



**THIRD ANNUAL MEETING
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRASECA**
Yerevan / Republic of Armenia, October 9-10, 2003

**ТРЕТЬЕ ЕЖЕГОДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА**
г. Ереван / Республика Армения, 9-10 октября 2003 г.

Новые проектные предложения в План Действий на 2004-2006 гг.

№	Название проекта	Продолж. /месяцы	Бюджет/ ЕВРО	Комментарии
1	Оперативное обеспечение гидрометеорологической безопасности транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ГИМЕС-ТРАСЕКА)	27	2 500 000	Подготовка документов, закупка, техническое содействие и тренинг. Предложение ВМО.
2	Поставка запасных частей и механизмов для паромных судов	6	1 500 000	Предложение Азербайджана. (ПД Ташкент 2002 N 8) - обновлен
3	Оборудование для контрольно-пропускных пунктов «Красный мост» (автодорожный п/п), «Беюк кесик» (железнодорожный п/п) на границе Азербайджана с Грузией и на паромном терминале Бакинского Международного Морского Торгового Порта. Гармонизация пунктов пограничных переходов и усовершенствование процедур контроля грузов, их регистрации и пропуска	12	2 500 000	Поставка технологического оборудования, строительство специальной автомобильной стоянки, тренинг. Предложение Азербайджана.
4	Поставка новых электровозов для Азербайджанской Государственной Железной Дороги	36	14 000 000	Предложение Азербайджана.
5	Строительство второго нового ж/д моста через реку Кура близ ж/д станции Пойлу (на 73 км участка Салоглу – Пойлу)	24	4 500 000	Предложение Азербайджана.
6	Օպերատիվ-պահպանման հիմնական գործիքային ապահովագրությունը երկրամասային և միջազգային ճանապարհային և օդային տրանսպորտային կորիդորներում (ԳԻՄԵՏ-ԿԱՎԿԱԶ-ԱԶԻԱ)	18	1 100 000	Предложение Армении.
7	Внедрение системы контроля местоположения и состояния плавучих знаков и обновление навигационного обеспечения в акватории Варненского озера	12	1 000 000	Техническое содействие, поставка и установка системы контроля. Предложение Болгарии.
8	Создание коммуникационной системы общей базы данных (Port Community System) в портах Варненского региона, обслуживающих ТРАСЕКА	27	1 000 000	Создание коммуникационной системы в портах и ее внедрение. Предложение Болгарии.
9	Проект приобретения природоохранного оборудования для РГП «АМТП» в рамках программы ТРАСЕКА	24	2 500 000	Приобретение судов для природоохранной деятельности. Предложение Казахстана.
10	Разработка ТЭО по организации контейнерных перевозок по маршруту порт Актау – ст. Дружба в рамках программы по развитию МТК ТРАСЕКА	24	2 000 000	ТЭО, тренинг, строительство инфраструктуры, предоставление 50 платформ. Предложение Казахстана.

11	«Организация центра по сертификации автотранспортных средств по перевозке скоропортящихся грузов в регионе ТРАСЕКА в рамках соглашения СПС»	18	1 800 000	Поставка оборудования, организация центра, подготовка учебных материалов, тренинг, содействие в получении сертификата. Предложение Казахстана.
12	«Организация трех учебных центров по подготовке водителей и специалистов по перевозке опасных грузов в международном сообщении в регионе ТРАСЕКА в рамках соглашения ДОПОГ»	18	1 000 000	Поставка оборудования, организация центра, подготовка учебных материалов, тренинг, содействие в получении сертификата. Предложение Казахстана.
13	Технико-экономическое обоснование строительства железнодорожной линии Ферганская долина (Узбекистан) - Карасу - Торугарт (Кыргызстан) с выходом в КНР	12	1 500 000	ТЭО на основе предварительного ТЭО завершено в 2002 г. Предложение Кыргызстана.
14	ТЭО проекта по усовершенствованию европейской автомагистрали Е 87 для последующей интеграции в Пан-европейскую транспортную систему	To be defined	To be defined	ТЭО расширение дороги, строительства/ремонта мостов, оценка затрат, определение проблем. Предложение Румынии.
15	Развитие общей системы безопасности в портах и на борту судов, имеющих отношение к проектам ТРАСЕКА в Черноморском регионе	To be defined	3 000 000	Институциональное и техническое содействие, тренинг. Предложение Румынии.
16	Технико-экономическое обоснование для создания железнодорожно-морской транспортной связи между портами Самсун, Потти, Батуми, Варна, Бургас, Констанца и Ильичевск, включая восстановление линий и строительство станции по смене колесных пар в порту Самсун	12	1 500 000	ТЭО и финансово-экономическое обоснование. Предложение Турции и Украины. (ПД Тбилиси 2001 N7) - обновлен
17	Оборудование для контрольно-пропускных пунктов на мультимодальных терминалах в портах Ильичевск и Потти. Гармонизация пунктов пограничных переходов и усовершенствование процедур контроля грузов, процедур их регистрации и доставки к главной магистрали	12	2 000 000	Поставка, установка технического оборудования и техническая помощь, строительство подъездных путей. Предложение Украины. (ПД Тбилиси 2001 N12) - обновлен
18	Маркетинговое изучение морских линий с акцентом на паромные переправы как важные составляющие коридора ТРАСЕКА. Превращение портов Варна, Бургас, Констанца, Ильичевск и Самсун (Пан-Европейские коридоры) в логистические центры коридора ТРАСЕКА с последующей интеграцией их в сеть европейских логистических центров	18/24	2 000 000	Техническое содействие. Предложение Болгарии, Турции и Украины. (ПД Тбилиси 2001 N10) - обновлен
19	Повышение безопасности международных автомобильных перевозок в Центральной Азии	24	3 000 000	Создание Центра диагностики и обработки данных автомобильных дорог и мобильных лабораторий. ТЭО, закупка оборудования и тренинг. Предложение Узбекистана.

20	Поставка оборудования и реконструкция участка железной дороги "Термез – Галаба – с выходом в Афганистан"	12	2 000 000	Закупка оборудования и тренинг. Предложение Узбекистана. (сс 2002 N3) Включен в ПД/ЦА 2003. Не обновлен.
21	Реконструкция автомобильных дорог Центральной Азии	12	2 000 000	Закупка оборудования. Со финансирование 50/50. Предложение Узбекистана. (ПД Тбилиси 2001 N15) Не обновлен.
22	Повышение эффективности пограничных переходов Центральной Азии	12	2 000 000	Закупка оборудования и тренинг. Предложение Узбекистана. (ПД Тбилиси 2001 N3) Не обновлен.
23	Безопасность железнодорожных перевозок в Центральной Азии	12	2 000 000	Закупка оборудования. Предложение Узбекистана.
24	Телекоммуникации железных дорог Центральной Азии	12	2 000 000	Продолжение технического содействия. Предложение Узбекистана.
25	Реабилитация международной автомобильной дороги «Самарканд – Карши – Термез»	18	3 000 000	Закупка оборудования. Со финансирование 50/50. Предложение Узбекистана. (ПД Ташкент 2002 N2) Частично включен в ПД/ЦА 2004. Не обновлен.
26	Первый совмещенный таможенный пункт ТРАСЕКА	12	900 000	ТЭО, создание совмещенного таможенного пункта, поставка оборудования и мониторинг, тренинг. Предложение Узбекистана.
27	Тренинг для сотрудников диспетчерских служб стран Южного Кольца	24	2 500 000	Использование ADS-B технологии требует синхронного исполнения и координации от авиа диспетчеров. Теоретические и практические занятия, а также вся новая английская терминология необходима для использования этой новой технологии.
	<i>Итого</i>		64 800 000	

Проект 01

Программа:	Программа ТРАСЕКА; проект технического содействия
Страны-партнеры:	Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Монголия, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина и Узбекистан
Сектор:	Общий: региональная модель прогнозирования погоды для секторов автомобильного, железнодорожного и морского транспорта
Название проекта:	Оперативное обеспечение гидрометеорологической безопасности транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ГИМЕС-ТРАСЕКА)
Продолжительность:	Фаза 1: 3 месяца Фаза 2: 24 месяца
Бюджет проекта:	2 500 000 евро

Справочная информация

Общие положения

Начало программе ТРАСЕКА было положено в Брюсселе в мае 1993 г. в ходе Конференции, в которой участвовали министры торговли и транспорта восьми стран, входящих в ТРАСЕКА. В ходе Конференции было согласовано осуществление финансируемой Европейским союзом программы технического содействия, целью которой стало развитие транспортного коридора вдоль оси запад-восток из Европы по Черному морю через Кавказ и Каспийское море до Центральной Азии.

Такой крупный международный проект будет иметь своим следствием устойчивое повышение транспортных возможностей, и поэтому необходимость развития инфраструктуры, приспособленной для этой цели, включая специализированное гидрометеорологическое обслуживание.

В 1998 г. на Кавказе состоялась Конференция, которая должна была привести к заключению многостороннего соглашения по транспорту, инициированного в рамках программы ТРАСЕКА. Важным достижением этой Конференции стало подписание "Основного многостороннего соглашения по международному транспорту для развития транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия" и технических приложений к нему по международному железнодорожному и автомобильному транспорту, международной торговой навигации, таможенным процедурам и обработке документации. Данная Конференция также приняла решение о создании Межправительственной комиссии, Постоянного секретариата и национальных комиссий, возглавляемых национальными секретарями.

Одной из важных задач Основного многостороннего соглашения является "обеспечение безопасности движения, сохранности грузов и защиты окружающей среды".

Поэтому безопасность маршрута ТРАСЕКА будет, среди прочего, гарантирована предоставлением специализированной оперативной гидрометеорологической информации, что поможет эффективному осуществлению и безопасности перевозок и, среди прочего, позволит избежать потерь, вызываемых транспортными задержками. Мониторинг загрязнения окружающей среды вдоль маршрута ТРАСЕКА также весьма важен для разработки оптимального управления перевозками при одновременном сведении к минимуму отрицательного воздействия на окружающую среду.

Условия на конкретной территории

Маршрут ТРАСЕКА стратегически важен для Восточной Европы, кавказских государств и Центральной Азии. Этот регион характеризуется наличием автомобильных и железных дорог, морских переправ и трубопроводов большой протяженности. Природные условия на Кавказе и в Центральной Азии сложные, а маршрут ТРАСЕКА пересекает разнообразные ландшафты с неровным рельефом и со многими типами опасных гидрометеорологических явлений, таких как штормовые ветры, разрушительное волнение, жестокие штормовые нагоны и другие бедствия, создающие чрезвычайные и опасные ситуации для транспорта.

Данный проект будет составной частью программы ТРАСЕКА, поскольку он будет решать одну из главных ее задач с помощью обеспечения безопасности движения, сохранности грузов и защиты окружающей среды, предоставляя специализированную и консультативную информацию о погоде и упрощая тем самым функционирование этого транспортного коридора и поддержание его в рабочем состоянии.

Проблема, которая должна быть решена

Восстановление и оперативное функционирование гидрометеорологических служб (НМГС) всех стран с целью повышения степени безопасности ТРАСЕКА.

Ожидаемые получатели экономических выгод, партнеры по проекту

Ожидаемые получатели экономических выгод

Министерства транспорта, кабинеты министров или эквивалентные органы всех стран.

Партнеры по проекту

Гидрометеорологические службы всех стран, участвующих в ТРАСЕКА.

Размещение проекта

1. Каждая национальная гидрометеорологическая служба
2. Три региональных центра (Юго-Восточная Европа – Кавказ - Центральная Азия), решение о которых должно быть принято.

Более широкие задачи, цель и результат проекта

Более широкие задачи проекта

В настоящее время НМГС стран, входящих в ТРАСЕКА, предоставляют оперативные прогнозы неблагоприятных условий погоды. Однако потребности транспорта не полностью удовлетворяются существующей системой. Сеть связи между службами утрачена, а также используется устаревшая технология. Такая ситуация не позволяет предсказывать

местные, в особенности в горах и на морских частях маршрута, неблагоприятные явления погоды, которые могут разрушить автомобильные дороги, мосты, причалы и другие виды транспортной инфраструктуры. Ранние предупреждения о естественных угрозах транспортной деятельности, а также прогнозы, предоставляемые для повседневного функционирования управления автомобильными дорогами, дадут компаниям, использующим маршрут ТРАСЕКА, доступ к обслуживанию безопасности движения, а также предотвратят потери товаров, задержки и отрицательные воздействия на транспортные структуры.

Цель проекта/конкретные задачи

Основная цель проекта – создание в Восточной Европе, на Южном Кавказе и в Центральной Азии устойчивой и приемлемой по стоимости оперативной системы для своевременного предоставления надежных, согласованных метеорологических и гидрологических данных и продукции высокого разрешения (предупреждения, прогнозы и т.д.), предназначенных для лиц, формирующих политику, и конечных потребителей из транспортного сектора (международные и местные перевозки), а также для защиты окружающей среды.

Результаты

Ожидается, что осуществление проекта ГИМЕС-ТРАСЕКА выразится в значительном улучшении безопасности и бесперебойности транспортировки по всем артериям ТРАСЕКА. Проект, объем которого требует скромных инвестиций, внесет также значительный вклад в экономику участвующих стран и смягчит отрицательные воздействия движения транспорта на окружающую среду.

Риски, допущения и условия выполнения

Допускается, что получатели экономических выгод от проекта предоставят полную техническую и материальную поддержку подрядчику.

Однако политическая ситуация и проблемы безопасности могут сделать невозможным доступ в зону осуществления проекта для установки автоматических метеорологических станций.

Другие риски:

- нехватка надежной сети телесвязи, отказы основных спутниковых цепей, слабые места в процессе передачи информации конечному потребителю;
- трудные географические условия для осуществления установки оборудования в поле.

Стратегия осуществления

В соответствии с приглашением Европейской комиссии о выдвижении условий выполнения проекта, он будет осуществляться НМГС стран, входящих в ТРАСЕКА, в партнерстве со Всемирной Метеорологической Организацией (ВМО) в целях обеспечения улучшения общей координации технического содействия, необходимого для осуществления проекта.

