

Программа ТАСИС Европейского Союза

**Технико - Экономическое
обоснование для
усовершенствования
автомобильных и
железнодорожных
пограничных переходов
между Молдовой и Украиной и
для модернизации
мультимодальных
терминалов в Молдове и
Украине**

Текущий Отчет



**Проект финансируется
Европейским Союзом**



**Проект реализуется
Еурекной**



This project is funded by
the European Union

**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

**Контракт: Europe
Aid/113199/C/SV/MULTI-4**

**«Технико- Экономическое
обоснование для
усовершенствования
автомобильных и
железнодорожных
пограничных переходов
между Молдовой и
Украиной и для
модернизации
мультимодальных
терминалов в Молдове и
Украине»**

Текущий отчет 2

Август 2003

Выпуск 1.0



This project is funded by
the European Union

**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

Название проекта : «Технико-экономическое обоснование для усовершенствования автомобильных и железнодорожных пограничных переходов между Молдовой и Украиной и для модернизации мультимодальных терминалов в Молдове и Украине»

Номер проекта : EuropeAid/113199/C/SV/Multi, 27530

Страна : Молдова, Украина

Ведущая компания::

Имя : Eurecna CNA Veneto International Services
Адрес : I-30173 Venezia Mestre Via Sansovino n.5
Телефон : +39 041 2919421
Факс : +39 041 532245
Контактное лицо : Андрея Балдан
Подпись :

Партнер (Молдова)

Имя : Министерство Транспорта и Связи
Адрес : ул. Штефан чел Маре 134 Кишинэу, MD-2012
Телефон : +373 2 78 58 29
Факс : +373 2 22-06-57
Контактное лицо : Руснак Андрей
Подпись :

Партнер (Украина)

Министерство Транспорта
7/9., Киев-150, 03680, Ukraine
+38 044 461-6598, 268 - 1663
+38 044 268-2202, 268 - 1041
Легенкий Григорий

Дата отчета: 01/09/2003

Отчетный период: 01/06/2003 - 31/09/2003

Авторы отчета: **Директор проекта
Марио Костариол**

**Руководитель проекта
Крис Хейг Протеро**



This project is funded by
the European Union

**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

Контракт: Europe Aid/113199/C/SV/MULTI-4

**«Технико-экономическое обоснование для усовершенствования
автомобильных и железнодорожных пограничных переходов
между Молдовой и Украиной и для модернизации
мультимодальных терминалов в Молдове и Украине»**

Текущий отчет 2

Август 2003

*Eurecna Srl несет полную ответственность за содержание данной публикации ни в
каком случае не выражает точку зрения Европейского Союза.*



Содержание

Содержание	4
Список приложений	5
Сокращения	6
1. Синописис проекта	7
2. Введение	9
3. Краткое содержание деятельности по проекту	10
3.1 Период Первоначального Отчета	10
3.2 Март – май (Период первого Текущего Отчета)	10
3.3 Июнь – август (Период второго Текущего Отчета)	10
4 Планирование для оставшейся части проекта	12
4.1 Деятельность по менеджменту проекта	12
4.2 Деятельность по модулю А	12
4.3 Деятельность по модулю В	12
5. Работа проделанная по проекту за отчетный период	13
5.1 Введение	13
5.2 Деятельность по менеджменту проекта	13
5.2.1 Персонал	13
5.2.2 Текущий Отчет	13
5.2.3 Руководящий Комитет Проекта	13
5.2.4 Обучающие поездки	13
5.3 Деятельность по Модулю А	14
5.3.1 Анализ и описание ПП (Задача А.1)	14
5.3.2 Выбор ПП для усовершенствования	14
5.3.3 Инженерное проектирование по ПП (Задача А.3)	15
5.3.4 Подготовка проектов приемлемых для банка	15
5.4 Деятельность по модулю В	15
5.4.1 Анализ мультимодальных терминалов (Задача В-1)	15
5.4.2 Прогнозы по грузоперевозкам (Задача В.2)	15
5.4.3 Первоначальные исследования по интермодальным перевозкам (Задача В.3)	16
5.4.4 Рекомендации по Этапу 2 (Задача В.2)	16
5.5 Сопутствующие документы	16
6. Планирование по проекту на следующий отчетный период	20
6.1 Введение	20
6.2 Деятельность по менеджменту проекта	20
6.2.1 Руководящий Комитет проекта	20
6.3 Деятельность по Модулю А	20
6.3.1 Завершение базы данных по ПП (Задание А.1.7)	20
6.3.2 Исследования проведенные подрядчиками (Задача А.3)	21
6.3.3 Концептуальный проект и дизайн (Задача А.3)	21
6.3.4 Разработка тендерных документов (Задача А.4)	21
6.4 Деятельность по Модулю В	21
6.4.1 Инженерное проектирование улучшений на терминалах (Задача В.5)	21
6.4.2 Финансовый и экономический анализ для документов приемлемых для банка (Задача В.6)	22
Приложения	24



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

Список Приложений

Приложение А	<i>Логическая структура</i>
Приложение В	<i>Общий План Деятельности</i>
Приложение С	<i>План Результатов Деятельности</i>
Приложение D	<i>Модуль А – Этап 2 Приоритеты</i>
Приложение E	<i>Отчет об Обучающей поездке</i>
Приложение F	<i>Интермодальная концепция и Рекомендации по Модулю В</i>



Сокращения

АВОС	<i>Анализ Воздействия на Окружающую Среду</i>
ВНП	<i>Валовой Национальный Продукт</i>
ЕБРР	<i>Европейский Банк Реконструкции и Развития</i>
ЕК	<i>Европейская Комиссия</i>
ЕС	<i>Европейский Союз</i>
ИО	<i>Итоговый Отчет</i>
ИТ	<i>Информационные технологии</i>
МФИ	<i>Международные Финансовые Институты</i>
НО	<i>Начальный отчет</i>
ОПД	<i>Общий План Деятельности</i>
ПИО	<i>Проект Итогового Отчета</i>
ПП	<i>Пограничные переходы</i>
ПРД	<i>План Результатов Деятельности</i>
РКП	<i>Руководящий Комитет Проекта</i>
СНГ	<i>Союз независимых государств</i>
ТАСИС	<i>Техническая Помощь Странам СНГ</i>
ТЕС	<i>Транс-Европейская Сеть</i>
ТРАСЕКА	<i>Транспортные Коридоры между Европой, Кавказом и Азией</i>
ТП	<i>Техническая помощь</i>



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

1. Синопис проекта

Название проекта:	Технико экономическое обоснование усовершенствований авто и железнодорожных пунктов пересечения границ между Молдовой и Украиной, и усовершенствование мультимодальных терминалов в Молдове и Украине.
Номер проекта:	EuropeAid/113199/C/S/Multi 27530
Дата Соглашения финансирования:	
Страны:	Молдова, Украина
Начало проекта – реальное:	23/12/2002
Завершение проекта – запланированное:	23/12/2003
Завершение проекта – вероятное:	23/12/2003
Обязательства:	1.700.000 €

Общая цель проекта: Поддержка развития региона путем улучшения работы автодорожного и железнодорожного транспорта, сокращая время прохождения на пограничных переходах и, развивая услуги мультимодальных терминалов в рамках коридоров ТЕС и ТРАСЕКА.

Конкретные цели проекта: Подготовить условия для усовершенствования выбранных пунктов пересечения границы и мультимодальных терминалов с целью улучшить транспортные потоки между Молдовой и Украиной, и для продвижения контейнерно-трейлерных перевозок, подготовив документы приемлемые для поощрения инвестиций

Планируемые результаты:

Модуль А Пограничные переходы

- A.1 анализ всех существующих пунктов пересечения границы
- A.2 выбор ПП для проведения модернизации
- A.3 разработка инженерных проектов по выбранным ПП
- A.4 подготовка проектов для выбранных ПП, приемлемых для банка
- A.5 продвижение выбранных ПП в МФИ

Модуль В Мультимодальные терминалы

- V.1 анализ существующих терминалов в регионе
- V.2 прогноз по объемам грузовых транспортных потоков в регионе
- V.3 разработка модели интермодального транспорта для региона
- V.4 рекомендации по Этапу 2 Деятельности
- V.5 разработка инженерных проектов для модернизации отобранных терминалов
- V.6 подготовка проектных документов для усовершенствования выбранных терминалов, приемлемых для банка

Деятельность по проекту:

Модуль А

- A.1.1 Составить список международных авто и железнодорожных пунктов пересечения границы
- A.1.2 Собрать техническую документацию по ПП
- A.1.3 Подготовить базу данных и классификацию параметров
- A.1.4 Посетить все ПП
- A.1.5 Составить классификацию ПП и отчеты
- A.1.6 Внести данные в базу данных
- A.1.7 Передать базу данных по ПП местным партнерам
- A.2.1 Подготовить обоснованные рекомендации Руководящему Комитету
- A.2.2 Завершить базу данных и сформулировать рекомендации
- A.2.3 Составить рекомендации Руководящему Комитету и предоставить дополнительную информацию в случае запроса



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

- A.3.1 Посетить и провести инспектирование выбранных участков
- A.3.2 Прийти к соглашению по форматам и стандартам с заинтересованными МФИ
- A.3.3 Подготовить инженерные проекты
- A.3.4 Провести инспектирование специалистами
- A.3.5. Посетить участки для окончательной проверки и соглашения
- A.3.6. Завершить подготовку тендерных документов
- A.3.7 Подготовить инженерные проекты, финансовые расчеты и тендерные документы

- A.4.1 Подготовить предварительное ТЭО для первоначальных обсуждений с клиентами
- A.4.2 Завершить экономическое и финансовое обоснование
- A.4.3 Подготовить презентацию бенефициарам и МФИ
- A.4.4 Составить рекомендации по устранению процедурных узких мест на ПП
- A.4.5 Подготовить проекты приемлемые для банка по выбранным ПП

- A.5.1 Консультировать правительства по подходам и переговорам с МФИ

Модуль В

- V.1.1 Посещение 4 терминалов
- V.1.2 Подготовка отчетов и классификация терминалов
- V.1.3 Второе посещение участков и согласование проектов планов
- V.1.4 Предоставление предварительного исследования по интермодальным терминалам.

- V.2.1 Изучение имеющихся данных и моделей
- V.2.2 Проведение инспектирования и интервью
- V.2.3 Подготовить Пособие по Работе модели составления прогноза
- V.2.4 внесение данных и тестирование модели прогнозирования
- V.2.5 Обучение персонала партнеров и передача системы бенефициариям
- V.2.6 Передача бенефициариям модели прогнозирования транспортных потоков

- V.3.1 первоначальные исследования по интермодальной модели

- V.4.1 Составить рекомендации Руководящему Комитету и предоставить дополнительную информацию в случае запроса
- V.4.2 Принять решение по деятельности на Этапе 2

- V.5.1 Посещение и инспектирование отобранных терминалов
- V.5.2 Согласование с заинтересованными бенефициариями/ инвесторами
- V.5.3 Подготовка технических спецификаций
- V.5.4 Провести инспектирование специалистами
- V.5.5 Посетить участки для окончательной проверки и соглашения

- V.6.1 Завершить экономический и финансовый анализ
- V.6.2 Подготовить презентацию бенефициарам и инвесторам/ МФИ
- V.6.3 Предоставить консультационные услуги терминалам

Целевые группы:	Молдова: Министерство Транспорта и Связи, Департамент пограничного контроля, Департамент таможенного контроля, Железная дорога Молдовы Украина: Министерство Транспорта, Государственный Комитет Пограничного Контроля, Государственная таможенная служба, Железная дорога Украины.
Начало проекта:	23 декабря 2002
Длительность проекта	12 месяцев



2. Введение

Данный второй Текущий Отчет написан в соответствии с требованиями Раздела 7.1 ТЗ и является вторым Промежуточным Отчетом. Так как данный отчет содержит детальную информацию о деятельности предпринятой до конца августа 2003, то в этом месяце не будет выпущен ежемесячный краткий отчет о деятельности.

Синописис Проекта был пересмотрен в соответствие с рекомендациями составленными по Модулю В – Этап 2, которые были приняты бенефициарами, и прилагается как первый раздел данного и последующих отчетов. Логическая структура прилагается как Приложение А, Общий План Деятельности (ОПД) как Приложение В, и План Результатов Деятельности (ПРД) как Приложение С. Невозможно разместить ресурсы точно так, как предлагают положения ТАСИС, так как структура бюджета проекта отличается от нормальных контрактов ТАСИС тем, что элемент оплаты включает в себя также оплату перелетов и суточных для всех международных экспертов, а все остальные расходы покрываются Бюджетом для неосновных расходов уже утвержденным ЕС.

Так как данный проект начинается в январе и заканчивается в декабре, то существует совпадение между «месяцем проекта» и календарным месяцем. Для ясности и удобства 1 месяц относится к январю, месяц 2 - к февралю, и так далее. Данная структура будет поддерживаться в данном и последующих отчетах.

Далее структура отчета следующая::

- Краткое содержание общей деятельности по проекту
- План проекта для оставшейся части
- Деятельность по проекту за отчетный период + таблицы
- План проекта на следующий отчетный период + таблицы



This project is funded by
the European Union

3. Краткое содержание деятельности по проекту

3.1 Период Первоначального Отчета

Проект начался в начале января, первое посещение региона состоялось в середине января. Первоначальная задача была организовать офисы проекта в Кишиневе и Киеве, и набрать местный персонал. Местные эксперты были набраны через рекламные объявления и интервью были проведены в течение февраля, также были проведены первоначальные встречи с бенефициариями и офисами ЕК в обеих странах. Началась работа по обоим Модулям. Детали деятельности в течение первых двух месяцев были включены в Главу 3 Первоначального Отчета.

3.2 Март – май (Период 1 Текущего Отчета)

6 марта CV местных и международных краткосрочных экспертов были утверждены ЕК, был выпущен Первоначальный Отчет и утвержден Бенефициариями. Были назначены представители в РК и завершена регистрация проекта в Украине.

Посещения пунктов пересечения границы продолжались в течение всего периода и закончились в мае. Структура базы данных по ПП была завершена в конце апреля и база данных составлена и продемонстрирована в мае на заседании РК.

Сбор данных и составление прогнозов по транспортным потокам продолжались в течение всего периода и практически полностью завершены по Молдове. Дополнительная информация должна быть получена из Украины, и данный вид деятельности будет продолжаться в течение первой половины июня.

Первые визиты краткосрочных экспертов были завершены в течение данного периода. Эксперт по ИТ наблюдал за созданием базы данных и подготовил документацию для заключения контрактов с подрядчиками. Консультант по вопросам таможи и транзита посетил ряд ПП и написал предварительный документ по существующей процедуре. Группа экспертов по вопросам интермодальных перевозок посетили проект в мае и посетили ряд существующих и потенциальных мультимодальных терминалов.

Первое из трех заседаний РК было подготовлено и проведено в Кишиневе 22 мая, был дан отчет о работе проделанной по проекту и представлены кратко рекомендации по Этапу 2 (Модуль А). Экономист представил Прогнозы по Транспортным Потокам и Схему Оценки Инвестиций, также была представлена база данных. Также велась подготовка обучающей поездки в Италию и Словению, которая состоится в течение первых двух недель июня.

3.3 Июнь – август (Период 2 Текущего Отчета)

Прогресс по проекту в течение данного периода шел немного медленнее, чем предполагалось; в связи с этим 26 августа Руководителя проекта в Брюсселе попросили о продлении срока проекта и перераспределении человек/дней. Изменения в бюджете проекта нет.

Планирование проекта основывается теперь на продлении даты завершения контракта до 22 февраля 2004.



Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

This project is funded by
the European Union

Обучающие поездки в Италию и Словению были успешно завершены в течение первых двух недель июня. Руководитель группы и персонал из офиса Контрактора сопровождали участников в обеих поездках, и в поездке по Модулю А также участвовал инженер проекта.

В базе данных по ПП был найден ряд расхождений, поэтому было предпринято дополнительное посещение ПП. Результаты данной ревизии включены в документ; надеемся, что данный документ будет готов в начале сентября.

Рекомендации по Модулю А были приняты Бенефициариями в середине июня, письма с подтверждением, о которых попросил Руководитель Проекта, были получены в июле. Затем была начата работа по приоритизации задач в соответствии с запросом TRACECA ускорить выполнение некоторых задач, чтобы дать им возможность представить проекты TRACECA IGC в октябре. Первоначальные работы по изысканиям и проектированию будут завершены к августу, продолжается подготовка тендерных документов, которая завершится к середине сентября.

Рекомендации по Этапу 2 Модуль В были подготовлены и изданы в начале июля вместе с документом по Интермодальной Стратегии, которые также были приняты Бенефициариями. Некоторые сложности были в получении необходимых данных по транспортным прогнозам и бизнес планов от мультимодальных терминалов для продолжения работы по составлению ТЭО, но данный вопрос был практически решен предоставлением дополнительной информации в течение августа.

Прогнозы по транспортным потокам практически завершены и документация по методологии готовится экономистом проекта.

Второе заседание Руководящего Комитета будет проходить в Ильичевске 4 сентября 2003.



This project is funded by
the European Union

4. Планирование для оставшейся части проекта

В данном разделе дано краткое содержание плана работы для оставшейся части проекта. Планирование основывается на предположении что Руководитель проекта разрешит продление срока завершения контракта с 23 декабря 2003 до 29 февраля 2004.

4.1 Деятельность по менеджменту проекта

Второе заседание РК пройдет в Ильичевске 4 сентября, принимающая сторона – Руководство порта Ильичевска; третье, заключительное заседание РК пройдет ближе к концу ноября в Киеве. Оба заседания будут скомбинированы с другими видами деятельности, чтобы максимально использовать ресурсы Бенефициариев и ЕС. Второе заседание РК будет включать посещение порта и контейнерного терминала. Во время третьего заседания планируется организовать семинар по вопросам частного финансирования проектов в области транспортной инфраструктуры, как было указано в предыдущих отчетах.

Проект Итогового Отчета планируется подготовить к концу декабря, последний срок для получения комментариев Бенефициариев будет 1 февраля. Итоговый отчет будет представлен в течение второй половины февраля.

В течение проекта краткосрочные эксперты будут продолжать писать свои технические отчеты, которые будут прилагаться к основным отчетам в виде Приложений по мере завершения.

4.2 Деятельность по модулю А

В течение сентября будет продолжаться работа по обработке, форматированию и переводу информации, собранной в ходе посещений и повторных визитов на ПП. Данная информация будет издана в виде отдельного документа. Пересмотренные данные будут также внесены в базу данных, которая будет выпущена в электронном виде.

В сентябре будет закончена работа по подготовке первоначальной дизайнерской документации и по геологическим изысканиям по проектам, которые должны быть срочно подготовлены по просьбе ТРАСЕКА и тендерная документация по ним должна быть выпущена к концу месяца. Тендерный процесс по другим контрактам на услуги для проведения топографических, геотехнических инспекций, включая по воздействию на окружающую среду, будут завершены, деятельность же будет завершена к концу октября. Предварительные работы по проектированию и оценке затрат и подготовка тендерных документов будут продолжаться в течение всего периода до написания проекта Итогового Отчета. Также будет продолжаться работа по подготовке документов проектов приемлемых для банка и схем продвижения в МФИ, где необходимо.

4.3 Деятельность по модулю В

Описательный анализ мультимодальных структур будет завершен в течение сентября и издан как технический документ. Прогноз по мультимодальным транспортным потокам будет также завершен в сентябре.

После принятия рекомендаций по Этапу 2, к установленному сроку, концу сентября будут завершены Технические спецификации и оценка затрат на ремонт козловых кранов в Кишиневе и Киеве, и документы будут представлены в ТРАСЕКА. Проект новой подъездной дороги Лиски будет завершен к декабрю; консультации предлагаемые для Этапа 2 Модуль В будут организованы в период удобный для Контрактора и Бенефициариев в сентябре или октябре. Экономический и финансовый анализ для обоих модулей будет продолжаться в течение периода планирования. В течение ноября предлагается организовать семинар в Киеве на тему «Инвестиции в транспортную инфраструктуру», куда будут приглашены Бенефициарии и другие, правительственные и частные организации. Если будет возможно, данная работа будет совпадать с 3 заседанием РК.



This project is funded by
the European Union

5. Работа проделанная по проекту за отчетный период

5.1 Введение

В данной главе Отчета мы более детально описываем результаты деятельности по проекту за отчетный период с 01.06.03 по 31.08.03. Включен период от Первого Текущего отчета до настоящего времени. В соответствии с просьбой Делегации ЕК был подготовлен ежемесячный краткий отчет о деятельности, включающий краткое описание деятельности за июнь и июль, и распространен в электронной версии.

