



**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**

**Май 2003**

**Выпуск 1.0**



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

This project is funded by  
the European Union

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 :

**Partner (Moldova)**

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 :

**Partner (Ukraine)**

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

Имя : Таможенный департамент  
Адрес : ул. Колумна 65 , Кишинэу, MD-2001  
Телефон : +373 2 54 50 03  
Факс : +373 2 27 15 23  
Контактное лицо : Гарштя Валериу  
Подпись :

Государственная таможенная служба  
ул. Дегтяревская 11-г, 04119, Киев, Украина  
+38 044 247-2606, 247-2631  
+38 044 247-2851  
Лияденко Ирина

Имя : Департамент пограничных войск  
Адрес : ул. Петрикань 19., Кишинэу, MD- 2012  
Телефон : +373 2 22 44 28  
Факс : +373 2 22 11 30  
Контактное лицо : Кока Олеся  
Подпись :

Государственный комитет охраны границы  
ул. Володимирская 26., 01034, Киев, Украина  
+38 044 235-1100, 212-8763  
+38 044 212-3980  
Притула Сергей

Имя : Молдавская железная дорога  
Адрес : ул. Влайку Пыркэлаб 48 , Кишинэу  
Телефон : +373 2 25 46 82  
Факс : +373 2 22 50 35  
Контактное лицо : Поповский Виктор  
Подпись :

УКРЗАЛИЗНЫЦЯ  
ул. Тверская 5., 03680, Киев, Украина  
+38 044 223-0000, 223-1204  
+38 044 223-1282  
Черный Виктор

Дата отчета: 01/06/2003

Отчетный период: 01/03/2003-01/05/2003

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**

**Май 2003**

*Euresca Srl несет исключительную ответственность за содержимое этой публикации не в коем 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 проект	10
3.1 Период Первоначального Отчета	10
3.2 Март – май	10
4 Планирование для оставшейся части проекта	11
4.1 Деятельность по менеджменту проекта	11
4.2 Деятельность по модулю А	11
4.3 Деятельность по модулю В	11
5. Работа проделанная по проекту за отчетный перио	12
5.1 Введение	12
5.2 Деятельность по менеджменту проекта	12
5.2.1 Персонал	12
5.2.2 Первоначальный отчет	12
5.2.3 Руководящий Комитет Проекта	12
5.2.4 Обучающие поездки	13
5.3 Деятельность по Модулю А	13
5.3.1 Анализ и описание ПП (Задача А.1)	13
5.3.2 Инженерное проектирование по ПП (Задача А.3)	13
5.3 Деятельность по модулю В	14
5.3.1 Анализ мультимодальных терминалов (Задача В-1)	14
5.3.2 Прогнозы по грузоперевозкам (Задача В.2)	14
5.3.3 Первоначальные исследования по интермодальным перевозкам (Задача В.3)	14
5.4 Сопутствующие документы	15
6. Планирование по проекту на следующий отчетный период	19
6.1 Introduction	19
6.2 Деятельность по менеджменту проекта	19
6.2.1 Обучающие поездки	19
6.2.2 Руководящий Комитет проекта	19
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)	20
6.3.3 Концептуальный проект и дизайн (Задача А.3)	20
6.3.4 Разработка тендерных документов (Задача А.4)	21
6.4 Деятельность по Модулю В	21
6.4.1 Завершение прогнозов по транспортным потокам (Задача В.2)	21
6.4.2 Рекомендации по Этапу 2 (Задача В.4)	21
6.4.3 Инженерное проектирование улучшений на терминалах (Задача В.5)	21
6.4.4 Финансовый и экономический анализ для документов приемлимых для банка (Задача В.6)	22
Приложения	24



## 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>Техническая информация по финансирование ЕБРР</i>
Приложение Е	<i>Модуль А – Этап 2 Рекомендации</i>
Приложение F	<i>Заседание руководящего комитета проекта No. 1</i>
Приложение G	<i>Описательные отчеты по пунктам пересечения (Буде издан отдельно)</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

<b>Название проекта:</b>	Технико экономическое обоснование усовершенствований авто и железнодорожных пунктов пересечения границ между Молдовой и Украиной, и усовершенствование мультимодальных терминалов в Молдове и Украине.
<b>Номер проекта:</b>	EuropeAid/113199/C/S/Multi 27530
<b>Дата Соглашения финансирования:</b>	
<b>Страны:</b>	Молдова, Украина
<b>Начало проекта – реальное:</b>	23/12/2002
<b>Завершение проекта – запланированное:</b>	23/12/2003
<b>Завершение проекта – вероятное:</b>	23/12/2003
<b>Обязательства:</b>	1.700.000 €
<b>Общая цель проекта:</b>	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.
<b>Конкретные цели проекта:</b>	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 поощрения инвестиций
<b>Планируемые результаты:</b>	<p>Модуль А Пограничные переходы</p> <ul style="list-style-type: none"><li>A.1 анализ всех существующих пунктов пересечения границы</li><li>A.2 выбор ПП для проведения модернизации</li><li>A.3 разработка инженерных проектов по выбранным ПП</li><li>A.4 подготовка проектов для выбранных ПП, приемлимых для банка</li><li>A.5 продвижение выбранных ПП в МФИ</li></ul> <p>Модуль В Мультимодальные терминалы</p> <ul style="list-style-type: none"><li>B.1 анализ существующих терминалов в регионе</li><li>B.2 прогноз по объемам грузовых транспортных потоков в регионе</li><li>B.3 разработка модели интермодального транспорта для региона</li><li>B.4 рекомендации по Этапу 2 Деятельности</li><li>B.5 разработка инженерных проектов для модернизации отобранных терминалов</li><li>B.6 подготовка проектных документов для усовершенствования выбранных терминалов, приемлимых для банка</li></ul>
<b>Деятельность по проекту:</b>	<p>Модуль А</p> <ul style="list-style-type: none"><li>A.1.1 Составить список международных авто и железнодорожных пунктов пересечения границы</li><li>A.1.2 Собрать техническую документацию по ПП</li><li>A.1.3 Подготовить базу данных и классификацию параметров</li><li>A.1.4 Посетить все ПП</li><li>A.1.5 Составить классификацию ПП и отчеты</li><li>A.1.6 Внести данные в базу данных</li><li>A.1.7 Передать базу данных по ПП местным партнерам</li></ul> <p>A.2.1 Подготовить обоснованные рекомендации Руководящему Комитету</p> <p>A.2.2 Завершить базу данных и сформулировать рекомендации</p> <p>A.2.3 Составить рекомендации Руководящему Комитету и предоставить дополнительную информацию в случае запроса</p> <p>A.3.1 Посетить и провести инспектирование выбранных участков</p>