Правительства участвующих стран будут обеспечивать свои национальные вклады в ГИМЕС-ТРАСЕКА в виде участия персонала в установке, эксплуатации и

поддержания в рабочем состоянии оборудования, а также оплачивать текущие расходы на содержание станций в своем соответствующем национальном сегменте ГИМЕС-ТРАСЕКА.

Бюджет проекта

Фаза 1: Помощь на начальном этапе

Подготовка проектного документа:

- Миссия для сбора фактического материала и подготовка проекта проектного документа; консультант ВМО (3 месяца)
- Участие двух экспертов из стран ТРАСЕКА в вышеуказанной миссии (3 месяца) 100 000 евро

Фаза 2: Закупка, техническое содействие и подготовка кадров

Закупка (24 месяца): 1 400 000 евро

- Восстановление сети метеорологической телесвязи (коммуникационные компьютеры и система переключения сообщений); 12 автоматических метеорологических станций (для учебных целей)

Техническое содействие (24 месяца)

- Оказание помощи в разработке численных моделей высокого разрешения (рабочие станции, обмен опытом)

Подготовка кадров (24 месяца)

- Подготовка местного персонала 1 000 000 евро

ВСЕГО: 2 500 000 евро

Проект 02

1. Название: Поставка запасных частей и механизмов для паромных судов

2. Бенефициар: Азербайджанское Государственное Каспийское морское пароходство

3. 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 агентирующие организации.

Основная производственная база пароходства – транспортный флот состоит из 69 судов, из которых 34 – танкера, 26 универсальных сухогрузных судов, 2 – Ро-Ро и 7 морских железнодорожных грузопассажирских паромов типа «Дагестан» которые являются связующим звеном в бесперебойном прохождении грузопотока по транспортному коридору ТРАСЕКА. Паромы обслуживают регулярные линии Баку – Туркменбаши - Баку, Баку – Актау - Баку.

В целом 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 только подтверждает эти прогнозы. Так, по сравнению с 1996 годом объем перевозок судами пароходства только по названному транспортному коридору увеличился почти в 4,2 раза. За 2002 год судами пароходства по евроазиатскому транспортному коридору было перевезено 8487,0 тыс. тонн различных грузов в том числе 2873,0 тыс. тонн паромными судами, только за первое полугодие 2003 года было перевезено 6418,0 тыс. тонн грузов в том числе 1603,0 тыс. тонн паромными судами. Это еще раз подтверждает, что объем морских перевозок будут увеличиваться и Азербайджанская Республика имеет и будет иметь потребность в сильном и конкурентоспособном торговом флоте. Это не предел возможного, пароходство готово продолжить борьбу за освоение новых объемов грузов, обеспечивая тем самым стабильность грузопотоков по транспортному коридору.

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 Европа-Кавказ-Азия.

4. Основные составляющие

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.

5. Бюджет 1 500 000 ЕВРО

6. Продолжительность проекта 6 месяцев

7. Итоговые результаты

Реализация проекта будет способствовать:

- Поддержанию материально-технической базы пароходства;
- Созданию наиболее благоприятных условий для привлечения грузов на Евроазиатский транспортный коридор;
- Максимальному использованию возможностей паромных судов, с учетом увеличения объемов грузоперевозок;
- Увеличению срока эксплуатации паромных судов, уменьшению непроизводительных простоев, обеспечению безопасности мореплавания на Каспийском бассейне.

8. Условия для реализации

Контрактору следует работать в тесном сотрудничестве с бенефициаром для определения основных компонентов поставки.

Проект 03

- 1. Название:** Оборудование для контрольно-пропускных пунктов «Красный мост» (автодорожный п/п), «Беюк кесик» (железнодорожный п/п) на границе Азербайджана с Грузией и на паромном терминале Бакинского Международного Морского Торгового Порта. Гармонизация пунктов пограничных переходов и усовершенствование процедур контроля грузов, их регистрации и пропуска.
- 2. Бенефициары:** Министерство транспорта Азербайджанской Республики
Государственный Таможенный Комитет Азербайджана
Государственная Пограничная Служба Азербайджана
Бакинский Международный Морской Торговый Порт
Все другие страны ТРАСЕКА

3. Обоснование и цели

Важность и значимость пограничных переходов «Красный мост», «Беюк кесик» а также п/п на паромном терминале Бакинского Международного Морского Порта расположенных в центральном сегменте транспортного коридора ТРАСЕКА и через которые проходят все грузы как с Европы в Азию так и наоборот не вызывает сомнений.

В связи с этим технологическая и процедурная работа таможенных и пограничных служб на этих пограничных переходах должна быть построена так чтобы соответствовать самым последним мировым стандартам.

В рамках технического проекта «Гармонизация процедур пересечения границ» был проведен большой объем исследований и изучений фактического положения на всех погранично-таможенных переходах по коридору ТРАСЕКА и в том числе на вышеперечисленных, был изучен положительный передовой опыт работы по усовершенствованию и упрощению процедур пересечения границ имеющийся в странах Западной Европы, США, Канады и Восточной Европы. Проектом были разработаны рекомендации по гармонизации процедур пересечения границ в странах ТРАСЕКА.

На заседаниях Национальной Рабочей Группы по содействию транспорту и торговле при Национальном Секретариате МПК ТРАСЕКА Азербайджанской Республики с участием руководства проекта и экспертов ЕвроКомиссии были рассмотрены эти рекомендации. По итогам рассмотрения в НРГ были подготовлены конкретные предложения по расширению погранперехода «Красный мост» и за счет этого введения отдельных полос для прохождения груженых грузовиков «TIR», порожних грузовиков, автобусов, легковых автомобилей и строительства моста, через рядом прилегающую реку, для пешеходов. Предложения предусматривают также укомплектование погранпереходов «Красный мост», «Беюк кесик» и «Паромный терминал» БММТП» современным оборудованием для проведения контроля над прохождением грузов, средствами связи, компьютерной и оргтехникой, а также тренинги кадров. Предложения были одобрены всеми заинтересованными государственными структурами, транспортно-экспедиторскими фирмами были включены Национальной Комиссией Азербайджана в «Предложения по развитию транспортного коридора ТРАСЕКА на период до 2008-го года» и представлены официально в Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА.

Предложенный инвестиционный проект будет содействовать внедрению лучших образцов и международных стандартов на трех ключевых погранпереходах центрального сегмента коридора ТРАСЕКА.

4. Основные составляющие

Проект предназначен для железнодорожного, автодорожного и морского секторов. Поставка и оснащение пунктов пограничных переходов специальным современным стандартным оборудованием для обеспечения оперативного контроля за прохождением транспортных средств и грузов с целью упрощения таможенных и пограничных процедур, улучшения безопасности перевозок.

Проект состоит из следующих модулей:

Модуль А: Инвестиционный проект

Поставка технологического оборудования, средств связи и компьютерной техники и установка их на контрольно-пропускных пунктах «Красный мост», «Беюк кесик» и «Паромный терминал» БММТП.

Модуль В: Разработка проекта расширения площади контрольно-пропускного пункта «Красный мост», строительства моста через прилегающую реку для прохождения пешеходов и легковых автомобилей. Строительство специальной автомобильной стоянки(площадки) для транспортных средств , ожидающих оформления документов до прохождения контроля.

Модуль С: Тренинг(обучение) сотрудников таможенной, пограничной, санитарной и других служб работающих на контрольно-пропускных пунктах «Красный мост», «Беюк кесик» и «Паромный терминал» Бакинского Международного Морского Торгового Порта.

5. Бюджет

Модуль А:	Всего	1 700 000 Евро
	К/п пункт «Красный мост»	800 000 Евро
	К/п пункт «Беюк кесик»	400 000 Евро
	К/п пункт «Паромный терминал»	500 000 Евро
Модуль В:	К/п пункт «Красный мост»	700 000 Евро
Модуль С:	Тренинг(обучение)	100 000 Евро
	Итого:	2 500 000 Евро

6. Продолжительность проекта 12 месяцев

7. Итоговые результаты

В результате реализации проекта будет достигнуто:

- Усовершенствование и упрощение процедур пересечения границ, улучшение и ускорение перевозок грузов и пассажиров железнодорожным, автомобильным и морским транспортом, повышение безопасности перевозок грузов и пассажиров.
- Способствование развитию транспорта и торговли в странах ТРАСЕКА, что приведет, в конечном счете, к понижению уровня бедности в этих странах. Ускорение интеграционных процессов между регионами.
- Развитие мультимодальных перевозок и увеличение их доли в общем объеме транспортировки грузов по коридору ТРАСЕКА.

8. Условия для реализации

Обязательства всех вовлеченных бенефициаров и других сторон.

Проект 04

1. Название: Поставка новых электровозов для Азербайджанской Государственной Железной Дороги

2. Бенефициары: Министерство Транспорта Азербайджанской Республики
Азербайджанская Государственная Железная Дорога

3. Обоснование и цели

Основная цель – обеспечение полноценной, качественной перевозки и своевременной доставки грузов из Европы в Азию через Южный Кавказ и в обратном направлении через центральный сегмент коридора ТРАСЕКА, Беюк-Кесик (граница с Грузией) – Баку.

В настоящее время на железнодорожной магистрали Баку- Беюк-Кесик АГЖД используются электровозы серии VL – 8 (мощностью 4200 kvt) и VL-11 (мощностью 5360 kvt). На балансе АГЖД имеется 188 единиц VL-8 и 43 единицы VL-11, а также 2 единицы VL-23. 81% этого парка элетровозов проработали свой срок эксплуатации. В этой связи создалась острая необходимость обновления парка электровозов Азербайджанской Железной Дороги.

4. Основные составляющие

Проект предназначен для железнодорожного сектора.

Проект состоит из следующих необходимых составляющих:

- 1). Электровозы постоянного питания, напряжение 3000 Volt;
- 2). Мощность электровозов 5300-6000 kvt;
- 3). Требуется 10 электровозов в течении трех лет.

5. Бюджет

Всего	-	14 000 000 Евро
в том числе:		
2004-ый год	-	4 000 000 Евро
2005-ый год	-	5 000 000 Евро
2006-ой год	-	5 000 000 Евро

6. Продолжительность проекта 36 месяцев(2004-2006 гг.)

Проект 05

1. Название: Строительство второго нового ж/д моста через реку Кура близ ж/д станции Пойлу (на 73 км участка Салоглу – Пойлу)

2. Бенефициары: Министерство Транспорта Азербайджанской Республики
Азербайджанская Государственная Железная Дорога

3. Обоснование и цели

На участке АГЖД Новый Баку – Беюк- Кесик Транс кавказской магистрали по транспортному коридору ТРАСЕКА движение поездов возросло в несколько раз и в связи с этим этот участок пути оснащен двумя линиями движения.

Но в связи с тем что, на 73 км участка Салоглу – Пойлу над рекой Курой нет второго железнодорожного моста, пропускная способность для прохождения поездов существенно снижается.

Для увеличения объема грузопотоков и обеспечения своевременной доставки грузов возникла острая необходимость строительства 2-го ж/д моста над рекой Кура близ ж/д станции Пойлу.

4. Основные составляющие

Проект предназначен для железнодорожного сектора.

Проект состоит из следующих модулей:

Модуль А: Строительство шести опорных колонн для моста.

Модуль В: Сооружение одной единицы 12,0 метровой перекладины(балки).

Модуль С: Сооружение трех единиц 33,0 метровой перекладины(балки).

Модуль Д: Сооружение одной единицы 88,0 метровой перекладины(балки).

5. Бюджет проекта - 4 500 000 Евро

6. Продолжительность проекта - 24 месяца (2004 – 2005 гг.)

Проект 06

1. *Íáçááíεά ððíáεðá:* Õáðíεεí-γέííííε-áñéíá íáíñííááíεá äéý ðáéííñðððéðéε εñέóñðááííúð ñíððæáíεé ε ññðíá, íáðíáýñεðñý á áááðééíí ñíñðíýíεε íá æáεáçíúð áíðíááð ñððáí Òæííáí Ëááεáçá (Áðíáíεý, Áðóçεý, Áçáðááéäæáí)

2. *Ááíáðéðεáðú:*

- Áðíýíñεáý æáεáçíáý áíðíáá
- Áðóçéíñεáý æáεáçíáý áíðíáá
- Áçáðááéäæáíñεáý æáεáçíáý áíðíáá

ÁÐÍÁÍΕΒ

3. *Õáεε:* Íñáúðáíεá ááçñáñííñðé ññðíá ε ððí-εð εñέóñððááííúð ñíððæáíεé íá æáεáçíúð áíðíááð ðððáð Òæííááéáçñέεð ðáñííááéεε, εíðíðáý ðεááááð ε ððáúáíεð ñέíðíñðé ε ðáúáá ððóçíáúð ðáðááíçíé, á ðáεæá γððáεðéáíñðé γέíííε-áñéíε ááγðáεúññðé Áðíáíεé, Áðóçεé ε Áçáðááéäæáíá. Æεááçíúá áíðíáε ðððáð Òæííááéáçñέεð ñððáí, á ðáεæá εñέóñððááííúá ñíððæáíεý ε ññòú, áúεε ññððíáíú á 1896á. ε ááç ñáðúáçíúð ðáéííñðððéðé εñέíεúçððñý ðí ñáé ááíú. Ëíáý á áεáð ðíð ðáεð -ðí çá ññεááíεá áíεáá -áí 100 εáð ððíáðéáíúá ðððááíñðé ððóçíáðááíçíé ðí æáεáçíáíðíáíú ññðáí ε ñíððæáíεý (ðííáεé, ððíáý ñðáíá) áúεε εçíáíáíú íáñέíεúéí ðáç, á ññεááñðáεε εíðíðáí ððáúñεεεñú ðáúáíú ððóçíá ε ñέíðíñðú ε ááçñáñííñðú æáεáçíáíðíáíú ððáíñððá, εññεúçíááíεá ññðíá ε ððí-εð εñέóñððááííúð ñíððæáíεé í-áíú ððáííí ε ððááðáð íáíðéíáíúð ááéñðáεé. Áñεááñðáεá ðíáí, -ðí æáεáçíúá áíðíáε ñððáí Òæííáí Ëááεáçá íá εíáðð ðððáεð áεðáðúíáðéáíúð áíðíá, εðááý áááðéý ññðá εεε ñíððæáíεé ðæáð íááíεáí çáðíðíçεðú ññðáñðáεáíεá æáεáçíáíðíáíú ððááíçíé ε ðíεúññðð ðáðáεεçíááðú γέíííε-áñéíá ðóíεðéíεððíááíεá.