Данная Глава разделяет деятельность на:

- Деятельность по менеджменту проекта
- Деятельность по Модулю А
- Деятельность по Модулю В

Что также изложено в таблицах, заполненных в соответствии с положениями ТАСИС

5.2 Деятельность по менеджменту проекта

5.2.1 Персонал

В составе группы местных экспертов, которая представлена в Таблице 4.2 ПО, нет изменений. Всего 42.68 человек/месяцев было утверждено (939 человек/дней), и до конца июля было использовано около 58% от данного объема (544 дня).

В течение отчетного периода участие иностранных краткосрочных экспертов в работе не было интенсивным, в связи с естественным перерывом в деятельности между разработкой рекомендаций для Этапа 2 и началом работы на Этапе 2, что также совпало с основным периодом отпусков для Контрактора и Бенефициариев. До конца июля было использовано 158 дней (42%). Руководитель группы использовал 125 дней (57%) и долгосрочные эксперты использовали 279 дней (63%).

5.2.2 Текущий отчет

Первый Текущий отчет был составлен в начале июня, и был принят Бенефициариями и Руководителем Проекта. Отчет включал рекомендации Контрактора по Этапу 2 Модуля А, которые обсуждались с Бенефициариями в обеих странах и с офисом ТРАСЕКА в Одессе. После данных обсуждений были выделены и документально оформлены приоритетные направления работы. Эта информация прилагается к данному отчету как Приложение D.

5.2.3 Руководящий Комитет Проекта

Для второго заседания Руководящего Комитета были подготовлены повестка дня и решены организационные вопросы. Встреча будет организована 4 сентября в Ильичевске, Руководство Ильичевского коммерческого порта организовали для делегатов посещение порта в части разгрузки грузов и контейнерного терминала.

5.2.4 Обучающие поездки

В течение июня Контрактор организовал обучающие поездки в Италию и Словению в соответствии с положениями Технического Задания. Обучающая поездка состояла из двух компонентов в соответствии с двумя Модулями проекта. Посещение мультимодальных инфраструктур проходило с 3 по 6 июня и включало визиты на терминалы, ж/д станции, склады и в экспедиторские фирмы в Падуе и Вероне. Посещение Пунктов Пересечения проходило с 9 по 11



июня на Итальянско-Словенской границе, и включало посещение таможенных и пограничных инфраструктур, грузовых и пассажирских терминалов.

Полный отчет о предпринятой деятельности включен в Приложение Е.

5.3 Деятельность по Модулю А

5.3.1 Анализ и описание ПП (Задача А.1)

Данная работа продолжалась в течение всего отчетного периода, и пока не было возможности закончить отчет. Большая часть первоначальной работы по сбору данных проходила в сложных полевых условиях, в период снегопадов, сильных морозов и непроходимости, местных дорог. Вскоре стало понятно, что был ряд расхождений в первоначально собранных данных, а также произошел ряд изменений со времени первоначальной работы как в физических характеристиках ПП, – например закрытие некоторых зданий и завершение работ по улучшению – так и в составе и количестве работающего персонала.

Поэтому Руководитель Группы принял решение провести повторное посещение всех ПП с целью обновить информацию. Данный документ является важной информацией, которая будет передана Бенефициариям, так как она может быть использована после завершения проекта, а также в будущем как основа для принятия решений по инвестициям, которые необходимо будет осуществить для улучшения инфраструктуры на всех международных ПП между двумя странами. Поэтому очень важно чтобы содержащаяся информация была достоверная насколько возможно. Документ будет выпущен в напечатанной и электронной версии, как только будет закончен, предполагается к концу сентября.

5.3.2. Выбор ПП для усовершенствования

Выбор ПП для дальнейшего детального обсуждения и возможного усовершенствования обсуждался с РК в течение предыдущего отчетного периода и включен в последний текущий отчет. В июне данные рекомендации были приняты Бенефициариями и подтверждены Руководителем проекта. После обсуждения с бенефициариями в обеих странах и с офисом ТРАСЕКА в Одессе был разработан документ с приоритетами работы, как говорилось в параграфе 5.2.2 выше. Также обсуждался ряд вопросов связанных с просьбой ТРАСЕКА ускорить разработку некоторых документов для ТРАСЕКА IGC до октября месяца.

Были просьбы о проведении дополнительных работ для ж/д обеих стран, в частности на линии Кучурганы – Леушень – Этулия – Рени – Джурджулешть – Галаць, которая является важной связью между Украиной и Румынией и проходит через Молдову. Эти просьбы были отклонены в документе приоритетов, так как Контрактору пришлось бы взять на себя выполнение дополнительных задач по дополнительному ПП, для которого нет ресурсов; а также по ПП находящимся на границе с Приднестровьем, которые уже были исключены из проекта в ПО (4.5.2)

В рекомендациях выделены следующие ПП для дальнейшей работы на Этапе 2:

- Отаки – Могилев-Подольский (автомобильный)
- Тудора – Староказачье и Паланка – Маяки/Удобное (автомобильный)
- Крива – Мамалыга (автомобильный)
- Джурджулешты – Рени (ж/д)

Критерии отбора автомобильных ПП включали объем транспортного потока, и расхождения между потребностями и существующей ситуацией. Дальнейшее изучение ПП Крива – Мамалыга, с самым низким из трех пунктов объемом транспортного потока, показало, и наименьшее расхождение в существующей ситуации и потребностях; поэтому было решено исключить данный ПП из списка, который был сокращен до 3 ПП, согласно ТЗ.



Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

This project is funded by
the European Union

Письмо, полученное от Министерства Транспорта Украины, подчеркивает важность, которую они придают развитию нового ПП в регионе Отаки, и включает ПП Унгурь – Бронница как приоритетный ПП.

Во время встреч был прояснен ряд вопросов относительно ПП Тудора – Староказачье и Паланка – Маяки/Удобное. Они могут быть суммированы следующим образом:

- В связи с земельными условиями было бы очень дорого разрабатывать участок в Маяки
- Существующая ситуация, когда 7.77км дороги проходит по территории Молдовы и используется как для внутренних перевозок по Украине так и для международных перевозок между двумя странами, является неудовлетворительной.
- Существует 2 международных перехода на расстоянии 10 км друг от друга, данное положение требует рационализации.
- Идеальное решение – совместный ПП в Паланке на территории Молдовы – потребует стратегического соглашения между двумя странами, и изменения существующего соглашения по ПП.

По ж/д ПП работа была усложнена тем фактом, что бенефициариями уже были определены необходимые усовершенствования в Джурджулештах-Рени; и в случае с Джурджулештами, как было подчеркнуто в письме полученном от Молдавской ж/д, были уже спроектированы, проведены расчеты и в некоторых случаях работы либо начались, либо уже завершились. Поэтому дальнейшая работа по определению подходящих вариантов для данного ПП началась в отчетный период и будет завершена в сентябре.

5.3.3 Инженерное проектирование ПП

В июле началась работа по предварительному инженерному дизайну для работ в Унгурь-Бронница и Тудора-Староказачье. На первом этапе для Унгурь-Бронница будут подписаны контракты, по ускоренной процедуре, на услуги по подъездным дорогам, работа по обновлению топографической и геологической информации по соединительным дорогам с молдавской стороны началась в конце июля.

5.3.4 Подготовка проектов приемлемых для банков

В течение отчетного периода стало понятно, что невозможно будет составить проекты «приемлемые для банка», в том смысле, чтобы финансовый анализ показал достаточный возврат для привлечения коммерческих инвестиций в проект. ПП являются главным образом государственной функцией, выполняемой для выгоды государства, что касается безопасности, в широком смысле. Таким образом работа по оценке инвестиций, которая началась в течение отчетного периода будет нацелена на экономическую выгоду.

5.4 Деятельность по модулю В

5.4.1 Анализ мультимодальных терминалов (Задача В-1)

Данная работа была завершена в течение отчетного периода. Отчеты и документация находятся на стадии подготовки и будут выпущены в сентябре. Они будут включать анализ трех изученных терминалов, документ о возможном развитии Унген, и технический отчет инженеров-механиков по состоянию подъемного оборудования на каждом проверенном терминале.

5.4.2 Прогнозы по грузоперевозкам (Задача В.2)

Сбор данных по данному заданию продолжался в течение первой части отчетного периода в обеих странах; и сейчас завершена. Готовится отчет по прогнозам по грузоперевозкам.



5.4.3 Первоначальные исследования по интермодальным перевозкам (Задача В.3)

Как было указано в майском текущем отчете, было решено подготовить документ о будущем развитии интермодальных грузоперевозок в регионе. Документ по интермодальной концепции публиковался вместе с рекомендациями по Этапу 2, и прилагается к данному отчету как Приложение F.

5.4.4 Рекомендации для Этапа 2 (Задача В.4)

Рекомендации по Этапу 2 Модуля В были опубликованы в конце июня и приняты бенефициариями и Руководителем проекта. Основная проблема заключается в низком объеме транспортного потока в настоящее время идущего через терминалы и сложности, с которыми столкнулись организации в странах бенефициариев при определении и планировании будущего роста. Мы считаем необходимым, чтобы обе страны поддерживали работу на мультимодальных терминалах, хотя бы в столицах, с расчетом на долгосрочный экономический рост в регионе и продолжающийся рост объемов контейнерных перевозок в мире при международных морских перевозках.

Поэтому рекомендации включали:

1. Ремонт хотя бы одного козлового крана в Киеве и одного в Кишиневе, с целью продлить срок эксплуатации основного погрузочного оборудования.
2. Составить проект улучшенной подъездной дороги к Лиски (Киев) по причинам охраны окружающей среды.
3. Провести консультации с целью улучшить ориентированность на клиента и использование инструментов маркетинга в обеих организациях для укрепления навыков составления бизнес планов.

5.5 Сопутствующие документы

В соответствии с положениями ТАСИС после данного раздела следуют таблицы:

- Текущий отчет по проекту за период
- Отчет об использовании ресурсов
- Отчет о результатах работы

Отчет об использовании ресурсов включает информацию о ресурсах использованных до конца июля, а отчетный период продолжается до конца августа, но финансовая отчетная система Контрактора заполняется в середине каждого месяца. Данный отчет описывает использование Бюджета на неосновные расходы, в процентном выражении по отношению к оговоренной сумме, так как в утвержденном бюджете нет единиц измерения.



**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

This project is funded by the European Union

Промежуточный отчет по проекту

Название проекта : Технико-экономическое обоснование по улучшению авто и железнодорожных пунктов пересечения границы между Молдовой и Украиной, и усовершенствование мультимодальных терминалов в Молдове и Украине	Номер проекта : EuropeAid/113199/C/SV/Multi, 27530	Страна : Молдова, Украина	Страница :1
Период планирования : 01/06/03-31/08/03	Подготовлен : август 2003	Контрактор : Eurecna CNA Veneto International Services	

Цели проекта :

Общая цель: Поддержка развития региона путем улучшения работы автодорожного и железнодорожного транспорта, сокращая время прохождения на пограничных переходах и, развивая услуги мультимодальных терминалов в рамках коридоров ТЕС и ТРАСЕКА.

Конкретные цели: Подготовить условия для усовершенствования выбранных пунктов пересечения границы и мультимодальных терминалов с целью улучшить транспортные потоки между Молдовой и Украиной, и для продвижения контейнерно-трейлерных перевозок, подготовив документы приемлемые для банка для поощрения инвестиций

No	ПРОДЕЛАННАЯ РАБОТА	ВРЕМЯ			ВКЛАД 01/05/03-31/07/03							
		июнь	июль	август	МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПЕРСОНАЛ		ПЕРСОНАЛ		ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛ	ДРУГОЕ		
					запланиров	использов	запланиров	использо в	использов	использов		
A 1.1/A1.2	список международных авто и железнодорожных ПП, Собрать техническую документацию по ПП				1. 56 дней		4.	301 дней	301 дней	66.33%	(см следующую таблицу)	
A1.4	Посетить все ПП				2. 116 дней							
A1.5	Составить классификацию ПП и отчеты				3. 127 дней							
A2.3	Консультации РК и предоставление дополнительной инф. по запросу											
A3.1	Провести инспектирование специалистами выбранных участков											
A3.3	Подготовка инженерных проектов											
A3.4	Работа специалистов по надзору изысканиям											
A3.6	Завершение подготовки необходимых тендерных документов											
A4.1	Подготовка предварит ТЭО для обсуждения с клиентами											
B1.2	Подготовка отчетов и классификация терминалов											
B1.4	предварительные исследования по интермодальным терминалам.		▲									
B2.3	Подготовка Пособия по модели прогноза											
B3.1	первоначальные исследования по интермодальной модели											
B4.1	Консультации РК и предоставление дополнительной инф. по запросу		▲									
B4.2	Принятие решения по деят. на Этапе 2			▲								
					ВСЕГО	299 дней		301 дней				



**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

This project is funded by
the European Union

Отчет об использовании ресурсов

Название проекта : Технико-экономическое обоснование по улучшению авто и железнодорожных пунктов пересечения границы между Молдовой и Украиной, и усовершенствование мультимодальных терминалов в Молдове и Украине		Номер проекта: EuropeAid/113199/C/SV/Multi, 27530		Страна : Молдова, Украина		Страница : 1	
Период планирования: 01/05/2003- 01/08/2003		Подготовлен: 25/08/03		Контрактор : Euresca CNA Veneto International Services			
Цели проекта :							
Общая цель: Поддержка развития региона путем улучшения работы автодорожного и железнодорожного транспорта, сокращая время прохождения на пограничных переходах и, развивая услуги мультимодальных терминалов в рамках коридоров ТЕС и ТРАСЕКА.							
Конкретные цели: Подготовить условия для усовершенствования выбранных пунктов пересечения границы и мультимодальных терминалов с целью улучшить транспортные потоки между Молдовой и Украиной, и для продвижения контейнерно-трейлерных перевозок, подготовив документы приемлимые для банка для поощрения инвестиций							
РЕСУРСЫ/ВКЛАД	ВСЕГО ЗАПЛАНИРОВАНО	ЗАПЛАНИРОВАННЫЙ ПЕРИОД	ВЫПОЛНЕННЫЙ СРОК	ВСЕГО ВЫПОЛНЕНО	ОСТАТОК		
Персонал							
1.Руководитель группы	220 дней	56 дней	56 дней	125 дней	95 дней		
2.Долгосрочные межд. эксперты	440 дней	116 дней	116 дней	279 дней	161 дней		
3. Краткосрочные мнжд. эксперты	374 дней	127 дней	127 дней	158 дней	216 дней		
4. Местные эксперты	939 дней	301 дней	301 дней	544 дней	394 дней		
Всего	1973 дней	600 дней	600 дней	1106 дней	867 дней		
ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ				66.33%	33.67%		
Всего							
Другой вклад							
1.Офис и местные расходы				47.1%	52.9%		
2.Поездки и суточные				56.7%	43.3%		
3 Изучения, исследования				0.00%	100.00%		
4.партнерская деятельность				29.2%	70.8%		
5.Семинары и обучение				73.3%	26.7%		
6.Публикации, маркетинг				5.1%	94.9%		
Всего							
ВСЕГО							



**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

This project is funded by
the European Union

Отчете о результатах работы

Название проекта : Техничко-экономическое обоснование по улучшению авто и железнодорожных пунктов пересечения границы между Молдовой и Украиной, и усовершенствование мультимодальных терминалов в Молдове и Украине		Номер проекта: EuropeAid/113199/C/SV/Multi, 27530	Страна : Молдова, Украина	Страница :1
Подготовлен: 25/08/03			Контрактор: Eurecna CNA Veneto International Services	
Номер	Результат	Отклонение от первоначального плана + or - %	Причина	Комментарии по препятствиям & предположения
A.1 A.2 A.3 A.4	Незавершен Завершен Продолжается Продолжается	-10% ноль	Объем информации который должен быть переведен, отформатирован и внесен в базу данных, + необходимость повторного визита	Будет продолжаться до конца сентября
B.1 B.2 B.3 B.4 B.5 B.6	Завершен Завершен Завершен Завершен Продолжается Продолжается			



6. Планирование по проекту на следующий отчетный период

6.1 Введение

В данной главе мы более детально описываем планирование на следующий отчетный период, сроки которого с 01.09.03 по 31.12.03. Данный период включает время между вторым текущими отчетом и Проектом итогового отчета, и основывается на предположениях:

- Как было договорено с Делегацией ЕК, будет продолжаться составляться ежемесячный краткий отчет о деятельности, который будет служить инструментом измерения достигнутых результатов. Данный отчет будет подготовлен к концу сентября, октября и ноября.
- Что будет предоставлено продление срока
- Что период в 4 календарных месяца между данным отчетом и проектом Итогового отчета будет, приемлем, и не потребуются дополнительный Текущий Отчет в конце ноября.

Данная глава делит деятельность на::

- Деятельность по менеджменту проекта
- Деятельность по Модулю А
- Деятельность по Модулю В

6.2 Деятельность по менеджменту проекта

6.2.1 Руководящий Комитет проекта

Второе заседание Руководящего Комитета проекта планируется провести в течение первой недели сентября в Ильичевске. Основные вопросы повестки дня будут: прогресс достигнутый за период, обсуждение содержания второго Текущего отчета, согласование предлагаемого семинара по Инвестициям в Транспортную Инфраструктуру, который будет проведен в ноябре в Киеве, и куда будут приглашены все Бенефициарии, и другие государственные и частные организации.

Для того чтобы получить максимальный результат и лучшим образом использовать имеющиеся ресурсы, во время совместного заседания РК мы планируем дополнительно провести «партнерскую деятельность», которая будет включать:

- Посещение порта Ильичевск
- Посещение контейнерного терминала в Ильичевске
- Обсуждение и обзор обучающих поездок

6.3 Деятельность по Модулю А

6.3.1 Завершение базы данных по ПП (Задание А.1.7)

Обновление, перевод и форматирование описаний ПП продолжается и ожидается завершение к концу сентября. Данная информация будет опубликована в виде отдельного документа как только будет подготовлена.

Компьютерная база данных будет также завершена и будет проведена подготовка 1-дневного семинара для обучения отобранного персонала Бенефициариев – главным образом Департамента Таможенного Контроля – пользованию данной программой. Обучение будет организовано в форме «обучение обучающихся» таким образом, чтобы информация была далее передана в организациях бенефициариев. Курсы будут проведены в Кишиневе и Киеве. Организация обучения будет обсуждаться во время второго заседания РК в сентябре.



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

6.3.2 Контракты на услуги по изысканиям (Задача А.3)

Как было изложено в ПО, большая часть предварительных инженерных исследований будет проведена местными компаниями подрядчиками по контрактам на услуги, как указано в бюджете на неосновные расходы. Тендер опубликован и проводится оценка в соответствии с процедурами ТАСИС по:

- Топографическим исследованиям для отобранных участков, включая дополнительные необходимые чертежи в масштабе 1:500
- Гидрологическим и геотехническим исследованиям для выяснения показателей почвенных условий и для анализа воздействия на окружающую среду.
- Анализу воздействия на окружающую среду по стандартам ЕК и местным стандартам применяемым к проектам в области транспортной инфраструктуры, и включающие строительный и операционный этапы развития. Особое внимание будет уделено срывам в транспортных перевозках, увеличившимся транспортным потокам, социально-экономической выгоде для местного региона, увеличившимся возможностям трудовой занятости.

Изыскания будут проведены в соответствии с оговоренным списком приоритетов.

6.3.3 Концептуальный проект и дизайн (Задача А.3)

Подготовка документов по концептуальному дизайну для утвержденных инфраструктурных улучшений будет продолжаться в течение отчетного периода, после более детальных исследований выбранных участков международными и местными инженерами.

Детальная спецификация материалов и оценка затрат будет подготовлена, используя местные материалы где возможно. Там где предлагаются импортные материалы, будет определен процент необходимых валютных средств и риск. Оценка затрат будет разбита на материалы и оплату труда.

Концептуальный проект и дизайн будет обсужден с Бенефициариями и с национальными и местными властями которые отвечают за утверждение инфраструктурных проектов подобного типа.

6.3.4 Разработка тендерных документов (Задача А.4)

Работа по подготовке тендерных документов будет продолжаться в течение отчетного периода, и будет идти под наблюдением инженера по транспортной инфраструктуре, при поддержке краткосрочных экспертов. Все тендерные документы будут соответствовать стандартной процедуре ЕК и будут включать:

- Официальные инструкции участникам тендера
- Контракт ЕС на работу – общие и специальные условия
- Технические спецификации работы
- Схему цен
- Проектные документы.

Данная работа будет продолжаться в течение данного отчетного периода, и подготовленные документы станут частью проекта Итогового Отчета. В соответствии с ТЗ тендерные документы будут подготовлены только для улучшений по Модулю А.

6.4 Деятельность по Модулю В

6.4.1 Инженерное проектирование улучшений на терминалах (Задача В.5)

Единственные улучшения предлагаемые для терминалов – проектирование новой дороги, соединяющей терминал Лиски (Киев) с городской кольцевой дорогой, для замены существующей



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

подъездной дороги для тяжелого транспорта, которая проходит через жилые кварталы. Контракты с подрядчиками на топографические, геотехнические работы и на анализ воздействия на окружающую среду будут соответствовать схеме изложенной в разделе 6.3.2 выше. После этого последует составление концептуального проекта и чертежей, которые будут представлены на утверждение соответствующим властям и Бенефициариям.