This project is funded by the European Union

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

	<p>A.3.2 Прийти к соглашению по форматам и стандартам с заинтересованными МФИ</p> <p>A.3.3 Подготовить инженерные проекты</p> <p>A.3.4 Провести инспектирование специалистами</p> <p>A.3.5. Посетить участки для окончательной проверки и соглашения</p> <p>A.3.6. Завершить подготовку тендерных документов</p> <p>A.3.7 Подготовить инженерные проекты, финансовые расчеты и тендерные документы</p> <p>A.4.1 Подготовить предварительное ТЭО для первоначальных обсуждений с клиентами</p> <p>A.4.2 Завершить экономическое и финансовое обоснование</p> <p>A.4.3 Подготовить презентацию бенефициарам и МФИ</p> <p>A.4.4 Составить рекомендации по устранению процедурных узких мест на ПП</p> <p>A.4.5 Подготовить проекты приемлимые для банка по выбранным ПП</p> <p>A.5.1 Консультировать правительства по подходам и переговорам с МФИ</p> <p><b>Модуль В</b></p> <p>V.1.1Посещение 4 терминалов</p> <p>V.1.2 Подготовка отчетов и классификация терминалов</p> <p>V.1.3 Второе посещение участков и согласование проектов планов</p> <p>V.1.4 Предоставление предварительного исследования по интермодальным терминалам.</p> <p>V.2.1 Изучение имеющихся данных и моделей</p> <p>V.2.2 Проведение инспектирования и интервью</p> <p>V.2.3 Подготовить Пособие по Работе модели составления прогноза</p> <p>V.2.4 внесение данных и тестирование модели прогнозирования</p> <p>V.2.5 Обучение персонала партнеров и передача системы бенефициариям</p> <p>V.2.6 Передача бенефициариям модели прогнозирования транспортных потоков</p> <p>V.3.1 первоначальные исследования по интермодальной модели</p> <p>V.4.1 Составить рекомендации Руководящему Комитету и предоставить дополнительную информацию в случае запроса</p> <p>V.4.2 Принять решение по деятельности на Этапе 2</p> <p>V.5.1 Посещение и инспектирование отобранных терминалов</p> <p>V.5.2 Согласование с заинтересованными бенефициариями/ инвесторами</p> <p>V.5.3 Подготовка инженерных проектов</p> <p>V.5.4 Провести инспектирование специалистами</p> <p>V.5.5 Посетить участки для окончательной проверки и соглашения</p> <p>V.5.6 Завершить подготовку тендерных документов</p> <p>V.5.7 Подготовить инженерные проекты, финансовые расчеты и тендерные документы</p> <p>V.6.1 Завершить экономический и финансовый анализ</p> <p>V.6.2 Подготовить презентацию бенефициарам и инвесторам/ МФИ</p> <p>V.6.3 Разработать консультации по усовершенствованному менеджменту интермодальных услуг</p> <p>V.6.4 Подготовить проекты приемлимые для банка по отобранным терминалам</p>
<b>Целевые группы:</b>	Молдова: Министерство Транспорта и Коммуникаций, Департамент пограничного контроля, Департамент таможенного контроля, Железная дорога Молдовы Украина: Министерство Транспорта, Государственный Комитет Пограничного Контроля, Государственная таможенная служба, Железная дорога Украины.
<b>Начало проекта:</b>	23 декабря 2002
<b>Длительность проекта</b>	12 месяцев



## 2. Введение

Данный Текущий Отчет написан в соответствии с требованиями Раздела 7.1 ТЗ и является частью первого Промежуточного Отчета. Так как данный отчет содержит детальную информацию о деятельности предпринятой до конца мая 2003, то в этом месяце не будет выпущен ежемесячный краткий отчет о деятельности.

Дискуссии по Первоначальному отчету проводились с отделом Мониторинга ТАСИС, в результате чего были пересмотрены Синописис проекта и логическая структура. Новый Синописис проекта прилагается как первый раздел данного отчета и последующих отчетов. Пересмотренная логическая структура прилагается как Приложение А. Во время ПО Общей План Деятельности (ОПД) и План Результатов Деятельности (ПРД) не были завершены в соответствии с положениями ТАСИС. Сейчас они прилагаются как Приложение В и С соответственно. 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 ЕК.

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

В отчет включены четыре дополнительных приложения, которые включают техническую информацию первого краткосрочного эксперта по Финансированию ЕБРР ( Приложение D), Рекомендации по Этапу 2 Модуля А (Приложение E), Протокол первого заседания Руководящего комитета (Приложение F) и Описательные отчеты по пунктам пересечения (Приложение G). Как было договорено на заседании РК Приложение G будет выпущено в конце июня и поэтому не прилагается к данному отчету.





## 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

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.



## 4. Планирование для оставшейся части проекта

В данном разделе дано краткое содержание плана работы для оставшейся части проекта до 23.12.03.

### 4.1 Деятельность по менеджменту проекта

Руководитель группы будет участвовать в обучающей поездке в течение первой половины июня. Второе заседание РК пройдет в Киеве в конце августа (в зависимости от планов отпусков членов Комитета), и третье, заключительное заседание пройдет к середине ноября, место проведения будет решено – скорее всего – Одесса. Следуя совету отдела по Мониторингу это будет скомбинировано с другой партнерской деятельностью с тем чтобы максимально использовать ресурсы Бенефициаров и ЕК.