Íðíáεðíí ððááññíáððéááðñý ðéáíðíáεáíεá ðáðíεεí-γέíííε-áñéεð íáíñííááíεé äéý ðáéííðððéðéε ññðíá ε εñέóñððááííúð ñíððæáíεé, áεεð-áý ðáðíε-áñéíá εññεááíááíεá ññðíá, ðáðááíðéá ððíáεðíí-ðáñ-áðíúð ε ðáíááðíúð áíεóíáíðíá.

4. *Íñíáíúá εíñíáíú:* Íí ððíáεðð ððááññíáððéááðñý ðááíðíáεðú ðáðíεεí-γέíííε-áñéεá íáíñííááíεý äéý ðáéííñðððéðéε æáεáçíáíðíáíú ññðíá íá 8 áááðééíúð ñíððæáíεýð ó-áñðéá Áðíðé-Áéðóí ðáððððá Áðáááí-Áéðóí-Õáεεéñé:

- 2604+829εε. /áεéíá ññðá 32í/
- 2631+663εε. /áεéíá ññðá 23í/
- 2636+363εε. /áεéíá ññðá 42í/
- 2600+025εε. /áεéíá ññðá 54í/
- 2646+912εε. /áεéíá ññðá 32í/
- 2626 +900εε. /áεéíá ññðá 65í/
- 2656+800εε. /áεéíá ññðá 24í/
- 2639 +200 εε. /áεéíá ññðá 159í/

Õáðíεεí-γέíííε-áñéíá íáíñííááíεá ññðíá áεεð-ááð ðáðíε-áñéíá εñεááíááíεá ñíñðíýíεε ññðíá, ðáðááíðéá ððíáεðíí-ðáñ-áðíúð ε ðáíááðíúð áíεóíáíðíá.

Áñá áúðááíñýíððúá ññðú áúεε ññððíáíú á 1896 áíáð ε ááç ñáðúáçíúð ððíááíáðáεúíúð ðáéííñðððéðéε εññεúçððñý ðí ñáé ááíú. Ëíáý á áεáð ðíð ðáεð -ðí çá ññεááíεá áíεáá -áí 100 εáð ððíáðéáíúá ðððááíñðé ðáððóçíé íá æáεáçíáíðíáíú ññðú ε ñíððæáíεý áúεε εçíáíáíú íáñέíεúéí ðáç á ññεááñðáεε εíðíðáí ððáúñεεεñú ðáúáíú ððóçíá ε ñέíðíñðú ððáçáíá, εññεúçíááíεá ññðíá ε ñíððæáíεé í-áíú ððáííí ε ððááðáð íáíðéíáíúð ááéñðáεé.

Ëðááý áááðéý γðéð ññðíá ðéááááð ε ðíðíæááíεð æáεáçíúð ðáðááíçíé, á ðáεæá ðáçíáðú ðáεðíé áóáóð áðáíááíúá.

- 4. *Áðáæáð:*** íéíéí 1.100.000 ááðí
- 5. *Íðíáíεæεðáéúññðú ððíáεðá:*** íéíéí 18 ðáñýðáá

Проект 07

1. **Наименование:**

Внедрение системы контроля местоположения и состояния плавучих знаков и обновление навигационного обеспечения в акватории Варненского озера

2. Получатели:

Министерство транспорта и коммуникаций Республики Болгария
Исполнительное Агентство Портовой администрации
Порта Варна ЕАД
Паромный комплекс – Варна

3. Обоснование и цели

Для обозначения фарватера в каналах № 1 и № 2 и Варненском озере - с Варненского рейда до порта Варна-Запад и Паромного комплекса - используются 12 морских и 75 канальных буев. Каждый буй состоит из корпуса, маячного аппарата, аккумуляторной батареи и якоря. За 30-летний период эксплуатации часть корпусов этих буев были частично заменены. В основном их содержание осуществляется за счет периодического их простаивания в доках. Фонарные системы буев импортные, специализированного производства. Из-за отсутствия запасных частей некоторые элементы заменены болгарскими, но они не приспособлены к работе в морской среде. Таким образом в значительной мере занижена надежность сооружений в целом. Проверка и содержание буев производятся круглосуточно. С помощью катера осуществляется слежение состояния и местоположения сооружений, производятся неотложные ремонты и замена аккумуляторов.

В настоящий момент общее состояние буев оценивается как неудовлетворительное, что создает опасности с непредвидимыми последствиями для проводки судов, влечет за собой потери и загрязнения окружающей среды. Для повышения безопасности проводки обязательно следует заменить устаревшие буи новыми.

Один из оптимизированных вариантов является использование стальной конструкции, произведенной в Болгарии по существующей документации для соответствующего вида буя. Эта конструкция обработана современной технологией для создания надежного антикоррозионного покрытия с учетом условий, в которых буй эксплуатируется. Данная конструкция должна быть укомплектована якорем и световой системой. Она должна соответствовать лучшему опыту в этом направлении – т.е. с использованием светодиодов как источника света и солярного генератора, состоящего из панели и батареи. Поставка конструкции будет осуществлена на основе задания.

Стоимость одного морского буя составит 6 500 EUR, а стоимость одного канального буя – 5 000 EUR. Для замены всех буев будут необходимы 453 000 EUR. Из-за большого периода годности световой системы – 10 лет, а также из-за несложной (легкой) эксплуатации, состоящей в основном в очищении линз, будут достигнуты значительные экономии при содержании сооружений. Возможно также создание системы контроля местоположения буев и состояния их электрической части посредством монтажа дополнительных сооружений. По имеющимся данным, вариант поставки буев, полностью изготовленных неметаллом, в наши дни обходится значительно дороже.

4. Основные компоненты

Проект предусматривает следующие этапы осуществления:

- Разработка проекта системы контроля за состоянием и местоположением буев.
- Определение параметров оборудования.
- Покупка и поставка технического оборудования.
- Монтаж системы.

5. Бюджет

1 млн. EUR

6. Продолжительность проекта

12 месяцев

Проект 08

1. Наименование:

Создание коммуникационной системы общей базы данных (Port Community System) в портах Варненского региона, обслуживающих ТРАСЕКА

2. Получатели:

Министерство транспорта и коммуникаций Республики Болгария
Исполнительное Агентство Портовой администрации
Исполнительное Агентство Таможни Республики Болгария
Национальная служба Пограничной полиции Республики Болгария
Порта Варна ЕАД
Паромный комплекс – Варна
Ильичевский морской порт
Порт Поти
Порт Батуми

3. Обоснование и цели

Эффективность работы портов в настоящее время немыслима без наличия современной информационной системы базы данных общего пользования - **Port Community System**. Значение такой системы особо возрастает в случаях, когда порты предоставляются для пользования несколькими операторами посредством концессий, аренды или приватизации. В Республике Болгария предстоит реструктуризация портовой деятельности основных портов, обслуживающих коридор ТРАСЕКА, а именно портов Варна, Бургас и Паромного комплекса – Варна. В порту, являющемся основным транспортным узлом национальной транспортной сети, появятся несколько конкурентных фирм, предлагающих портовые, агентские и экспедиторские услуги. Если к ним добавить присутствие органов, осуществляющих контроль за движением судов, а также органов пограничного контроля – таможенного, полицейского, фитосанитарного, ветеринарного - сразу видно, что порт превращается в сложный технологический и социальный узел - Port Community. С другой стороны функционирование такого сложного транспортного узла требует лучшей организации работы, достоверной и доступной информации, обслуживающей как членов портовой общности, так и внешних потребителей информации, таких как клиентов, органов местной власти, национальную статистику и др.

Международный опыт крупнейших портов в мире показывает, что потребность в такой единой системе особо актуальна в случаях, когда порты разных государств связаны между собой линейными транспортными отношениями, а именно паромными переправами, Ро-Ро и контейнерными линиями. Обмен информацией между портами ускорит обработку грузов, включая осуществление таможенного и пограничного контроля судов, транспортных средств и грузов.

Коммуникационная система должна отвечать следующим основным требованиям:

- применение утвержденных европейских номенклатур и информационных стандартов;
- использование широко распространенных и утвержденных европейских баз данных в области транспорта;
- возможность мультипликации системы в других портах;
- возможность интеграции с уже внедренными в портах системами слежения судового трафика и с действующей системой статистики работ морских портов, обеспечивающей прямую связь с ЕВРОСТАТ.

В Республике Болгария с помощью консультантов ЕС был разработан идейный проект информационно-коммуникационной системы, который может послужить основой при разработке и внедрении нового рабочего проекта.

Ожидаемые результаты нового проекта:

- слежение движения и обработки судов в портах;
- слежение и контроль погрузочно-разгрузочных операций;
- подготовка документации по погрузочно-разгрузочным работам;

- информационное обслуживание внешних клиентов.

Основным модулем системы составит информационная система для контейнерного терминала, включающая в себе: оперативную работу; управленческие решения; контроль и отчетность осуществленных операций (товаровед); фактурирование (оформление фактур); статистическая информация для внешних потребителей; коммуникационный модуль связи с внешними потребителями данной информационной системы.

Параметры системы:

- единая коммуникационная среда, связанная с Интернетом;
- база данных общего пользования.

4. Основные компоненты проекта:

- Разработка и программирование рабочего проекта на базе созданного в порту Варна и порту Бургас идейного проекта;
- Пилотное внедрение в порту Варна и в Паромный комплекс – Варна;
- Создание общей информационной среды для портов в Варне и Варненском озере;
- Создание мультипликационной версии;
- Внедрение проекта в портах Бургас и Русе.

5. Бюджет проекта:

1 000 000 EUR

Примечание:

Этап 1

- Разработка рабочего проекта 100 000 EUR
- Создание единой коммуникационной среды 270 000 EUR
- Пилотное внедрение 30 000 EUR

Этап 2

- Создание мультипликационной версии 20 000 EUR
- Внедрение в портах Бургас и Русе 80 000 EUR
- Создание единой коммуникационной среды в портах Бургас и Русе 500 000 EUR/

6. Продолжительность проекта

27 месяцев

Примечание:

- Продолжительность осуществления этапа 1 15 месяцев
- Продолжительность осуществления этапа 2 12 месяцев
- Срок выполнения проекта может быть сокращен при одновременном осуществлении этапов 1 и 2 – примерно до 24 или 18 месяцев/

7. Выводы

8. Обоснование

Проект 09

Проект приобретения природоохранного оборудования для РГП «АМТП» в рамках программы ТРАСЕКА

1. Цели:

Усиление мер по предотвращению нефтяных разливов и безопасности перевозки энергетических ресурсов.

2. Описание программы:

Актауский морской торговый порт имеет 4 нефтеналивных причала через которые осуществляется погрузка сырой нефти на нефтеналивные суда, плавающих под флагом Азербайджанской Республики и Российской Федерации. Сырая нефть перевозится в порты Азербайджана (Дюбенды), Российской Федерации (Махачкала) и Исламской Республики Иран (Неко). В 2002 году через нефтеналивные причалы АМТП было отгружено 5,5 миллиона тонн нефти на 942 танкера. По состоянию на 1 июля 2003 года отгружено 3,2 миллиона тонн сырой нефти на 559 танкера. Предусматривается увеличение отгрузки нефти до 10 миллионов тонн.

В связи с увеличением объемов вывоза сырой нефти из АМТП и количество судозаходов нефтяных танкеров в порт, увеличивается риск загрязнения морской среды нефтепродуктами. Для ликвидации последствий нефтяных разливов порт Актау располагает только одним морским нефтемусоросборщиком (МНМС) устаревшей конструкции и не отвечающий современным требованиям. На борту судна отсутствуют боны для локализации нефтяных пятен и нет места для их хранения на палубе судна.

МНМС построен в 1982 году в городе Жданов (Украина) и на сегодняшний день не получил одобрения от классификационного общества (РМРС) на право эксплуатации в морских условиях на незащищенных от воздействия ветра и волнения участках моря. Разрешается работа только в закрытой гавани порта в светлое время суток. В случае разлива нефти на внешнем рейде и на подходах к порту отсутствует техническая возможность ликвидировать нефтяные пятна.

Для приема с судов нефтесодержащих вод и бытовых отходов порт располагает одним сборщиком льяльных вод (СЛВ) «Радуга» устаревшей конструкции, техническое оборудование которого изношено и морально устарело.

СЛВ - «Радуга» построен в 1975 году в городе Баку Азербайджанской Республики. По условиям эксплуатации может работать только в закрытой гавани порта, т.е. обслуживать транспортные суда стоящие у причалов порта.

Для локализации и ликвидации нефтяных разливов в открытом море и у побережья Республики Казахстан необходим морской нефтемусоросборщик, имеющий район плавания до 20 миль от порта укрытия и способный производить работы по локализации и ликвидации нефтяных пятен в море круглосуточно.

Для приема с транспортных судов нефтяных остатков, сточно-фекальных вод и бытового мусора, стоящих в гавани и на внешнем рейде порта Актау, необходим сборщик льяльных вод и мусора, имеющий район плавания до 20 миль от порта укрытия. Прием нефтесодержащих и сточно-фекальных вод на внешнем рейде ускорит обработку транспортного флота и будет способствовать предотвращению сброса с судов загрязняющих воду в море во время их стоянки в ожидании груза. При ликвидации в море нефтяных пятен с помощью нефтемусоросборщика сборщик льяльных вод будет использоваться для хранения и транспортировки в порт собранных с поверхности моря нефтесодержащих вод.

В связи с увеличением объемов вывоза сырой нефти из АМТП и увеличением количества судозаходов нефтяных танкеров в порт, увеличивается риск загрязнения морской среды нефтепродуктами.

РГП «АМТП» для повышения безопасности и защите окружающей среды, а также экономической эффективности функционирования различных видов транспорта нуждается в новых нефтемусоросборщике и сборщике льяльных вод.

3. Сектор – Морской транспорт.

4. Тип проекта – инвестиционный.

Приобретение судов для природоохранной деятельности.