6.4.2 Финансовый и экономический анализ для документов приемлемых для банка (Задача В.6)

Детальный финансовый и экономический анализ по выбранному развитию для рекомендаций по Модулю А будет продолжаться в течение всего периода. Оценка инвестиций покрывает 3 сценария:

- «Нулевой вариант», где любые инвестиции ограничиваются базовым ремонтом и содержанием
- Эффективные улучшения, для улучшения качества и продвижения совместных пунктов пересечения границы для пассажирских перевозок
- Общая реформа пунктов пересечения границы и процедур, и организация совместных пунктов пересечения границы для пассажирского и грузового транспорта.

Анализ будет включать финансовые затраты и доходы, чтобы получить ФВНП, экономический анализ будет проведен в соответствии со стандартной практикой чтобы получить ЭВНП. Выгода будет включать сокращение времени обработки транспорта и пассажиров, сэкономленное время, социально-экономическую выгоду и воздействие на окружающую среду, выгоду для человеческих ресурсов, улучшение национального имиджа, и другую внешнюю выгоду.

Анализ будет составлять основную часть документов приемлемых для банка, и работа будет продолжаться в течение отчетного периода.



Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

This project is funded by
the European Union

ПЛАН РАБОТЫ НА СЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД (Программа работы)

Название проекта : Техничко-экономическое обоснование по улучшению авто и железнодорожных пунктов пересечения границы между Молдовой и Украиной, и усовершенствование мультимодальных терминалов в Молдове и Украине		Номер проекта: EuropeAid/113199/C/SV/Multi, 27530		Страна : Молдова, Украина		Страница:1	
Период планирования : 01/08/03-31/08/03		Подготовлен: 25/08/03		Контрактор: Eurecna CNA Veneto International Services			
Цели проекта :							
Общая цель: Поддержка развития региона путем улучшения работы автодорожного и железнодорожного транспорта, сокращая время прохождения на пограничных переходах и, развивая услуги мультимодальных терминалов в рамках коридоров ТЕС и ТРАСЕКА.							
Конкретные цели: Подготовить условия для усовершенствования выбранных пунктов пересечения границы и мультимодальных терминалов с целью улучшить транспортные потоки между Молдовой и Украиной, и для продвижения контейнерно-трейлерных перевозок, подготовив документы приемлимые для банка для поощрения инвестиций							
No	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	сентябрь	октябрь	ноябрь	Вклад (.../месяц)		Другое
					Международные	Местные	
A.1	Анализ всех существующих пунктов пересечения границы	■			1	1	(Согласно бюджету на неосновные расходы утвержденному ЕК)
A.3	Разработка инженерных проектов по выбранным ПП	■	■	■	5	16	
A.4	Подготовка проектов для выбранных ПП, приемлимых для банка	■	■	■	5	1	
A.5	Продвижение выбранных ПП в МФИ			■	2		
B.5	Подготовка технических спецификаций по ремонту кранов	■			1.5		
B.6	Предоставление консультационных услуг		■		1.5		
Dr	Семинар	■		■	1.5		
ВСЕГО					17.5	18	



Приложение А

Логическая структура



Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

This project is funded by
the European Union

LOGFRAME MATRIX

	Intervention Logic	Objectively Verifiable Indicators	Sources of Verification	Assumptions (External Factors)
Overall Objectives	Support to the region to improve the freight transport facilities by road and rail and by the development of multimodal terminal facilities within the framework of the TEN and TRACECA corridors	<ul style="list-style-type: none"> Reduced travel times Improved railway operations Increased multimodal traffic Increased trade activities 	<ul style="list-style-type: none"> Customs and border guards statistics Railway operating timetables Intermodal throughputs Trade statistics 	<ul style="list-style-type: none"> Sufficient financing available Beneficiaries proceed to construction
Specific Objectives	Prepare the conditions for upgrading selected Border-crossings and multimodal terminals in order to improve freight flows between Moldova and Ukraine and foster intermodal traffic, by the preparation of bankable studies to encourage investment.	<ul style="list-style-type: none"> Completed analysis of 22 BCs and 5 MM sites Approval of selected options Adequacy of design Completeness of cost indicators Completion of bankable studies 	<ul style="list-style-type: none"> Progress Reports Delivery of MM terminal pre-feasibility study Completion of Design documents Indication of approval by national and local authorities Acceptance by IFIs and other potential investors 	<ul style="list-style-type: none"> No difficulties in the fieldwork No delays in approval of selected options Adequacy of local survey and design capacity
Outputs	<p><u>Module A</u></p> <p>1 - Analysis of BC points and selection of options for improvement 2 - Forecast of freight traffic 3 - Preparation of Engineering designs and bankable studies 4 - Promotion of BC projects with selected IFIs</p> <p><u>Module B</u></p> <p>1 – Analysis of Multimodal terminals and recommendations for Phase 2 activities 2 – Forecast of freight traffic volumes 3 – Development of an Intermodal model 4 – Preparation of engineering designs and bankable studies</p>	<ul style="list-style-type: none"> Description of facilities Pre-feasibility study for MM terminals Preliminary work on Intermodal Model Adequate pre-design surveys Completeness of cost data Completed traffic forecast Design to approved standards Completeness of tender documentation Strategic plan for MM terminal development 	<ul style="list-style-type: none"> Computerized database Completed study Topographical survey Hydrological and geotechnical survey Traffic forecast model Environmental Impact Analysis Approved conceptual design Price schedule/Bill of quantities 	<ul style="list-style-type: none"> Adequate data available No major geotechnical problems Full cooperation of beneficiaries No delays in approvals
Activities	<p><u>Module A</u></p> <p>1- Site visits and collection of technical information 2 - Completion of Descriptive reports 3- Preparation and hand-over of BC database + training 4- Selection of Options for BCs and advice to PSC 5- Completion of surveys and EIAs 6- Completion of designs and Cost estimates 7- Preparation of tender documents 8- Cost Benefit, Financial and Economic Analysis 9- Preparation of summary documents, bankable studies, and discussions with IFIs</p>	<p>Means</p> <p>Project Team Inputs Local Expert Inputs Sub-contracting of some activities</p> <p>(see Resource tables and Work Plan)</p>	<p>Costs</p> <p>Fee costs as per Contract Incidental Expenses (as per budget)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Quick approval of CVs by EC Cooperation of Beneficiaries Early approval of selected options (EC and Beneficiaries)



Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

This project is funded by
the European Union

	<p><u>Module B</u></p> <ol style="list-style-type: none">1- Site visits and collection of technical information for multimodal terminals2- Forecast of freight traffic volumes3- Preparation of pre-feasibility study4- Preliminary study for Intermodal model5- Recommendation on Phase 2 activities and advice to PSC6- Completion of surveys and EIAs7- Completion of engineering designs and cost estimates8- Preparation of Tender Documents9- Cost Benefit, Financial, Economic and Risk Analysis <p><i>Note: Module B Tasks 6-9 will depend on the output of Task 5.</i></p>			
--	---	--	--	--



Приложение В

Общий план работы



**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

This project is funded by
the European Union

ОБЩИЙ ПЛАН РАБОТЫ

Название проекта : Техничко-экономическое обоснование по улучшению авто и железнодорожных пунктов пересечения границы между Молдовой и Украиной, и усовершенствование мультимодальных терминалов в Молдове и Украине		Номер проекта: EuropeAid/113199/C/SV/Multi, 27530		Страна : Молдова, Украина				Страница :1									
Период планирования: 23/12/2002- 23/12/2003		Подготовлен: Mach 2003		Контрактор : Eurecna CNA Veneto International Services													
Цели проекта :																	
Общая цель: Поддержка развития региона путем улучшения работы автодорожного и железнодорожного транспорта, сокращая время прохождения на пограничных переходах и, развивая услуги мультимодальных терминалов в рамках коридоров ТЕС и ТРАСЕКА.																	
Конкретные цели: Подготовить условия для усовершенствования выбранных пунктов пересечения границы и мультимодальных терминалов с целью улучшить транспортные потоки между Молдовой и Украиной, и для продвижения контейнерно-трейлерных перевозок, подготовив документы приемлемые для банка для поощрения инвестиций																	
No	ОСНОВНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	ПЕРИОД												ВКЛАД		ДРУГОЕ	
		2003												ПЕРСОНАЛ(человек/месяц)			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Международный	Местный		
A.1	анализ всех существующих пунктов пересечения границы	█															(Согласно бюджету на неосновные расходы утвержденному ЕК)
A.2	выбор ПП для проведения модернизации					█											
A.3	разработка инженерных проектов по выбранным ПП						█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	
A.4	подготовка проектов для выбранных ПП, приемлемых для банка						█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	
A.5	продвижение выбранных ПП в МФИ									█	█	█	█	█	█	█	
B.1	анализ существующих терминалов в регионе	█															
B.2	прогноз по объемам грузовых транспортных потоков в регионе	█															
B.3	разработка модели интермодального транспорта для региона					█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	
B.4	рекомендации по Этапу 2 Деятельности						█										
B.5	разработка инженерных проектов для модернизации отобранных терминалов							█	█	█	█	█	█	█	█	█	
B.5	подготовка проектных документов для усовершенствования выбранных терминалов, приемлемых для банка									█	█	█	█	█	█	█	
B.6	Предоставление консультативных услуг																
		TOTAL												36.5	43.18		



This project is funded by
the European Union

**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

Приложение С

План результатов деятельности



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

План результатов деятельности

Название проекта : Техничко-экономическое обоснование по улучшению авто и железнодорожных пунктов пересечения границы между Молдовой и Украиной, и усовершенствование мультимодальных терминалов в Молдове и Украине		Номер проекта: EuropeAid/113199/C/SV/Multi, 27530	Страна : Молдова, Украина	Страница :1
Период планирования : 23/12/2002- 22/02/2004		Подготовлен : март 2003 (пересмотрен 08/03)	Контрактор: Eurecna CNA Veneto International Services	
Результат		Agreed Objective Verifiable Indicators		Комментарии по препятствиям & предположения
Описание	Планир. Дата			
A.1 Анализ существующих пунктов пересечения	1/10/03	• Завершение базы данных		<ul style="list-style-type: none">Наличие достаточного финансированияНачало строительства бенефициариямиОтсутствие сложностей в полевой работеОтсутствие задержки в утверждении выбранных вариантовАдекватные местные возможности по проведению изысканий и проектированиюНаличие адекватных данныхОтсутствие крупных геотехнических проблемПолное сотрудничество с бенефициариямиОтсутствие задержки в утвержденииБыстрое утверждение CV ЕКСотрудничество с бенефициариямиутверждении выбранных вариантов (ЕК и Бенефициариями)
A.2 Выбор ПП для усовершенствования	1/6/03	• Составление рекомендаций бенефициариям		
A.3 Подготовка инженерных проектов для выбранных ПП	26/12/03	• Завершение проектов и изысканий • Cost data completed		
A.4 Подготовка документов приемлемых для банка для выбранных ПП	26/12/03	• Завершение составления тендерной документации		
A.5 Продвижение выбранных ПП в МФИ	23/12/03	• Советы бенефициариям		
B.1 Анализ существующих терминалов	30/6/03	• Завершение предварительного ТЭО		
B.2 Прогнозы по транспортным потокам в регионе	23/8/03	• Завершение составления транспортных прогнозов		
B.3 разработка интермодальной транспортной модели для региона	23/11/03	• Опубликование стратегического плана мультимодальног развития		
B.4 Составление рекомендаций по деятельности на Этапе2	30/6/03	• Составление и принятие рекомендаций		
B.5 Подготовка технических спецификаций для ремонта кранов	01/10/03	• Завершение изысканий • Завершение данных по затратам		
B.6 Предоставление консультационных услуг	23/11/03	• Советы бенефициариям		

EURECNA CNA Veneto International Services

Progress Report



This project is funded by
the European Union

**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

Приложение D

Модуль A – Этап 2 Приоритеты



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

Модуль А – Определение Приоритетов

Уважаемые господа

1. После принятия решения Бенефициарами по рекомендациям Контрактора для Этапа 2 Модуль А, представленным в Текущем Отчете от 01.06.03 в Приложении Е, и принимая во внимание комментарии сделанные Министерством Транспорта (Украина) и Молдавской Железной Дорогой, был проведен ряд встреч в обеих странах с Бенефициариями, Делегацией ЕС и ТРАСЕКА.
2. Техническое Задание Контрактора оговаривает необходимость разработать детальную документацию на Этапе 2 по «2 или 3» Пунктам пересечения Границы.
3. ТРАСЕКА требует уделить приоритетное внимание ряду документов и подготовить их к середине сентября, с целью подготовить соответствующее Техническое Задание для проектов, которые будут иметь место в течение 2004 календарного года.
4. С этой целью были проведены обсуждения по составлению приоритетов для работы на Этапе 2 чтобы выполнить данные требования.
5. По просьбе Бенефициаров было проведено первоначальное изучение вариантов для ПП Паланка – Маяки и Отачь – Могилев-Подольский.
6. Хотя через ПП Паланка – Маяки идет большой объем транспорта, разработка инфраструктурных изменений, включая временное закрытие ПП Маяки и его перемещение в Паланку потребует межгосударственного соглашения на стратегическом уровне, а также внесения изменений в существующие юридические соглашения между двумя странами. Мы не думаем что этого можно будет достичь в ближайшее время, чтобы Контрактор смог уложиться в сроки ТРАСЕКА.
7. Альтернативное решение по данному ПП: перевести Паланку в ряд национальных пунктов пересечения оперируемого обеими странами. И провести расширение инфраструктуры и улучшение подъездных дорог в альтернативном пункте Тудора – Староказачье. Этот вариант также потребует межгосударственного соглашения, и хотя данный вариант менее противоречив, решение вряд ли будет принято в ближайшее время, чтобы Контрактор смог уложиться в сроки ТРАСЕКА.
8. Замена ПП Отачь – Могилев-Подольский, развивая подъездные дороги и соответствующую инфраструктуру в районе нового моста Унгурь не потребует никаких межгосударственных действий. Данный проект рассматривается как приоритетный обеими странами, и принесет значительную выгоду, включая по вопросам окружающей среды, вследствие того, что тяжелый транспорт будет вынесен за пределы центра города, повышена безопасность вследствие вынесения ПП из зоны застройки, и освобождение ценной территории для более подходящей деятельности в центре города.
9. Данный проект должен быть разбит на этапы и потребует совместного финансирования.
10. Вследствие этого приоритетом для Контрактора будет разработка необходимой документации для замены ПП Отачь – Могилев-Подольский новым ПП в районе нового моста в Унгурь. Проект будет составляться для совместного ПП с проведением контроля с каждой стороны моста, без ворот посередине. Это будет соответствовать стратегическим рекомендациям, чтобы хотя бы один проект был составлен для совместного ПП.
11. Вторым приоритетом Контрактора будет рационализация ПП Паланка – Маяки и Тудора – Староказачье и доведение до необходимых стандартов структур и подъездных дорог. Это будет соответствовать следующим стратегическим рекомендациям по рационализации ПП где необходимо.



**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

This project is funded by
the European Union

12. Третьим приоритетом Контрактора будет проведение небольших работ по улучшению железнодорожного ПП Джурджулешть – Рени.
13. Данные 3 ПП составят работу на Этапе 2 проекта, и на ПП Крива-Мамалыга не будет проводиться далее никаких работ.
14. Украинская ж/д попросила о проведении дополнительных работ в Кучургане. Данный ж/д ПП находится на Приднестровском участке границы, который был уже исключен из проекта. С другой стороны, он является ключевым ПП на Коридоре 9. Молдавская ж/д попросила включить дополнительные работы в Етулия – Фрикчей и Джурджулешты- Рени, которые являются основным участком соединяющим Украину и Молдову с Румынией, и с ЕС.
15. Контрактор рассматривает данные предложения как разумные, но они не могут быть включены в намеченный объем проекта (кроме небольших работ в Джурджулешть – Рени). Контрактор обратится к Менеджеру Проекта в Брюсселе с просьбой продлить время и бюджет чтобы включить в проект дополнительные работы.

С уважением,

Крис Хайг-Протеро
Руководитель Группы экспертов



This project is funded by
the European Union

**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

Приложение Е

Отчет о поездке



This project is funded by
the European Union

**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

**Контракт: Europe
Aid/113199/C/SV/MULTI-4**

**«Технико- Экономическое
обоснование для
усовершенствования
автомобильных и
железнодорожных
пограничных переходов
между Молдовой и
Украиной и для
модернизации
мультимодальных
терминалов в Молдове и
Украине»**

Отчет о поездке

Август 2003

Выпуск 1.0



Содержание

Содержание	2
Введение	3
1. Посещение Интерпорто Падуя	5
1.1 Описание Интерпорто Падуя	5
1.2 Посещение фирмы Idroesse для получения дополнительной информации	5
1.3 Экскурсия по территории Интерпорто	6
1.4 Посещение экспедиторской компании "Italsempione"	7
1.5 Посещение местного транспортного оператора «Automarocchi»	8
2. Посещение «Magazzini generali» и складских помещений	9
2.1. Описание «Magazzini generali»	9
2.2 Посещение экспедиторской компании «Italcontainer»	9
2.3 Посещение местной ж/д станции/сортировочной «Fascio Base»	10
3. Посещение Interporto Quadrante Europa в Вероне	11
3.1 «Consorzio Zai» - местное агентство по развитию.	11
3.2 Посещение терминала экспедитора «Cemat»	11
3.3 Посещение склада «Saima Avandero»	12
3.4 Посещение склада «Corsi S.p.A.»	12
3.5 Посещение склада «Autogerma S.p.A.»	12
3.6 Заключительная сессия вопросов и ответов	13
4. Заключительное заседание	14
5. Посещение грузового терминала Сан Андреа	17
5.1 Введение	17
5.2 Посещение терминала SDAG / Пограничного Пункта	17
5.3 Посещение грузового терминала	17
5.4 Воздействие расширения ЕС	18
6. Посещение грузового терминала в Сезане	19
6.1 Посещение и встречи в офисе Таможни	19
6.2 Посещение и обсуждение инфраструктур грузового терминала (складирование, перегрузка, экспедиторские агентства)	20
7. Посещение пассажирского терминала в Сезане	21
7.1 Структуры контроля пограничной полиции	21
7.2 Посещение дополнительных служб грузового терминала (банк, ресторан, и т.д.)	21
7.3 Заключительное заседание	21
7.4 Посещение Инновационного Бизнес Центра в Сезане	22
Приложение	23



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

Введение

Важным элементом Технического Предложения Контрактора являлось предложение двух Обучающих Поездок – для каждого модуля. Как было упомянуто в Текущем Отчете, Обучающая Поездка по Мультимодальным Терминалам предусматривала посещение Италии, Падуи и Вероны, а по Модулю А – посещение Пунктов Пересечения Границы между Италией (регион Триест) и Словенией.

Падуа и Верона являются крупными промышленными городами на северо-востоке Италии. Расположенные в долине реки По, они являются основными центрами современной промышленности, специализирующимися на потребительских товарах, текстиле, инженерных изделиях и т.д. Товары из региона экспортируются по всему миру в основном интермодальным транспортом. У Италии расширенная сеть железных дорог, по которым перевозится большой процент грузов. Большая часть крупных городов и портов соединены сетью интермодальных услуг. Экспорт и импорт идет или через основные Итальянские порты Генуя, Ла Спеzia и Равенна, или через основные северные Европейские порты в цепи Гамбург – Антверпен. Постройка современных, целевых интермодальных структур является важным вкладом государства в продвижение торговли, в общем, и экспорта в частности. Первокласные мультимодальные структуры – известные как Интрепорто (на итальянском) – рассматриваются как стратегически важные для Италии. В Падуе и Вероне есть подобные инфраструктуры первокласной категории.

Существующая граница между Италией и Словенией является границей ЕС. Сеть автодорог, соединяющая Италию и Люблянскую область означает, что ПП в Сезанне составляет часть транспортного коридора идущего с южной Европы через бывшую Югославию к юго-восточной Европе, Турции и Ближнему Востоку. По данному коридору проходит большой объем международного транспортного потока, особенно во время отпусков, т.е. должен обслужить несколько тысяч транспортных единиц в день. Были осуществлены значительные инвестиции для улучшения структур для грузовых и пассажирских перевозок; пункты пересечения скомбинированы в единую структуру, каждая страна осуществляет свой контроль, но между ними нет промежуточных пунктов пересечения, и уполномоченные органы обеих стран тесно сотрудничают между собой. При вступлении Словении в ЕС в 2004 году данная граница исчезнет, таким образом, все новые инвестиции в Словении сконцентрированы на усовершенствовании границы с Хорватией.