Второй Текущий Отчет будет составлен к концу августа, и проект Итогового Отчета к концу ноября.

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 июня информация собранная по ПП будет форматироваться, переводиться чтобы составить Приложение G данного отчета. Информация будет также вноситься в базу данных.

Как только Бенефициарии и ЕК подтвердят принятие рекомендации по Этапу 2 проекта, будут заключены контракты с суб-подрядчиками для проведения первоначальных топографических, геотехнических инспекций, включая по воздействию на окружающую среду; затем будет составлен предварительный дизайн и рассчитана стоимость работ, и будут подготовлены тендерные документы. Также начнется работа по подготовке документов приемлимых для банка и схем продвижение в МФИ, где необходимо.

### 4.3 Деятельность по модулю В

Анализ мультимодальных структур был завершен в течение июня, и были составлены рекомендации Бенефициариям и ЕК по Этапу 2. Прогноз по мультимодальным транспортным потокам будет также завершен.

Первоначальные исследования будут продолжаться по интермодальной транспортной модели, в июне будут составлены рекомендации продолжать ли данную работу с точки зрения результатов анализа.

После принятия рекомендаций по Этапу 2, в июле начнется работа по проведению необходимой инспекции и дизайну, вместе с подготовкой документов приемлимых для банка. Будет закончен экономический и финансовый анализ по обоим Модулям. В течение сентября/октября предлагается провести семинар в Киеве на тему «Инвестиции в транспортную инфраструктуру», куда будут приглашены Бенефициарии и другие государственные и частные организации.

На данном этапе не предвидется значительных изменений в расписании деятельности по проекту, которое представлено в Приложении Н Первоначального Отчета.





## 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 01.03.03 по 31.05.03. Включен период от первоначального отчета до настоящего времени. В соответствии с просьбой Делегации ЕК был подготовлен ежемесячный краткий отчет о деятельности, включающий краткое описание деятельности за март и апрель, 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

Руководитель Проекта в ЕК утвердил CV и расписание работы представленные Контрактором в конце февраля, которые вступили в силу с 6 марта. Это дало возможность нанять местных экспертов и начать работу в начале отчетного периода. 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 апреля было использовано около 25.9% от данного объема (243 дня). Большая часть работы по сбору данных и ИТ поддержке проходит на первом этапе проекта, данное использование ресурсов соответствует планированию.

Руководитель Проекта в ЕК также утвердил CV и расписание работы краткосрочных международных экспертов, что в общем составляет 17 человек/месяцев (374 человек/дней), это дает возможность заключить с ними контракты и мобилизовать. Использование краткосрочных экспертов распределено более равномерно на период проекта, и до конца апреля было использовано около 31 дня (8.3%).

#### 5.2.2 Первоначальный отчет

Первоначальный отчет был составлен в начале марта, и был принят Бенефициариями и Руководителем Проекта в ЕК. Вопрос был задан Министерством Транспорта Украины, на который был дан ответ в письменном виде. Были проведены обсуждения с отделом по Мониторингу ТАСИС, и отчет мониторинга был получен Контрактором. Необходимые изменения были изложены в главе 2 и выполнены в данном отчете.

#### 5.2.3 Руководящий Комитет Проекта

Члены Руководящего Комитета проекта были назначены Бенефициариями в течение марта, и первое заседание РК было проведено в Кишиневе, в Министерстве Транспорта 22 мая. Руководитель группы выступил по Текущему отчету, и представил кратко рекомендации по деятельности по Этапу 2 по Модулю А которые Контрактор будет представлять Бенефициариям для утверждения. Также выступали экономист проекта по транспорту и местный эксперт по ИТ. Более детальная информация содержится в Протоколе заседания РК, который прилагается к данному отчету в виде Приложения F.





This project is funded by  
the European Union

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

### **5.2.4 Обучающие поездки**

В течение мая проводилась работа по организации обучающих поездок в Италию и Словению. До Пасхальных каникул Бенефициарии получили программу, и в начале мая были назначены делегаты. Обучающая поездка будет состоять из 2 компонентов в соответствии с 2 модулями проекта. Посещение мультимодальных терминалов пройдет с 3 по 6 июня, и будет включать посещение терминалов, железной дороги, экспедиторов и компаний занимающихся складами в Падуе и Вероне. Посещение Пунктов Пересечения границы состоится с 9 по 11 июня на границе Италии-Словении, и будет включать посещение таможенных структур, пограничников, грузовых терминалов и пассажирских терминалов.

Окончательный вариант программы вместе с отчетом о проведенной деятельности будет представлен в следующем Текущем отчете.

## **5.3 Деятельность по Модулю А**

### **5.3.1 Анализ и описание ПП (Задача А.1)**

Несмотря на сложные погодные условия, которые преобладали до середины марта, была разработана форма для внесения информации в начале марта, и первоначальное посещение ПП прошло до середины апреля. Форма включала в себя список всей имеющейся информации, и большой объем данных был собран по 44 пунктам в 2 странах на трех языках. В течение второй части апреля и мае инженер по транспортной инфраструктуре занимался данной работой, заполнял недостающую информацию, и переводил отчеты в стандартный формат. Необходимо было провести значительный объем переводов, и эта работа будет продолжаться в начале июня.

Окончательное описание ПП будет составлено в виде Приложения F к данному отчету, но как было договорено на заседании РК, не будет представлено до конца июня. Данные будут представлены по каждому ПП с обеих сторон, и будут представлены в двух отдельных томах на русском и английском языках. Документ будет также представлен в электронной форме.

В течение марта краткосрочный эксперт по ИТ работал вместе с местным экспертом по ИТ над составлением базы данных, куда будет занесена вся собранная и проанализированная информация. База будет включать статическую информацию (тип пункта, инфраструктура, имеющиеся удобства, персонал) и динамическую информацию, включающую объем и тип транспортных потоков. Планируется, что база данных будет вестись Департаментами Таможенного контроля двух стран, и будет иметь доступ через интернет для персонала ПП, чтобы предоставить возможность регулярно получать обновленную информацию.

Краткосрочный эксперт также изучил имеющиеся системы ИТ на каждом ПП.