5. Регион реализации проекта:

Актауский морской торговый порт (АМТП) – единственный международный морской торговый порт Республики Казахстан. АМТП расположен на полуострове Мангышлак восточного побережья Каспийского моря в координатах 43° 36,0´ северной широты 51° 13,1´ восточной долготы. Порт открыт для захода всех судов плавающих под флагом прикаспийских государств. Вход и выход из порта, а также портовые операции производятся каждый день круглосуточно.

6. Бюджет:

Предполагаемая стоимость морского нефтемусоросборщика (МНМС), оборудованного средствами для локализации нефтяных пятен, составляет - 1 миллион ЕВРО.

Стоимость сборщика льяльных вод (СЛВ) – 1,5 миллиона ЕВРО.

Итого общая стоимость составляет 2,5 миллиона ЕВРО.

Порт Актау не имеет финансовых средств для приобретения природоохранного оборудования, однако имеет возможность и средства на содержание судов в эксплуатации.

7. Продолжительность проекта 24 месяца – 2004-2005 годы.

8. Получателем природоохранных судов является РГП «АМТП».

Проект 10

1/ Название проекта: Разработка ТЭО по организации контейнерных перевозок по маршруту порт Актау – ст. Дружба в рамках программы по развитию МТК ТРАСЕКА

2/ Бенефициары : страны ЕС, МФИ

2.1/Конечный получатель проекта: ЗАО "НК "Казакстан темір жолы"

3/ Обоснования и цели:

Логистика в Республике Казахстан и вокруг него находится в преддверии кардинальных перемен. В советское время существовала жесткая система территориальной специализации экономики. После распада СССР Казахстан получил политическую независимость, но все же экономическая зависимость от России еще не полностью устранена. Для Казахстана обеспеченность транспортными путями на восток, на запад и на юг имеет ключевое значение с точки зрения его дальнейшего экономического развития.

Во всех отраслях транспорта отмечается заметное развитие. Увеличивается поток автомобильной транспортировки из Европы, Турции, Ирана и стран Персидского залива. Устанавливается и развивается железнодорожная связь с Китаем в восточном направлении, и с Ираном в юго-западном направлении.

Раньше почти все транспортные перевозки осуществлялись только через железнодорожную инфраструктуру России, а сейчас появляется многообразие и мультимодальность транспортных путей. Предстоит задача создания более эффективной и надежной транспортно-логистической системы страны. Для этого назревает необходимость развития контейнерных перевозок между ключевыми транспортными узлами, как порт Актау и станция Дружба, т.е. в направлении Восток-Запад (между Китаем и странами ЕС, Кавказа и Ирана) развивая контейнерные перевозки.

На основе этого проекта, во-первых, будут развиваться международные контейнерные перевозки в направлении Европа – Кавказ – Казахстан – Китай, Иран – Казахстан – Китай и обратно. Данные маршруты имеют серьезные экономические преимущества из-за меньшего, примерно на 30%, расстояния перевозок по сравнению с Транссибирской железнодорожной магистралью. Во-вторых, образуется новая система, эффективно объединяющая транспортно-логистические потоки внутри регионов Казахстана, что в свою очередь также придаст импульс к развитию аналогичных перевозок в странах Центральной Азии. В третьих, будет создана эффективная система, путем которой оптимизируется доставка грузов, суммарные затраты на транспортировку и хранение грузов, что существенно повысит уровень организации транспортного процесса в целом в направлении Восток - Запад.

Основной целью проекта является увеличение объемов транспортных потоков в/из стран СНГ, ЕС, ЦА и КНР по коридору ТРАСЕКА путем развития контейнерных перевозок, т.е. налаживание экономически-эффективной, согласованной и комбинированной системы перевозок между морским, автомобильным и железнодорожным транспортным.

Проблема 1. плохое развитие ж.д. перевозок по странам кавказа (ПОТИ-БАКУ) ВАГОНЫ НЕ ВОЗВРАЩАЮТСЯ, КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НЕ РАЗВИТЫ, РО-РО,

Цели - путем развития контейнерных перевозок 1, увеличение грузопотока по МТК ТРАСЕКА, скоординированная перевозка между авто, морским, ж.д. транспортом. Выход на КНР через одну страну КЗХ *(4122 км) таможенные проблемы. Потом автотранспорт не конкурентоспособен свыше 1000 км. По Кавказу где ж.д. транспорт загружен перевозками в

основном нефти, автотранспорт может проехать с юга до Баку своим ходом. По РК в настоящий момент автодороги плохо развиты

4/ Основные составляющие

1. Разработка ТЭО
2. Стажировка специалистов ЗАО
3. Строительство необходимой инфраструктуры для погрузки автотрейлеров на составы (в порту Актау, на станциях Дружба, Алматы, Ченгельды, Илецк, Петропавловск и другие станции)
4. Предоставление на безвозмездной основе специализированного экспериментального подвижного состава из 50 платформ для транспортировки автотрейлеров.

5/ Бюджет

до 2 миллионов евро.

6/ Продолжительность проекта

Разработка ТЭО – до 10 месяцев

Стажировка специалистов – 1 месяц

Реализация проекта – 1 год со дня завершения ТЭО

7/ Выводы

В настоящий момент на развитие МТК ТРАСЕКА по территории Республики Казахстан, которая граничит на востоке с мощно развивающимся Китаем, отрицательно влияют многие факторы. В частности, не развиты автотранспортные перевозки через порт Актау, в бассейне Каспийского моря не существуют перевозки РО-РО. Подвижной состав принадлежности казахстанской железной дороге долгое время не возвращается из стран Закавказья, мощности существующих паромных переправ между портом Актау и Баку не соответствуют требованиям времени.

Как показывает международная практика автотранспорт является конкурентоспособным ж.д. транспорту лишь на расстоянии до 1000 км. Помимо, этого экологической точки зрения, ж.д. транспорт менее вреден для окружающей среды. Также не малую важность при сухопутных перевозках Евро-Азия имеет тот факт, что автотранспорт сильно развит в европейской части континента, и претендует на занять свою нишу в трансконтинентальных грузовых перевозках.

Все эти вышеперечисленные факты требуют максимальное приложение усилий по развитию контейнерных перевозок по МТК ТРАСЕКА через территорию Республики Казахстан (порт Актау) в направлении КНР, стран Центральной Азии и Сибири.

8/ Обусловленность

Транспортная независимость от РФ, увеличение товарооборота ЕС и КНР, проблемы экологии, политическая ситуация на в Туркменистане

Проект 11

1. Наименование проекта.

«Организация центра по сертификации автотранспортных средств по перевозке скоропортящихся грузов в регионе ТРАСЕКА в рамках соглашения СПС»

2. Бенефициары

Администратором проекта является Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

Партнером по проекту должна стать какая-либо ведущая консалтинговая фирма из стран Европейского Союза, обладающая опытом организации и проведения работ по сертификации транспортных средств по перевозке скоропортящихся грузов.

Конечным получателем результатов проекта должна стать транспортное предприятие, желательно из системы Республиканского государственного предприятия автомобильного транспорта (РГАП).

4. Обоснования и цели.

В последние три года в Республике Казахстан наблюдается значительный подъем экономики страны – рост ВВП за 1999-2002 годы составил 40%. Оживление экономики страны благотворно сказалось на восстановлении автомобильного транспорта республики и устойчивый рост объемов перевозок, в том числе и скоропортящихся грузов.

Поступательно развиваются международные автомобильные перевозки. Казахстан присоединился к 7 международным и 4 европейским конвенциям и соглашениям, касающихся международных автомобильных перевозок, в том числе к Соглашению о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС) от 1 сентября 1970 года. Кроме того, Казахстан заключил двусторонние межправительственные соглашения по осуществлению международных автоперевозок (в том числе и с государствами-членами ТРАСЕКА), и ведет работу по заключению соглашений еще с 18 странами.

Кроме грузов, требующих специальный температурный режим в летнее время по транзитному коридору ТРАСЕКА из республик Средней Азии в восточные, центральные и северные регионы Казахстана, а также в Российскую Федерацию идет большой поток овощей и фруктов.

При наличии потребностей в специализированном подвижном составе в республике отсутствует центр их сертификации, позволяющий выполнять перевозки в международном сообщении.

Цель проекта – организация центра сертификации автотранспортных средств по перевозке скоропортящихся грузов для создания условий сохранности грузов при выполнении перевозок в международном сообщении, в том числе и по коридору ТРАСЕКА.

4. Основные составляющие проекта.

Реализация проекта предполагает проведение работ по организации центра сертификации, заключающихся в оборудовании специальных помещений для поддержания определенного температурного режима и проведении вспомогательных мероприятий. В состав этих работ предполагается включить:

- поставка специального оборудования для центра;
- проведение организационных мероприятий по созданию учебного центра;

- оборудование помещений для поддержания определенного температурного режима (выше и ниже точки замерзания воды);
- подготовка учебных материалов и обучение специалистов центра;
- проведение мероприятий по получению сертификата на право проведения сертификации автотранспортных средств.

Примерная длительность основных фаз реализации проекта будет составлять:

- 1) Поиск конечных получателей проекта, заключение контрактов – 2 месяца.
- 2) Поставка необходимого оборудования и учебных материалов – 4 месяца.
- 3) Оборудование помещений учебных центров – 10 месяцев.
- 4) Обучение будущего персонала – 2 месяцев.
- 5) Получение сертификатов на право осуществлять сертификацию автотранспортных средств на перевозках скоропортящихся грузов – 2 месяца.

График выполнения работ по проекту будет составлен при получении подтверждения начале реализации проекта.

5. Бюджет проекта

Расходы на реализацию проекта планируется проводить по следующим элементам:

- 1) Затраты на подготовку учебно-методического материала с переводом на русский язык – 25 000 €
 - 2) Затраты на проведение семинаров по обучению менеджеров, специалистов и преподавателей в Казахстане и в европейской стране - 175 000 €
 - 3) Затраты на приобретение оборудования для учебного процесса и офисного оборудования – 700 000 €
 - 4) Переоборудование помещений для обеспечения требуемых температурных режимов – 300 000 €
 - 5) Зарплата консультантам – 600 000 €
- Итого затрат – 1 800 000 €

6. Продолжительность проекта.

Предполагаемая продолжительность реализации проекта – 18 месяцев.

7. Выводы

Реализация данного проекта позволит повысить доверие транспортных операторов к возможности продвижения грузов по транзитно-транспортным коридорам ТРАСЕКА и повысить общие объемы транзита по ним.

8. Обусловленность

Центр по сертификации транспортных средств по перевозке скоропортящихся грузов желательно организовать в крупном населенном пункте, расположенном на пересечении коридоров ТРАСЕКА, и поблизости от границ государств-участниц ТРАСЕКА – например в г. Шымкент.

Проект 12

1. Наименование проекта

«Организация трех учебных центров по подготовке водителей и специалистов по перевозке опасных грузов в международном сообщении в регионе ТРАСЕКА в рамках соглашения ДОПОГ»

2. Бенефициары

Администратором проекта является Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

Партнером по проекту должна стать какая-либо ведущая консалтинговая фирма из стран Европейского Союза, обладающая опытом организации и проведения обучения по перевозке опасных грузов.

Конечным получателем результатов проекта должна стать транспортное предприятие, желательное из системы Республиканского государственного предприятия автомобильного транспорта (РГАП).

3. Обоснования и цели

В Республике Казахстан после продолжительного спада в последние три года наметились позитивные изменения в перевозках грузов автомобильным транспортом. В настоящее время осуществляются внутриреспубликанские перевозки опасных грузов, имеющие тенденцию к росту. Для обеспечения безопасности перевозок этих грузов в стране открыты 3 учебных центра по подготовке водителей и специалистов.

С 1995 года в республике развиваются международные автомобильные перевозки. Сейчас парк автотранспортных средств, выполняющих международные перевозки, составляет 1700 единиц, объем перевозок экспортно-импортных товаров составляет около 1 млн. тонн. Казахстан присоединился к 7 международным и 4 европейским конвенциям и соглашениям, касающихся международных автомобильных перевозок, в том числе и к Европейскому Соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 30 сентября 1957 года. Кроме того, Казахстан заключил двусторонние межправительственные соглашения по осуществлению международных автоперевозок (в том числе и с государствами-членами ТРАСЕКА), и ведет работу по заключению соглашений еще с 18 странами.

Казахстан присоединился к конвенции о перевозке опасных грузов недавно, в стране отсутствуют учебные центры, обучающие водителей и специалистов в соответствии с международными требованиями к этим перевозкам. Существующие учебные центры не отвечают международным требованиям по методическому обеспечению, ни по материально-технической оснащенности. Поэтому предлагается организация учебного центра, оснащенного методическими пособиями и оборудованием.

Таким образом, цель проекта – организация учебных центров для создания условий безопасного осуществления перевозок опасных грузов в международном сообщении, в том числе и по коридору ТРАСЕКА.

4. Основные составляющие проекта

Реализацию проекта предполагается проводить по следующим составным элементам:

- поставка оборудования для учебного центра;
- проведение организационных мероприятий по созданию учебного центра;
- подготовка учебно-методического материала и перевод на русский язык;

- обучение менеджеров и специалистов в Казахстане и в европейской стране;
- проведение мероприятий по получению сертификата на право обучения.

Примерная длительность основных фаз реализации проекта будет составлять:

- 6) Поиск конечных получателей проекта, заключение контрактов – 2 месяца.
- 7) Поставка необходимого оборудования и учебных материалов – 4 месяца.
- 8) Оборудование помещений учебных центров – 3 месяца.
- 9) Обучение будущего персонала – 10 месяцев.
- 10) Получение сертификатов на обучение водителей и специалистов по перевозкам опасных грузов – 3 месяца.

График выполнения работ по проекту будет составлен при получении подтверждения о начале реализации проекта.

5. Бюджет проекта

Расходы на реализацию проекта планируется проводить по следующим элементам:

- 6) Затраты на подготовку учебно-методического материала с переводом на русский язык – 50 000 €
- 7) Затраты на проведение семинаров по обучению менеджеров, специалистов и преподавателей в Казахстане и в европейской стране - 200 000 €
- 8) Затраты на приобретение оборудования для учебного процесса и офисного оборудования – 550 000 €
- 9) Зарплата консультантам – 200 000 €

6. Продолжительность проекта

Предполагаемая продолжительность реализации проекта – 18 месяцев.

