
Проектная Рабочая Группа - Транспорт и Пересечение Границ (ПРГ-ТПГ)

11 сессия ПРГ-ТПГ
29-30 марта 2006 г.,
Алматы, Казахстан

**КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ПРЕДЛАГАЕМЫХ ПРОЕКТОВ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИХ
ОБЩИЙ ИНТЕРЕС ДЛЯ СТРАН СПЕКА**

(Пункт 4 (b.i) предварительной повестки дня)

(Документ разработан Научно-исследовательским институтом транспорта и коммуникаций (НИИ ТК), Алматы, который является институтом технической поддержки по вопросам СПЕКА Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан – ведущей страны СПЕКА в области транспорта).

Введение

1. В соответствии с Руководящими принципами по повышению эффективности Проектной Рабочей Группы СПЕКА по транспорту и пересечению границ (ПРГ-ТПГ), принятыми на 10-й сессии ПРГ-ТПГ (Исык-Куль, 24 марта 2005 г.), Научно-исследовательский институт транспорта и коммуникаций (НИИ ТК) определен как институт технической поддержки Министерств транспорта и коммуникаций Республики Казахстан – ведущей страны СПЕКА в области транспорта.

2. Для выполнения Программы работы ПРГ-ТПГ (2005-2006 гг.), принятой на той же 10-й сессии Группы, НИИ ТК поручена разработка следующих документов к 11-й сессии ПРГ-ТПГ:

(a) Предложение и краткое описание проектов, представляющих общий интерес для стран СПЕКА; и

(b) Форматы баз данных:

- Автодорожных и железнодорожных маршрутов региона СПЕКА, имеющих международное значение;
- По проектам в области транспорта, выполненным и выполняемым в регионе СПЕКА с 2000 года;
- Пересечению границ

3. В данном документе рассматриваются предлагаемые проекты, представляющие общий интерес для стран СПЕКА. Предлагаемые форматы вышеуказанных баз данных представлены отдельным документом.

I. Общие положения

4. Предлагаемые проекты представляются 11 сессии ПРГ-ТПГ для рассмотрения и направления затем (в случае одобрения) потенциальным донорам для возможного финансирования.

5. Предлагаемые проекты включают:

(a) Исследование Евро-Азиатских транспортных маршрутов в коридоре ТРАСЕКА (Приложение 1), являющихся частью совместного проекта ЕЭК ООН / ЭСКАТО ООН по развитию Евро-Азиатских транспортных связей; и

(b) Транспортные маршруты из стран Центральной Азии/СПЕКА к порту Бандар Аббас (Приложение 2).

II. Вопросы для рассмотрения

6. На 11-й сессии (Алматы, Казахстан), ПРГ-ТПГ предлагается:

(a) Одобрить в принципе предлагаемый проект по Исследованию Евро-Азиатских транспортных маршрутов в коридоре ТРАСЕКА, как часть совместного проекта ЕЭК ООН . ЭСКАТО ООН по развитию Евро-Азиатских транспортных связей, и внести в краткое описание проекта (Приложение 1) предложения по улучшению (если таковые будут).

Просить Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (как ведущей страны СПЕКА в области транспорта) направить от имени ПРГ-ТПГ краткое описание данного проекта в Секретариат ТРАСЕКА для рассмотрения вопроса о возможности финансирования проекта и его совместного выполнения. Включить в повестку дня 12 сессии ПРГ-ТПГ информацию о состоянии дел по рассматриваемому вопросу.

(b) Одобрить в принципе предлагаемый проект по транспортным маршрутам стран Центральной Азии/СПЕКА к порту Бандар Аббас (Приложение 2). Внести в краткое описание проекта согласованные в ходе 11-й сессии Группы дополнения (если таковые будут).

Просить Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (как ведущей страны СПЕКА в области транспорта) направить от имени ПРГ-ТПГ краткое описание данного проекта в Правительство Исламской Республики Иран для рассмотрения вопроса о возможном финансировании проекта. Включить в повестку дня 12 сессии ПРГ-ТПГ информацию о состоянии дел по рассматриваемому вопросу.

(с) Отметить важность положений вышеназванных Руководящих принципов (пункт I.1 выше) о разработке проектов, представляющих общий интерес для стран СПЕКА, на предмет их возможного финансирования донорами и считать необходимым активно продолжать такую работу.

III. Предложения по совершенствованию предлагаемых описаний проектов

7. Предложения по совершенствованию рассматриваемых проектов, представляющих общий интерес для стран СПЕКА, просим направить в Министерство транспорта и коммуникаций РК (г-же Абишевой Зухре, начальнику отдела Департамента транспортной политики и международного сотрудничества МТК РК, тел. +7 (3172) 24 20 97, факс + 7 (3172) 24 17 63, e-mail: abisheva@mtc.gov.kz) и/или представить их на 11-й сессии Группы).

**КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ПРЕДЛАГАЕМЫХ ПРОЕКТОВ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИХ
ОБЩИЙ ИНТЕРЕС ДЛЯ СТРАН СПЕКА**

Приложение 1

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА

**ИССЛЕДОВАНИЕ ЕВРО-АЗИАТСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ МАРШРУТОВ
В КОРИДОРЕ ТРАСЕКА**

I. Введение

Исследованием по коридорам наземного транспорта между Центральной Азией и Европой, завершенным ЭСКАТО ООН в 1995, определены основные возможные Евро-Азиатские коридоры, среди которых коридор ТРАСЕКА является одним из основным направлений. Вторая Международная Евро-Азиатская Конференция по транспорту (сентябрь 2000, Санкт-Петербург) определила 4 основных Евро-Азиатских транспортных коридора, включая коридор ТРАСЕКА. Развитие коридора ТРАСЕКА соответствует целям и задачам Алматинской Программы Действий, принятой в августе 2003 года Международной Министерской Конференцией по сотрудничеству в области транзита, учитывая то обстоятельство, что на Кавказе и Средней Азии находятся 7 стран, не имеющих прямого выхода к морю. В рамках ТРАСЕКА проделана значительная работа, особенно на национальном уровне, результаты которой могут быть эффективно использованы в настоящем проекте.

Более того, в рамках совместного проекта ЕЭК ООН – ЭСКАТО ООН по развитию Евро-Азиатских транспортных связей, являющегося частью проекта Счета Развития ООН «Наращивание институциональных возможностей развития межрегиональных наземных и наземно-морских транспортных соединений», были определены основные железнодорожные, автодорожные и внутренние водные маршруты, ведется работа над первичной оценкой физических и нефизических барьеров на данных маршрутах, было собрано и в настоящее время перерабатывается большое количество технической и операционной информации, подготавливаются карты в формате ГИС, и предусматривается работа, направленная на развитие сотрудничества между странами для преодоления этих барьеров и созданию эффективных Евро-Азиатских транспортных связей.

Учитывая значение развития эффективных Евро-Азиатских транспортных маршрутов, требуется дальнейшее изучение этих маршрутов, начиная с маршрутов, определенных в коридоре ТРАСЕКА, с уделением особого внимания их соответствующим показателям и эффективности, представляющим непосредственный интерес для участников международной торговли и перевозок.

Развитие и эффективное функционирование Евро-Азиатских транспортных маршрутов в коридоре ТРАСЕКА необходимо для развития международной торговли между странами Европы и Центральной Азии, пользователей маршрутов (экспедиторов грузов, транспортных операторов и т.п.), а также плановых органов стран Евро-Азиатского континента.

II. Цели и задачи проекта

Целью и задачей данного проекта является:

1. Определение основных интермодальных Евро-Азиатских маршрутов в коридоре ТРАСЕКА из числа маршрутов, определенных в совместном проекте ЕЭК ООН / ЭСКАТО ООН Евро-Азиатские транспортные связи для дальнейшего изучения и развития.
2. Определение по методологии ЭСКАТО ООН (Время/Стоимость – Расстояние) физических и нефизических барьеров по определенным маршрутам коридора ТРАСЕКА с уделением особого внимания перевозке контейнеров всех типов, включая «сверх объемные» (высотой 2,9 м), которые поступают на рынок транспортных услуг в возрастающем количестве.
3. Определение технических, коммерческих (время, стоимость, уровень услуг) и эксплуатационных показателей по каждому маршруту – показателей, представляющих интерес для грузоперевозчиков, экспедиторов грузов, и т.п.
4. Определение основных путей развития этих маршрутов

III. Страны, международные организации и другие субъекты - участники проекта

Страны-члены ТРАСЕКА (Коридор ТРАСЕКА), а также международные организации (ЕК, ЭСКАТО ООН, ЕЭК ООН, ТРАСЕКА, СПЕКА) и частный сектор (операторы транспорта, экспедиторы груза, и т.п.)

IV. Основы методологии проекта

1. *Определение конкретных интермодальных Евро-Азиатских маршрутов в коридоре ТРАСЕКА среди маршрутов, определенных в рамках совместного проекта ЕЭК ООН / ЭСКАТО ООН по развитию Евро-Азиатских транспортных связей.* Такие маршруты выбираются по предложениям стран - участниц проекта и торговых партнеров в Европе и Центральной Азии (ЦА). По крайней мере, определяются 3 страны Западной Европы (Северная, Центральная и Южная Европа) и 3 страны ЦА. Маршруты окончательно формируются НИИ ТК в тесном сотрудничестве с ЭСКАТО ООН, ЕЭК ООН и ТРАСЕКА, а также соответствующими странами.

2. *Определение физических и нефизических барьеров по маршрутам коридора ТРАСЕКА.* Такой анализ осуществляется для каждого маршрута с применением методологии ЭСКАТО ООН (Диаграммы Время/Стоимость – Расстояние), как отражено в Приложении А, с уделением особого внимания перевозке контейнеров всех типов, включая "сверхбольшие" (высотой 2,9 м.), которые поступают на рынок транспортных услуг в возрастающем количестве (Приложение В).