### **5.3.2 Инженерное проектирование по ПП (Задача А.3)**

Как было изложено в ПО, значительная часть предварительной инженерной работы по Этапу 2 должна быть осуществлена местными подрядчиками, для того чтобы адаптировать стандарты ЕС в документации. Это было предусмотрено в Бюджете на неосновные расходы утвержденном в марте. Группа инженеров составила всю необходимую документацию чтобы запустить процесс. В апреле были размещены объявления в местных газетах обеих стран, приглашая соответствующие компании подать заявки на данную работу, список отобранных компаний был отправлен Руководителю Проекта. Краткосрочный эксперт по гидрологии посетил проект в мае, чтобы помочь группе в выполнении гео-технических заданий на этапе планирования.

Краткосрочный эксперт по закупкам также подготовил технический документ о процедурах кредитования ЕБРР и о деятельности банка в обеих странах. Данный документ прилагается (Приложение D).





This project is funded by  
the European Union

## **5.3 Деятельность по модулю В**

### **5.3.1 Анализ мультимодальных терминалов (Задача В-1)**

Данная работа отстает на месяц от анализа ПП, и началась она в марте с предварительным посещением терминалов в Унгенах и Кишиневе (Молдова), и Усатово и Лиски (Украина). В результате данных визитов был составлен список вопросов и необходимой информации, данный запрос был передан через офис в Киеве на терминал в Лиски и порты Одесса и Ильичевск, и через офис в Кишиневе на Железную дорогу Молдовы (по терминалам в Унгенах и Кишиневе). Ответы были получены в апреле и мае, и в некоторых случаях была собрана дополнительная информация во время последующих визитов в мае.

В апреле инженер по транспортной инфраструктуре посетил терминал в Виннице. Во время встречи в Министерстве Транспорта Украины в мае Контрактор получил инструкции не рассматривать Винницу как терминал для данного проекта, поэтому по данному объекту больше не велась деятельность.

В начале мая вся группа занимающаяся вопросами интермодальных перевозок, состоящая из руководителя группы и трех краткосрочных экспертов посетила оставшиеся 4 терминала. Был завершен детальный анализ существующих мощностей и состояния инфраструктуры, а также проведена оценка подъемного оборудования. Группа также встретила с железнодорожными структурами в обеих странах. Как результат данных визитов эксперты готовят отчеты и техническую документацию, и рекомендации Контрактора по Этапу 2 Модуля В, которые будут представлены в конце июня.

### **5.3.2 Прогнозы по грузоперевозкам (Задача В.2)**

Сбор данных по данному заданию продолжался в течение отчетного периода в обеих странах. Работа была практически завершена по Молдове к середине мая, но продолжается в Украине, где предполагается завершить к середине июня. Это немного отстает от первоначального плана, так как потребовалась дополнительная информация, которая будет собрана экономистом по транспорту в начале июня.

Были некоторые расхождения в данных собранных с обеих сторон одного и того же ПП, частично из-за разных критериев которые использовались разными властями. Там где невозможно было устранить расхождения, данные были приведены к среднему показателю, чтобы служить статистической базой данных для проведения прогнозов. Данные расхождения не повлияют на рекомендации которые Контрактор будет составлять для Этапа 2 Модуля А.

Значительные расхождения были обнаружены между официальными данными по транзитному времени для транспорта – несколько часов для оформления грузового транспорта. Данные цифры показывают время проевенное непосредственно на ПП, и не включают время потерянное на ожидание очереди въехать на территорию ПП, которое тоже являются частью потерянного времени. Этого вопрос будет отмечен в рекомендациях.

### **5.3.3 Первоначальные исследования по интермодальным перевозкам (Задача В.3)**

Данная работа началась в течение мая с визитом группы по интермодальным перевозкам, вслед за первоначальным исследованием проведенным Руководителем группы в апреле. Решено было составить краткий отчет о будущих внутренних (т.е внутри СНГ) интермодальных перевозках, оценить преимущества и недостатки концепции развития. Группа отметила, что план развития терминала Лиски включает контейнерные и вагонные перевозки нацеленные на тот же транспортный поток – маловероятно чтобы оба направления были успешны. В течение июня экономист по транспорту проведет ряд встреч в Одессе и Киеве, чтобы оценить спрос и будущие тенденции для международных и традиционных железнодорожных вагонных перевозок.



## **5.4 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 апреля, а отчетный период продолжается до конца мая, но финансовая отчетная система Контрактора выполняется 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 : 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 : март 2003	Контрактор : Eurecna CNA Veneto International Services	

Цели проекта :

**Общая цель:** Поддержка развития региона путем улучшения работы автомобильного 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	ПРОДЕЛАННАЯ РАБОТА	ВРЕМЯ					ВКЛАД(23/12/02-01/05/03)										
		январь	февр.	март	апрель	май	МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПЕРСОНАЛ		ПЕРСОНАЛ		ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛ		ДРУГОЕ				
							запланиров	использов	запланиров	использ	заплан	использ	заплан	использов			
A 1.1/A1.2	список международных авто и железнодорожных пунктов пересечения границы, Собрать техническую документацию по ПП	[Progress bar]					1.	75 дней	69 дней	4.	240 дн	243 дн		52.41%		1.	25.89%
A1.4	Посетить все ПП	[Progress bar]					2.	170 дней	163 дней							2.	28.80%
		[Progress bar]					3.	32 дней	31 дней							3.	0.00%
A1.5	Составить классификацию ПП и отчеты	[Progress bar]														4.	0.04%
A1.6	Внести данные в базу данных	[Progress bar]														5.	0.00%
A2.2	Завершить базу данных и сформулировать рекомендации	[Progress bar]														6.	5.07%
A2.3	Составить рекомендации Руководящему Комитету и предоставить дополнительную информацию в случае запроса	[Progress bar]															
V1.1	Посещение 4 терминалов	[Progress bar]															
V1.2/1.4	Подготовка отчетов и классификация терминалов, предварительные исследования по интермодальным терминалам.	[Progress bar]															
V2.1	Изучение имеющихся данных и моделей	[Progress bar]															
V3.1	первоначальные исследования по интермодальной модели	[Progress bar]															
		ВСЕГО															