7. Выводы

Реализация данного проекта позволит повысить доверие транспортных операторов к возможности продвижения грузов по транзитно-транспортным коридорам ТРАСЕКА и повысить общие объемы транзита по ним.

9. Обусловленность

Учебные центры желательно организовать в крупных населенных пунктах, принадлежащих коридору ТРАСЕКА, и в разных странах-участниц ТРАСЕКА – Казахстане, Узбекистане и в одной из Кавказских республик.

Проект 13

Программа:	Региональная программа действий TRACECA для Центральной Азии на 2004 год
Сфера сотрудничества:	Железнодорожный транспорт
Название проекта:	Технико-экономическое обоснование строительства железнодорожной линии Ферганская долина (Узбекистан) - Карасу - Торугарт (Кыргызстан) с выходом в КНР
Партнеры-Бенефициары проекта:	Государственная дирекция "Кыргызжелдорстрой" при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики; ГАЖК "Узбекистан темир йуллари"
Стоимость проекта:	1,5 млн. евро
Продолжительность проекта:	12 мес.

Обоснование и Цели

Предпосылки в транспортной области, связанные с проектом

Инфраструктура транспорта и коммуникаций в центрально-азиатских республиках развивалась как часть транспортной системы бывшего Советского Союза, ориентированной на центр и направленной на удовлетворение потребностей внутреннего рынка, чтобы облегчить внутренний товарооборот в бывшем СССР, включая внутреннюю торговлю с северо-западной европейской частью бывшего СССР, и обеспечить пограничный контроль за территорией б.СССР. Вопросы торговых и транспортных связей с Югом и Востоком в советском Центрально-Азиатском регионе не рассматривались. Развитие инфраструктуры для транзитного движения между западом и востоком концентрировалось на северных коридорах в обход Центральной Азии.

Как результат, ограниченность транспортно-коммуникационных возможностей Кыргызстана является одним из препятствий для успешного вхождения страны в мировую экономику.

Прогнозы международных институтов экономического развития говорят о том, что в начале этого столетия основные финансовые и товарные потоки будут сконцентрированы в треугольнике США – Европа – Юго-Восточная Азия и Китай. Вследствие этого, важнейшая задача Кыргызстана и соседних стран – в полной мере реализовать свое выгодное географическое положение страны, став транзитным мостом между Европой и Азией и для регионального грузопотока. Региональное развитие в области транспорта и инфраструктуры не может быть недооценено в этом плане.

Стремясь к созданию высокоразвитой транспортной системы на региональном и международном уровне, Кыргызстан ведет восстановительные работы на автодороге Бишкек-Ош, уделяет большое внимание развитию сети воздушных коммуникаций в целях обеспечения надежного авиасообщения между странами ближнего и дальнего зарубежья, и проводит активную работу по межрегиональному проекту железнодорожной линии Ферганская долина (Узбекистан) - Карасу - Торугарт (Кыргызстан) с выходом в КНР. Эта железнодорожная магистраль, являющаяся частью коридора TRACECA, должна стать альтернативным транспортным коридором, который свяжет Европу через Черное море, Кавказ и Каспий с Центральной Азией и предназначена способствовать развитию региональных транспортных сетей, укреплению политической стабильности и экономическому процветанию стран, которые будут пользоваться данным коридором.

Без сомнения этот проект имеет региональное значение согласно настоящей оценке и его будущего воздействия на экономическое развитие, которое может распространиться далеко от изучаемого коридора.

В рамках программы ТАСИС/TRACECA было проведено техническое изучение (пред-ТЭО) "Новые железнодорожные сообщения между Бишкеком, Ферганской долиной и Кашгаром (Китай)" и по его результатам Консультантом сделан вывод о том, что проект новой железнодорожной линии технически, экономически, финансово жизнеспособен, наиболее безопасен в экологическом отношении и рекомендован к дальнейшему изучению.

Правительство Китайской Народной Республики одобрило перевал Торугарт точкой пересечения Китайско – Кыргызско - Узбекской железной дорогой границы между Китаем и Кыргызстаном. По заданию Правительства КНР проектные институты Китая разработали технико-экономическое обоснование железнодорожной линии Кашгар - Торугарт (государственная граница Кыргызстана и Китая) по своей территории.

Законодательная инициатива Правительства Кыргызстана способствовала появлению Закона Кыргызской Республики "О приоритете проекта "Строительство железнодорожной линии Балыкчи - Джалал-Абад - Торугарт с выходом в Китай". В декабре 2000 г. этот Закон был принят Парламентом Кыргызстана, с учетом определяющего значения на перспективы общественно-экономического развития республики формирования на ее территории сети железных дорог.

Также проект "Региональное Сотрудничество по Транспортным Проектам в Центральной Азии", проводимый в рамках программы АБР, учитывает важность этого железнодорожного сообщения и предоставил грант для оказания технической помощи для работы в этом направлении.

Все страны, желающие предоставить финансовую поддержку этому проекту, в большой степени зависят от ограниченного количества транспортных коридоров для торгово-экономических связей с остальным миром. В регионе существует твердое мнение, что это железнодорожное сообщение имеет настолько важное значение, что необходимо приложить дальнейшие усилия для его реализации даже в качестве долгосрочного проекта.

Четкое определение целей и следствие:

Общей целью этого проекта TRACECA является разработка стратегического плана, направленного на развитие железнодорожного сообщения и соответствующей отсутствующей инфраструктуры между Ферганской Долиной (Узбекистан) - Карасу - Торугарт (Кыргызстан, государственная граница между КР и КНР).

Главные компоненты:

Общее описание проекта

Предварительное ТЭО, проводившееся в 2002-2003 гг., охватывало данный коридор и подготовило почву для более детального технического изучения на выбранных участках проекта и по выбранным техническим аспектам. Для того, чтобы дать всеобъемлющую оценку по всей длине проектируемой трассы целесообразно провести более углубленные изучения по данным участкам и направлениям, прежде чем подойти к конечной стадии проектирования.

Проект подготовит технико-экономическое обоснование для строительства железнодорожной линии Ферганская долина (Узбекистан) - Карасу - Торугарт (Кыргызстан) с выходом в КНР с:

- *Идентификацией транспортных и экономических характеристик региона и оптимизацией пропускной способности магистрали;*
- *Детальными топографическим, гидрологическим и геотехническим обзорами для сооружения туннелей и крупных конструкций;*
- *Изучением влияния погодных условий на выбранные участки трассы железнодорожной линии;*
- *Детальными исследованиями экологии и оценкой воздействия окружающей среды;*
- *Подготовительные шаги геодезических изысканий для проектируемого коридора;*
- *Рекомендациями по возможной финансовой программе, которая обеспечит выход на внешнее финансирование, включая возможность привлечения частного капитала;*
- *Подготовкой документов, учитываемых банком, т.е. технических, экономических и по изучению окружающей среды, включая полное предоставление документов с проектами и техническими спецификациями.*

Ожидаемые результаты

В результате проекта будет разработано технико-экономическое обоснование железнодорожной линии *Ферганская долина (Узбекистан) - Карасу - Торугарт (Кыргызстан) с выходом в КНР* в соответствии с требованиями международных финансовых институтов, что позволит вовлеченным в этот проект государствам получить окончательные рекомендации по реализации проекта с учетом экологических, экономических, политических и других факторов, а также определить его финансовую и экономическую оценку.

Это позволит Правительству Кыргызской Республики вести переговоры о последующем финансировании со стороны МФИ без необходимости проведения дальнейших исследований.

Проект синтезирует, а также улучшит и дополнит имеющиеся исследования, проекты, топографические изучения и чертежи.

Бюджет проекта

Приблизительный бюджет проекта составляет 1,5 млн. евро.

Продолжительность проекта

Продолжительность проекта составляет 12 месяцев.

Месторасположение проекта

Кыргызстан, Узбекистан

Проект 14

ТЭО проекта по усовершенствованию европейской автомагистрали E 87 для последующей интеграции в Пан-европейскую транспортную систему

1. Место реализации

В соответствии с положениями Европейского Соглашения об основных международных транспортных магистралях (AGR), принятом в Женеве 15 ноября 1975 г., Европейская автомагистраль E 87 обеспечивает автомобильную связь между Европой и Азией по маршруту: Одесса – Измаил – Рени – Галацы – Браила – Масин – Тулсеа – Констанца – Варна – Бургас – Малко Тарново – Дерекой – Бабаески – Измир – Сельджук – Денизли – Анталия.

Таким образом, E 87 **обеспечивает связь между пан европейскими транспортными коридорами № 9, 4, 8 и № 4** от Одессы до Констанцы, Варны и соответственно Бабаески, а также предоставляет возможность осуществления комбинированных перевозок товаров автомобильным/морским транспортом через основные черноморские порты Украины, Румынии и Болгарии.

На территории Румынии автомагистраль E 87 имеет протяженность около 325 км.

Реконструкция автомагистрали 87 в соответствии с «условиями, которым должны подчиняться международные автомагистрали», изложенными в Приложении II к Соглашению об основных международных транспортных магистралях, и выполнение Решений и Рекомендаций, принятых компетентными органами ЕС, занимающимися вопросами грузоперевозок тяжеловесными транспортными средствами на территории автомобильной сети «Е», сделают возможным создание необходимых условий для интеграции этой дороги в Транс Европейские Сети (TEN').

2. Бенефициарии

Усовершенствование в соответствии с европейскими стандартами автомобильной дороги для экспресс-перевозок между югом Украины и портом Анталия будет способствовать созданию прямой и быстрой связи Пан Европейской Транспортной зоны Черного моря со Средиземным морем, как было учреждено в Хельсинки.

Бенефициарием данного проекта в Румынии является Министерство транспорта, строительства и туризма – Государственное управление автомобильных дорог; партнерами по осуществлению обоснования проекта и работе по завершению проектирования и разработки технической документации, могут стать SC IPTANA-SA и другие заинтересованные институты и фирмы.

Окончательными получателями Проекта будут автомобильные перевозчики и другие пользователи автомобильных дорог из пяти стран-участниц ТРАСЕСА (Украина, Республика Молдова, Румыния, Болгария и Турция), а также компании в этих и соседних странах, занимающиеся международными морскими или железнодорожными грузоперевозками.

3. Обоснование и цели

Усовершенствование автомобильной транспортной инфраструктуры, обеспечивающее более короткий маршрут между основными промышленными и городскими зонами,

является приоритетным для всех стран ТРАСЕКА, в частности, стран, заинтересованных в содействии грузоперевозкам в западном, восточном, южном и северном направлениях.

Цели:

- Усиление экономического сотрудничества между странами-участницами ТРАСЕКА;
- Социально-экономическая оценка Проекта с учетом приоритетных вопросов окружающей среды, а также безопасности и удобства автомобильных перевозок в соответствии с европейскими стандартами;
- Обеспечение средств, необходимых для комбинированных автомобильных/железнодорожных/морских перевозок по Черному морю;
- Разработка нескольких индикаторов и рекомендаций, предусматривающих гармонизацию условий функционирования и мониторинга транспортировок по автомагистрали E 87;
- Создание необходимых финансовых условий для реализации Проекта, включая частное/государственное партнерство;

4. Основные составляющие

- Усовершенствование европейской автомобильной дороги с 4 полосами движения, строительство/реабилитация нескольких мостов через реки и внутренние воды (напр., новый мост Браила-Масин через реку Дунай в Румынии);
- Оценка необходимых инвестиций для инфраструктуры автомобильного транспорта, а также для внедрения усовершенствованных систем управления автомобильных перевозок по автомагистрали E 87;
- Изучение проблем, возникающих на автодорогах, отсутствия связи и необходимости создания системы комбинированных перевозок;
- Обзор существующих процедур и налогов/расценок на пунктах пересечения границ между этими 5 странами ввиду их гармонизации, а также сокращение времени ожидания с целью обеспечения наибольшей эффективности прямых и транзитных автомобильных грузоперевозок в соответствии с Соглашением ТРАСЕКА.

5. Бюджет

Для разработки графика реализации Проекта и оценки предполагаемого бюджета необходимо получить соответствующее заявление о заинтересованности и анализ предложения от всех стран ТРАСЕКА.

6. Итоги

Разработка Проекта возможна только при участии частного сектора и увеличения финансовой помощи от различных МФИ и региональных программ, таких как OHARE, ISPA и TACIS.

Проект 15

1. Название

Развитие общей системы безопасности в портах и на борту судов, имеющих отношение к проектам ТРАСЕКА в Черноморском регионе

2. Бенефициары

- a) Государственные структуры Черноморского региона и судоходные компании.
- b) Все конечные получатели грузов, перевозимых по коридору ТРАСЕКА.

3. Обоснование и цели

Совместное принятие мер против террористических актов является неоторимым для:

- Защиты портового оборудования,
- Защиты судов,
- Защиты окружающей среды,
- Защиты людей,
- Обмена необходимой информацией и
- Снижения уровня риска.

Цели проекта:

- Усовершенствование имеющихся систем безопасности и приведение их в соответствие с существующими требованиями для достижения необходимых результатов;
- Приведение данной системы в соответствие с Международными правилами обеспечения безопасности судов и портового оборудования ММО (Международной Морской Организации).

4. Основные компоненты

Проект должен включать организационные, технические меры, обучение персонала, с учётом опыта руководства портов и морских администраций ЕС.

В рамках проекта предусмотрен обмен информацией, организация курсов, семинаров и визитов на места. Европейским экспертам будет предложено изучить существующее положение и разработать план действий.

Основными задачами проекта является разработка двух различных руководств по внедрению систем безопасности судов и портовой инфраструктуры. Обе системы должны внедряться одновременно.

Конечной целью является создание единой системы безопасности как для морского транспорта в целом, так и Черноморского региона в частности.

В ходе реализации проекта задействованы морские и портовые администрации, министерства транспорта, операторы портов и судоходные компании.

График реализации проекта будет разработан с учётом срока завершения, согласованного с Международной Морской Организацией по реализации ISPS Code, 1 июля 2004 г.

5. Бюджет

Предполагаемый бюджет составляет 3 миллиона Евро.