3. *Определение технических, коммерческих и эксплуатационных показателей по каждому маршруту.* Определяются технические возможности перевозки контейнеров всех типов (по габаритам, нагрузке на ось, наличию необходимого оборудования для перегрузки контейнеров и т.д.), коммерческие показатели (время перевозки, стоимость, уровень предоставляемых услуг) и эксплуатационные показатели. Цель – получить показатели эффективности, представляющие прямой интерес для грузоотправителей, экспедиторов груза, транспортных операторов, включая операторов мультимодальных перевозок.

4. *Определение основных путей развития этих маршрутов.* Такие пути развития определяются на основе анализа каждого маршрута (узкие места, основные технические, коммерческие и эксплуатационные показатели).

V. Период выполнения проекта

18 месяцев со дня получения необходимого финансирования.

VI. Проектная группа

Научно-исследовательский институт транспорта и коммуникаций (НИИ ТК) как институт технической поддержки Проектной рабочей группы СПЕКА по транспорту и пересечению границ (ПРГ-ТПГ), является ответственным исполнителем проекта.

В состав проектной группы входят также национальные эксперты по проекту (один от каждой страны ТРАСЕКА, представители ЭСКАТО ООН, ЕЭК ООН и ТРАСЕКА, а также консультант(ы) по проекту.

VII. Основные этапы выполнения проекта

Основными этапами выполнения проекта являются следующие:

Этап I. *Подготовительный этап* (до получения финансирования): отработка краткого описания проекта, обсуждение проекта на 11 сессии ПРГ-ТПГ СПЕКА, и при одобрении проекта – отработка документа по проекту и направление его донору от имени ПРГ-ТПГ СПЕКА для рассмотрения на предмет возможного финансирования.

- Этап II. *Начальный этап выполнения проекта:* формирование проектной группы; заключение соглашений с национальными экспертами и консультантом по проекту.
- Этап III. *Разработка методологии проекта,* вопросников для национальных экспертов.
- Этап IV. *Проведение подготовительного совещания* в Алматы для отработки общего подхода к реализации проекта.
- Этап V. *Определение основных торговых партнеров в Европе и Центральной Азии* на основании соответствующих отчетов национальных консультантов
- Этап VI. *Выбор транспортных маршрутов в коридоре ТРАСЕКА.*
- Этап VII. *Определение основных показателей* (технических, коммерческих, эксплуатационных), а также физических и нефизических барьеров по каждому из маршрутов.
- Этап VIII. *Определение путей развития* каждого из маршрутов: определение мероприятий по ликвидации узких мест (физических и нефизических барьеров) маршрутов на национальном, субрегиональном (СПЕКА, ТРАСЕКА) и региональном (ЭСКАТО ООН, ЕЭК ООН) уровнях.
- Этап IX. *Подготовка проекта отчета* по выполнению проекта и направление его странам ТРАСЕКА.
- Этап X. *Проведение собрания по рассмотрению проекта,* отработка отчета по полученным замечаниям
- Этап XI. *Завершение отчета* с определением конкретных планов развития маршрутов и публикация отчета.

VIII. Возможный донор

Европейская Комиссия.

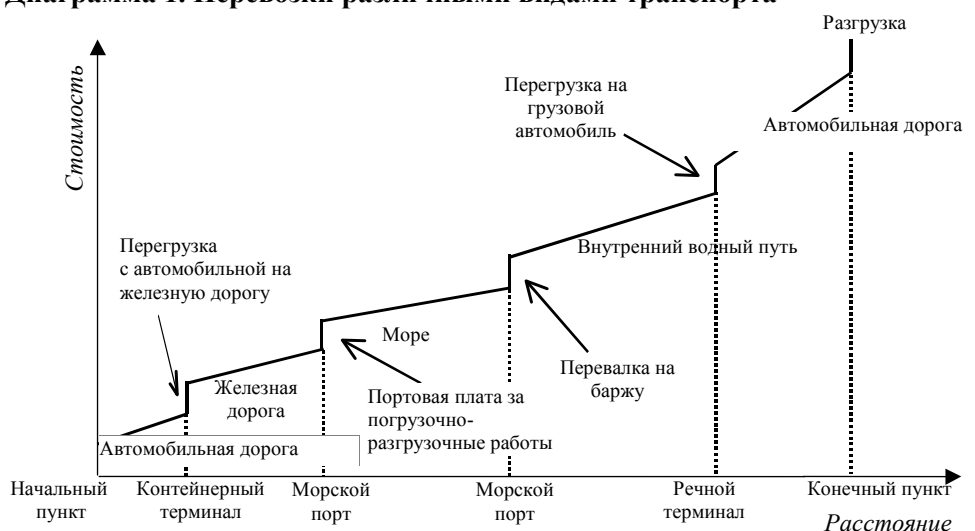
IX. Необходимая финансовая поддержка донора

325,000,00 долларов США.