**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 : 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- 01/05/2003		Подготовлен: 25/05/03		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							
РЕСУРСЫ/ВКЛАД	ВСЕГО ЗАПЛАНИРОВАНО	ЗАПЛАНИРОВАННЫЙ ПЕРИОД	ВЫПОЛНЕННЫЙ СРОК	ВСЕГО ВЫПОЛНЕНО	ОСТАТОК		
Персонал							
1.Руководитель группы	220 дней	75 дней	69 дней	69 дней	151 дней		
2.Долгосрочные межд. эксперты	440 дней	170 дней	163 дней	163 дней	277 дней		
3. Краткосрочные мнжд. эксперты	374 дней	32 дней	31 дней	31 дней	373 дней		
4. Местные эксперты	939 дней	240 дней	243 дней	243 дней	296 дней		
Всего	1973 дней		506 дней	506 дней	1467 дней		
ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ				52.41%	47.59%		
Всего							
Другой вклад							
1.Офис и местныерасходы				25.89%	74.11%		
2.Поездки и суточные				28.80%	71.20%		
3 Изучения, исследования				0.00%	100.00%		
4.партнерская деятельность				0.04%	99.96%		
5.Семинары и обучение				0.00%	100.00%		
6.Публикации, маркетинг				5.07%	94.93%		
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: 25/05/03				Контрактор: Euresna CNA Veneto International Services	
Номер	Результат	Отклонение от первоначального плана + ог - %	Причина	Комментарии по препятствиям & предположения	
A.1 A.2	Незавершен Завершен	-20% ноль	Объем информации который должен быть переведен, отформатирован и внесен в базу данных	Будет завершена к концу июня	
B.1 B.2 B.3	Продолжается Практически завершен Отложен до этапа 2	ноль -10%	Необходима большая информация от Украины	Дата завершения – конец июня Терминал Винница отменен Бенефициариям  Завершение к середине июня. Не повлияет на рекомендации на Этапе 2	





## 6. Планирование по проекту на следующий отчетный период

### 6.1 Introduction

В данной главе мы более детально описываем планирование на следующий отчетный период, сроки которого с 01.06.03 по 31.08.03. Данный период включает время между первым и вторым текущими отчетами. 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 июня и июля.

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 Обучающие поездки

Основная деятельность по менеджменту проекта будет - завершение обучающих поездок в Италию и Словению в первой половине июня. Основная программа данных поездок изложена в Главе 5.2.4 выше. Будут участвовать делегаты всех Бенефициариев, и перевод будет обеспечиваться местным персоналом проекта из офиса в Кишиневе. Это гарантирует, что:

- Переводчики уже знакомы с техническими деталями проекта
- Услуги перевода будут предоставляться в вечернее время и на выходных без дополнительных затрат
- Переводчики знакомы со многими делегатами
- Это дополнительная передача знаний и умений странам Бенефициариев.

Группа проведет первую часть визита в Италии, и вторую часть визита в Словении. Делегаты будут поощряться активно участвовать в течение всей поездки, и будет достаточно времени для вопросов и ответов во время каждой встречи. В конце обучающих поездок Бенефициарии должны будут представить свои комментарии Контрактору по следующим пунктам:

- Важность встреч и туров для проекта
- Уроки полученные во время поездок
- Возможные улучшения для будущих обучающих поездок.

#### 6.2.2 Руководящий Комитет проекта

Второе заседание Руководящего Комитета проекта планируется провести в течение третьей недели августа в Киеве. 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 сентябре или октябре 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». По содержанию будет принято решение в июле, но оно может включать:





- Посещение терминала Лиски
- Двусторонние встречи с Таможенными и Пограничными департаментами
- Посещение железной дороги

## **6.3 Деятельность по Модулю А**

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

Перевод и форматирование описаний ПП продолжается и закончится к концу июня. Эта информация будет выпущена в виде Приложения G к данному отчету.

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.

### **6.3.2 Исследования проведенные подрядчиками (Задача А.3)**

Как было изложено в ПО, большая часть предварительных инженерных исследований будет проведена местными компаниями подрядчиками. Как только рекомендации будут утверждены бенефициариями и ЕК, будут проведены тендеры и 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.

Исследования подрядчиков будут завершены последовательно для Модуля А и Модуля В, и таким образом будут продолжаться в течение всего отчетного периода, окончательно работа по исследованиям будет завершена к середине августа. После завершения исследований, начнется проектирование концепции по каждому участку.

### **6.3.3 Концептуальный проект и дизайн (Задача А.3)**

Подготовка документов по концептуальному дизайну для утвержденных инфраструктурных улучшений начнется как только будет получено подтверждение, и 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.

Все первоначальные концептуальные дизайны планируется завершить для обсуждения на заседании РК в августе и будут представлены во втором Текущем Отчете.





This project is funded by  
the European Union

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

### **6.3.4 Разработка тендерных документов (Задача А.4)**

Работа по подготовке тендерных документов также начнется в течение отчетного периода, и будет идти под наблюдением инженера по транспортной инфраструктуре, при поддержке краткосрочных экспертов и заместителя инженера. 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 этого и следующего отчетного периода, и подготовленные документы станут частью проекта Итогового Отчета.

## **6.4 Деятельность по Модулю В**

### **6.4.1 Завершение прогнозов по транспортным потокам (Задача В.2)**

Данная работа будет продолжаться в течение июня, экономист по транспорту и местные эксперты соберут последние данные по Украине. Планируется завершение данной работы к 23 июня. Большую часть данных, которые должны получить, составляют данные необходимые для рекомендаций по мультимодальным терминалам (Задача В4); данные для рекомендаций по ПП главным образом собраны, и предоставление дополнительных данных не повлияет на рекомендации изложенные в данном отчете по Этапу 2 Модуля А. Одновременно будет проводиться выверка данных с Украинской стороны. Будет определена необходимость дополнительных исследований транспортных потоков на выбранных ПП, и будет заключен контракт с местным поставщиком в случае необходимости.