Проект 16

1. Название: Техничко-экономическое обоснование для создания железнодорожно-морской транспортной связи между портами Самсун, Поти, Батуми, Варна, Бургас, Констанца и Ильичевск, включая восстановление линий и строительство станции по смене колесных пар в порту Самсун

2. Бенефициары: Министерство транспорта и коммуникаций Болгарии
Министерство транспорта и коммуникаций Грузии
Министерство транспорта, строительства и туризма Румынии
Министерство транспорта Турции
Министерство транспорта Украины

3. Обоснование и цели

В декабре 2001 г. в Тбилиси состоялось Внеочередное заседание МПК ТРАСЕКА. На этом заседании, помимо других документов, был утвержден План Действий ТРАСЕКА на 2002-2003 гг. Вышеуказанный проект включен в список под № 7.

В апреле 2002 г. в Ташкенте прошло Второе заседание МПК ТРАСЕКА, на котором был утвержден Специальный План Действий по улучшению транспортной инфраструктуры для транспортировки гуманитарных грузов и строительных материалов в Афганистан.

Кроме всех международных рекомендаций и уже достигнутых практических результатов, оба эти документа на основании консенсуса стран определили последующие практические шаги, соответствующие потребностям пользователей и передовому опыту развития транспортных коридоров, и, таким образом, способствующие усилению конкурентоспособности маршрута ТРАСЕКА с целью постоянного привлечения и увеличения грузопотоков.

Черное море обеспечивает 87-ми миллионное население граничащих друг с другом государств жизненно важной морской связью. Черное море приобретает все большее значение в международном судоходстве. Большое разнообразие интересов в морских перевозках, начиная с поставок сырья, портовой и производственной деятельности, судовладельцев, агентирования судов, бункеровки и судоремонтных работ способствует возрастающей заинтересованности в судоходстве.

Железнодорожное паромное сообщение на Черном море было организовано в конце семидесятых годов. Железнодорожные паромные терминалы, оснащенные широкой колеей, были сооружены в Ильичевске (Украина) и Варне (Болгария), до распада Советского Союза эта линия обслуживалась четырьмя железнодорожными паромами. В то же самое время железнодорожные паромные терминалы с европейским размером колеи были сооружены в портах Констанца (Румыния) и Самсун (Турция). С 1986 по 1994 гг. эту линию обслуживали два румынских железнодорожных парома. После распада Советского Союза и реорганизации судоходства на Черном море объемы паромных перевозок до 1996 г. претерпели значительное сокращение. Однако, с 1998 г. после строительства нового железнодорожного паромного терминала с широкой колеей в порту Поти (по проекту программы ТРАСЕКА) паромное сообщение между Ильичевском и Поти, Поти и Варной и Ильичевском и Варной было реорганизовано. Еженедельно на паромные терминалы заходит по три судна. Грузооборот между этими тремя портами составил 2 миллиона тонн в год.

В 1999 г. Румыния и Грузия выразили свое желание открыть железнодорожную паромную линию между портами Констанца и Батуми. Железнодорожный паромный терминал в Батуми будет переоборудован европейской колеей, а в 2003 г. будет сооружена перегрузочная станция.

В 2001г. Министерство транспорта Турции выразило свое намерение восстановить паромный терминал в порту Самсун и построить новый паромный терминал, оснащенный широкой колеей, с целью открытия паромных сообщений в Варну, Поти и Ильичевск.

Порт Самсун расположен в северной части Турции на Черном море. Его грузооборот составляет около 2,5 миллионов тонн. Порт эксплуатируется Турецкими железными дорогами. Это единственный порт на севере Турции, имеющий железнодорожное соединение. Один из причалов оборудован железнодорожным паромным мостом с европейской колеей. Однако мост находится в плохом состоянии и имеет только одну колею (по сравнению с пятиколейным мостом в Поти и Батуми). Мост использовался для упомянутой выше паромной линии Констанца - Самсун, однако, технические проблемы с мостом и его небольшая пропускная способность привели к приостановке его эксплуатации.

Цель проекта состоит в обеспечении улучшения комбинированных железнодорожно-морских перевозок (железнодорожные паромные перевозки) между портом Самсун и другими странами ТРАСЕКА, расположенными на Черноморском побережье, и, следовательно, в создании торговых связей, в особенности, между Турцией и Грузией, Азербайджаном, Туркменистаном, Узбекистаном и другими странами ТРАСЕКА, с которыми Турция в настоящее время, за исключением Болгарии, не имеет прямого железнодорожного соединения. С другой стороны, для того чтобы создать эффективную транспортную инфраструктуру для перевозки через Турцию грузов между странами, расположенных в пределах коридора ТРАСЕКА, необходимо создать инфраструктуру для комбинированных перевозок по суше и по морю. В этой связи, принимая во внимание различие в ширине железнодорожной колеи (1435 мм в Турции и 1520 мм в странах СНГ), возникает острая необходимость в разработке технико-экономического обоснования по комбинированному железнодорожному морскому сообщению между портами Турции (Самсун) и портами Грузии (Батуми и Поти), Болгарии (Варна) и Украины (Ильичевск) прежде, чем будет принято решение о строительстве перегрузочной станции в порту Самсун.

4. Основные составляющие

Вначале технико-экономическое обоснование должно быть сфокусировано на рассмотрении возможности организации комбинированных железнодорожно-морских перевозок между портом Самсун и портами Батуми, Поти, Варна, Бургас, Констанца, Ильичевск, а затем, на основании результатов проведенного технико-экономического анализа, будут определены конкретные работы, которые необходимо осуществить, например, подготовка окончательного проекта и тендерных документов для сооружения перегрузочной станции в порту Самсун.

Проект состоит из двух фаз:

Фаза 1 / Технико-экономическое Обоснование

Экономическая и Техническая оценка возможных железнодорожных паромных сообщений, связывающих порт Самсун с другими портами ТРАСЕКА на Черном море. Данное Технико-экономическое обоснование будет включать анализ грузоперевозок и прогноз перевозок

по каждому маршруту, а также анализ затрат и возможное развитие портовой инфраструктуры.

Фаза 2 / Финансово-экономическое Обоснование – Технические Спецификации

На основании результатов фазы 1 проект определит, какие виды работ по восстановлению/строительству необходимы (восстановление существующих технических средств, строительство нового железнодорожно-паромного моста, организация перегрузочной станции, реорганизация железнодорожного сообщения), а также подготовит всю документацию для инвестирования, включая:

- Экономический и финансовый анализ.
- Проектные и технические спецификации.
- Оценку состояния окружающей среды.

5. Бюджет 1 500 000 Евро

6. Продолжительность проекта 12 месяцев

Проект 17

1. Название: Оборудование для контрольно-пропускных пунктов на мультимодальных терминалах в портах Ильичевск и Поти. Гармонизация пунктов пограничных переходов и усовершенствование процедур контроля грузов, процедур их регистрации и доставки к главной магистрали

2. Бенефициары: Министерство транспорта Украины
Министерство транспорта и коммуникаций Грузии
Ильичевский порт
Потийский порт
Государственная таможенная служба Украины
Таможенный департамент Грузии
Государственная служба охраны границы Украины
Пограничный департамент Грузии
Все прочие страны ТРАСЕКА на Кавказе и в Азии

3. Обоснование и цели

В декабре 2001 г. в Тбилиси состоялось Внеочередное заседание МПК ТРАСЕКА. На этом заседании, помимо других документов, был утвержден План Действий ТРАСЕКА на 2002-2003 гг. Вышеуказанный проект включен в список под № 12.

В апреле 2002 г. в Ташкенте прошло Второе заседание МПК ТРАСЕКА, на котором был утвержден Специальный План Действий по улучшению транспортной инфраструктуры для транспортировки гуманитарных грузов и строительных материалов в Афганистан.

Кроме всех международных рекомендаций и уже достигнутых практических результатов, оба эти документа на основании консенсуса стран определили последующие практические шаги, соответствующие потребностям пользователей и передовому опыту развития транспортных коридоров, и, таким образом, способствующие повышению конкурентоспособности маршрута ТРАСЕКА с целью постоянного привлечения грузопотоков.

Важность надежной работы портов Ильичевска и Поти как ключевых пунктов на Черном море, соединяющих коридор ТРАСЕКА с Пан-Европейским коридором IX в регионе Черноморской Пан-Европейской транспортной зоны, не вызывает каких-либо сомнений. Все подразделения причальных, пограничных и таможенных служб должны совершенствовать свою работу в соответствии с международными стандартами и потребностями пропускной способности.

Во время заседаний рабочей группы Национальных секретарей и экспертов по юридическим вопросам МПК ТРАСЕКА, состоявшихся 22-23 мая в Ташкенте, было решено инициировать новую процедуру идентификации предложений по проектам в соответствии с документом "Региональная стратегия ТАСИС в 2004-2006 гг.". Первостепенное значение уделяется проектным предложениям, которые были включены как в План Действий на 2002-2003 гг., принятый в Тбилиси, так и в утвержденный в Ташкенте Специальный План Действий, но которые не вошли в План Действий ТРАСЕКА на 2003 г. Настоящий проект относится к указанной категории и связан с проектами, находящимися на стадии осуществления в настоящее время, таких как "Гармонизация процедур пересечения границ", "Горячая" линия ТРАСЕКА", а также "Виза ТРАСЕКА", и является продолжением совместных проектов, которые уже реализованы в прошлом.

В Ильичевском порту благодаря поставке строительных материалов для железной дороги, капитальному ремонту двух железнодорожных паромных мостов, проектированию и строительству контейнерной площадки, а также железнодорожного соединения между главной железнодорожной линией и площадкой для грузовых автомобилей были достигнуты значительные результаты. Подъездная дорога была заасфальтирована,

офисные помещения реконструированы, модернизирована система безопасности одного из паромов с целью использования нижней палубы для перевозки опасных грузов в цистернах. В результате этого значительно возросли объемы перевозок. Для Потийского порта было поставлено и внедрено в эксплуатацию перегрузочное и компьютерное оборудование.

Однако, из-за нехватки соответствующего оборудования и сложности процедур контроля, пересечение границ в обоих портах все еще является «узким местом» и приводит к длительным задержкам при пропуске грузов. Целью модуля А и модуля В является модернизация пограничного пункта в соответствии со стандартами ТРАСЕКА. Модуль С является логическим дополнительным шагом и завершает модернизации по модулю А и В путем улучшения автодорожного соединения от пункта пересечения границы до главной магистрали. Таким образом, увеличивающийся объем грузов на отрезке Ильичевск – Поти/Батуми не будет создавать трудности в вопросе безопасности движения. Объем работ, который необходимо выполнить, определен с учетом того, что подъездная дорога к паромному комплексу не имеет ни двухстороннего направления движения, ни места для парковки автомобилей, ожидающих регистрации. Соединение дороги, идущей от паромного комплекса к автомагистрали Ильичевск – Одесса, не соответствует требованиям безопасности движения, затрудняет выезд на главную автомагистраль, а въезд и выезд с поворотом налево согласно правилам дорожного движения представляют опасность. Таким образом, необходима реконструкция данного участка.

Данный проект будет содействовать повышению стандартов и внедрению лучших образцов практики в двух ключевых портах коридора ТРАСЕКА.

4. Основные составляющие

Проект предназначен для морского и автодорожного сектора. Поставка специального оборудования для создания возможности применения стандартного пограничного контроля, гармонизации процедур пересечения границы, а также улучшения процесса транспортировки и безопасности перевозок.

Проект состоит из трех модулей:

Модуль А: Инвестиционный проект

Поставка и установка технического оборудования в обоих портах:

- Поставка и установка специального оборудования для радиологического контроля, а также для выявления наркотиков, нелегальной эмиграции, оружия, боеприпасов, не прибегая к вскрытию вагонов и контейнеров;
- Оснащение находящихся на мультимодальном терминале зон контроля, парковочных площадок, складов и подъездов к ним средствами охранной сигнализации и телеметрического наблюдения;
- Поставка и установка компьютерного оборудования, включая создание сети и организацию электронного обмена данными между отделами таможенных, пограничных служб и другими организациями, которые осуществляют функции контроля и занимаются оформлением документов для пассажиров, багажа и грузов, а также автотранспортных средств и железнодорожных вагонов на портовых мультимодальных пунктах пропуска.

Модуль В: Техническая помощь

Обучение представителей портов, таможни, пограничной службы, санитарной и экологической инспекций, работающих в обоих портах, соответствующим процедурам и

методам, которые применяются в Европе, включая посещение одного или двух пунктов пропуска в европейских портах.

Модуль С: Разработка проекта и строительство подъездной дороги и дорожного соединения к паромному комплексу в Ильичевске, включая:

- Реконструкцию и уравнивание подъездной дороги (покрытие асфальтобетоном), а также разработка проекта и строительство соединения к главной автомагистрали Ильичевск – Одесса;
- Строительство специальной автомобильной площадки для транспортных средств, ожидающих оформления документов до прохождения контроля на пункте пропуска, включая расширение существующей подъездной дороги за счет прилегающих грунтовых участков, ее покрытие асфальтобетоном и нанесение дорожной разметки.

5. Бюджет

Модуль А:	Всего	1 210 000 Евро
	Ильичевск	710 000 Евро
	Поти	500 000 Евро

Модуль В: Обучение 90 000 Евро

Модуль С: Ильичевск 700 000 Евро

Итого: 2 000 000 Евро

6. Продолжительность проекта 12 месяцев

7. Итоговые результаты

Реализация проекта будет способствовать:

- Устранению «узких мест» коридора ТРАСЕКА, применению стандартов и лучших образцов практики по процедурам контроля при пересечении границ, улучшению условий для автомобильных и пассажирских паромных перевозок в рамках ТРАСЕКА;
- Развитию сотрудничества между странами Черноморской Пан-европейской транспортной зоны и странами, входящими в ТРАСЕКА, а также созданию благоприятных условий для движения грузов между странами Европы и Центральной Азии с использованием преимуществ автомобильного транспорта и мультимодальных перевозок;
- Увеличению доли мультимодальных перевозок и других современных транспортных технологий в общем объеме транспортных потоков между Европой и Азией.

8. Условия для реализации

Обязательства всех вовлеченных бенефициаров и других сторон, в особенности обоих портов. Наличие необходимых услуг и оборудования для предполагаемых условий.