МЕТОДОЛОГИЯ ЭСКАТО ООН – ДИАГРАММЫ ВРЕМЯ/СТОИМОСТЬ / РАССТОЯНИЕ

Методология ЭСКАТО ООН Время/Стоимость – Расстояние представляет собой способ отражения времени и средств, затраченных на транспортную перевозку. Для каждого участка маршрута, а также пункта погрузки, разгрузки, пересечения границ и перегрузки груза с одного вида транспорта на другой (портов, внутренних контейнерных терминалов и железнодорожных товарно-узловых станций) собираются данные по затраченному времени и финансовым средствам и затем наносятся на диаграмму в функции от расстояния. Наглядный характер диаграммы позволяет легко сравнивать маршруты, а также определять места простоя и другие проблемы. Диаграмма 1 показывает процесс перевозки от начального до конечного пункта маршрута различными видами транспорта.

Диаграмма 1. Перевозки различными видами транспорта



Дополнительные финансовые затраты (или затраты времени) возможны в каждом пункте интермодальных перевозок или пункте пересечения границ. На диаграмме это отображается вертикальным подъемом. Чем больше имеется информации по каждому пункту перегрузки или узлу интермодальных перевозок, тем легче будет определить причину проблемы.

Информация, требуемая для построения модели, включает в себя следующее:

- Подробный маршрут от начального до конечного пункта маршрута, с указанием мест, где возможен простой (в таких местах как пересечение границ и пунктах интермодальной перегрузки);

- Вид транспорта на каждом отрезке маршрута;
- Протяженность каждого отрезка маршрута;
- Продолжительность транзитных перевозок на каждом отрезке маршрута (выраженная в часах или днях) и;
- Финансовые затраты на каждом отрезке маршрута.

В Таблице 1 и в Диаграмме 2 ниже приведен пример. Обратите внимание как суммарные показатели времени (ось y) нанесены в функции к расстоянию (ось x). Все данные являются вымышленными.

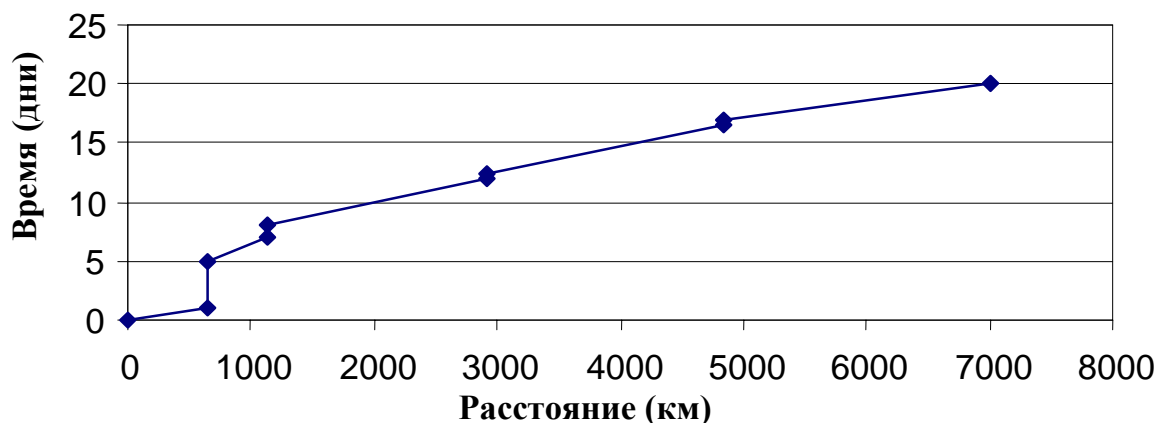
Таблица 1.

Узбекистан – Германия через Турцию		Вид транспорта	Расстояние (км)	Расстояние (суммарное)	Среднее транзитное время	Время (суммарное)	Затраты (Доллары США/ДФЭ)	Затраты (суммарные)
Маршрут								
Ташкент			0	0	0	0	0	0
Ташкент-Алат/Фараб		Авт. дорога	650	650	1	1	750	750
Алат/Фараб				650	4	5	1000	1750
Алат/Фараб-Сарахс		Авт. дорога	480	1130	2	7	500	2250
Сарахс				1130	1	8	0	2250
Сарахс - Барзарган		Авт. дорога	1780	2910	4	12	1800	4050
Барзарган				2910	0.5	12.5	0	4050
Барзарган - Капикуле (Турция)		Авт. дорога	1940	4850	4	16.5	2000	6050
Капикуле				4850	0.5	17	0	6050
Капикуле - Берлин		Авт. дорога	2150	7000	3	20	1000	7050

Диаграмма 2.

Ташкент - Берлин

(на всех участках перевозки осуществлялись автомобильным транспортом)



Даже бегло взглянув на вышеуказанную диаграмму, можно определить, что существует относительно долгий (согласно таблице - 4 дня) простой в пункте пересечения границы Алат/Фараб. Объяснить причину задержки может дальнейшее исследование на местности.