Модель прогнозирования транспортных потоков будет завершена вместе с пособием по пользованию.

### **6.4.2 Рекомендации по Этапу 2 (Задача В.4)**

Анализ мультимодальных терминалов будет завершен к концу июня, вместе с детальными описательными отчетами по имеющемуся оборудованию на четырех участках (Лиски и Усатово в Украине, Кишинев и Унгены в Молдове). Дальнейшее изучение терминала в Виннице было отменено Министерством Транспорта Украины. Отчет будет содержать:

- Общее описание и расположение зданий и конструкций
- Комментарии по путевому развитию и подъездным авто и железным дорогам
- фотографии
- информацию по переработанным транспортным потокам
- Прогнозы будущего развития

Будут составлены рекомендации Контрактора для дальнейшей деятельности на Этапе 2 проекта. Предполагается, что на данном этапе потребуются некоторое развитие инфраструктуры, и что Этап 2 будет продолжаться в соответствии с планом, который будет утвержден Бенефициариями и ЕС.

### **6.4.3 Инженерное проектирование улучшений на терминалах (Задача В.5)**

В зависимости от рекомендаций по развитию мультимодальных терминалов и их принятия Бенефициариями и ЕС, работа начнется в июле для выбранных улучшений. Топографические, геотехнические исследования и анализ воздействия на окружающую среду составленные подрядчиками будут проведены в соответствии со схемой изложенной в разделе 6.3.2. выше. За этим последует, начиная с августа, разработка концептуальных чертежей и дизайнов для





утверждения соответствующими властями и Бенефициариями в сентябре. В тоже время начнется работа по составлению тендерных документов по тем же стандартам как для Модуля А.

#### **6.4.4 Финансовый и экономический анализ для документов приемлимых для банка (Задача В.6)**

Детальный финансовый и экономический анализ по выбранному развитию для рекомендаций по Модулю А начнется в конце июня и 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 соответствие 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 приемлимых 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 : Технично-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: 25/05/03		Контрактор: Euresna 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	Июнь	Июль	август	Вклад (.../месяц)		Другое
					Международные	Местные	
A.1	анализ всех существующих пунктов пересечения границы	■			1	-	(Согласно бюджету на неосновные расходы утвержденному ЕК)
A.2	выбор ПП для проведения модернизации	▲					
A.3	разработка инженерных проектов по выбранным ПП	■			4	6	
A.4	подготовка проектов для выбранных ПП, приемлимых для банка	■			1	1	
A.5	продвижение выбранных ПП в МФИ			■	5	-	
B.1	анализ существующих терминалов в регионе	■			1.5		
B.2	прогноз по объемам грузовых транспортных потоков в регионе	■			5	5	
B.3	разработка модели интермодального транспорта для региона	■			1		
B.4	рекомендации по Этапу 2 Деятельности						
B.4	разработка инженерных проектов для модернизации отобранных терминалов	▲			1	3	
B.5	подготовка проектных документов для усовершенствования выбранных терминалов, приемлимых для банка		■		1	1	
B.6	Обучающ. поездка		■		1		
Др							
ВСЕГО					12.5	11.5	





This project is funded by  
the European Union

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

---

# **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"> <li>Reduced travel times</li> <li>Improved railway operations</li> <li>Increased multimodal traffic</li> <li>Increased trade activities</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Customs and border guards statistics</li> <li>Railway operating timetables</li> <li>Intermodal throughputs</li> <li>Trade statistics</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sufficient financing available</li> <li>Beneficiaries proceed to construction</li> </ul>
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"> <li>Completed analysis of 22 BCs and 5 MM sites</li> <li>Approval of selected options</li> <li>Adequacy of design</li> <li>Completeness of cost indicators</li> <li>Completion of bankable studies</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Progress Reports</li> <li>Delivery of MM terminal pre-feasibility study</li> <li>Completion of Design documents</li> <li>Indication of approval by national and local authorities</li> <li>Acceptance by IFIs and other potential investors</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>No difficulties in the fieldwork</li> <li>No delays in approval of selected options</li> <li>Adequacy of local survey and design capacity</li> </ul>
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"> <li>Description of facilities</li> <li>Pre-feasibility study for MM terminals</li> <li>Preliminary work on Intermodal Model</li> <li>Adequate pre-design surveys</li> <li>Completeness of cost data</li> <li>Completed traffic forecast</li> <li>Design to approved standards</li> <li>Completeness of tender documentation</li> <li>Strategic plan for MM terminal development</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Computerized database</li> <li>Completed study</li> <li>Topographical survey</li> <li>Hydrological and geotechnical survey</li> <li>Traffic forecast model</li> <li>Environmental Impact Analysis</li> <li>Approved conceptual design</li> <li>Price schedule/Bill of quantities</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Adequate data available</li> <li>No major geotechnical problems</li> <li>Full cooperation of beneficiaries</li> <li>No delays in approvals</li> </ul>
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</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"> <li>Quick approval of CVs by EC</li> <li>Cooperation of Beneficiaries</li> <li>Early approval of selected options (EC and Beneficiaries)</li> </ul>





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

This project is funded by  
the European Union

	<p>documents, bankable studies, and discussions with IFIs</p> <p><u>Module B</u></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1- Site visits and collection of technical information for multimodal terminals</li><li>2- Forecast of freight traffic volumes</li><li>3- Preparation of pre-feasibility study</li><li>4- Preliminary study for Intermodal model</li><li>5- Recommendation on Phase 2 activities and advice to PSC</li><li>6- Completion of surveys and EIAs</li><li>7- Completion of engineering designs and cost estimates</li><li>8- Preparation of Tender Documents</li><li>9- Cost Benefit, Financial, Economic and Risk Analysis</li></ol> <p><i>Note: Module B Tasks 6-9 will depend on the output of Task 5.</i></p>			
--	---	--	--	--