Данный отчет разделен на два раздела. Первый раздел включает подробную информацию по Обучающей поездке по Модулю В – Мультимодальные терминалы, а второй раздел содержит информацию по Обучающей поездке по Модулю А – Пункты Пересечения границы. Отчет также включает шесть Приложений. Приложение А включает список участников, Приложение В – включает информацию об участниках встреч, Приложение С – включает фотографии посещения мультимодальных терминалов, Приложение D – включает фотографии посещения Пунктов Пересечения границы, Приложение E – включает копию программы посещения и Приложение F – включает копию анкеты, которую участники должны были заполнить.



This project is funded by
the European Union

**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

Модуль В Обучающая поездка: Мультимодальные инфраструктуры



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

1. Посещение Интерпорто Падуя

1.1 Описание Интерпорто Падуя

Г-н Пандолфо, начальник отдела международных отношений, приветствовал группу участников Обучающей поездки и рассказал об Интерпорто Падуя и его истории развития. В 1930 году в Падуе большинство компаний занимающихся грузоперевозок организовали свои офисы вдоль кольцевой дороги вокруг города. К 1960 году они были поглощены центром города, вызывая пробки на дорогах и проблемы для окружающей среды в спальных районах, которые выросли на данной территории. Необходимость решить проблему, вызываемую грузовым транспортом в центре города, и достичь рационализации города привела к целевому строительству Интерпорто в 1973 году.

Интерпорто расположен в промышленной зоне Падуи, на северо-востоке города, он вмещает около 1200 компаний и 25 000 рабочих мест, и является одним из самых важных развитых промышленно-коммерческим комплексом услуг на северо-востоке Италии. Располагаясь в центре северо-восточной части Италии, Интерпорто Падуя связан с национальными и международными сетями автомобильных и железных дорог. Его пересекают трассы А4 Милан-Венеция и А13 Болонья – Падуя, на которые есть выезды с территории в оба направления. Территория связана с центральной железнодорожной станцией независимой подъездной ж/д, которая соединяет Контейнерный терминал с направлением Триест – Венеция – Верона – Милан – Турин и направлением Падуя – Болонья – Рим. В настоящее время строится искусственный канал «Водный путь Падуя-Венеция», соединяющий с Адриатическим морем, запроектированный для пропуска судов до 2000 тонн.

Таким образом, стратегически важное расположение дает возможность местным предпринимателям находиться вблизи с наиболее важными интерконтинентальными рынками; фактически 75% контейнерного потока идет за границу. Национальные и международные транспортные компании рассматривают Интерпрото Падуя как один из выходов в порты Ливорно, Ла Спеzia, Триест, Генуя и Роттердам.

Законодательные изменения, утвержденные в 1991 году расширили ряд услуг которые может предоставить компания, давая ей возможность работать за пределами муниципалитета Падуя, организовывая и управляя другими интермодальными структурами, такими как Интерпорто, грузовые парки, грузовые комплексы. Компания ставит перед собой следующие задачи:

- Изучать, продвигать, координировать, развивать и управлять всеми видами деятельности, относящимися к созданию и развитию Интерпорто в Падуе;
- Интегрировать наземную, морскую, речную и воздушную грузовые системы для облегчения погрузки, транспортировки и временного хранения товара на территории Интерпорто;
- Обеспечить логистику для производства и распределения товаров;
- Действовать как свободный порт;
- Предоставить услуги, помогающие транспортным операциям.

Компания может также:

- Управлять, прямо или косвенно, общими или специфическими услугами, предоставляемыми государственным или частным компаниям;
- Предоставлять услуги по планированию и консультированию в промышленном, коммерческом и ремесленном секторах, а также в секторе грузоперевозок, с упором на интермодальную деятельность.

1.2 Посещение фирмы Idroesse для получения дополнительной информации

Делегация посетила офис фирмы Idroesse, где были представлены дальнейшие объяснения деятельности Интерпорто г-ном Аттилио Сивьеро, Советником фирмы Eugespa и директором фирмы Idroesse – крупной итальянской консультационной фирмой в области инженерии, которая имеет



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

долгую историю сотрудничества с Интерпорто. Эта встреча была необходима чтобы понять каким образом работает "Interporto di Padova S.p.a."

Основные услуги следующие:

- Предоставление полностью оборудованных интермодальных площадей, и полного пакета услуг по транспортировке и менеджменту, включая структуры с контролируемой температурой.
- Осуществление и менеджмент компьютерных услуг
- Предоставление услуг морских грузоперевозок и таможни.
- Первичная транспортировка
- Контроль качества и количества
- Наклейка штрих-кода
- Современная компьютерная поддержка на всех уровнях
- Складирование, планирование и распределение
- Управление поставками
- Менеджмент возвращенных и поврежденных товаров
- Напечатание транспортных накладных
- Объединение заказов
- Упаковка
- Печатание диспетчерских списков
- Распределение товара по заказчикам
- подготовка аксессуаров
- упаковка в термоусадочную пленку

1.3 Экскурсия по территории Интерпорто

Для делегации организовали краткую автобусную экскурсию по Интерпорто. Маршрут указан на карте, которая следует. Участники смогли увидеть все типы оборудования, используемого в работе терминала, которое обслуживается системой укладчиков.

Интерпорто обрабатывает около 6 миллионов тонн груза в год, из которых около 40% поступает по железной дороге. Обрабатывается более 250,00 TEU контейнеров в год, из которых более 75% идут на экспорт. Имеется 4 железнодорожные ветки каждая из которых состоит из 3 путей длиной от 370 до 500 м. Строится железнодорожная структура с веткой до 750 м, что даст возможность проводить грузовые операции со стандартным европейским грузовым поездом не разбивая его на составы.

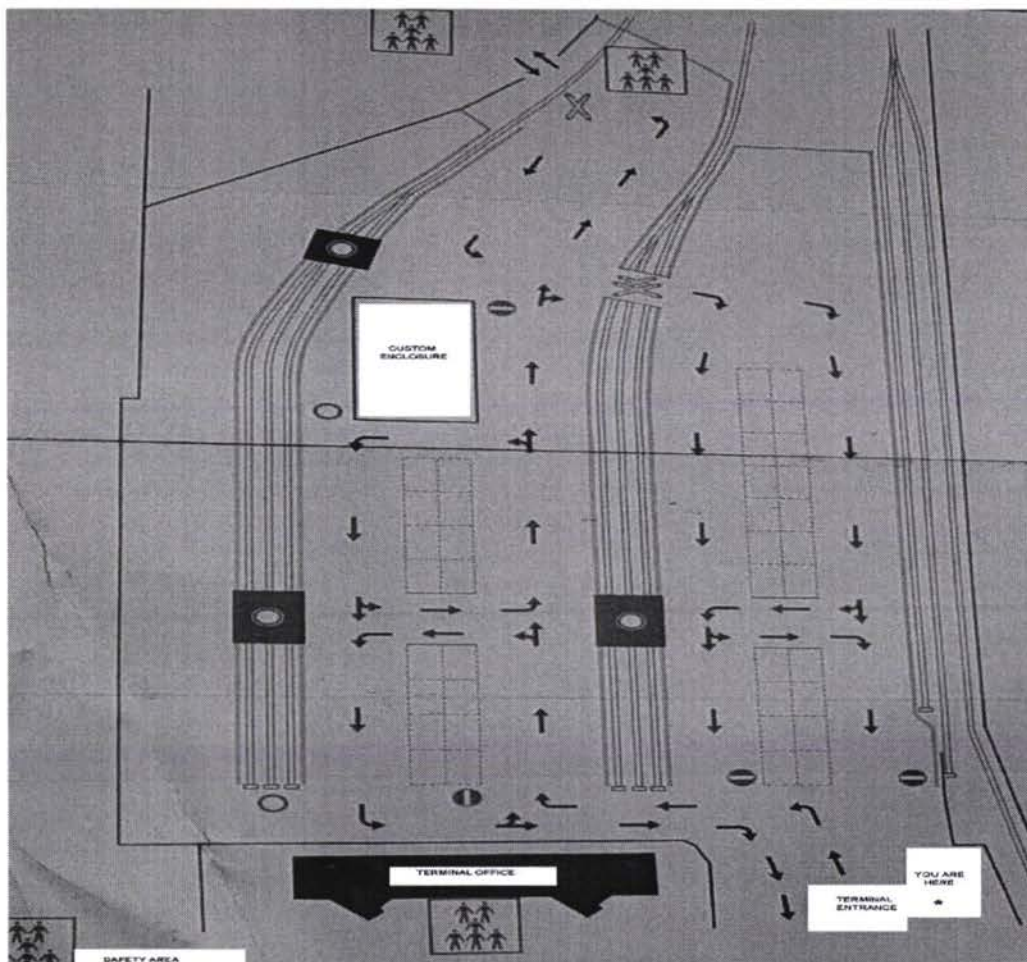
Имеются также складские помещения с ж/д подъездными путями, терминал и административные здания и около 245,000 м² территории под склады, включая холодильные установки. На территории данного комплекса работают около 80 транспортных, дистрибуторских и складских компаний, комплекс оборудован необходимыми таможенными структурами.

Участникам предоставили пакеты документации с полным описанием структур, инженерными планами, проделанными инвестициями и предоставляемыми услугами. Документация также включала финансовую структуру компании, и отношения между частными инвесторами и государственными структурами.



Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

This project is funded by
the European Union



1.4 Посещение экспедиторской компании "Italsempione"

Затем участники посетили "Italsempione" – национальную экспедиторскую компанию, основанную в Домодоссоло в 1955. Первоначально компания занималась перевозкой пищевых продуктов, а затем начала заниматься сырьем для национальной промышленности. Компания специализируется на составлении групп товаров для перевозки, логистике и перевозке скоропортящихся продуктов, включая морской и авиа транспорт; также предоставляет следующие услуги:

- Наземная перевозка (перемещение грузовым транспортом, железнодорожным, и комбинирование обоих)
- Морские грузоперевозки (все типы поставок в основные направления)
- Логистика, включая транспортировку, хранение, дистрибуцию
- Логистика продуктов питания и замороженных продуктов
- Процедуры таможенной очистки и составления документов
- Хранение

Г-н Besazza, руководитель офиса в Падуе, провел для группы экскурсию по рабочей территории, объяснив каким образом товары маркируются и позиционируются. Короба с товаром обычно маркируются с трех сторон: спереди, сверху и с правой стороны. Был организован специальный офис по печатанию данных этикеток. Они включают всю информацию о содержимом. Данная технология дает возможность персоналу с помощью сканера считать немедленно информацию о содержимом короба, откуда товар поступил и его пункт назначения. Г-н Besazza объяснил что данная система абсолютно необходима, чтобы конкурировать с национальными и международными экспедиторами.



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

Склады, пользующиеся компьютеризированной системой контроля, очень четко организованы. Г-н Besazza с гордостью заявил, что за последние пять лет не было утеряно ни одного короба, и что система электронного обмена данными, кодирования и компьютерного контроля дает полный ответ на все проблемы логистики.

Участники также посетили участки погрузки/разгрузки на склады, включая подъездные авто и железные дороги.

1.5 Посещение местного транспортного оператора «Automarocchi»

«Automarocchi» - итальянская транспортная компания, организованная в 1986 году. Она предоставляет полный спектр национальных и международных транспортных услуг, действуя как Мультимодальный транспортный оператор, выбирая наиболее подходящий тип перевозки для определенного расстояния и типа продукта, и развивая параллельные услуги логистики. Парк фирмы состоит из полу трейлеров и тягачей способных работать с любыми контейнерами. Основная работа ведется с 20' и 40' контейнерами, контейнерами с холодильными установками, обычными и опасными материалами, и небольшими партиями.

Стратегический центр компании расположен в Триесте, а склады по всей территории Италии, включая основные порты на побережье Адриатического и Тиренского моря, а также в интерпортах промышленных зонах. Отделение в Падуе оборудовано мобильным современным оборудованием.

Г-н Nares, сопровождающий, объяснил методологию работы. Они соединены с другими терминалами и могут предоставить информацию по передвижению всех товаров. Компьютерная система Automarocchi и система обмена данными взаимодействует с другими системами менеджмента компании, предоставляя связь on-line между офисами, оперирующими единицами и транспортом. Структура также дает возможность основным клиентам компании осуществить доступ и проверку в реальном времени выполнение их заказов.

Терминал оборудован подъемной техникой для погрузки контейнеров и телескопическими кранами, с целью максимально использовать вертикальные площади предназначенные для контейнеров и паллет. Иногда Automarocchi предоставляет услуги по разделению, упаковке и пред-упаковочные услуги для крупных компаний бытовой техники.



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

2 Посещение «Magazzini generali» и складских помещений

2.1. Описание «Magazzini generali»

В Интерпорто Падуа также расположен Таможенный Департамент, Механизированный почтовый центр, овощной и фруктовый базар, и Компания занимающаяся вопросами складирования - «Magazine generali».

Г-н Zanini приветствовал участников в офисе в Падуе «Magazzini generali». Это интермодальный центр, где быстро перемещающиеся товары упаковываются, хранятся в течение короткого срока и распределяются. Участок составляет 200,000 м2, включая:

- 73,000 м2 закрытых складов
- 50,000 м2 складов с холодильным оборудованием
- 40,000 м2 авто и ж/д парк
- 6000 м2 офисы экспедиторских агентств и международных экспедиторских фирм
- Офис Таможенного Департамента Падуи
- Офис финансовой гвардии (Guardia di Finanza)
- Банки
- Рестораны и бары

Участники посетили различные инфраструктуры. Во время сессии вопросов и ответов участники выразили заинтересованность в отношениях и договоренностях между частными компаниями и государственным сектором. Г-н Падован, таможенный служащий, объяснил каким образом данные договоренности достигаются и работают.

Т.е. Итальянская Железная Дорога создала компанию «Trenitalia», которая работает как частное предприятие; так как политика итальянского государства направлена на то, что услуги потребителям через тендер предоставляются предприятиями частного сектора, в то время как основные фонды остаются в собственности государства.

2.2 Посещение экспедиторской компании «Italcontainer»

В Италии существует ряд частных железнодорожных экспедиторских компаний, включая Italcontainer, Sogemar, Semat, LTI, ITC, ICF и CS. Они являются посредниками между потребителями и Государственной Железной дорогой. Участники посетили офис Italcontainer, который специализируется на интермодальных грузоперевозках по железной дороге, где их приветствовал г-н Brugnotto. Он рассказал о работе компании, которая состоит в составлении и отправлении груженых вагонов в составах по всей Италии и от Падуи до Северной Европы.

Специфическая деятельность Italcontainer включает:

- Отправление составов из/в основные итальянские порты
- Оправление составов между крупными итальянскими городами
- ж/д/авто интермодальные перевозки (с целью покрыть все аспекты и/или потребности клиента)
- Обеспечение авто буксировки, используя специализированную технику
- Железнодорожные перемещения грузов совместно с Европейскими интермодальными операторами такими как Intercontainer-Interfrigo, что позволяет организовать ж/д контейнерные и контейлерные перевозки между итальянскими и европейскими ж/д станциями, включая страны бывшего Советского Союза.
- Единичные ж/д перевозки (импорт, экспорт, пустых и груженых контейнеров по всей итальянской сети железных дорог).

Участники из Украины специально попросили организовать данную встречу, так как они хотели бы наладить связь между Падуей и Киевом. Italcontainer проинформировал что один из их экспертов г-н Raimondi уже изучил возможные будущие ж/д связи между Киевом и Падуей, и что в настоящий момент они готовы организовать отправку одного поезда в неделю. Они были бы заинтересованы в



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

будущем заключить соглашения с молдавскими и украинскими транспортными компаниями, и было договорено организовать встречи в будущем.

2.3 Посещение местной ж/д станции/сортировочной «Fascio Base»

Государственная Итальянская ж/д (ИЖ) начала работать внутри Интерпорто Падуа как обычный акционер. Позднее она была напрямую вовлечена в планирование инфраструктуры Интерпорто и осуществила инвестиции в основные фонды. Участники посетили местную ж/д станцию и грузовую станцию, где их приветствовал г-н Inclimona, начальник Грузового Отдела Trenitalia. Он объяснил основные этапы создания структуры.

- В 1987 году управление ж/д грузоперевозками было переведено из Центрального Терминала в Падуе на контейнерный терминал
- В 1988 ИЖ и ее частные компании Semat и Magazzini Generali начали работу с контейнерными перевозками
- В 1989 главный офис был переведен из здания Materiale Rotabile на терминале в Падуе в Fascio Base.

Г-н Miccoli, другой руководитель в Trenitalia объяснил, что в Fascio Base включает следующее:

- 3 не электрифицированных пути для передвижения с/на территории предприятий в промышленной зоне, и для обмена транспортом с Magazzini Generali
- 11 электрифицированных путей для прибытия и отправки поездов
- 1 путь для локомотивов
- 6 путей для хранения, где могут составляться поезда.

Ж/д перевозки из Италии в другие страны могут выполняться различными компаниями под общим контролем и ответственностью Trenitalia. Когда поезд прибывает в Падуо, связываются с клиентом. Необходимо проверить товар и доставить его, клиент оплачивает услуги транспортировки и здесь заканчивается ответственность Trenitalia. Затем последующей деятельностью по разгрузке вагонов занимается Padova Handling Service. Лимит времени по разгрузке вагона – 4 часа, а за дополнительно потраченное время Padova Handling Service должны платить.

Каждый поезд проходит механическую проверку каждые 30 000 км. Другие проверки проводятся в соответствии с лимитом времени или режимом необходимой инспекции и ремонта для определенных вагонов.



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

3 Посещение Interporto Quadrante Europa в Вероне

3.1 «Consorzio Zai» - местное агентство по развитию.

Сначала участники посетили офисы Consorzio Zai, который был организован для развития территории, и сейчас действует как представитель Городского Совета, Провинции и Торговой Палаты. Он был организован в 1948 году и занимается городским планированием и проведением глобального экономического развития в регионе.

Zai первоначально являлся основной промышленной базой провинции Верона, которая является основным регионом по производству обуви и других изделий обрабатывающей промышленности вместе с Бассона (другая модель промышленной зоны). Затем был организован Quadrante Europa (QE), который является крупным комплексом по международным грузоперевозкам. Consorzio Zai продвигает научный и технологический парк в ответ на спрос на проведение инновационных изменений на северо-востоке Италии.

Интерпорто QE расположен на перекрестке основных путей сообщения в регионе Верона, соединяя его с остальной частью Италии, и является воротами в Южную-Центральную-Восточную Европу. Последнее включает трассу Brenner (в направлении юг-север), трассу «Serenissima» (в направлении восток-запад), соответствующие ж/д линии, и также рядом расположены водный Интерпорто Rovigo на канале Милан-Кремона-Мантова-Леньяно-Ровиго-По ди Леванте. QE грузовая зона также напрямую связана с аэропортом Верона-Виллафранка «Catullo». Территория включающая всю данную инфраструктуру составляет 2.500.000 м².

Грузовая зона Вероны является основным местом встречи национальных и международных дорог, железнодорожного и воздушного транспорта. Она занимается главным образом международными грузоперевозками в и из Центральной и Северной Европы, Франции и Испании и Восточно-Европейских стран. Зона включает: зону обслуживания, центр экспедиторов, центр международных экспедиторов, ж/д терминал, таможенный офис, ж/д станцию, центр автотранспорта и общие склады. Грузовая зона QE является органичной и интегрированной системой с услугами логистики высокого уровня.

3.2 Посещение терминала экспедитора «Сemat»

Участники посетили «Сemat» - частную экспедиторскую компанию, ведущий бизнес которой – развитие интермодальных перевозок предлагая рынку высококачественный продукт с целью удовлетворить различные потребности клиентов.

Развивая интермодальные услуги «Сemat» также уделяет большое внимание:

- Вопросам защиты окружающей среды
- Высокому уровню безопасности грузоперевозок
- Более эффективной сети логистики на рынке услуг.

Г-н Tambone, гид по QE который организовал визит, объяснил что данное подразделение Сemat в основном работает с железнодорожными грузоперевозками. Они действуют как посредник между клиентами и компаниями, выигравшими тендер у Государственной ж/д, и предоставляющими услуги. Группа, участвующая в обучающей поездке была заинтересована в том чтобы увидеть каким образом грузовые автомобили перевозятся по ж/д - используя систему перевозки автомобилей на платформах, которая широко применяется в Западной Европе при перевозке с севера на юг, чтобы избежать скопления тяжелого транспорта при пересечения региона Альп. Участники смогли наблюдать процедуру разгрузки поезда. Была установлена специальная эстакада, соединяющая конец поезда с покрытием дороги, чтобы разгрузить с поезда грузовые автомобили. При подобной



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

транспортировке существует строгое правило, что водители не имеют права находиться внутри своих машин, им разрешено спать в специальном купейном вагоне, который находится в конце поезда.