Для простоты сравнения рекомендуется в качестве единицы анализа использовать стандартный контейнер. Таким образом анализ может быть выполнен в ДФЭ или 40-ФЭ (40-футовом эквиваленте).

Приложение В

ТИПЫ И РАЗМЕР КОНТЕЙНЕРОВ

Условное обозначение грузовых контейнеров	Высота снаружи			Ширина снаружи			Длина снаружи		
	футы	дюймы	мм	футы	дюймы	мм	футы	дюймы	мм
Отвечающие стандартам ИСО									
1 А	8	00	2 438	8	00	2 438	40	00	12 192
1 АА	8	06	2 591	8	00	2 438	40	00	12 192
1 В	8	00	2 438	8	00	2 438	30	00	9 125
1 ВВ	8	06	2 591	8	00	2 438	30	00	9 125
1 С	8	00	2 438	8	00	2 438	20	00	6 058
1 СС	8	06	2 591	8	00	2 438	20	00	6 058
Не отвечающие стандартам ИСО									
Контейнеры повышенной вместимости	9	06	2 896	8	00	2 435	40	00	12 192
Контейнеры повышенной вместимости	9	06	2 896	8	00	2 435	20	00	6 058

Источник: ESCAP, 1991: A Study on the Cost Benefit and Problems Following the Introduction of High Cube Containers in Developing Countries of the ESCAP.

**КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ПРЕДЛАГАЕМЫХ ПРОЕКТОВ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИХ
ОБЩИЙ ИНТЕРЕС ДЛЯ СТРАН СПЕКА**

Приложение 2

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА

**ТРАНСПОРТНЫЕ МАРШРУТЫ
ОТ СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ/СПЕКА К ПОРТУ БАНДАР АББАС**

I. Введение

Порт Бандар Аббас Исламской Республики Иран играет значительную роль в развитии внешней торговли стран Центральной Азии (ЦА)/СПЕКА (не имеющих прямого выхода к морю) и их интеграции в мировую экономическую систему.

Завершение строительства (2005) новой железнодорожной линии Мешхед – Бафк предоставляет странам ЦА/СПЕКА новый маршрут к порту Бандар Аббас. Маршрут к порту Бандар Аббас примерно на 900 км короче существующего железнодорожного маршрута через Тегеран.

Существуют несколько маршрутов, связывающих страны ЦА/СПЕКА с портом Бандар Аббас - железнодорожные, автодорожные, интермодальные автодорога – железная дорога, в том числе альтернативные конкурирующие маршруты.

Страны ЦА/СПЕКА постоянно отмечают на различных международных форумах и т.п. необходимость определения возможных маршрутов ЦА/СПЕКА – порт Бандар Аббас и их анализ для определения их основных технических, коммерческих и эксплуатационных показателей, представляющих непосредственный интерес грузоотправителям, экспедиторам груза, операторам мультимодальных перевозок, а также в определении физических и нефизических узких мест этих маршрутов и мероприятий по их устранению.

II. Цели и задачи проекта

Целью данного проекта является определение:

1. Возможных маршрутов (железнодорожных, автодорожных, интермодальных) между странами ЦА/СПЕКА и портом Бандар Аббас;
2. Основных показателей (технических, коммерческих, эксплуатационных) этих маршрутов;

3. Узких мест (физических и нефизических) этих маршрутов, а также разработка плана мероприятий по повышению эффективности маршрутов;

При этом будет учитываться то обстоятельство, что маршруты ЦА/СПЕКА – порт Бандар Аббас являются составной частью интермодальных (наземный транспорт – морской транспорт) маршрутов от стран ЦА/СПЕКА в страны Западной Европы, а также на страны Северо-Восточной Азии, Юго-Восточной Азии и Южной Азии через порт Бандар Аббас, что определяет значение рассматриваемого проекта также для стран Западной Европы и указанных регионов Азии для развития международной торговли со странами ЦА/СПЕКА.

III. Страны- участницы проекта

Азербайджан, Афганистан, Исламская Республика Иран, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан

IV. Основы методологии проекта

1. *Определение возможных маршрутов* (железнодорожных, автодорожных, интермодальных), связывающих страны ЦА/СПЕКА с портом Бандар Аббас, где существующие и потенциальные товаропотоки составляют основной критерий. Эти маршруты определяются по предложениям стран- участниц проекта. Маршруты формируются НИИ ТК с участием ЭСКАТО ООН и ОЕС для рассмотрения и согласования со странами.

2. *Определение основных показателей* (технических, коммерческих, эксплуатационных) выбранных маршрутов.

3. *Определение узких мест* (физических и нефизических барьеров) маршрутов. Такой анализ осуществляется для каждого маршрута с применением методологии ЭСКАТО ООН (Диаграммы Времени/Стоимости), как отражено в Приложении А, имея ввиду следующий критерий (пакет показателей), представляющий прямой интерес для грузоотправителей, экспедиторов грузов, операторов мультимодальных перевозок:

(а) Технические показатели – возможность перевозки контейнеров всех типов (приложение Б) по габаритам (мосты, тоннели), нагрузке на ось, наличию оборудования для перегрузки контейнеров и т.д.