This project is funded by  
the European Union

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

---

# **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 : 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 корридоров 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	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, приемлимых для банка					■	■	■	■	■	■	■					
A.4	продвижение выбранных ПП в МФИ					■	■	■	■	■	■	■					
A.5	анализ существующих терминалов в регионе							■	■	■	■	■	■				
B.1	прогноз по объемам грузовых транспортных потоков в регионе	■	■	■	■	■	■										
B.2	разработка модели интермодального транспорта для региона	■	■	■	■	■	■										
B.3	рекомендации по Этапу 2 Деятельности					■	■	■	■	■	■	■					
B.3	разработка инженерных проектов для модернизации отобранных терминалов					■	■	■	■	■	■	■					
B.4	подготовка проектных документов для усовершенствования выбранных терминалов, приемлимых для банка					■	■	■	■	■	■	■					
B.5						■	■	■	■	■	■	■					
B.6						■	■	■	■	■	■	■					
TOTAL												37	42.68				



This project is funded by  
the European Union

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

---

# **Приложение С**

## **Отчете о результатах работ**



**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 : 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	
Подготовлен: 25/05/03				Контрактор: Euresca CNA Veneto International Services			
Номер	Результат	Отклонение от первоначального плана + ог - %	Причина		Комментарии по препятствиям & предположения		
A.1 A.2	Незавершен Завершен	-20% ноль	Объем информации который должен быть переведен, отформатирован и внесен в базу данных		Будет завершена к концу июня		
B.1 B.2 B.3	Продолжается Практически завершен Отложен до этапа 2	ноль -10%	Необходима большая информация от Украины		Дата завершения – конец июня Терминал Винница отменен Бенефициариям Завершение к середине июня. Не повлияет на рекомендации на Этапе 2		





This project is funded by  
the European Union

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

---

# **Приложение D**

## **Техническая информация по финансирование ЕБРР**



This project is funded by  
the European Union

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

---

### СОДЕРЖАНИЕ

<b>КРАТКИЙ ОБЗОР ФИНАНСИРОВАНИЯ ЕБРР .....</b>	<b>2</b>
<b>1. ВВЕДЕНИЕ.....</b>	<b>2</b>
<b>2. СПЕЦИФИЧЕСКАЯ СТРАТЕГИЯ ЕБРР ПО СТРАНАМ .....</b>	<b>2</b>
2.1 Молдова .....	2
2.2 Украина.....	2
<b>3. ФИНАНСИРОВАНИЕ КРУПНЫХ ПРОЕКТОВ.....</b>	<b>3</b>
3.1 КРИТЕРИИ ЕБРР для финансирования проектов от €5 миллионов до €250 миллионов	3
3.2 СТРУКТУРА ПРОЕКТА.....	3
3.3 СЕКТОРА ИСКЛЮЧЕННЫЕ ИЗ РАБОТЫ .....	3
<b>4. ФИНАНСИРОВАНИЕ МАЛЫХ И СРЕДНИХ ПРОЕКТОВ.....</b>	<b>4</b>
4.1 КРЕДИТОВАНИЕ МАЛЫХ И СРЕДНИХ ПРЕДПРИЯТИЙ.....	4
<b>5. ПРОЕКТЫ ЕБРР в Молдове .....</b>	<b>7</b>
<b>5. ПРОЕКТЫ ЕБРР в Украине .....</b>	<b>8</b>



This project is funded by  
the European Union

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

# Краткий обзор финансирования ЕБРР

## 1. Введение

Европейский Банк Реконструкции и Развития был организован в 1991 когда коммунистический строй распадался в центральной и восточной Европе и бывшим советским странам необходима была поддержка для развития нового частного сектора в демократическом обществе. Сегодня ЕБРР использует инвестиционные инструменты чтобы помочь построить рыночную экономику и демократическое общество в 27 странах центральной Европы и Азии.

ЕБРР является самым крупным инвестором в Центральной и Восточной Европе и СНГ. Банк выделил более 20 миллиардов € для более 800 крупных проектов. Мелкие проекты практически всегда финансируются через финансовых посредников. Поддерживая местные коммерческие банки, банки микро-бизнеса, акционерные фонды и лизинговые инструменты, ЕБРР помог финансировать около 200.000 мелких проектов.

ЕБРР предоставляет кредиты и финансирует основной капитал, финансирует гарантии, лизинговые инструменты и торговлю. Банк также финансирует программы профессионального развития через различные программы поддержки.

Каждое финансирование ЕБРР должно:

- Помогать продвижению страны к рыночной экономике: переходное воздействие
- Взять риск поддержать частных инвесторов и не выталкивать их
- Применять здоровые банковские принципы

Через свои инвестиции ЕБРР продвигает

- Структурные и секторные реформы
- Конкуренцию, приватизацию и предпринимательство
- Сильные финансовые институты и юридические системы
- Развитие инфраструктуры, необходимой для поддержки частного сектора
- Применение сильного корпоративного управления включая быструю адаптацию к изменениям в окружающей среде.

Функционируя как катализатор изменений, ЕБРР

- Продвигает совместное финансирование и прямые иностранные инвестиции
- Мобилизует внутренний капитал
- Предоставляет техническую помощь

## 2. Специфическая стратегия ЕБРР по странам

### 2.1 Молдова

Полный текст стратегии ЕБРР для развития Молдовы можно найти на сайте <http://www.ebrd.com/about/strategy/country/moldova/moldova.pdf>

### 2.2 Украина

Полный текст стратегии ЕБРР для развития Украины можно найти на сайте <http://www.ebrd.com/about/strategy/country/ukraine/ukraine.pdf>, и приложения на сайте <http://www.ebrd.com/about/strategy/country/ukraine/annexes.pdf>





This project is funded by  
the European Union

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

### 3. Финансирование крупных проектов

ЕБРР финансирует проекты в частном секторе от 5 миллионов€ до €250 миллионов. Средняя сумма составляет €25 миллионов. Банк использует индивидуальный гибкий подход к решению потребностей частных инвесторов. Банк финансирует приватизацию и реструктуризацию. Он также поддерживает муниципальные службы и инфраструктур которая способствует развитию частного сектора.

