВ и излагать их собственные вопросы.

На новые запросы будут предоставлены ответы и затем добавлены к списку ЧЗВ с соответствующими ответами.

Веб-страница будет улучшена добавлением ссылок на информацию и рекомендациям по двум текущим проектам TRASECA по **Гармонизации Процедур Пересечения Границ и Единой Политике по Транзитным Расценкам и Тарифам**.

Для поощрения этих и других начинаний TRASECA, предполагается развить улучшенные коммуникации в рамках обозначенных границ Коридора TRASECA. Особенно это касается поддержки транспортных компаний, грузоотправителей и экспедиторов. Для этого необходимо усовершенствовать средства обслуживания связи **Горячая Линия** для обозначенных пунктов пересечения границ и связать их со «**Справочными Столами**» (**системами поддержки пользователей в сети**), которые будут доступны 24 часа в день и 365 дней в год. Эта система может быть дополнительно поддержана функционирующей в настоящее время Веб-страницей Трасека в формате «Интерактивной Секции Запроса».

Также, дополнительные преимущества в настоящее время, могут быть достигнуты при разработке системы Веб-камер (Интернет камеры) и установке их на выбранных пунктах пересечений границ, чтобы дать в реальном времени краткий обзор динамики грузооборота для блага пользователей коридора и безопасности для таможенных властей.

Цель будет заключаться в обеспечении обслуживания пользователей коридора и увеличении преимуществ данного маршрута, предоставляя сервис, который направит и ответит на вопросы относительно транзита. Административную платформу для действия данной «Горячей Линии» будет осуществлять Межправительственная Комиссия, Постоянный Секретариат и Национальные Комиссии TRASECA. В этом случае данная платформа будет гарантировать единство, наблюдение и контроль.

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПЛАН ДЕЙСТВИЙ ТРАСЕКА

Основные Задачи

Горячая Линия TRACECA Расширенная Веб-страница TRACECA Использование Веб-камер

Горячая Линия TRACECA - Создание надежной выделенной телефонной сети при обозначенных пунктах пересечения границ TRACECA, использующей наземную линию связи, GSM или фибро-оптические средства информации и подсоединение этого к «Справочным Столам» в различных Национальных Секретариатах. Начальный «экспериментальный» проект должен установить методологию и практические параметры всей технической и административной системы.

Для обеспечения Начальной Оценки целостности концепции и требования возникает потребность в отчете относительно полной концепции, практических проблем и ограничений системы и детального анализа стоимости, включая прогрессивную стратегию развития.

Должен быть сделан обзор текущих административных способностей структуры Трасеса относительно действия и поддержки Инициативы «Справочный Стол» и Горячая Линия. Данный обзор должен оценить и сообщать относительно реальных возможностей текущей администрации и делать рекомендацию для усовершенствования, если требуется.

Расширенная Веб-страница TRACECA - для усовершенствования его возможностей веб-страницы TRACECA, которая будет, в конечном счете, включать в себя центр для **Часто Задаваемых Вопросов (ЧЗВ)**. Этот сервис ЧЗВ на Веб- странице будет устанавливать связь по запросам и информации о регулярных трудностях, испытываемых пользователями Коридора TRACECA. Будет внедрено средство обслуживания, позволяющее всем пользователям иметь доступ к информации на ЧЗВ и излагать их собственные вопросы.

На новые запросы будут предоставлены ответы и затем добавлены к списку ЧЗВ с соответствующими ответами.

Веб-страница будет улучшена добавлением ссылок на информацию и рекомендации по двум текущим проектам TRACECA по **Гармонизации Процедур Пересечения Границ и Единой Политике по Транзитным Расценкам и Тарифам**.

Использование Веб-камер - в данный момент имеются текущие инициативы в использовании **Веб-камер** в некоторых странах, и этот опыт должен быть оценен и сделаны соответствующие предложения касательно использования **Веб-камер** на пунктах пересечения границ в Транспортном Коридоре TRACECA. Ясно, что расходы на пользование кабельным телевидением материально невыполнимы для разрешения международного доступа, информация, полученная с помощью **Веб-камер**, могла восполнить эту потребность эффективным образом.

Окончательные цели этого проекта:

Обеспечить дополнительный сервис и системы, по содействию нынешним грузовым перевозкам Коридора TRACECA.

Обеспечить дополнительный сервис и системы, которые увеличат маркетинговые возможности Коридора TRACECA.

График осуществления: 24 месяца

Бюджет: 2 000 000 ЕВРО