(b) Коммерческие показатели

– Время

– Стоимость

- Уровень предоставляемых услуг (Надежность графика, сохранность груза в пути, возможность получения информации о местонахождении контейнера/груза в любой момент времени и т.д.)

(с) Эксплуатационные показатели – существующие схемы эксплуатации маршрутов; интермодальные транспортные и логистические центры, увязка систем эксплуатации и информационность схем маршрутов с организацией и информационным обеспечением перевозок грузов из стран ЦА/СПЕКА в страны Западной Европы и в страны Северо-Восточной Азии, Юго-Восточной Азии и Южной Азии через порт Бандар Аббас. Особое значение имеют условия эксплуатации маршрута в течение продолжительного периода времени.

V. Период выполнения проекта

14 месяцев со дня получения необходимого финансирования.

VI. Проектная группа

Институт НИИ ТК (как институт технической поддержки СПЕКА ПРГ-ТПГ) является ответственным исполнителем проекта от имени СПЕКА ПРГ-ТПГ

В состав проектной группы входят:

1. Президент Института НИИ ТК – Руководитель группы;
2. Проектная подгруппа института НИИ ТК (2 чел);
3. Представитель Министерства Транспорта и Коммуникаций Республики Казахстан – ведущей страны СПЕКА в области транспорта (1);
4. Представитель ЭСКАТО ООН (1);
5. Представитель ОЭС (1);
6. Национальные эксперты по проекту:
 - Азербайджан - железные дороги и автодороги/автотранспорт (2);
 - Афганистан - автодороги/автотранспорт (1);
 - Исламская Республика Иран - железные дороги и автодороги/автотранспорт (2);
 - Казахстан - функции национальных экспертов выполняет проектная подгруппа Института НИИ ТК (см. Пункт VI.2))

- Кыргызстан - железные дороги и автодороги/автотранспорт (2);
- Таджикистан - железные дороги и автодороги/автотранспорт (2);
- Туркменистан - железные дороги и автодороги/автотранспорт (2);
- Узбекистан - железные дороги и автодороги/автотранспорт (2);

7. Консультант по проекту – см. Круг ведения консультанта по проекту (1) (Приложение С)

VII. Основные этапы выполнения проекта

Основными этапами выполнения проекта являются следующие:

- Этап I. *Подготовительный этап* (до получения финансирования): отработка краткого описания проекта, обсуждение проекта на 11 сессии ПРГ-ТПГ СПЕКА (29-30 марта 2006 г. Алматы), и при одобрении проекта – отработка документа по проекту в соответствии с требованиями потенциального донора, и направление документа по проекту донорам от имени ПРГ-ТПГ СПЕКА для рассмотрения на предмет возможного финансирования.
- Этап II. *Начальный этап выполнения проекта* (3 месяца со дня получения финансирования): формирование проектной группы; заключение соглашений с национальными экспертами и консультантами по проекту; разработка методологии проекта и вопросников для национальных экспертов; совещание (3 дня в Алматы) для отработки общего подхода к реализации проекта.
- Этап III. *Определение маршрутов* (3 месяца): определение маршрутов от стран ЦА/СПЕКА до порта Бандар Аббас.
- Этап IV. *Анализ маршрутов* (3 месяца): определение узких мест маршрутов; определение основных показателей (технических, коммерческих и эксплуатационных) маршрутов.
- Этап V. *Разработка плана мероприятий* по повышению эффективности маршрутов (3 месяца): определение мероприятий по ликвидации узких мест (физических и нефизических барьеров) маршрутов на национальном, субрегиональном (СПЕКА, ОЭС) и региональном (ЭСКАТО ООН, ЕЭК ООН) уровнях.
- Этап VI. *Совещание проектной группы* для рассмотрения результатов выполнения проекта (3 дня, Алматы). Подготовка проекта отчета по выполнению проекта (2 месяца): рассмотрение отчета на указанном совещании проектной группы, отработка проекта отчета для предъявления на рассмотрение ближайшей сессии СПЕКА ПРГ-ТПГ.

Этап VII. *Рассмотрение проекта отчета* на ближайшей сессии ПРГ-ТПГ СПЕКА:
рассмотрение проекта отчета и отработка отчета по замечаниям и т.п.

Этап VIII. *Публикация отчета*: подготовка отчета к публикации и публикация отчета.

VIII. Возможный донор

Исламская Республика Иран или Исламский Банк Развития.