3.3 Посещение склада «Saima Avandero»

Затем участники посетили Saima Avandero – национальную транспортную компанию, которая занимается вопросами складирования и предоставляет дистрибьюторские услуги производственным предприятиям. Участников встретил директор г-н De Toni, который рассказал о деятельности подразделения фирмы в Вероне и провел краткую экскурсию по складам. Saima Avandero сдает в аренду целые секции своих складов компаниям на долгосрочной основе. Участники посетили часть склада фирмы, которая занимается дистрибуцией различного погрузочно-разгрузочного оборудования по всей Италии.

3.4 Посещение склада «Corsi S.p.A.»

Corsi S.p.A – одна из крупных итальянских компаний, специализирующихся на хранении и дистрибуции охлажденных и замороженных продуктов питания, и в особенности на транспортировке овощей и фруктов. Участников встретил сам г-н Corsi, основатель и директор компании, который показал участникам склады с холодильными установками предприятия.

Г-н Corsi показал, как различные склады используются для хранения различных видов скоропортящихся продуктов. Каждый склад со своим температурным режимом, самый холодный – с температурой -30°C . Для помидор, клубники, экзотических фруктов, молочных продуктов, дрожжей, мяса и других продуктов нужен свой температурный режим для правильного хранения. Используя накопленный опыт, Corsi S.p.A предоставляет высокое качество хранения и быструю доставку. Участников заинтересовала система ворот, которая разделяет части склада на зоны с разным температурным режимом. Когда открываются входные ворота, все остальные автоматически закрываются, чтобы предотвратить повышение температуры внутри помещения.

Данный визит был особенно приятен, так как температура воздуха на улице была $+35^{\circ}\text{C}$.

3.5 Посещение склада «Autogerma S.p.A.»

Autogerma S.p.A – центр логистики, принадлежащий группе компаний Фольксваген. Его функция – распределять запасные части к автомобилям Шкода, Сеат, Ауди и Фольксваген по всей Италии. Общая площадь – 150 000 м². Запасные части варьируют от целых двигателей и панелей корпуса, до самых мелких, таких как болты и шайбы. Его структура включает большую территорию для погрузки и разгрузки крупного транспорта, два ж/д подъездных пути для получения грузов железной дорогой от компаний производителей. Весь склад оборудован механическим оборудованием для работы с грузом, разработанным в соответствии с последними технологиями и дизайном.

Одна из основных характеристик Autogerma S.p.A – механизированное и компьютерное управление складами. Участники особенно были заинтересованы в работе полностью автоматизированной системы, используемой для мелких запасных частей. Они рассортированы в более чем 50 000 коробках, разложенных на автоматизированных стеллажах. Каждая коробка содержит определенные запчасти; оператор вводит специальный ключ в систему кода для индивидуальной запчасти, которая должна быть включена в заказ. Система, контролируемая компьютером, немедленно выбирает нужную коробку и доставляет ее через ряд конвейеров операторам отдельных станций, где оператор отбирает из коробки то количество данной запчасти, сколько ему необходимо. Затем коробка по системе конвейеров отправляется на стеллаж.

Весь учет продукции на складе компьютеризирован и не существует возможности краж. Работники несут финансовую ответственность за пропавшие запасные части. Наиболее дорогостоящие запчасти хранятся в огороженной зоне с системой безопасности и видео наблюдения.



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

Участники отметили, что это был наиболее интересный день из всей обучающей поездки.

3.6 Заключительная сессия вопросов и ответов

Участники вернулись в офис Conzorcio Zai для заключительных вопросов, на которые им ответила г-жа Merlo Vanda. Отвечая на вопросы, она объяснила что:

- Грузовая Зона Вероны объединяет три основных класса операторов – производственные операторы, экспедиторские и транспортные компании, операторы по логистике.
- Она связывает различные типы транспортировки (ж/д, автодорожный и воздушный), концентрирует транспортные потоки и предоставляет доступ к кабельной сети, и другим услугам, таким как аудио и видео передача данных, доступ к международным базам данных.
- Грузовая зона работает также как сеть через "Assointerporti" с итальянскими грузовыми зонами национального значения, и через "Europlatforms" с зонами европейского значения.
- Грузовая зона типа QE предоставляет ряд основных услуг, включая офисы и человеческие ресурсы, таможенные услуги, ж/д услуги, логистика. Склады, парковка, центры для транспортных агентов и экспедиторов.
- Строятся сельскохозяйственный и продовольственный центры.



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

4 Заключительное заседание

Во время заключительного заседания по Мультимодальной Обучающей поездке участники поделились впечатлением о предыдущих днях. Встреча проходила в офисе Idroesse, в ней также участвовал Менеджер проекта г-н Андреа Балдан.

Руководитель группы подвел итог визитов и деятельности осуществленной в ходе визита. Он напомнил, что участники видели:

- Два различных типа интермодальных терминала. Терминал в Падуе работает главным образом со специализированным оборудованием, а на терминале в Вероне используется как специализированное оборудование, так и более традиционные козловые краны.
- Пять различных типов транспортных операций, которые включают:
 1. Транспортировка 20' и 40' международных морских контейнеров, поступающих из или отправляющихся в крупные порты Италии и Северной Европы. Данное направление является ведущим в работе терминала в Падуе, и выполняется ж/д экспедиторскими компаниями на базе поездов идущих по расписанию, а также направляя вагоны в другие направления если необходимо. Экспорт составляет большую часть передвижения.
 2. Внутренние интермодальные перевозки между странами ЕС, особенно между Италией и Северной Европой. Данный тип перевозок выполняется главным образом контейнерами. Так как это обеспечивает больший объем и экономию чем ISO контейнеры.
 3. Обычные ж/д перевозки вагонами напрямую к складам, включая запасные части для автомобилей. Но данный вид перевозок занимает только небольшую долю всего объема и рассматривается операторами как уменьшающийся рынок.
 4. «Автомобили на платформах», когда грузовой транспорт перевозится часть пути ж/д транспортом. Водители могут в это время отдохнуть в поезде, также это приносит значительную выгоду окружающей среде.
 5. Автодорожные интермодальные перевозки, когда грузовые платформы используются для получения, не упакованного товара, который складывается, хранится и распределяется также автодорожным транспортом. Видели также некоторые виды деятельности, которые увеличивают стоимость товара, такие как наклеивание этикеток и предварительная упаковка.

Он также суммировал информацию о том, как участники были проинформированы различными организациями о возможностях совместной работы государства и частного сектора для обеспечения необходимого развития инфраструктуры. Подобное сотрудничество можно было наблюдать в двух основных городах Северной Италии. Была явно видна выгода для окружающей среды от концентрации транспорта, складов и деятельности по дистрибуции в специально отстроенных местах вдали от жилых районов, где они первоначально находились много лет назад.

Условие связи центров логистики с основными дорогами и транспортными коридорами явно выгодно для операторов и промышленности, с которой они работают. Рост услуг логистики предоставляет социально-экономическую выгоду для квалифицированного и неквалифицированного труда – только промышленная зона в Падуе предоставляет 12 000 рабочих мест.

Также важно каким образом инфраструктура предоставленная государством дает возможность частному сектору развивать свой бизнес. Участники видели на практике, каким образом мелкие компании растут и процветают в данной системе.

Обсуждался и ряд других вопросов, включая роль Министерства Транспорта и возможности предоставления финансирования для развития через различные виды субсидирования для некоторых типов деятельности, а также различные возможные льготы по налогам. Также обсуждалось каким образом могут быть использованы инвестиции для улучшения/сокращения затрат на транспортировку.

Г-н Балдан и г-н Сивьеро подчеркнули как важно понять каким образом функционирует рынок перевозок. Основной вопрос, это смена от промышленности, направленной на «производство» на



Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

This project is funded by
the European Union

промышленность направленную на «предложение». У клиентов есть выбор обоих типов перевозок и предоставляемых услуг, в связи с конкуренцией. Таким образом важно, чтобы компании по транспортным услугам использовали подход нацеленный на потребителя во всех своих инвестиционных решениях. Это требует стратегического рыночного подхода и, главное, желания выслушать требования клиента. В современной промышленности грузоперевозок двусторонние соглашения между правительствами, поощряющие передвижение определенным видом транспорта, не имеют сильного влияния.

Г-н Балдан завершил обсуждения, поблагодарив участников за проявленный интерес во время встреч и визитов, и пожелал им хорошо провести выходные перед началом второй Обучающей поездки (Пункты пересечения границы) которая должна была начаться на следующей неделе.



This project is funded by
the European Union

**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

Модуль А Обучающей поездки Пункты пересечения границы



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

5. Посещение грузового терминала Сан Андреа

5.1 Введение

Обучающая поездка по Модулю А – Пункты пересечения границы – потребовала небольших изменений в программе, так как участники должны были получить визы для посещения Словении, что потребовало их личного присутствия в Консульстве в Триесте. Эта работа была выполнена в первое утро.

5.2 Посещение терминала SDAG / Пограничного Пункта

Первый визит состоялся на пограничный пункт SDAG, который расположен на трассе, соединяющей Италию с Горицией и северной Словенией. Это один из самых загруженных ПП на коридоре 5 TEN, который связан напрямую с системой автодорог Италии. Участок трассы в Словении, от ПП до Любляны сейчас строится.

На итальянской стороне границы посетили Сан Андреа. Участников приветствовали работники SDAG:

- Г-н Monti начальник таможенной службы SDAG
- Г-н Apisada – ответственный за безопасность работников SDAG
- Г-н Pobersdig – Директор SDAG
- Г-н Baiocchi – Менеджер-ассистент

С вступлением в силу мирного договора между Италией и Югославией в Сан Андреа в Гориции был организован Международный пункт пересечения и Таможенная транспортная инспекция. В 1991, с созданием свободного государства Словения, Международный пункт пересечения и Таможенная транспортная инспекция начали прогрессивную и функциональную интеграцию, учитывая будущее расширение ЕС и включение Словении в его состав.

Общая Таможенная Зона была организована в 1999 давая возможность Италии и Словении координировать и упрощать процедуры экспорта и импорта; положения, регулирующие работу данной зоны общие для обеих стран.

SDAG является компанией, занимающейся работой пункта пересечения и Комплекса Таможенной транспортной инспекции (CVIC) в Гориции. И предлагает следующие услуги:

- Хранение на таможенных, налоговых и национальных складах,
- Оперирование ПИП (Пограничный Инспекционный Пункт) для транзитного транспорта
- Инспекция и временное размещение животных
- Взвешивание груза
- Поддержка сети, связывающей Таможенные центры по обработке данных и другие погрузо/разгрузочные службы

5.3 Посещение грузового терминала

Затем участники отправились с визитом на Комплекс Таможенной транспортной инспекции. CVIC в Гориции является обслуживающим центром расположенным на территории 250 000 м², которая включает:

- Офисы менеджмента
- Офисы международных транспортных компаний
- Парковку
- Складские помещения
- Структуры для сортировки и дистрибуции
- Различные центры помощи
- Оборудование для разгрузки контейнеров, неупакованных и специфических грузов.



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

- Офисы официального пограничного доктора, фитопатолога, миколога для проверки и сертифицирования всех продуктов предназначенных для потребления человеком

Данный грузовой Терминал также предоставляет специализированные услуги для перевозки животных при помощи следующего оборудования:

- 8 загонов, из которых 4 оборудованы для крупных животных и 4 для мелких. Здесь можно разместить до 400 голов лошадей, и до 5400 овец одновременно.
- Специальные комнаты для домашних животных
- Оборудование для дезинфекции и мойки транспорта используемого для перевозки животных
- ПИП (пограничный инспекционный пункт) созданный, чтобы гарантировать соблюдение законов Сообщества и правил относительно уборки, кормежки животных во время их транспортировки.
- Медицинский офис

Таможенный департамент контролирует, кто может работать на комплексе. Компании, которые работают в SDAG должны быть официально зарегистрированы как экспедиторы и должны уважать принципы прозрачности.

Таможенный контроль грузоперевозок осуществляется в соответствие со следующей формулой:

- Не контролируются – транспорту разрешается продолжать движение
- Контроль документов – транспорт останавливается для проверки документов
- Контроль груза – транспорт выводится из очереди и проверяется часть или весь груз.

Большая часть системы контроля основывается на обмене данными с другими подобными организациями, использовании системы оценки рисков. Данные поступают от Полицейских служб и от самого SDAG, и обновляются каждые три месяца.

5.4 Воздействие расширения ЕС

Вступление Словении в Европейский Союз в 2004 приведет к важным изменениям в функциях ПП между Италией и Словенией. Постепенно они перестанут функционировать как пункты таможенного и иммиграционного контроля, так как данный вид контроля будет полностью перенесен на внешнюю границу ЕС между Словенией и Хорватией, Венгрией и Румынией на данных транспортных коридорах.

Были осуществлены инвестиции в 1.5 млн. евро для перестройки комплекса как Приграничного Торгового Центра, специализирующегося на услугах международной торговли, через организацию таможенных складов с выдачей гарантийных документов, центра обмена товарами, центра менеджмента с выставочными площадями, арбитражным судом и центром компьютерной связи. SDAG надеется, что новый торговый центр станет основной платформой логистики для увеличения потока товаров и услуг, характерных для торговли в Центральной Восточной Европе.

Директор SDAG (Г-н Pobersdig) выразил заинтересованность в будущих договоренностях с молдавскими и украинскими транспортными операторами. Он сообщил о том, что грузовой терминал Сан Андреа планирует создать платформу логистики для интермодальных перевозок ж/д и автодорожным транспортом, и он надеется, что можно будет организовать встречи в будущем.

После данной встречи участники направились в Словению и пересекли границу на ПП Сезана, где смогли лично наблюдать скорость пропуска через ПП, несмотря на то, что они подлежали визовому контролю.



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

6. Посещение грузового терминала в Сезане

6.1 Посещение и встречи в офисе Таможни

Следующий день делегаты провели в Blagovno Transportni Center (BTC), грузовом терминале, расположенным рядом с основным ПП, рядом с городом Сезана, на трассе соединяющей Триест и Любляну. Первая часть визита включала посещение офисов и структур Таможенного Департамента.

В Словении 9 региональных таможенных офисов. Данный офис был организован в 1991 году. Он включает 5 департаментов:

- Административные процедуры
- Контроль и аудит
- Отдел кадров
- Бухгалтерия и закупки
- Акцизы

В настоящее время в таможенном офисе работает 251 офицер. Их основные функции – контроль за работой выполненной агентами-экспедиторами, проверка физического перемещения товаров через ПП и помощь Пограничникам при контроле иммиграции. Офис включает 9 ПП:

- Сезана
- Фернетти
- Липица
- Козина
- Старод
- Jelsane
- Ilirska Bistrica

Дополнительно отвечает за три ж/д ПП в Сезане, Козина и Ilirska Bistrica.

Участников проинформировали, что Таможенный департамент использует в настоящее время программное обеспечение «Аналитический информационный центр расследований для контроля передвижения людей и товаров». Они связаны с основными европейскими системами и базами данных, находящимися под контролем национальной полиции или таможни. Они также используют похожие источники информации в Балканском регионе.

ПП очень загружен так как он расположен на основном коридоре транспортного потока идущего с востока на запад и с севера на юг. В настоящее время через ПП проходит ежегодно до 9 млн. тонн груза и до 31 млн. пассажиров. Это составляет около 800 грузовых машин в день и около 9 млн. пассажирских автомобилей (+ несколько автобусов) ежегодно.

В среднем таможенный департамент выявляет около 800 таможенных нарушений в год (фальшивые документы, незадекларированные товары, ...) и до 100 нарушений выплаты акцизов (включая невыплату акцизов по таким товарам как табачные изделия, алкогольные напитки и нефтепродукты) в год. Обязанности по сбору акцизов были переданы Таможенному департаменту только в 1999.

Была представлена очень интересная презентация, где наглядно можно было увидеть: случаи нарушений за прошлый год, включая значительное количество золота, серебра и ювелирных изделий, которые были ввезены из Италии без декларации и оплаты налогов на импорт; изъятие наркотиков у криминальных элементов; наиболее интересен был пример профессиональной контрабанды топлива в специально построенной для этого цистерне.

Встреча завершилась кратким обсуждением того, как Таможенный департамент должен реинвестировать на границе между Словенией и Хорватией после присоединения Словении в 2004.



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

6.2 Посещение и обсуждение инфраструктур грузового терминала (складирование, перегрузка, экспедиторские агентства)

Затем участники отправились на ВТС грузовой терминал, где встретились с генеральным менеджером г-ном Lindic, который рассказал, что стратегия развития компании направлена на постоянное удовлетворение потребностей рынка. Центральный офис расположен в Сезане, и дочерние компании расположены в Любляне, Vrtojba и Maribor. Они также пытаются расширить свою деятельность на бывшие Республики Югославии, и открыли офисы в Белграде и Скопье.

Терминал ВТС выполняет роль интегрированного центра логистики. Он может предоставлять следующие услуги:

- Национальная и международная перевозка товаров транспортом компании и подрядчиками
- 20 000 м² площадей для хранения и складов, включая структуры для опасных грузов, грузов с низкой температурой хранения и замороженных продуктов.
- Оборудование для погрузки контейнеров
- Таможенная очистка
- Подготовка продуктов (разделение, упаковка, предварительная упаковка) для дальнейшей поставки
- Услуги по группировке товаров

Г-н Brajdih помощник директора ВТС объяснил делегатам, что гуманитарная помощь и пустые контейнеры освобождаются от всех транзитных сборов на терминале. Она также объяснила, что на терминале есть три полосы предназначенные для пустого транспорта и контейнеров, для перевозки животных и опасных грузов.

Участники посетили склады и транспортные структуры терминала.



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

7. Посещение пассажирского терминала в Сезане

7.1 Структуры контроля пограничной полиции

Было организовано посещение офисов Пограничников (Иммиграционной службы) Словении. Офицеры представили детальное объяснение их функций и деятельности, показали участникам работу на месте и практическое применение технического оборудования.

Данный пункт пересечения работает как комбинированный, с отдельным проведением контроля для каждой страны. Между двумя сторонами контроля нет физического барьера, таким образом транспорт проезжающий итальянскую сторону менее чем через 100 метров оказывается на ПП Словении. Для автомобилей были открыты 3 линии и отдельная линия для автобусов. Имеются также 2 отдельные линии для грузового транспорта. Весь грузовой транспорт проходит оформление документов сразу за зоной контроля, поэтому на ПП они проходят обычную рутинную проверку. Линии для автомобилей и автобусов оборудованы будками, так чтобы водители могли передавать документы непосредственно дежурному пограничнику не выходя из машины – сейчас это обычная практика на границах ЕС. Участники с интересом отметили несколько факторов:

- Очень небольшому количеству пассажиров потребовалось проштамповывать документы. Это связано с тем, что между Словенией и Италией не требуются визы, и людям разрешено свободно перемещаться
- В случаях, когда требовалось проштамповывать паспорта, машины были выведены из очереди и припаркованы в стороне для завершения процедур.
- Роль пограничников главным образом ограничивается проверкой наличия годных паспортов, обычно эта процедура занимает до 10 секунд на машину.
- Обычно открыта только одна линия для машин, но как только очередь увеличивается до 4-5 машин, то открываются другие ворота.
- Начальник пограничников не разрешает работать сидя в будках, только стоя, он считает, что так они работают быстрее

Участники затем посетили внутренние офисы, где смогли наблюдать компьютеризированную систему иммиграционного контроля. Как объяснили, происходит постоянный обмен информации с итальянской полицией и иммиграционными властями. Работает одинаковое программное обеспечение, которое функционирует с ключевыми словами и может освещать передвижение людей, которые разыскиваются, и которым должно быть отказано во въезде. Это дает возможность заранее предупредить пограничников, в начале их смены, о подобных людях.

Затем была проведена демонстрация работы сканера, который используется пограничниками для выявления фальшивых паспортов, подделанных документов и фальшивых денег.

7.2 Посещение дополнительных служб грузового терминала (банк, ресторан, и т.д.)

Грузовой терминал в Сезане предоставляет широкий спектр услуг для водителей грузового транспорта и пассажиров легкового. Данные структуры расположены рядом с офисами терминала, непосредственно за ПП. Они включают банк, магазин duty free, два ресторана и бар, вместе с туалетами, душевыми. Есть также мотель.