Проект 18

1. Название: Маркетинговое изучение морских линий с акцентом на паромные переправы как важные составляющие коридора ТРАСЕКА. Превращение портов Варна, Бургас, Констанца, Ильичевск и Самсун (Пан-Европейские коридоры) в логистические центры коридора ТРАСЕКА с последующей интеграцией их в сеть европейских логистических центров

2. Бенефициары: Министерство транспорта и коммуникаций Болгарии
Исполнительное Агентство Морской Администрации и
Исполнительное Агентство Портовой Администрации, морские порты Варна и Бургас
Министерство транспорта, строительства и туризма Румынии
Портовая администрация, порт Констанца
Министерство транспорта Украины
Ильичевский морской торговый порт
Министерство транспорта и коммуникации Грузии
Морская Администрация и Администрации портов Грузии
Министерство транспорта Турции

3. Обоснование и цели

В декабре 2001 г. в Тбилиси состоялось Внеочередное заседание МПК ТРАСЕКА. На этом заседании, помимо других документов, был утвержден План Действий ТРАСЕКА на 2002-2003 гг. Вышеуказанный проект включен в список под № 10.

В апреле 2002 г. в Ташкенте состоялось Второе заседание МПК ТРАСЕКА, на котором был утвержден Специальный План Действий по улучшению транспортной инфраструктуры для транспортировки гуманитарных грузов и строительных материалов в Афганистан.

Кроме всех международных рекомендаций и уже достигнутых практических результатов, оба эти документа на основании консенсуса стран определили последующие практические шаги, соответствующие потребностям пользователей и передовому опыту развития транспортных коридоров, и, таким образом, способствующие усилению конкурентоспособности маршрута ТРАСЕКА с целью постоянного привлечения и увеличения грузопотоков.

Целью Основного многостороннего соглашения по международному транспорту для развития коридора Европа-Кавказ-Азия является повышение конкурентоспособности и привлекательности этого маршрута путем создания максимально благоприятных условий транзита грузов. Достижение этой цели возможно лишь после тщательного изучения всех составляющих транспортного коридора посредством сбора данных о реальном состоянии исследуемых компонентов с последующим проведением анализа, определением узких проблемных участков и выработкой предложений по их устранению.

Морские участки ТРАСЕКА, в т.ч. железнодорожно-паромные и Ро-Ро линии, а также порты в качестве главных составляющих элементов коридора Европа-Кавказ-Азия, до сих пор не были предметом изучения с точки зрения их значимости для эффективности коридора в целом.

Схема транспортировки грузов по коридору Европа-Кавказ-Азия включает морские перевозки и связанные с ними операции, что в некоторой степени является объективной причиной более высокой суммарной стоимости перевозок по сравнению с ценой перевозок по альтернативным сухопутным маршрутам. К этому следует добавить лишние затраты из-за неоправданно высоких портовых тарифов и морских грузозащитных ставок в регионе, особенно касающихся железнодорожно-паромных и Ро-Ро линий.

Целью проекта является оказание содействия судоходным компаниям и портам, с тем, чтобы в условиях применения сниженных ставок они проводили успешную маркетинговую политику, направленную на повышение эффективности работы и достижение оптимальных показателей.

Практическая форма оказания содействия черноморским портам в повышении их коммерческой конкурентоспособности и привлекательности по показателям времени и затрат - это превращение портов Бургас, Варна, Констанца, Ильичевск и Самсун в логистические центры коридора ТРАСЕКА с последующей их интеграцией в сеть европейских логистических центров. Данное проектное предложение соответствует одной из целей программы ТРАСЕКА, а именно осуществление связи ТРАСЕКА с Пан-европейскими сетями.

Местоположение указанных портов, действующие краткосрочные и долгосрочные планы их развития, наличие кадрового потенциала и выраженного желания являются хорошей основой реализации проекта. Для реализации данного проекта по предоставлению технической помощи необходимо разработать поэтапный план.

Авто- и железные дороги осуществляют непосредственную связь порта Бургас с Пан-европейским транспортным коридором № 8, а действующая Ро-Ро линия Бургас-Поти обслуживает грузовые автомобильные перевозки в направлении Европа-Кавказ-Азия.

Своим местоположением и развитием порт Варна является ключевым распределительным центром связи Пан-европейский коридор № 8 - ТРАСЕКА и начальным пунктом железнодорожной паромной переправы Варна-Ильичевск-Поти/Батуми. Железнодорожная линия, на которой действуют специальные льготные ставки от тарифа, осуществляет связь порта Варна с речным дунайским портом Русе и оттуда с Пан-европейским коридором № 7.

Своим стратегическим местоположением румынский порт Констанца является ключевым пунктом логистической цепи, обеспечивающей связь между Пан-европейскими транспортными коридорами № 4 и № 7 и коридором ТРАСЕКА.

Украинский черноморский порт Ильичевск является одним из значительных связующих центров Пан-европейского коридора № 9 и коридора ТРАСЕКА, а также важной частью паромной переправы Варна-Ильичевск-Поти/Батуми.

Турецкий порт Самсун соединяется с коридором № 4.

Ожидаемые конечные результаты данного проекта:

- Практическое применение результатов проектов технической помощи, осуществляемых по линии программы ТРАСЕКА;
- Достижение более прозрачной структуры тарифов и транзитных сборов, применяемых на морских участках коридора ТРАСЕКА, что в конечном итоге будет способствовать предсказуемости стоимости перевозок по этому маршруту;
- Устранение незаконных и нефизических препятствий для предоставления транспортных услуг, что упрочит доверие клиентов и повысит привлекательность маршрута;
- Максимально эффективное использование мощностей черноморских портов в качестве пунктов формирования, накопления, складирования, перераспределения, отправки и получения грузов. Превращение в дальнейшем этих портов в центры, предлагающие перевозчикам оптимальные логистические схемы и более эффективное использование паромных линий и комбинированного транспорта.

4. Основные составляющие

- Оказание технической помощи черноморским странам-участникам программы ТРАСЕКА в изучении реального состояния морского транспорта. Выполнение этой задачи предполагает, во-первых, сбор статистических данных, что осуществляется Группой технических экспертов при ПС МПК ТРАСЕКА при содействии Национальных Секретарей. Во-вторых – это ознакомление на месте с ситуацией, последующее обобщение собранной информации и подготовка соответствующих предложений и рекомендаций. Эту задачу должен осуществить консультант за счет средств проекта.
- Техническое содействие судоходным компаниям и портам в проведении ими успешных маркетинговых исследований в условиях применения сбалансированной тарифной политики с целью повышения коммерческой конкурентоспособности морских участков маршрутов ТРАСЕКА. Для выполнения задачи потребуются помощь консультанта, а также должна быть предусмотрена возможность проведения курсов обучения и/или организация специализации по маркетингу и ознакомлению с зарубежным опытом за счет средств проекта.
- Техническое содействие в превращении портов Бургас, Варна, Констанца, Ильичевск и Самсун в логистические центры коридора ТРАСЕКА с последующей их интеграцией в сеть европейских логистических центров. За счет средств проекта создать систему связи между этими портами и аналогичными логистическими центрами в других европейских странах; оборудовать офисы; обеспечить работу консультанта на местах. Администрации портов должны предоставить помещения и специалистов, а также оказывать содействие консультанту.
- Мониторинг выполнения рекомендаций и расходования средств.

Проект представит:

- исполнительный план ;
- сбор информации о ставках морского фрахта, видах и размерах портовых сборов и тарифах услуг в черноморских портах;
- анализ обобщенной информации и рекомендаций по проведению более сбалансированной тарифной политики;
- создание базы данных и ее размещение на веб-сайте ТРАСЕКА с последующим периодическим обновлением;
- проведение консультантом изучения на местах (в отдельных портах) для проведения анализа возможной функциональной специализации логистических центров;
- определение потребностей;
- предоставление необходимой техники и программного обеспечения;
- создание электронной связи;
- обучение специалистов.

5. Бюджет проекта 2 000 000 ЕВРО

6. Продолжительность проекта 24 месяцев

Проект 19

Повышение безопасности международных автомобильных перевозок в Центральной Азии

Получатели:

- Министерство транспорта и коммуникаций Казахстана
- Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызстана
- Министерство транспорта Таджикистана
- Кабинет Министров Туркменистана
- Объединенная дирекция автомобильных дорог Республики Узбекистан

Сектор: автотранспорт

Тип проекта: инвестиционный.

Регион реализации: Центральная Азия

Обоснование и цели:

В результате достаточно высоких темпов роста ВВП в странах Центральной Азии (11%) и установления мира в Афганистане, за последние годы наблюдается устойчивое наращивание объемов международных грузоперевозок, осуществляемых по маршруту ТРАСЕКА.

Вместе с тем за последние 15 лет объемы национальных и иностранных инвестиций в развитие дорожной сети сокращаются. Техническое состояние международных автомобильных дорог стран Центральной Азии, включенных в маршрут ТРАСЕКА ухудшается. Наблюдается рост количества тяжелых дорожно-транспортных происшествий.

В целях разработки региональной и национальных программ по улучшению технического состояния дорог, мостов и объектов дорожной инфраструктуры необходимо осуществление мониторинга состояния международной дорожной сети. В этих целях необходимо организовать Центр диагностики и обработки данных автомобильных дорог Центральной Азии в г. Ташкенте и осуществить поставку самостоятельных передвижных лабораторий для Казахстана, Кыргызстана, Туркменистана, Таджикистана и Узбекистана.

Основные компоненты:

- подготовка ТЭО по созданию Центра диагностики и обработки данных в Ташкенте и мобильных лабораторий для Казахстана, Кыргызстана, Туркменистана, Таджикистана и Узбекистана;
- проведение тендера
- закупка и поставка оборудования
- обучение персонала

Бюджет: 3 млн. евро

Продолжительность 24 месяцев

Проект 20

Поставка оборудования и реконструкция участка железной дороги “Термез – Галаба – с выходом в Афганистан”

Конечные получатели

Государственная - акционерная железнодорожная компания
“Узбекистон темир йуллари” Республики Узбекистан

Основные цели:

Прямое железнодорожное грузовое сообщение между странами-участницами ТРАСЕКА и Афганистаном обеспечивается через пограничный участок железной дороги Термез – Галаба - Хайратон.

Так, за 2002-2003 (июль) гг. через Термез транспортировано в Афганистан более 1,1 млн. тон грузов. Однако около 400 вагонов ежесуточно простаивают по причине низкой пропускной способности и разрушенной инфраструктуры станции Хайратон. Техническое состояние железнодорожной линии Термез – Хайратон неудовлетворительное и опасно для эксплуатации.

18 июня 2003 г. подписано Соглашение между Республикой Узбекистан и Афганистаном в области железнодорожного транспорта.

В целях реализации решений МПК ТРАСЕКА о предоставлении транзиту гуманитарных грузов в Афганистан условий наибольшего благоприятствования, требуется осуществить ремонт железнодорожного участка “Термез – Галаба – с выходом на границу с Афганистаном”.

Целями проекта является реконструкция железнодорожного пути обеспечение – железнодорожных участков средствами телекоммуникации, энергоснабжения, технического обслуживания. Осуществление данного проекта имеет важное значение для ускорения межрегиональной интеграции, восстановления экономики Афганистана, обеспечения безопасной, эффективной и быстрой транспортировки грузов в Афганистан, Иран, страны Индийского океана, Персидского Залива, открытие нового этапа развития ТРАСЕКА.

Ключевые вопросы:

- определение оборудования, требуемого для реконструкции железнодорожной линии Термез (Узбекистан) – Галаба, подготовка спецификации выполняемых работ;
- проведение тендера на поставку оборудования
- поставка оборудования и контроль за его установкой

Основные компоненты:

- две автоматические телефонные станции цифровой системы на 200 портов каждая, для установки их в пунктах Галаба
- оборудование радиорелейной линии связи для установки его на ст. Термез
- оборудование систем передачи ИКМ-30/5 два комплекта для увязки узлов связи ГАЖК “Узбекистон темир йуллари” Термез и Ташкент
- материалы по строительству высоковольтной линии электроснабжения
- 1 маневровый локомотив
- оптоволоконный кабель
- рельсы, шпалы, стрелочные переводы

Бюджет

2 млн. евро

График осуществления:

12 месяцев

Проект 21

Реконструкция автомобильных дорог Центральной Азии

Конечные получатели:

- Объединенная дирекция автомобильных дорог Республики Узбекистан
- Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан

Обоснование и цели:

С реконструкцией порта Актау в рамках программы ТРАСЕКА значительно возросла значимость маршрута Кунград – Бейнеу с выходом в порт Актау, который кратчайшим маршрутом связывает Центральную Азию и Кавказ.

Перспектива международного транзита стала очевидной после ввода в эксплуатацию высокогорной автомобильной дороги Ангрэн - Пап, связывающей Ферганскую долину с остальной частью Республики Узбекистан.

Участок автодороги Кунград - Бейнеу с протяженностью 446 км пролегает параллельно с железнодорожным маршрутом Кунград - Жаслык (Узбекистан) - Бейнеу (Казахстан). Из 446 км автодороги, 130 км составляет дорогу твердым покрытием (Узбекистан - 80 км, Казахстан 50 км).

Для обеспечения возрастающих объем автоперевозок на данном маршруте необходима реконструкция автодороги Кунград - Жаслык –Бейнеу.

Основные компоненты:

Основными компонентом проекта является подготовка технико-экономического обоснования на закупку строительной техники, оборудования и машин, проведение тендера, поставка

- идентификация и составление спецификации необходимой строительной техники, оборудования и машин
- разработка ТЭО на поставку
- проведение тендера на закупку техники
- поставка техники.