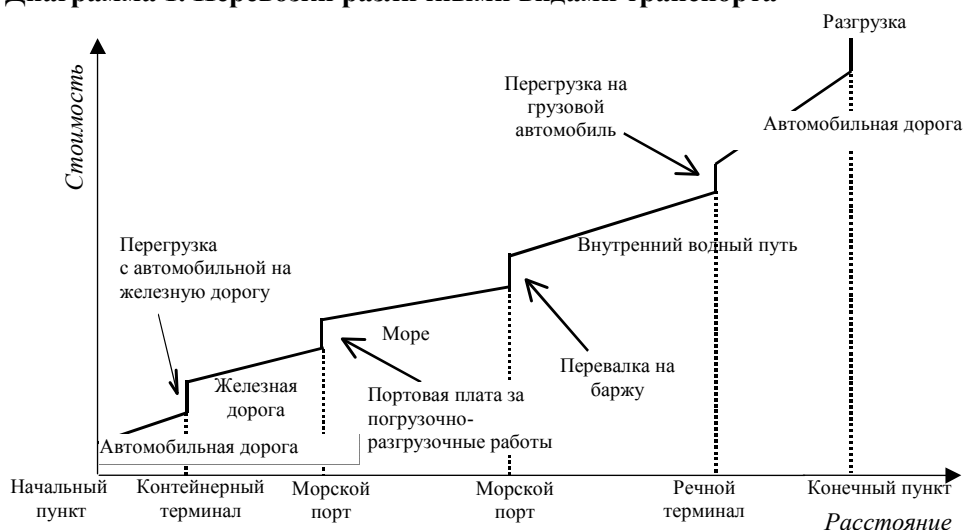
IX. Необходимая финансовая поддержка донора

Необходимо 164 000 долларов США для реализации данного проекта (приложение D).

МЕТОДОЛОГИЯ ЭСКАТО ООН – ДИАГРАММЫ ВРЕМЯ/СТОИМОСТЬ - РАССТОЯНИЕ

Методология ЭСКАТО ООН Время/Стоимость – Расстояние представляет собой способ отражения времени и средств, затраченных на транспортную перевозку. Для каждого участка маршрута, а также пункта погрузки, разгрузки, пересечения границ и перегрузки груза с одного вида транспорта на другой (портов, внутренних контейнерных терминалов и железнодорожных товарно-узловых станций) собираются данные по затраченному времени и финансовым средствам и затем наносятся на диаграмму в функции от расстояния. Наглядный характер диаграммы позволяет легко сравнивать маршруты, а также определять места простоя и другие проблемы. Диаграмма 1 показывает процесс перевозки от начального до конечного пункта маршрута различными видами транспорта.

Диаграмма 1. Перевозки различными видами транспорта



Дополнительные финансовые затраты (или затраты времени) возможны в каждом пункте интермодальных перевозок или пункте пересечения границ. На диаграмме это отображается вертикальным подъемом. Чем больше имеется информации по каждому пункту перегрузки или узлу интермодальных перевозок, тем легче будет определить причину проблемы.

Информация, требуемая для построения модели, включает в себя следующее:

- Подробный маршрут от начального до конечного пункта маршрута, с указанием мест, где возможен простой (в таких местах как пересечение границ и пунктах интермодальной перегрузки);
- Вид транспорта на каждом отрезке маршрута;

- Протяженность каждого отрезка маршрута;
- Продолжительность транзитных перевозок на каждом отрезке маршрута (выраженная в часах или днях) и;
- Финансовые затраты на каждом отрезке маршрута.

В Таблице 1 и в Диаграмме 2 ниже приведен пример. Обратите внимание как суммарные показатели времени (ось у) нанесены в функции к расстоянию (ось х). Все данные являются вымышленными.

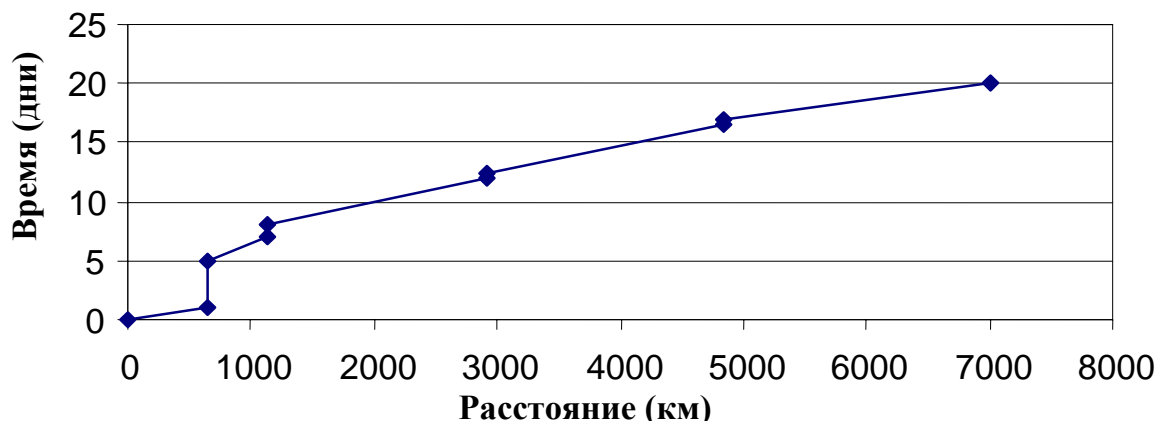
Таблица 1.