7.3 Заключительное заседание

Как и в случае с Модулем В, заключительное заседание по обучающей поездке состояло из заключительных выводов и общей дискуссии по визиту. Руководитель группы начал встречу суммируя некоторые основные моменты по посещению ПП. Они включали:



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

- Оба пункта пересечения похожи по расположению и работе. Оба являются загруженными ПП так как они расположены на основных транспортных коридорах. Через них проходит большое количество местного транспорта, а так же транспорта дальнего следования. Через оба проходит большое количество транспорта во время сезона отпусков из Европы в зоны отдыха Словении и побережья Хорватии во время летних месяцев.
- На каждом ПП автомобили и грузовой транспорт полностью разделены. На грузовых терминалах имеются места для парковки грузового транспорта, оформления документов и проведения таможенных процедур, чтобы не задерживать общий поток транспорта непосредственно через ПП.
- Участники увидели практически из наблюдений скорость обработки транспорта на ПП. Главным образом это происходило из-за минимальных требований предъявляемых с обработке нормального пассажирского транспорта.
- Участники посетили дополнительные структуры представленные на ПП – склады, агентства по таможенной очистке, экспедиторов, компании по транспортировке и дистрибуции, и т.д. Это услуги предоставляющие дополнительную стоимость.
- Таможня и пограничники работают главным образом основываясь на анализе рисков и поступающей информации, а не проверяют каждого. Подобная система проверки каждого еще преобладает на ПП вне Европы. Анализ рисков рассматривается как важный инструмент при выявлении контрабанды и нелегальной иммиграции. Власти с обеих сторон границы тесно сотрудничают между собой, а также с другими агентствами, такими как полиция.

Затем последовала общая дискуссия с членами группы и участниками. Были освещены следующие вопросы:

- Делегаты хорошо поняли принципы комбинированного ПП. Подобная практика уже существует на некоторых ПП между Украиной и Польшей. На данных пунктах между властями идет хороший обмен информацией.
- На ряде ПП между Украиной и Молдовой необходима дополнительная инфраструктура и средства связи.
- Намеченное вступление Словении в Европейский Союз принесет большие изменения в функции Итальянского-Словенского Комплекса. Необходимо будет провести переподготовку для ряда работников полиции и таможни работающих на границе Италии и Словении, для выполнения другой работы.
- Персонал таможни и полиции с опытом работы по шенгенским процедурам, полученным во время работы на границе между Италией и Словенией будет перемещен на границу между Словенией и Хорватией.

7.4 Посещение Инновационного Бизнес Центра в Сезане

После заключительного заседания участники отправились с заключительным визитом в Инновационный Бизнес Центр Сезаны, где г-н Gogur и его персонал из Sloveneta объяснил его цель и историю создания. Центр был организован с целью помочь малым и средним предприятиям, и поддержать региональное развитие. Он будет играть важную роль в развитии региона, когда ПП будет трансформирован в Приграничную Торговую Зону.

Преимущества Бизнес инкубатора – его благоприятное географическое расположение на ключевом транспортном коридоре для товаров и персонала. Предприятия расположенные здесь могут легко выбрать между преимуществами, которые могут предложить Италия и Словения. Данная встреча показала участникам, что эффективно работающий ПП может стимулировать региональное экономическое развитие.



**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

This project is funded by
the European Union

Приложения

ПРИЛОЖЕНИЕ А	<i>Участники</i>
ПРИЛОЖЕНИЕ В	<i>Информация о контактных лицах</i>
ПРИЛОЖЕНИЕ С	<i>Фотографии посещения мультимодальных инфраструктур</i>
ПРИЛОЖЕНИЕ D	<i>Фотографии посещения Пунктов пересечения границы</i>
ПРИЛОЖЕНИЕ E	<i>Программа посещений</i>
ПРИЛОЖЕНИЕ F	<i>Анкета</i>



This project is funded by
the European Union

**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

Приложение А

Участники



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

Молдова

ГП «Железная дорога Молдовы»

Г-н Поповский Виктор – Первый заместитель директора управления внешних связей
Тел – (3732) 25 46 82
Факс – (3732) 22 50 35
e-mail cfm@railway.md

Министерство транспорта и связи

Г-н Мустьяцэ Яков – Заместитель директора Государственного предприятия по автоперевозкам (АМТАИ)
тел (3732) 78 58 39
факс (3732) 22 06 57
e-mail amtai@md.net

Департамент Таможенного Контроля

Г-н Валерий Гарштя – Начальник административного управления
тел (3732) 54 50 03
факс (3732) 27 15 23
e-mail sergheis@customs.md

Департамент Пограничного Контроля

Г-жа Кока Олеся - Департамент международных соглашений
тел (3732) 22 44 28
факс (3732) 22 11 30
e-mail dtg@moldova.md

Департамент Пограничного Контроля

Мандажи Василий – Начальник штаба (Кагул)
Tel. (373 2) 9200098
(373 239) 20 935, 25 855

ГП «Железная дорога Молдовы»

Марчук Николае – Директор международной станции Унгены
тел (373) 910 26 47
факс(3732) 22 50 35 (Кишинев)
факс (373236)2 00 80 (Унгены)



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

Украина

Министерство транспорта

Г-жа Кузменко Антонина – Начальник управления развития транспортных сетей и инфраструктуры
тел (38044) 461 65 49
факс (38044) 268 22 02

Терминал “Лиски”

Г-н Куршнирчук Виктор – Директор
тел (38044) 568 76 90
факс (38044) 568 77 05

Украинская Железная дорога

Г-н Иващук Владимир – Первый заместитель директора коммерческого управления
тел (38044) 223 12 01 / 223 12 10
факс(38044) 223 14 31

Государственная служба таможенного контроля

Г-жа Ляденко Ирина – Заместитель начальника управления технологий таможенного контроля
тел (38044) 247 26 31
факс (38044) 247 28 51 / 236 82 81
e-mail dmsu@customs.gov.ua

Государственная служба пограничного контроля

Г-н Притула Сергей – Заместитель начальника управления пограничного контроля
тел (38044) 235 11 00 / 212 87 63
факс (38044) 212 87 63
e-mail SPritula@pvu.gov.ua



This project is funded by
the European Union

**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

Приложение В

Контактные лица



Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

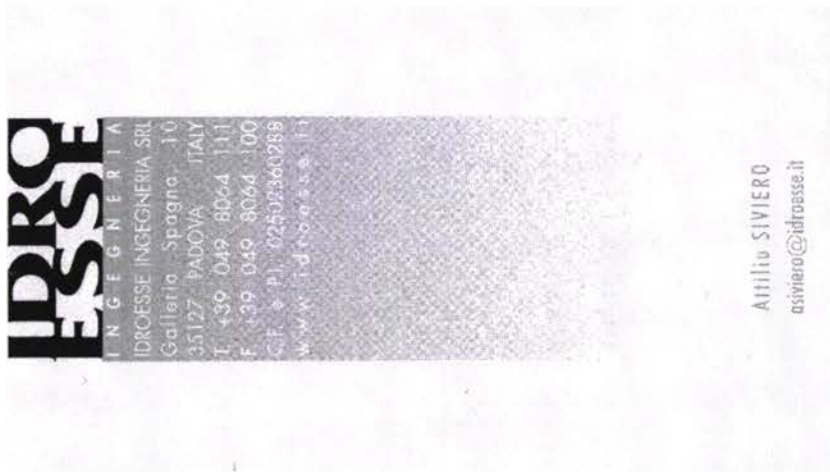
This project is funded by
the European Union

Посещение Интерпорта Падуя

► Описание Интерпорта Падуя (Г-н. **Randolfo**, Директор управления внешних связей)



► Заключительная встреча & Сессия вопросов и ответов (Г-н. **Siviero**, инженер)



► Экскурсия по Интерпорто



Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

This project is funded by
the European Union

► Посещение "Italsempione" экспедиторская компания (Г-н. Besazza)



MAURO BESAZZA
Padova Branch
Branch Manager

Via Nuova Zelanda, 8 - 35127 Padova (PD)
Tel. 049 8696111 - Fax 049 8686340
E-mail: mauro.besazza@italsempione.it



► Посещение местного транспортного оператора "Autamarocchi" (Г-н. Hares, Директор)

Администрация:	Corso Spagna 14, Localita' Camin, 35100 Padova Tel. +39 049 8703362 Fax +39 049 761329
Склады:	Via del Progresso 15/17, 35100 Padova Tel. +39 049 8705033 Fax +39 049 8701074

Посещение "MAGAZZINI GENERALI" и складов

► Описание Magazzini Generali (Г-н. Zanini, Менеджер)





**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

This project is funded by
the European Union

► **Заключительная встреча & Сессия вопросов и ответов (Г-н. Padovan, Таможенный офицер)**



Rag. **ALESSANDRO PADOVAN**
Responsabile Doganale

MAGAZZINI GENERALI PADOVA Ente Autonomo
35127 PADOVA - Corso Stati Uniti, 18 - Tel. (049) 8700844 - Fax (049) 8700827
CODICE FISCALE E PARTITA I.V.A. 00205830284



► **Посещение "Italcontainer" экспедитор (Г-н. Brugnotto, исполнительный директор)**

 **ITALCONTAINER®**
35127 Padova - Corso Spagna, 14
Tel. 049.8703389 - Fax 049.6988027
E-mail: brugnotto@italcontainer.it

Valentino Brugnotto


GRUPPO FS



► **Посещение местной ж/д станции "fascio base"
(Г-н. Miccoli / Г-н. Inclimona, руководители грузового управления Trenitalia's)**





This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)



Посещение Интерпорта VERONA

- ▶ "Consorzio Zai". Агентство по развитию (Г-н. Tambone)
- ▶ Посещение "Сemat" грузовой терминал (Директор)





This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

- Посещение склада логистики "Saima Avandero" (Г-н. De Toni, Директор)

**SAIMA
AVANDERO**

VALERIO DE TONI
Direttore

MEMBER OF
ASX
ASSOCIATION

■ **SAIMA AVANDERO SpA**

Filiale di Verona

Via Sommacampagna, 22/A

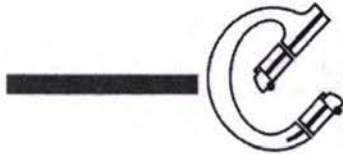
37127 VERONA, ITALIA

Tel. +39 045 8628411 /dir. +39 045 8028401

Fax: +39 045 8082448 • Email: vgtoni@saima.it



- Посещение склада логистики "Corsi S.p.A" (Г-н. Corsi, Директор)



CORSI VERONA

LOGISTICA - GROUPAGE
CELLE FRIGORIFERE - DEPOSITI



FRANCESCO CORSI
Cell. 335-7261441

AUTOTRASPORTI FRIGORIFERI - NAZIONALI INTERNAZIONALI
E SPEDIZIONIERI

Quadrante Europa - Verona - Tel. 045 8622207 15 linee r.a. - Fax 045 8621595





This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

- ▶ Посещение склада логистики "Autogerma S.p.A" (Мастер)



- ▶ Заключительная встреча & Сессия вопросов и ответов (Г-жа. Merlo Banda, Начальник управления по маркетингу)

Встреча организованная EURECNA

- ▶ Посещение офиса "Idroesse" (Г-н. Baldan, Помощник Директора)





This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

Посещение “SAN ANDREA Грузовой Терминал”

► Процедуры получения визы (Г-н. Gorup, Директор, персонал Sloveneta)



SLOVENETA

 d.o.o.

Ekonomski inženiring, svetovanje in poslovne storitve
1. tankovske brigade 9, 6210 Sežana, Slovenija
telefon : +386 5/73 44 600, 73 44 601, telefax : +386 5/73 44 602
E-pošta: sloveneta@siol.net

STOJAN GORUP, univ. dipl. ekon.
direktor



► Посещение терминала “SDAG” / пограничный переход

(Г-н. Monti, Начальник службы клиентов S.D.A.G. / Mr. Apisada, ответственный за безопасность персонала S.D.A.G. / Г-н. Podbersig, S.D.A.G. Директор / Г-н. Baiocchi, S.D.A.G. Помощник Менеджера)





This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)



**STAZIONI DOGANALI ED
AUTOPORTUALI DI GORIZIA
S.p.a.**

Dott. Bruno Podbersig
Direttore Generale

Autoporto di Gorizia
34170 Gorizia (Italia)
Tel. 0481-520344 r.a.
Fax 0481-521809
Cell. 348-4427467
e-mail: bpodbersig@sdag.go.it



**STAZIONI DOGANALI ED
AUTOPORTUALI DI GORIZIA
S.p.a.**

Geom. Aldo Baiocchi
Vice Presidente

Autoporto di Gorizia
34170 Gorizia (Italia)
Tel. 0481-520344 r.a.
Fax 0481-521809
Cell. 348-4427467





Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

This project is funded by
the European Union

► Посещение грузового терминала

► Заключительная встреча & Сессия вопросов и ответов по воздействию расширения ЕС

Посещение “SEŽANA BTC грузовой терминал”

► Посещение & обсуждение таможенных процедур

► Посещение & обсуждение процедур грузового терминала
(агентства по складированию, перегрузке и экспедиторы)
г. Lindič, Генеральный Менеджер / Г-н. Brajdih, Помощник Директора)

(Г-





**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

This project is funded by
the European Union



TATJANA BRAJDIH, DIPL.OEC.
ПОМОЋНИК ДИРЕКТОРЈА

BTC TERMINAL SEŽANA D.D.
PARTIZANSKA CESTA 79, P.P. 242
6210 SEŽANA - SLOVENIJA
TEL.: 05 731 22 00
05 731 22 09
FAX: 05 731 22 19
GSM: 031 36 18 13
<http://www.btc-terminal-sezana.si>
E-mail: btc.tatjana@sioi.net

Посещение "SEŽANA пассажирский терминал"

- ▶ пограничная инфраструктура
- ▶ Посещение дополнительных служб грузового терминала (банк, ресторан, и т.д.)
- ▶ Заключительная встреча & Сессия вопросов и ответов
- ▶ Посещение «Бизнес Инновационного Центра» Sežana и обсуждение вопросов свободной зоны (Г-н. Gorup и персонал Sloveneta)



This project is funded by
the European Union

**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

Приложение С

*Фотографии посещения
мультимодальных инфраструктур*



Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

This project is funded by
the European Union

Посещение Падуи



Первая встреча в офисе Интерпорто Падуи

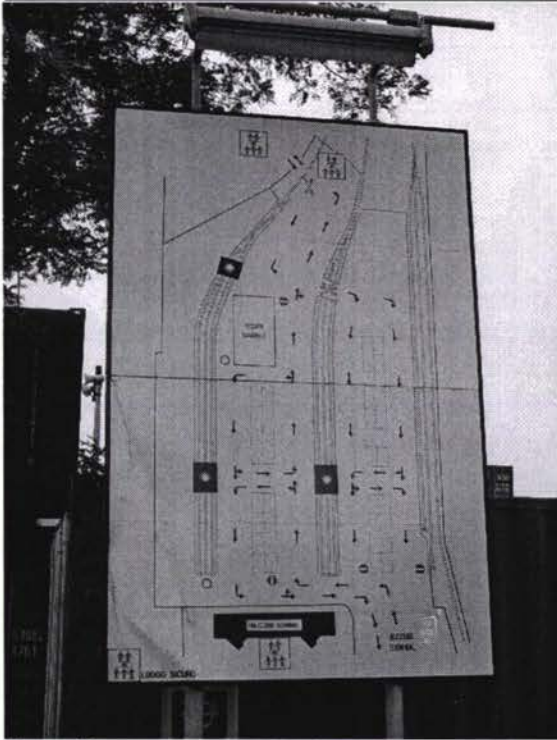


Встреча в офисе Indroesse



Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

This project is funded by
the European Union



План Интерпорта



Обработка контейнеров в Интерпорто Падуи



Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

This project is funded by
the European Union



Складирование контейнеров в Интерпорто

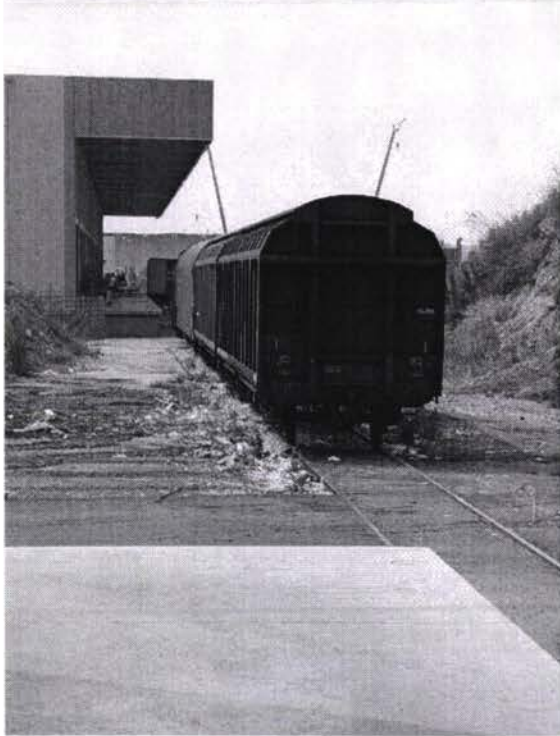


Складирование пустых контейнеров в Интерпорто Падую



Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

This project is funded by
the European Union



Подъездной ж/д путь



Инфраструктура складов и дистрибьюции



**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

This project is funded by
the European Union



Инфраструктура складов и дистрибьюции



Инфраструктура складов и дистрибьюции



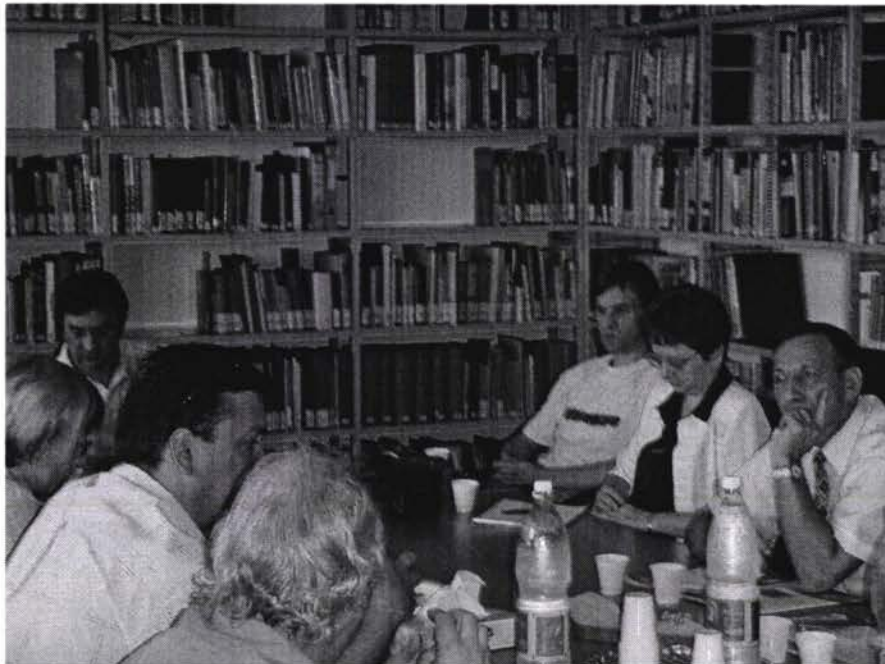
Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

This project is funded by
the European Union

Посещение Magazzini generali



Вводная встреча (Magazzini generali)



Живое обсуждение



Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

This project is funded by
the European Union



хранение грузовых ж/д контейнеров



ж/д вагон (доставленный автотранспортом)



**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

This project is funded by
the European Union



Ж/Д система контроля



Погрузка стандартного европейского контейнера автопогрузчиком



Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

This project is funded by
the European Union



Сортировочная ж/д грузового терминала Падуя



Перегрузка контейнеров



**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

This project is funded by
the European Union



Сортировочная ж/д грузового терминала Падуя



**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

This project is funded by
the European Union

Посещение Интерпорто Вероны



Поезд перевозящий грузовой транспорт, установка эстакады



Разгрузка поезда



**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

This project is funded by
the European Union



Оборудование Интерпорто Верона



Проведение разгрузки поезда



**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

This project is funded by
the European Union



Презентация "Saima Avandero"