Бюджет проекта (софинансирование)

Республика Казахстан	0,5 млн. евро
Республика Узбекистан	0,5 млн. евро
Проект	1,0 млн. евро

Общий Бюджет **2 млн. евро**

График осуществления: **12 месяцев**

Проект 22

Повышение эффективности пограничных переходов Центральной Азии

Получатели:

- Министерство транспорта и коммуникаций Казахстана
- Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызстана
- Министерство транспорта Таджикистана
- Кабинет Министров Туркменистана
- ГАК «Узавтойул», Республика Узбекистан

Сектор: автотранспорт

Тип проекта: инвестиционный

Регион реализации проекта: Центральная Азия

Обоснование и цели:

Одной из главных проблем повышения конкурентоспособности коридоров ТРАСЕКА является сложность и длительность пересечения пограничных переходов. Проекты ТРАСЕКА «Гармонизация процедур пересечения границ» и «Пограничные переходы на автомобильных дорогах Центральной Азии» осуществили ряд мер по упрощению и устранению проблем пересечения погран-переходов. Вместе с тем, рост, с одной стороны нарко-трафика, контрабанды, оружия, боеприпасов, особо-опасных грузов и необходимость борьбы с ними, и отсутствие технического оборудования, с другой, оказывают сдерживающее влияние на транзитные потоки.

В целях обеспечения устойчивого роста грузопотоков, создания безопасности и эффективного транспортирования необходимо обеспечить главные погран-переходы специальным оборудованием, в первую очередь, следующими компонентами:

- 4 автоматических весов для погранпереходов «Термез», «Яламма», «Алот», «Гишт Куприк»
- Рентгеновское оборудование для погранпереходов «Термез», «Яламма»
- Обучение персонала

Главные компоненты:

Подготовка оценки состояния погран-переходов, закупка и поставка соответствующего оборудования:

- Оценка состояния погран переходов
- Идентификация необходимого оборудования для повышения пропускной способности и обеспечения безопасности погранпереходов
- Разработка ТЭО
- Проведение тендера на закупку оборудования
- Поставка и установка оборудования

Бюджет:

2 млн. евро

График реализации:

12 мес.

Project Fiche 23

Безопасность железнодорожных перевозок в Центральной Азии

Получатели:

- Железные дороги Казахстана
- Железные дороги Кыргызстана
- Железные дороги Таджикистана
- «Туркмен демир йуллари», Туркменистан
- ГАЖК «Узбекистон темир йуллари», Узбекистан

Сектор: железнодорожный

Тип проекта: инвестиционный

Регион реализации проекта: Центральная Азия

Обоснование и цели:

За последние годы наблюдается разное снижение уровня безопасности железнодорожных перевозок в Центральной Азии. Только ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» испытывает необходимость в замене изношенных узлов и деталей контактной сети на электрифицированных участках на сумму более чем 25 млн. долл. США.

В целях повышения безопасности железнодорожных перевозок в странах Центральной Азии необходимо провести исследование состояния железных дорог, подготовить ТЭО для поставки оборудования, измерительной техники и лаборатории.

В частности для ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» необходимо приобрести:

- 2 автоматические лаборатории высоковольтных испытаний
- 2 дрезины для обслуживания контрольной сети
- Оборудование для тяговых подстанций и др.

Основные компоненты:

Проект подготовит оценку состояния железных дорог Центральной Азии, ТЭО на поставку оборудования и поставку оборудования.

- Идентификация необходимого оборудования
- Разработка ТЭО
- Проведение тендера на закупку оборудования
- Поставка и установка оборудования

Бюджет

2 млн. евро

График реализации

12 месяцев

Проект 24

Телекоммуникации железных дорог Центральной Азии

Получатели:

- Министерство транспорта и коммуникаций Казахстана
- Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызстана
- Министерство транспорта и коммуникаций Таджикистана
- ГАЖК «Узбекистон темир йуллари», Республика Узбекистан

сектор: железнодорожный

тип проекта: техническое содействие

Регион реализации: Центральная Азия

Обоснование и цели:

В 2003 г. завершил работу проект «Телекоммуникации железных дорог Центральной Азии». В настоящее время ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» ведет переговоры о привлечении инвестиций для реализации рекомендаций данного проекта в направлении «Ташкент – Чингельды», «Бухара – Фарап», «Джучи – Коканд».

Вместе с тем важные направления: «Болдыр – Термез – Хайратон», «Болдыр – Термез – Душанбе»; «Навои - Кунград - Бейнеу» нуждаются в модернизации телекоммуникаций. Необходимо подготовить ТЭО и профинансировать проект модернизации телекоммуникаций и систем сигнализации железнодорожных участков ТРАСЕКА:

- Мараканд – Карши – Талемарджан;
- Болдыр – Хайратон;
- Болдыр – Душанбе;
- Ташгузар – Байсун – Кумкурган;
- Навои – Кунград – Бейнеу;

Основные компоненты:

Проект станет продолжением проекта «Телекоммуникация железных дорог Центральной Азии».

Проект представит:

- Детальное исследование существующей сети и систем новых железнодорожных участков: Мараканд – Карши – Талемарджан, Болдыр – Хайратон, Болдыр – Душанбе; Ташгузар – Байсун – Кумкурган, Навои – Кунград – Бейнеу.
- Технические предложения по модернизации данных участков;
- Технико-экономическое обоснование на оснащение оборудованием
- Содействие в поиске финансовых источников

Бюджет проекта:

2 млн. евро

График реализации

12 месяца

Проект 25

Реабилитация международной автомобильной дороги «Самарканд – Карши – Термез»

Получатели и партнеры:

Государственный - акционерный концерн «Узавтойул»

Обоснования и цели:

Международная автомобильная дорога «Самарканд – Карши - Термез» с протяженностью 475 км является основным связующим элементом между Афганистаном и странами - участниками проекта ТРАСЕКА. По этой трассе, включенной в карту ТРАСЕКА, осуществляются грузоперевозки и пассажироперевозки в Афганистан, Таджикистан, Туркменистан, Кыргызскую Республику и КНР.

Резолюция ташкентской конференции МПК о предоставлении транзиту и транспортировке гуманитарных грузов в Афганистан наиболее благоприятных условий, придает данной трассе важное значение.

Вместе с тем неудовлетворительное техническое состояние дороги создает трудности в обеспечении безопасности международных перевозчиков, препятствует росту интенсивности.

Целью проекта является приведение в соответствии с международными стандартами техническое состояние автомобильной дороги, повышение безопасности, повышение объема грузоперевозок, снижение транспортных затрат при осуществлении перевозок в Афганистан.

18 июня 2003 г. Президент Республики Узбекистан И. Каримов, Президент Транзитного Исламского Государства Афганистан Х. Карзай и Президент Исламской Республики Иран М. Хатами подписали Соглашение об организации международного транс-афганского транспортного коридора Ташкент - Термез – Мазари-Шариф – Шибеган – Геларам – Милак – Чохбахар; Ташкент – Термез – Мазари-Шариф – Шибеган –Дугарун – Бандар-Аббас и о строительстве железной дороги Ташкент – Герат –Сангон.

Реконструкция дороги станет началом восстановления транспортных коридоров Термез – Душанбе – Сарыташ –Кашгар, Термез - Мазари-Шариф - Карачи, Термез – Мазари-Шариф – Герат – Бандер–Аббас, которые будут определять будущее проекта ТРАСЕКА.

Основные компоненты:

- Определение объемов реабилитации части дороги Самарканд - Карши – Термез с протяженностью 150 км.;
- Поставка технического оборудования, дорожно-строительной техники;
- Проведение ремонтных работ;
- Наблюдение за проведением работ.

Бюджет за счет проекта ТРАСЕКА:	1 500 000 евро
Бюджет за счет концерна «Узавтойул»	1 500 000 евро
Общий Бюджет:	3 000 000 евро
График осуществления:	18 месяцев

Проект 26

Первый совмещенный таможенный пункт ТРАСЕКА

Получатели: ГТК Казахстана и ГТК Узбекистана

Обоснование и цели:

В связи с реконструкцией порта Актау и автомобильной дороги Кунград – Бейнеу – Актау рост грузопотоков. Для эффективного использования данного маршрута в 2003 году Казахстан и Узбекистан начали работы по реконструкции международной автомобильной дороги, включенной в маршрут ТРАСЕКА. В 2003-2004 гг. на реконструкцию маршрута Правительство Узбекистана предполагает выделить 16 млн. долл. США.

Большую работу для улучшения привлекательности коридора ТРАСЕКА проделал проект «Гармонизация процедур пересечения границ», рекомендации которого направлены на облегчение таможенных процедур, устранение барьеров на пути следования грузов и привлечение грузов. Реализация рекомендаций окажет позитивное воздействие на улучшение конкурентоспособности коридора ТРАСЕКА.

Для повышения привлекательности коридора большое значение имеет оснащенность таможенных переходов. В этой связи, на маршруте Кунград - Бейнеу – Актау необходимо строительство и оснащение оборудованием совмещенного казахско - узбекского автодорожного перехода ТРАСЕКА в коридоре ТРАСЕКА.

Данный пункт станет первым совмещенным таможенным переходом, позволит на практике реализовать рекомендации проектов ТРАСЕКА и достижения Европейских стран в области совершенствования таможенных процедур, а так же будет использован в качестве учебного центра для подготовки специалистов таможенных служб всех стран-участниц программы ТРАСЕКА.

Основные компоненты:

- ТЭО строительства и оснащение оборудованием таможенного пункта
- строительство совмещенного таможенного пункта
- поставка и мониторинг оборудования
- обучение персонала

Бюджет: 0,9 млн. евро

График реализации: 12 мес.

Проект 27

Программа:	Программа ТАСИС-ТРАСЕКА, план действий на 2004-2006 гг.
Сектор:	Торговый и транспортный секторы
Название проекта:	<i>Тренинг для сотрудников диспетчерских служб стран Южного Кольца</i>
Бюджет проекта:	2.5 миллиона Евро
Продолжительность проекта:	24 месяца
Бенефициары:	<i>Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан</i>

Обоснование, институциональная и финансовая оценка

Воздушный транспорт играет важную роль в экономическом и социальном развитии стран Центральной Азии. Авиация станет ключевым фактором в развитии транспортных связей в таких крупных странах как Казахстан. Развитие воздушного транспорта необходимо для интеграции в международную торговлю, а также привлечения международных инвестиций и развития туризма. Полеты из Европы в Восточную Азию в пределах «Южного Кольца» через воздушное пространство Центральной Азии могли бы стать альтернативой полетам через воздушное пространство России.

Для полной реализации потенциала авиации и содействия экономическому и социальному развитию, необходимо повысить безопасность воздушного транспорта. Уровень аварийности полетов в странах СНГ очень высок, приблизительно в 50 раз чаще, чем в любом другом регионе мира. Преимущества усиления безопасности авиации для получателей программ по оказанию содействия неограниченны. Авиация является глобальной индустрией, на которую оказывают влияние недостатки в системе безопасности в любой точке мира. Авиаперевозчики и граждане ЕС осуществляют перелеты по всему миру, и аэропорты стран ЕС принимают авиаперевозчиков Центральной Азии.

Основными причинами большинства проблем является отсутствие финансовых источников и квалифицированного персонала. Довольно часто не хватает квалифицированных экспертов для эффективного выполнения требований безопасности, а также источников для необходимого тренинга экспертов. Следовательно, комплексный тренинг, направленный на оказание содействия странам Южного Кольца в повышении уровня безопасности играет решающую роль.

Предыдущим проектом Южного Кольца были проведены курсы обучения отобранных групп диспетчеров полетов в регионе, а также предоставлены эксперты-консультанты по вопросам внутренней авиации каждой стране Южного Кольца, а именно – Азербайджану, Армении, Грузии, Казахстану, Кыргызстану, Молдове, Монголии, Таджикистану, Туркменистану и Узбекистану.

Обоснование и цели

Даже если учесть предыдущие мероприятия в рамках выполненных и текущих проектов, которые привнесли развитие в регионы СНГ, без соответствующей программы обучения,

положительный потенциал системы Automatic Dependent Surveillance-Broadcast (ADS-B) не может быть использован в полном объеме. Техническая поддержка (передача знаний, демонстрационные программы и семинары) должна сопровождаться пакетом программ обучения, в обратном случае можно ждать только ограниченных результатов работы.

Несмотря на то, что последующее применение ADS-B расширит возможности летчика по управлению полетом, однако диспетчеры полетов остаются центральным узлом в системе управления воздушным движением и должны управлять движением в «смешанной» среде. Радар будет оставаться основным средством разграничения на наиболее плотных транспортных участках воздушного пространства и в других местах в качестве вспомогательной функции для мониторинга ADS-B. Соответствующие технические/оперативные знания и использование английской терминологии является ключевым звеном в вопросе безопасности и остается таковым на протяжении всего этого переходного периода.

Предлагаемая программа обучения в рамках проекта Южное Кольцо II учитывает все эти требования. Предлагаемый пакет документов программы обучения для стран Южного Кольца был разработан для реализации двуединой задачи:

1. Достичь повышения безопасности путем проведения мероприятий в аналогичных операционных условиях как традиционной АТС (система управления полетами), так и при цифровой передаче данных (ADS-B/VDL Mode 4). (В конце обучения должна быть произведена общая оценка качества работы диспетчеров, сравнивая «традиционную» и «цифровую» операционную среды
2. Повышение квалификации диспетчеров до уровня, достаточного для управления авиа полетами о время последующего переходного периода , когда в одних сегментах воздушного пространства будет осуществляться управление полетами самолетов, рассчитанных на систему ADS-B и не рассчитанных на нее.

Для того, чтобы достичь поставленных задач, было запланировано 50% теоретической 50% практических занятий. Исходя из указанных задач, к концу обучения участники должны уметь:

- Правильно применять терминологию и процедуру ИКАО;
- Оценивать пределы собственных возможностей и выполнять безопасный и эффективный контроль АТС в пределах значений заданного коридора;
- Оценивать преимущества применения различных ADS-B/VDL Mode 4, таких как Controller Pilot Data link Communication (CPDLC) and Advanced Surface Movement and Guiding System (ASMGS) и применять их в контексте Gate-to-Gate.

Основные компоненты

Для того, чтобы государства Средней Азии могли эффективно применять международные стандарты и рекомендации по авиаперевозкам (SARPs), следующие области обучения могут иметь приоритетное значение:

1. Обучение английскому языку, включая основы английского языка, углубленный курс английского языка и специализированный курс авиации и телефонии;
2. Обучение основам управления для управленцев среднего и высшего диспетчерской службы;
3. Конверсионный тренинг, направленный на развитие навыков и знаний, необходимых для применения процедур, соответствующих ИКАО;
4. Обучение инструкторов классов, лабораторий и инструкторов по проведению обучения без отрыва от работы.