Узбекистан – Германия через Турцию								
Маршрут	Вид транспорта	Расстояние (км)	Расстояние (суммарное)	Среднее транзитное время	Время (суммарное)	Затраты (Доллары США/ДФЭ)	Затраты (суммарные)	
Ташкент		0	0	0	0	0	0	
Ташкент-Алат/Фараб	Авт. дорога	650	650	1	1	750	750	
Алат/Фараб			650	4	5	1000	1750	
Алат/Фараб-Сарахс	Авт. дорога	480	1130	2	7	500	2250	
Сарахс			1130	1	8	0	2250	
Сарахс - Базарган	Авт. дорога	1780	2910	4	12	1800	4050	
Базарган			2910	0.5	12.5	0	4050	
Базарган - Капикуле (Турция)	Авт. дорога	1940	4850	4	16.5	2000	6050	
Капикуле			4850	0.5	17	0	6050	
Капикуле - Берлин	Авт. дорога	2150	7000	3	20	1000	7050	

Диаграмма 2.

Ташкент - Берлин

(на всех участках перевозки осуществлялись автомобильным транспортом)



Даже бегло взглянув на вышеуказанную диаграмму, можно определить, что существует относительно долгий (согласно таблице - 4 дня) простой в пункте пересечения границы Алат/Фараб. Объяснить причину задержки может дальнейшее исследование на местности.

Для простоты сравнения рекомендуется в качестве единицы анализа использовать стандартный контейнер. Таким образом анализ может быть выполнен в ДФЭ или 40-ФЭ (40-футовом эквиваленте).

ТИПЫ И РАЗМЕР КОНТЕЙНЕРОВ

Условное обозначение грузовых контейнеров	Высота снаружи			Ширина снаружи			Длина снаружи		
	футы	дюймы	мм	футы	дюймы	мм	футы	дюймы	мм
Отвечающие стандартам ИСО									
1 А	8	00	2 438	8	00	2 438	40	00	12 192
1 АА	8	06	2 591	8	00	2 438	40	00	12 192
1 В	8	00	2 438	8	00	2 438	30	00	9 125
1 ВВ	8	06	2 591	8	00	2 438	30	00	9 125
1 С	8	00	2 438	8	00	2 438	20	00	6 058
1 СС	8	06	2 591	8	00	2 438	20	00	6 058
Не отвечающие стандартам ИСО									
Контейнеры повышенной вместимости	9	06	2 896	8	00	2 435	40	00	12 192
Контейнеры повышенной вместимости	9	06	2 896	8	00	2 435	20	00	6 058

Источник: ESCAP, 1991: A Study on the Cost Benefit and Problems Following the Introduction of High Cube Containers in Developing Countries of the ESCAP.

Приложение С

КОНСУЛЬТАНТ ПО ПРОЕКТУ- КРУГ ВЕДЕНИЯ

Круг ведения консультанта по проекту составляет:

1. Разработка методологии проекта.
2. Анализ результатов проекта по определению маршрутов от стран Центральной Азии (ЦА)/СПЕКА до порта Бандар Аббас.
3. Анализ результатов проекта по определению узких мест (физических и нефизических барьеров) маршрутов.
4. Анализ проекта Плана мероприятий по повышению эффективности маршрутов.
5. Участие в миссиях проектной группы в некоторые страны- участники проекта по заданию руководителя проектной группы
6. Участие в совещаниях проектной группы и сессии ПРГ-ТПГ СПЕКА, на которой будут рассматриваться результаты проекта
7. Выполнение других заданий руководителя проектной группы

Консультант по проекту должен соответствовать следующим требованиям:

1. Иметь высшее образование
2. Иметь опыт работы (не менее 10 лет) по определению и формированию международных транспортных маршрутов, формализации таких маршрутов, и анализу маршрутов для определения физических и нефизических барьеров и эксплуатации международных маршрутов.
3. Владеть английским и русским языками.

БЮДЖЕТ ПРОЕКТА

В долларах США

1.	Проектная группа НИИ ТК (3 человека) Изучение имеющихся материалов; использование базы данных, материалов и данных для проекта по Казахстану; обобщение и анализ материалов; подготовка документов для рассмотрения; создание специальной базы данных. Предоставление зала заседаний и административная/техническая поддержка совещаний (2) проектной группы	47,000
2.	Консультант/эксперты: (а) Консультант по проекту (b) Национальные эксперты по проекту (13 чел x US\$1000, см. VI.6)	24,000 13,000
3.	Миссии проектной группы в некоторые страны-участницы проекта	15,000
4.	Совещания проектной группы (2 в г. Алматы) и участие в одном совещании ПРГ-ТПГ СПЕКА. (Проектная группа НИИ ТК, ЭСКАТО ООН (1), ЕЭК ООН (1), ОЭС (1), национальные эксперты по проекту (13))	55,000
5.	Публикация отчета	5,000
6.	Другие расходы	5,000
	Всего:	164,000