Склады Saima Avandero



**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

This project is funded by
the European Union



нет недостатка в погрузчиках



Склады-холодильники Corsi



**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

This project is funded by
the European Union



Склады Autogerma



Склады Autogerma



Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

This project is funded by
the European Union



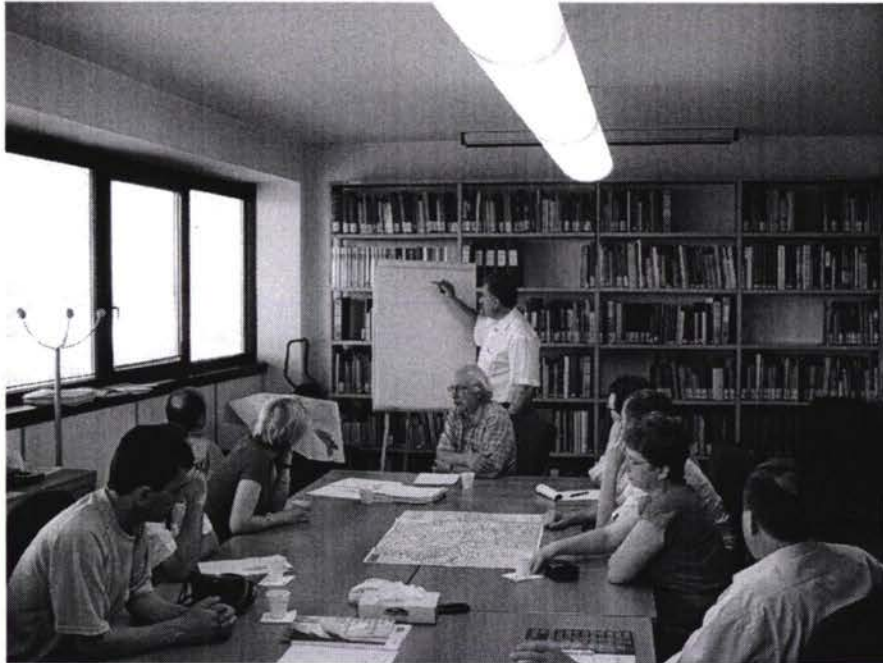
Операционные автоматы – Autogerma



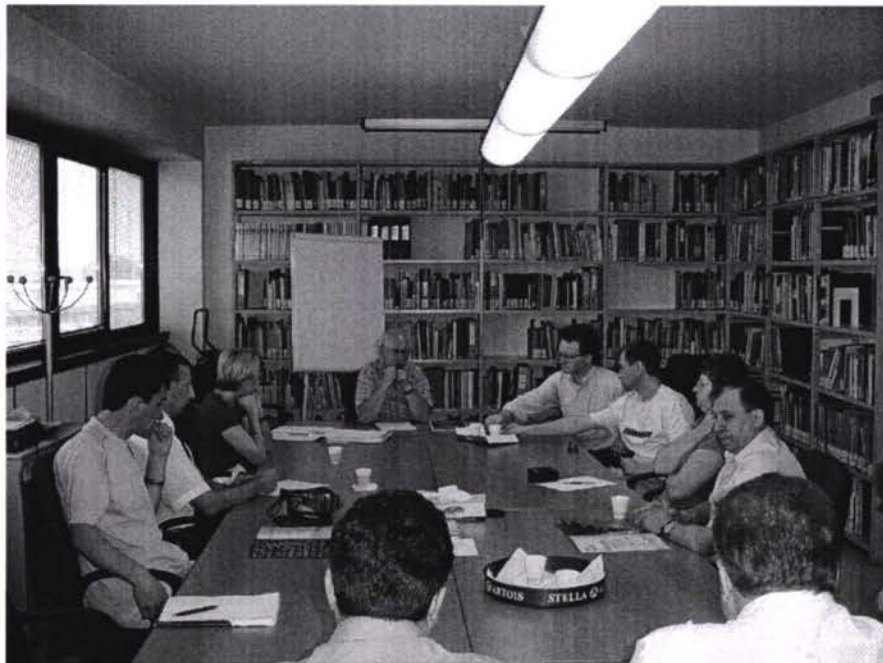
**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

This project is funded by
the European Union

Встречи организованные EURECNA



Модуль В – заключительная встреча



Модуль В – заключительная встреча



This project is funded by
the European Union

**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

Приложение D

Программа



**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

This project is funded by
the European Union

Обучающая поездка

Проект программы

Понедельник 2 июня: **Перелет членов делегации из Кишинева/Киева в Италию**

Вторник 3 июня:

ПАДУЯ. ПОСЕЩЕНИЕ INTERPORTO

Приветствие, введение, перерыв на кофе	09.00 – 09.30
Описание Interporto Падуя, включающее:	09.30 – 10.30
• Историю, развитие	
• Размер/мощность, имеющееся оборудование	
• Транспортные перевозки, имеющееся структуры	
Посещение Interporto и	10.30 – 13.00
Складов, вопросы и ответы	
Обед	13.00 – 14.00
Посещение "Italsempione" экспедиторской компании	14.00 – 15.30
Посещение "Automarocchi" местной транспортной компании	15.30 – 17.00

Экскурсия по городу

Среда 4 июня:

MAGAZZINI GENERALI, ПОСЕЩЕНИЕ СКЛАДОВ И ТАМОЖНИ

Приветствие, введение, перерыв на кофе	09.00 – 09.30
Дискуссия d "Magazzini Generali":	09.30 – 13.00
• Хранение крупного груза	
• Санитарная/фитосанитарная инспекция	
• Требования таможенного досмотра	
• Проблемы с неправильно задекларированным грузом	
• Процедуры внесения таможенных данных	
Обед	13.00 – 14.00
Посещение "Fascio Base" местной ж/д станции	14.00 – 16.00
• Интермодальные ж/д операции,	
• Использование сортировочных станций	
• Распределение локомотивного и подвижного состава,	
• Диспетчерские системы	
• Сотрудничество с другими ж/д,	
• Вопросы сигнализации и коммуникации	
Заккрытие сессии вопросов и ответов	16.00 – 17.00

Поездка в Верону

Четверг 5 июня:

ПОСЕЩЕНИЕ INTERPORTO ВЕРОНА

Посещение "Cemat" грузового терминала	09.00 – 09.30
Описание Quadrante Europa, включающее	09.30 – 10.30
• Историю, развитие	
• Размер/мощность, имеющееся оборудование	
• Транспортные перевозки, имеющееся структуры	
Экскурсия на объект Interporto, и	10.30 – 13.00
Склады ("Saima Avandero", "Corsi S.p.A.) вопросы и ответы	
Обед	13.00 – 14.00
Посещение главного склада "Autogerma S.p.A."	14.00 – 15.30
Заккрытие сессии вопросов и ответов	15.30 – 17.00

Экскурсия по городу

Пятница 6 июня:

Заключительное заседание

Приветствие, введение, кофе	09.00 – 10.00
-----------------------------	---------------



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

	Встреча организованная "Eurecna"	10.00 – 12.00
	Обед	13.00 – 14.00
Суббота 7 июня:		
Воскресенье 8 июня:		
Понедельник 9 июня: ПОСЕЩЕНИЕ ГРУЗОВОГО ТЕРМИНАЛА SAN ANDREA		
	Получение визы	09.00 - 13.00
	Обед	13.00 – 14.00
	Посещение грузового терминала и инфраструктуры "SDAG Border Station"	
	(складирование, перегрузка, экспедиторские агентства)	14.00 – 17.00
	Закрытие сессии, вопросы и ответы	17.00 – 18.00
	Возращение в Sezana	
Вторник 10 июня: ПОСЕЩЕНИЕ ГРУЗОВОГО ТЕРМИНАЛА ПП SEZANA		
	Посещение и обсуждение таможенных объектов	09.00 – 12.00
	Обед	12.00 – 13.00
	Возращение в Sezana	13.00 – 14.00
	Посещение и обсуждение работы грузового терминала	13.00-17.00
Среда 11 июня: ПОСЕЩЕНИЕ ПАССАЖИРСКОГО ТЕРМИНАЛА SEZANA		
	Объекты пограничной полиции	09.00 – 10.00
	Посещение дополнительных объектов грузового терминала (мотель, банк, ресторан)	11.30 – 12.30
	Обед, заключительное обсуждение	12.30 – 13.30
	Посещение Инновационного Бизнес Центра и Зоны (построенные по программе PHARE)	13.30 – 14.30
	Return travel to Italy	14.30 – 15.30
Четверг 12 июня: Возращение делегатов в Кишинев/ Киев		



This project is funded by
the European Union

**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

Приложение D

Опрос



This project is funded by
the European Union

**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

Приложение F

Интермодальная концепция и Рекомендации по Модулю B



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

РАЗВИТИЕ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МОЛДОВЕ И УКРАИНЕ

1. Введение

Цель данного документа определить вопросы важные для развития современной интермодальной системы грузоперевозок и представить логическую схему интермодальной инфраструктуры.

Отправная точка – обе страны готовы следовать рыночным экономическим системам, на их развитие повлияет расширение на восток Европейского Союза и модернизация происходящая в России, которая остается важным торговым партнером для обеих стран.

Европейский Союз утвердил общую транспортную политику, в которой конкуренция и выбор являются центральными элементами. Тогда как существует финансовая поддержка социально необходимых железнодорожных пассажирских услуг, железнодорожные грузоперевозки должны развиваться на коммерческой основе. В тоже время существуют также требования для основания сборов за доступ к инфраструктуре грузоперевозок на кратковременных предельных издержках производства и на ограниченной капитальной поддержке. Большая часть железных дорог ЕС разделили пассажирскую деятельность и грузоперевозки, и инфраструктуру; и осуществляют грузоперевозки как коммерческий бизнес. Страны, стремящиеся к вступлению в ЕС постепенно утверждают транспортную политику и требования ЕС. Несмотря на то, что вступление Румынии и Болгарии в ЕС ожидается только через 5 лет, они также вводят транспортные рамки, которые соответствуют практике ЕС.

Ясно, что развитие интермодальных грузоперевозок в Молдове и Украине должно осуществляться на коммерческой основе, быть конкурентоспособным по отношению к либерализованным автодорожным перевозкам, и быть коммерчески жизнеспособным. Коммерческая жизнеспособность может не достичь целей полной жизнеспособности, поэтому на определенном этапе необходимо более детально определить финансовые цели, вместе с критериями ограниченной финансовой поддержки.

Основные элементы жизнеспособной интермодальной сети включают:

- Обеспечение подходящих терминалов
- Развитие современной конкурентоспособной операционной системы
- Обеспечение коммерческой инфраструктуры

Несмотря на то, что основная цель данного документа - вопрос подходящих терминалов, остальные два требования также обсуждаются здесь, так как они являются важными составными в развитии конкурентоспособных интермодальных услуг.

2. Развитие терминалов

2.1 Киев

Лиски является крупной, относительно хорошо оборудованной, функционирующей структурой. Железнодорожные подъездные дороги в относительно хорошем состоянии, автодороги могут быть улучшены, также есть территория для дальнейшего развития.

Схема развития включает следующие факторы и предположения:

- Киев является крупным городом, хорошо расположенным географически на Украине и по отношению к другим странам СНГ, с достаточной экономической деятельностью, которая потенциально обосновывает наличие современного терминала.



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

- Участок – крупный, есть место для дальнейшего расширения, адекватные подъездные авто и железные дороги, которые можно улучшить.
- Нет современной операционной структуры
- Нет необходимой коммерческой инфраструктуры.

Необходимые действия:

- Оценить транспортный поток
- Разработать планы улучшения терминала
- Развить операционную структуру
- Развить коммерческую инфраструктуру

2.2 Одесса

В отличие от Киева в и вокруг Одессы небольшой потенциальный поток грузоперевозок для поддержки интермодального терминала. Схема развития главным образом следующая:

- Положительная сторона – участок в Усатово крупный, с удовлетворительными подъездными дорогами и железнодорожными соединениями, хотя необходимы некоторые улучшения.
- Строения главным образом устаревшие, но возможно провести ограниченные ремонтные работы, принимая во внимание небольшой объем перевозок.
- Из-за своего расположения терминал не подходит для морского транспорта, объем других перевозок недостаточен, чтобы оправдать реинвестиции
- Отсутствует структура современных услуг и коммерческая инфраструктура

Морским контейнерным перевозкам, наиболее привлекательным для интермодального транспорта имеющегося в наличии в Украине и СНГ, вряд ли потребуются структуры в Усатово. Железнодорожные морские контейнерные перевозки дальнего назначения должны поступать из Черноморских портов напрямую в Киев и другие центры, в то время как автодорожный местный транспорт будет продолжать поставлять/ собирать груз от клиентов. Усатово расположено слишком далеко от портов, чтобы подходить для складирования или ремонта контейнеров. Вокруг портов развивается система мелких частных структур по хранению и обслуживанию.

Будущее Усатово зависит от потенциальных перевозок внутри территории, для которых не существует операционная структура и оборудование.

Но, население в Одессе – 1.3 миллиона человек, и данный участок может быть законсервирован до значительного роста промышленной деятельности, но при этом маловероятно, что понадобятся все существующие большие площади.

Необходимые действия

- Пересмотр оценки грузоперевозок
- Подготовить документ, рекомендуемый консервацию и сохранение участка.

2.3 Кишинев

Перспективы современного интермодального терминала по обработке контейнеров и вагонов в Кишиневе – очень скромные. Логическая схема развития следующая:

- Участок – крупный, есть возможности роста, есть адекватные авто и железные подъездные дороги.



**Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals
(Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)**

This project is funded by the European Union

- Кишинев хорошо расположен, чтобы быть обслуживающим центром для Молдовы, обрабатывать груз поступающий из/в ЕС в западном направлении и стран СНГ в восточном.
- Должны быть развиты современные операционные структуры.
- Хотя должна быть развита современная эффективная коммерческая инфраструктура, уже поощряется работа с частным сектором.

Необходимые действия

- Оценить потенциал перевозок контейнерами и вагонами.
- Разработать план улучшений на терминале
- Разработать операционную структуру.
- Разработать коммерческую инфраструктуру

2.4 Унгены

Аргументация по развитию современного интермодального грузового терминала в Унгенах отличается от используемой для Киева и Кишинева, которые являются экономическими, географическими и политическими центрами. Унгены – не крупный город, расположенный на крайней западной границе Молдовы, но является крупным железнодорожным центром с прямым выходом на Европейскую стандартную сеть железных дорог.

Терминал в Унгенах подходил бы для:

- Разгрузки/ погрузки современных европейских вагонов для перемещения через Румынию в ЕС и другие страны (вагоны 1.520м длиной с европейской тележкой не могут перемещаться дальше Румынии или Болгарии, а Европейские вагоны не предусмотрены для смены тележек и не могут перемещаться по колее стран СНГ 1.520м).
- Разгрузки/ погрузки вагонов 1.520м в из СНГ, без смены тележек.
- Перегрузка между Европейскими вагонами и вагонами для широкой колеи товаров и контейнеров.
- Хранение и обработка

Есть два возможных участка для развития Берешты и Унцешть. Это сопутствующие структуры Унгень, крупные участки, имеющие потенциал для развития. Предварительное сравнение участков показывает что положительные стороны обоих участков сбалансированы:

Берешты	Унцешть
<p>За:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Крупный участок • Хорошие подъездные дороги • Хороший доступ к европейской и широкой колее • Расположен в промышленной зоне • Существующий контейнерный терминал • Удобное обслуживание с прилегающей сортировочной площадки 	<p>За;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Крупный участок • Дальнейшее развитие возможно на сельскохозяйственную территорию • Крупные складские помещения на участке • Хорошая подъездная широкая колея.
<p>Против:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Нет возможности развития за существующую территорию • Часть участка используется для сортировки вагонов 	<p>Против:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Подъездные дороги требуют улучшения • Европейская колея не используется • Расположен в сельской местности, вопросы окружающей среды



This project is funded by the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

Необходимые действия:

- Развить операционную структуру
- Оценить транспортный потенциал
- Определить наиболее подходящий участок

2.5 Сводные данные по потребностям терминалов

В данной таблице рассматриваются структуры по каждому терминалу:

Терминал	Предоставление возможностей для:
Киев	Морские контейнеры Вагоны с широкой колеей Сменные платформы? Хранение
Одесса	Не требуются
Кишинев	Морские контейнеры Вагоны с широкой колеей Сменные платформы? Хранение
Унгены	Европейские вагоны Сменные платформы на/с европейских вагонов Хранение

3. Операционные и коммерческие вопросы

3.1 Интермодальные системы, грузоперевозки и транспортный потенциал

Существуют четыре категории грузоперевозок, которые могут рассматриваться как потенциальные для четырех железнодорожных терминалов. Это:

- Морские контейнерные перевозки
- Международные перевозки в/из стран СНГ
- Международные перевозки в/из Румынии, центральной и западной Европы
- Внутренние перевозки

Рассматриваемые вопросы включают:

- Определение категорий перевозок, по которым каждый интермодальный железнодорожный терминал может быть конкурентоспособным (объем перевозок будет оценен позже)
- Определение, какие интермодальные системы/ технологии являются наиболее подходящими для планирования / проектирования структур

Интермодальные системы существуют в следующем виде:

1. Контейнеры на платформах (COFC), наиболее приемлемые для морского транспорта
2. Двойной ряд контейнеров
3. сменные платформы
4. контрейлерные/техника автомобили на платформах (TOFC)
5. Бимодальные системы
6. ж/д вагоны традиционные/ современные

Я считаю, что мы должны отказаться от систем 2, 4 и 5, но это необходимо обсудить и подтвердить. Двойной ряд контейнеров – подобная перевозка требует специально сконструированных вагонов;



This project is funded by the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

подобная система широко используется в Северной Америке и имеет свои экономические преимущества. Но она не может применяться там, где существуют электрифицированные линии, во многих странах СНГ главные линии электрифицированы, но не в Молдове. Контейнерные перевозки требуют колею с густой структурой, широко используются в Германии и в соседних странах. Существуют две большие категории «с сопровождением» и «без сопровождения». Несмотря на то, что последняя является более экономичной, в общем, чем первая, она постепенно заменяется в Европе сменными платформами, которые предлагают больше преимуществ с более низкими затратами. Перевозки «с сопровождением» являются популярными у транспортных компаний и ценными, когда автомобильный транспорт может нанести вред окружающей среде, но они очень не рентабельны. Рассматривается возможность введения этого типа перевозок между Ковелем в Украине и Польшей.

Бимодальные перевозки, относительно новый вид, используют транспорт, который может оперировать на дорогах и на железных дорогах. Оборудование было тщательно проверено в нескольких Европейских странах, но я не знаю случаев успешного широкого применения.

Морские контейнерные перевозки являются наиболее привлекательными интермодальными перевозками для железной дороги, товар уже распределен по контейнерам, объем достаточный для того чтобы поддерживать работу поездов и в большинстве стран объемы растут. Если эффективно вести работу - это потенциально очень прибыльные перевозки. Несмотря на явную привлекательность, Украинская и Молдавская железные дороги не осуществили необходимые операционные и маркетинговые улучшения для повышения конкурентоспособности ж/д услуг!

Я не упоминал внутренние и международные контейнерные перевозки, не включающие морскую часть, так как я считаю что они устарели, неэффективны и неэкономны для данного транспорта.

Сменные платформы, я считаю, являются лучшей системой для не морских интермодальных перевозок, и они заменили контейнерные и контейнерные перевозки без сопровождения в странах Западной Европы.

Преимущества сменных платформ над контейнерами включают:

- Возможность более высокой погрузки
- Подвижные размеры, достаточно длинные и широкие чтобы разместить большую часть паллет.
- Полный доступ со стороны, разрешающий полную механическую погрузку.

Обычные ж/д вагоны соотнесены конкурентоспособными для некоторого вида грузов не насыпом, и я думаю, они будут обработаны на интермодальных терминалах. Вагоны могут вместить больший объем и вес груза, чем контейнеры и сменные платформы. В тоже время современные вагоны обеспечивают полный доступ со стороны и укрепленные полы для механической погрузки, вагоны также подходят для грузов в порошковом и жидком состоянии. В странах СНГ большие «русские вагоны», в отсутствие сменных платформ, будут более конкурентоспособными, чем контейнеры для грузов на паллетах и другие перевозки высокой плотности.

В следующих разделах обсуждаются далее системы 1,3 и 6. Сначала рассматривается операционная структура, и затем коммерческие требования, без которых железная дорога не может быть успешной.

3.2 Операционная структура

Надежность, конкурентное транзитное время, хорошая безопасность, отсутствие повреждений и мониторинг в реальном времени являются необходимыми, чтобы железнодорожные интермодальные перевозки были конкурентными по отношению к частным, эффективным автоперевозкам. Минимальные требования для конкурентоспособных услуг для морских контейнеров/ сменных платформ включают:

- Регулярные маршрутные поезда с дополнительной эффективной разбивкой поездов на секции
- Эффективные структуры в портах
- Эффективные структуры для переработки на ПП



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

- Современные терминалы
- Отслеживание в реальном времени и компьютеризированную документацию.

Это звучит достаточно легко, но Украинская и Молдавская ж/д должны пройти длинный путь, чтобы соответствовать данным требованиям, правда и некоторые ж/д ЕС были достаточно медленны во внедрении данных минимальных требований.

3.3 Коммерческая инфраструктура

Коммерческая инфраструктура является третьим основным элементом необходимым для достижения конкурентных интермодальных ж/д услуг и является настолько важным, как и обеспечение современных терминалов и эффективных операционных структур. Инвестиции *и процесс* являются одинаково важными. Эффективная коммерческая инфраструктура требует:

- Эффективной ж/д системы маркетинга, охватывающей отношения с клиентами, знания рынка, подвижную тарифную систему и т.д.
- Бизнес менеджмента, который эффективно соединяет маркетинг и предоставление услуг, гарантируя таким образом адекватное предоставление услуг и финансовый менеджмент
- Частного участия и инвестиций.

3.3.1 Маркетинг

Ж/д требует экспертизы в области маркетинга с целью развития конкурентных ж/д услуг и их продажи. Существует ряд возможных подходов, которые включают:

- Прямой маркетинг нацеленный на потребителей, который требует значительного знания рынка и экспертизы.
- Маркетинг через специализирующееся дочернее звено
- Маркетинг через одного или несколько частных операторов.

Большая часть ж/д, которые успешно проводят маркетинг интермодальных перевозок имеют дополнительные под секторальные отделы или на уровне подчинения департаментам, которые занимаются интермодальными перевозками в их центральном офисе, и на региональном уровне. Это отличается от организации специализированного дочернего предприятия, положительные и отрицательные стороны которого мы рассматриваем ниже.

3.3.2 Бизнес Менеджмент

Бизнес менеджмент воспринимается как данное во многих предприятиях, но на ж/д он требует структурных и культурных изменений. Традиционно работа ж/д основывалась на функциональной организации, но в условиях конкурентного рынка значительную выгоду приносит бизнес менеджмент. Отдел по грузоперевозкам обладает свободой при маркетинге и определении схем услуг и структур. Они в основном контролируют собственные ресурсы, оборудование и персонал, и заключают контракты с департаментом по техобслуживанию и ремонту. Бизнес менеджмент обеспечивает механизм предоставления конкурентных услуг по конкурентным ценам. Это гарантирует, что менеджмент ж/д будет развивать прибыльные грузоперевозки, по которым у ж/д транспорта есть экономические преимущества и избавится от грузоперевозок, которые могут быть более экономично перевезены автотранспортом. Менеджмент интермодальных перевозок является одним из основных подсекторов в компании/отделе занимающимися грузоперевозками.

3.3.3 Роль интермодальных компаний, находящихся в собственности ж/д

В Западной Европе большая часть государственных ж/д организовала специализированные интермодальные подразделения более 20 лет назад, которые до сих пор существуют. Они продолжают



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

продвигать, предоставлять специализированные услуги и оперировать терминалами, но у них нет монополии на предоставление интермодальных ж/д услуг. Контрейлерные услуги предоставляются отдельно от контейнерных через компании UIRR, в которых преобладают интересы частных, главным образом автодорожных компаний, а у ж/д компаний минимальная доля.

Но за последние годы произошли значительные изменения, и сейчас большая часть ж/д работает напрямую с морскими компаниями по морским грузоперевозкам. Эта ситуация возникла по двум причинам: правила конкуренции ЕС не поощряют предоставление ж/д своим подразделениям единственного доступа к интермодальным перевозкам, и второе, так как объем интермодальных перевозок возрос, а остальных снизился то ж/д менеджеры предпочитают продвигать свои услуги напрямую частному сектору.

Ж/д интермодальные компании не настолько эффективны как частные операторы и не нарабатывают собственные объемы перевозок, таким образом становятся «нишевыми» операторами, так что мало какая из них выросла значительно за последние годы. Естественно компания типа Лиски предоставляет некоторую выгоду, и обладает экспертизой, но может быть препятствием для вовлечения частного сектора.

Ж/д должна главным образом, я считаю, заниматься своим основным бизнесом – ж/д перемещением грузов, а не защищать свои дочерние компании от конкуренции. Единственное решение, широко применимое в странах ЕС, разрешить подобным компаниям оперировать некоторыми, но не всеми терминалами, и предоставлять другие услуги с целью конкуренции с частным сектором, у них не должно быть эксклюзивности, которая не будет поощрять частный сектор использовать ж/д.

3.3.4 Участие частного сектора.

Вовлечение частного сектора или участие в предоставлении интермодальных услуг, функционировании и менеджменте широко признано как выгодное, привносящее «ноу-хау», инвестиции и обеспечивающее объем перевозок. В некоторых странах Восточной Европы, СНГ и развивающихся странах частное участие создает проблемы и не является значительным. Ж/д должны концентрироваться на основной деятельности в конкурентном окружении. Нежелание работать с частным сектором обусловлено данными реальными или предполагаемыми проблемами:

- Частные компании слишком краткосрочны в своем подходе, ищут немедленной супер прибыли.
- Они достигают слишком прибыльных сделок вследствие лучшего знания рынка и влияния
- Они хотят доминировать на рынке, достичь эксклюзивности, чтобы устранить других операторов/экспедиторов/ транспортные компании.

Это реальные проблемы, но их возможно решить. «Краткосрочный подход» частного сектора возникает из-за того, что они считают что риск слишком высок, такая ситуация из-за ряда причин. Государственные операторы находятся под политическим давлением и приоритетами, и без обязательного юридического контракта риск считается высоким и отражается в цене, особенно если вовлечены инвестиции. Если ж/д хотят достичь полной выгоды участия частного сектора, они должны обладать большими знаниями рынка и получить свободу в обсуждении контрактов. Это может потребовать изменения в юридической части и законодательстве, но выгода перейдет границы интермодальных перевозок. Для перевозок насыпом существуют еще более весомые причины вовлечения частных инвестиций в терминалы, промышленные дополнительные пути и вагоны.

Частные операторы не должны получить эксклюзивность либо через политическое влияние, либо через рыночное доминирование, при рыночной экономике у всех пользователей должен быть свободный и равный доступ к услугам общественного предприятия. Существуют некоторые преимущества в оперировании терминалов дочерними компаниями ж/д, при условии, что они работают на не дискриминационной основе и не отдают приоритета собственным перевозкам.

4. Выводы

Я считаю, что существуют веские причины развития терминалов и интермодальных услуг в Молдове и Украине. Они включают:



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

- География с возможностями длинного сообщения с Западной Европой и странами СНГ.
- Наличие хорошо развитых ж/д коридоров
- Наличие быстрорастущих и относительно дальних морских контейнерных перевозок.
- Относительно плохое качество автодорожных систем

В то же время минимальные требования включают:

- Обеспечение относительно небольшого количества хорошо оборудованных современных терминалов.
- Улучшение ж/д услуг разработанных для повышения надежности, сокращение времени транзита и сокращение затрат.
- Улучшенные техники ж/д маркетинга поддерживаемые техниками бизнес менеджмента
- Участие частного сектора в предоставлении услуг и менеджменте.

Стивен Ховард
июнь 2003



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

Модуль В - Этап 2 Рекомендации

1. Введение

Данный документ излагает рекомендации Контрактора по Этапу 2 Модуль В – Мультимодальные терминалы, и составлен вместе с концепцией по Интермодальным перевозкам, которая прилагается.

Данный документ разбит на следующие разделы:

- История вопроса
- Существующее положение дел
- Критерии рекомендаций
- Финансирование проекта
- Рекомендации для этапа 2

Согласно Техническому заданию Бенефициарии и Руководитель проекта должны утвердить рекомендации до того как можно будет продолжать работу по Этапу 2.

2. История вопроса

Грузоперевозки в бывшем Советском Союзе осуществлялись главным образом по железной дороге, и инвестиции осуществлялись на основе «прогнозировать и обеспечивать». Существовал значительный объем внутренних интермодальных перевозок практически полностью использующий 2,3 и 6 м контейнеры. Международные перевозки осуществлялись главным образом Морфлотом, используя стандартные 6м ISO контейнеры. Практически вся зарубежная интермодальная торговля проходит через Балтийское, Черное моря и Дальневосточные порты (Санкт Петербург, Одесса/Ильичевск и Владивосток/Находка). Все дальние внутренние перевозки осуществлялись железной дорогой, и существующие терминалы первоначально были построены для обслуживания этого типа транспорта. Все терминалы, входящие в данный проект характеризуются необходимостью обслуживать данный вид транспорта. У них у всех есть:

- Хорошие подъездные железные дороги с значительными сортировочными возможностями и дополнительными путями для грузового транспорта.
- Подъездные автодороги - неадекватные или в плохом состоянии.
- Козловые краны крепкой конструкции но устаревшего технологического дизайна.
- Большие площади для хранения, часто не заасфальтированные.
- Значительные административные и другие здания.
- Склады и другие помещения подобного рода, в общем не подходят для современных мультимодальных операций.
- Внутреннее расположение линий, в общем, не подходит для современных операций с грузом и перегрузки с одного типа транспорта на другой.

Их владельцами и операторами все еще являются железнодорожные организации. Существующие инвестиции (если осуществляются) базируются на государственных размещениях, и больше инженерного направления, чем нацелены на клиентов.

Терминалы в Одессе, Киеве и Унгенах изучались как часть проекта ТАСИС по коридорам 2 и 9 около трех лет назад. Данный проект занимался проблемами, стоящими перед терминалами в Украине и Молдове, чья деятельность характеризуется:

- Драматическим спадом перевозок с момента распада Советского Союза, что вызвало даже экономический спад и переориентирование Российских перевозок с Украинских в Российские порты.



This project is funded by the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

- Отсутствие «маршрутных поездов», в общем, плохой уровень услуг, незнание национальными железными дорогами потребностей их новых клиентов – основных транспортных и экспедиторских агентов.
- Увеличение конкуренции со стороны автотранспорта.
- Отсутствие современных технологий и инвестиций.

Данный проект составил ряд рекомендаций, которые включали:

- Закрытие бизнеса с «малыми контейнерами» 3-4 тонны.
- Обучение навыкам коммерции и маркетинга
- Введение маршрутного обслуживающего поезда между Одессой/Ильичевском и Лиски
- Развитие государственного/ частного сотрудничества при операциях на терминале.
- Закрытие неиспользуемых терминалов работающих с внутренними перевозками.

3. Текущая ситуация

За три года со времени прошлого проекта объем международных морских перевозок через порты Украины удвоился, также наблюдался рост во внутренних перевозках 20' контейнеров, а перевозки малых контейнерах практически прекратились. Ни одна из рекомендаций из предыдущего проекта не была внедрена, железные дороги потеряли долю в растущем рынке (морские перевозки), и инвестиции в терминалы которые были осуществлены или планируются, не основываются на потребностях потребителя.

Как указано в концепции по Интермодальным перевозкам грузоперевозки рассматриваются ЕС чисто коммерческим предприятием рынке свободной конкуренции.

Так как обе страны хотят соответствовать прерогативам ЕС, то это означает, что от ЕС будет небольшая поддержка, или совсем не будет поддержки, для коммерчески необоснованных инвестиций.

В данном разделе суммируется информация по текущей ситуации для терминалов предлагаемых в Техническом Задании и определенных в Первоначальном Отчете, как обладающих возможным потенциалом. Составлено детальное описание структур, включая фотографии и рисунки, которые будут включены в следующий Текущий отчет.

3.1 Лиски

Терминал Лиски занимает территорию около 27 га в восточной части пригорода Киева. Имеются две платформы для хранения контейнеров 600x18 м с 4 козловыми кранами, и два склада с подъездными путями (один сдан в аренду), помещения для офисов и ремонта, здание управления и большая не заасфальтированная территория для хранения пустых контейнеров. Существует несколько других кранов различной мощности и в различном состоянии.

Лиски является государственным предприятием, подотчетным напрямую Украинской железной дороге. Он в состоянии получать прибыль от операций по осуществленным инвестициям, другие инвестиции должны быть осуществлены при договоренности с Министерством Транспорта.

Лиски является основным контейнерным терминалом в Украине. В 2002 он обработал только около 16 000 TEU козловыми кранами, и около 2981 обычных ж/д контейнеров через депо. Объем обоих типов деятельности вырос за последние 3 года на 30%, но существующие мощности справляются с объемом; с оборудованием для обработки и складирования, терминал такого размера, с 4 козловыми кранами, несмотря на старый дизайн и медленную работу, должен быть в состоянии обрабатывать около 150 000 TEU в год без проблем. Наблюдался рост перерабатываемых контейнеров при введении внутренних перевозок (по СНГ) в 20' контейнерах под флагом Украинской ж/д, и при переработке пустых контейнеров. Существует небольшой объем морских перевозок, и цифры полученные от морских портов показывают, что доля прямых автодорожных перевозок составляет 95% данного растущего рынка.



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

Лиски составил собственный внутренний инвестиционный план, включая предоставление дополнительных площадей для депо и запасных путей. Мы не смогли получить прогнозы по перевозкам или бизнес планы, оправдывающие подобные инвестиции, в любом случае строительство дополнительных путей на терминале будет больше препятствовать, чем способствовать работе терминала. Поэтому проект не может поддержать данные планы.

Четыре козловые крана используемые для переработки контейнеров находятся в различном состоянии необходимости ремонта, но все работают. Ремонт электрических систем продлит срок годности данного оборудования на несколько лет.

Подъездные дороги к терминалу находятся в плохом состоянии, и отрицательно воздействуют на окружающую среду, так как проходят через жилые районы. Новая дорога, соединяющая с кольцевой Киева, вывела бы тяжелый транспорт с местных дорог.

Структура менеджмента компании показанная в схеме организации отражает принадлежность организации к железной дороге. На высшем уровне нет структуры компании с функциями коммерции и маркетинга, и соответственно нет способностей по составлению бизнес планов и прогнозов. Это серьезно влияет на организационный потенциал при внешних инвестициях частного характера.

3.2 Усатово

Терминал Усатово расположен в 8 км к северу от Одессы и занимает площадь в 5 га на территории крупного железнодорожного комплекса. В январе 2002 года управление терминалом было передано компании Лиски. На терминале 2 козловых крана над одной контейнерной платформой. В общем, терминал находится в состоянии упадка, подъездные дороги в очень плохом состоянии. Есть склад, который сдан в аренду частному оператору.

В 2002 году терминал переработал около 1200 контейнеров, почти все из них пустые. Несмотря на отсутствие объема перевозок, были осуществлены инвестиции в ремонт офисных помещений, и есть предложения по ремонту одного крана силами местного подрядчика. Терминал предполагает перерабатывать пустые контейнеры для Турецкой компании, и пытается начать работу по заполнению контейнеров на экспорт, которая сейчас выполняется частными операторами расположенными вокруг порта Одесса. Но пока нет четких бизнес планов по маркетингу данных услуг.

Прилагаемая концепция по Интермодальным перевозкам излагает причины, по которым Контрактор считает, что в настоящее время у Усатово нет будущего, и рекомендует, чтобы участок был заморожен на случай возникновения потребностей в будущем.

3.2 Винница

По проекту изучение Винницы было приостановлено по просьбе Бенефициариев.

3.3 Кишинев

Кишиневский терминал расположен на железнодорожной собственности, управляется железной дорогой и включает территорию около 10 га прилегающую к центру города. Размер контейнерной платформы – 500x700м, оборудована 3 кранами, 2 из которых в рабочем состоянии. На территории есть склад с подъездными ж/д путями, работающий с обычными вагонами. Половина помещения сдается частному предприятию, вторая половина управляется терминалом на коммерческой основе. Существует необходимость увеличить мощность данной части структуры.



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

На терминале существуют адекватные офисные помещения и площади для ремонта, хотя, в общем, они находятся в плохом состоянии. Имеется достаточное путевое развитие, включая 5 дополнительных путей на терминале и прилегающих 20 путей на грузовой сортировочной станции.

Кроме складских помещений, остальная часть терминала не используется на полную мощность, перерабатывается около 5000 международных контейнеров в год. Но терминал стратегически расположен в центре столицы и в географическом центре страны, и согласно данным - объем контейнерных перевозок возрос за первые 5 месяцев этого года на 15%. Закрытие терминала будет означать, что у Молдовы не будет структуры для интермодальных перевозок во время общего роста, особенно экспорта, в то время как региональные международные контейнерные перевозки через ближайшие порты в Одессе/Ильичевске увеличиваются на 30% в год. Такой вариант неприемлем.

3.4 Унгены

Мультимодальная структура в Унгенах не была указана в первоначальном Техническом Задании, но Контрактор предложил изучить возможности использования терминала в Унгенах, как пункта мультимодальной передачи для груза идущего через Румынию в южную Европу.

Унгенский терминал расположен в Берештах, примерно в 4 километрах к северу от станции Унгены на линии по направлению Бельцы. Он обслуживает оба типа колеи: стандартную и широкую. Терминал прилегает к сортировочной станции с широкой колеей.

Площадка терминала – 4 га, включает контейнерную платформу 400х30 м, обслуживаемую 2 кранами, один из которых на 10т. Структура не используется как мультимодальный терминал, и единственный вид деятельности осуществляемый сейчас – перегрузка с поезда на поезд. В 2002 году было переработано 827 контейнеров. Стандартная колея еще не демонтирована, но находится в очень плохом состоянии.

Контрактор также изучил альтернативный вариант в Унцешть, находящийся в 8 км от Унген, на юг в направлении Кишинева. Участок включает крупное депо размером 150х50 м. С 6 дополнительными путями. Нет погрузочного оборудования, и терминал необходимо будет строить с нуля, и оборудовать авто погрузочным оборудование для переработки контейнеров. В депо в настоящее время находится неиспользуемый подвижной состав Молдавской ж/д. Участок соединен с Унгенами стандартной и широкой колеей, но стандартная колея полностью разрушена и должна быть заново отстроена.

Основной вопрос в развитии Унген – определение потенциала грузоперевозок, без которого нельзя рассматривать дальнейшие инвестиции.

4. Критерии рекомендаций

Рекомендации, составленные нами для Этапа 2 проекта, основываются на определенных критериях. Используемые критерии:

- Рекомендации для осуществления инвестиций в дополнительные или усовершенствованные структуры должны основываться на здоровой коммерческой оценке рынка свободной конкуренции.
- Инвестиции в структуры по грузоперевозкам, с целью увеличения объема и/или дохода должны осуществляться в соответствии со стратегией ЕС и источник должен предусматриваться от частного сектора, а не от государственного финансирования.
- Должны приниматься во внимание инвестиции, которые приносят экономическую выгоду, например положительное воздействие на окружающую среду, даже если возврат по данным инвестициям негативный.
- Фонды ЕС не должны использоваться для выполнения простых инженерных задач – как асфальтирование или ремонт – которые Бенефициарии в состоянии выполнить сами.



This project is funded by
the European Union

Moldova/Ukraine Border Crossings and Multimodal Terminals (Europe Aid/113199/c/SV/Multi-4)

- Политика ЕС поощряет переход от командной экономики к экономике основанной на спросе. Государственным организациям необходима помощь, чтобы стать более конкурентоспособными в понимании работы рыночной экономики.
- Задачи на Этапе 2 могут включать консультации, а также инвестиционные предложения. Дополнительные консультации должны быть нацелены на улучшение операционной части или коммерческую жизнеспособность через передачу технологий и опыта.
- Мультимодальные перевозки являются растущим рынком во всем мире, и в каждой стране должен быть хотя бы один действующий терминал.
- Не будут даваться рекомендации для структур с малыми контейнерами, так как данный бизнес практически не существует на терминалах соединенных ж/д.

5. Финансирование проекта

В соответствие с Техническим Заданием были проведены начальные, неформальные обсуждения с частным сектором, с целью изучить их точку зрения на осуществления инвестиций в мультимодальную структуру. Они пока сдержанно относятся к рассмотрению подобного рода инвестиций в странах бенефициариев по следующим причинам:

- Существующие структуры государственные и частный сектор считает, что у них не будет свободы при найме персонала, проведении работы и установлении тарифов.
- Успех работы терминала зависит от предоставления ж/д эффективного обслуживания маршрутными поездами согласно расписанию, а ж/д в настоящее время не в состоянии предоставить удовлетворительный уровень услуг.
- Кроме Киева, уровень транспортных потоков слишком низкий, чтобы оправдать инвестиции; в существующих организациях отсутствуют необходимые навыки в области коммерции и маркетинга необходимые для разработки прогнозов нацеленных на клиентов или для составления бизнес планов.

Поэтому наши рекомендации также направлены на решение данных вопросов.

5. Рекомендации для Этапа 2

Поэтому мы предлагаем следующие рекомендации по Этапу 2 данного проекта:

4. Подготовить технические спецификации по ремонту одного козлового крана в Лиски и одного в Кишиневе. ТРАСЕКА отметила наличие бюджета для подобного рода работ, которые будут проведены в 2004, поэтому данные рекомендации являются приоритетными. Ремонт козловых кранов продлит срок годности оборудования для работы с контейнерами и гарантирует продолжение работы обоих терминалов.
5. Составить проект новой подъездной дороги к Лиски и провести первоначальную оценку выгоды для окружающей среды, которую принесет вынос тяжелого транспорта за пределы жилого района. Существуют возможности внешнего финансирования данного проекта, которые сейчас изучаются Контрактором.
6. Провести консультации с менеджментом терминалов в Лиски и Кишиневе с целью внедрить коммерческую и маркетинговую деятельность, ориентированную на клиентов, это гарантирует, что будущее терминалов будет основываться на требованиях рынка.
7. Провести консультации для обоих терминалов по привлечению частного сектора для расширения складских и мультимодальных структур.
8. Провести предварительное исследование рынка, чтобы установить, если потенциальные перевозки для мультимодальной структуры в Унгенах оправдывают необходимость более детального изучения.