#### 3.1 Критерии ЕБРР для финансирования проектов от €5 миллионов до €250 миллионов

- Проект должен находиться в стране где работает ЕБРР. Это страны: Албания, Грузия, Румыния, Армения, Венгрия, Россия, Азербайджан, Казахстан, Сербия, Черногория, Беларусь, Киргизская Республика, Словакия, Босния, Герцеговина, Латвия, Словения, Болгария, Литва, Таджикистан, Хорватия, Македония, Туркменистан, Чехия, Молдова, Украина, Эстония, Польша, Узбекистан.
- Проект должен иметь хорошую перспективу быть прибыльным.
- Спонсор проекта должен внести значительный вклад в акционерный капитал в виде финансовых средств или основных средств.
- Проект должен быть выгодным для местной экономики.
- Должен удовлетворять стандартам ЕБРР по защите окружающей среды а также стандартам принимающей страны. Информацию о политике ЕБРР по защите окружающей среды можно найти на сайте <http://www.ebrd.com/>

#### 3.2 Структура проекта

Банк ищет индивидуальное решение, которое удовлетворит потребности клиента, проекта, подходит для специфической ситуации страны, региона, сектора. Он направляет группу специалистов с опытом работы в финансовой области, в данном регионе и секторе, экспертов в области законодательства и по вопросам защиты окружающей среды.

**ЕБРР финансирует 35%** от всей стоимости нового проекта или до 35% проекта по долгосрочной капитализации существующей компании.

- Необходимо дополнительное финансирование **спонсорами или другими совместно финансирующими учреждениями**. ЕБРР может найти дополнительные ресурсы через свои синдикатные программы.
- Типичные проекты в частном секторе основываются на инвестировании по крайней мере одной трети в акционерный капитал.
- Значительный вклад в **акционерный капитал** необходим от спонсоров. Спонсоры должны быть основными акционерами или иметь адекватный контроль над работой предприятия. Принимается натуральный вклад в акционерный капитал.

#### 3.3 Сектора исключенные из работы

ЕБРР не финансирует проекты в следующих секторах:

- Деятельность в оборонной области
- Табачная промышленность
- Работа с веществами запрещенными международным законодательством
- Структуры для азартных игр.



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

This project is funded by  
the European Union

Дополнительно Банк может отказаться от финансирования определенных продуктов или процессов из-за урона которые они наносят окружающей среде, или если их воздействие не может быть устранено должным образом.

### 4. Финансирование малых и средних проектов

Многие проекты слишком малы для прямого финансирования ЕБРР. Чтобы дать возможность предпринимателям и мелким фирмам иметь больший доступ к финансированию, ЕБРР поддерживает финансовых посредников, таких как местные коммерческие банки, банки микро-бизнеса, акционерные фонды и лизинговые структуры.

Инвестиционные критерии согласуются с политикой ЕБРР, но финансовые посредники принимают независимые решения о том какие мелкие и средние предприятия они будут финансировать.

#### 4.1 Кредитование малых и средних предприятий

По кредитам свыше € 10 000, контактные банки следующие:

##### 4.1.1 Молдова:

##### **a. Moldova-Agroindbank S.A. (MAIB)**

ЕБРР предоставил MAIB кредитную линию на US\$ 8 миллионов для поддержки молдавского частного сектора и для консолидации банковской системы. ЕБРР также подписал кредит банк-банк с государственной гарантией. MAIB предоставляет кредиты для проектов во всех секторах на период до 5 лет. Максимальная сумма кредита US\$ 1 миллион. Нет минимальной суммы кредита.

##### **Moldova-Agroindbank S.A.**

Ул Космонавтов, 9  
2006 Кишинев, Молдова

**Контактное лицо:** г-жа Наталья Врабие, Председатель

Тел: +373 2 244 649

Факс: +373 2 242 454

Email: aib@maib.md

**Контактное лицо:** г-н Вениамин Жученко, Помощник председателя

Тел: +373 2 227 486

Факс: +373 2 227 486

Email: aib@maib.md

**Контактное лицо:** г-жа Светлана Саронова, Заместитель Директора по Коммерческим кредитам

Тел: +373 2 220 725

Факс: +373 2 221 104

Email: aib@maib.md

**Контактное лицо:** г-жа Галина Греку, Заместитель начальника по казначейским операциям

Тел: +373 2 241 358

Факс: +373 2 225 464

Email: aib@maib.md

Web site: www.maib.md

##### **b. Victoria Bank**

ЕБРР имеет долю в акционерном капитале и подписал банк-банк соглашение с Victoria Bank, по которому выдаются кредиты для проектов во всех секторах на период до трех лет. Максимальная сумма кредита US\$ 500,000. нет минимальной суммы.





This project is funded by  
the European Union

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

### **Victoria Bank**

141 ул 31 августа

2004 Кишинев, Молдова

**Контактное лицо:** г-н Виктор Цуркану, Президент

тел: +373 2 233 065

факс: +373 2 233 561

Email: office@victoriabank.md

**Контактное лицо:** г-жа Наталья Калашник, Начальник Кредитного управления

тел: +373 2 233 065/234 554

факс: +373 2 233 561

Email: ncalasnic@victoriabank.md

Web site: www.victoriabank.md

### 4.1.2 Украина

#### **а. Первый Украинский Международный банк**

ЕБРР подписал кредитное соглашение банк - банк с Первым украинским международным Банком, которые выдает средне- и долго-срочные кредиты малым и средним предприятиям. Клиенты – частные предприятия, хотя государственные предприятия тоже могут принимать участие в соответствии с определенными условиями.

#### **First Ukrainian International Bank**

Университетская улица 2А

83000 Донецк Украина

**Контактное лицо:** г-н Николай Виноградов, Председатель Правления

тел: +380 623 324 500

факс: +380 623 324 700/845

Email: krivts@fuiib.com

Web site: www.fuiib.com

#### **б. Украина, кредитная линия для малых и средних предприятий**

ЕБРР также предоставил €100 миллионов Арех кредитную линию для частных малых и средних предприятий в Украине. В мае 1998 было подписано продление на €80 миллионов и первая часть была выделена в конце 2000. Кредит выделяется через отобранные частные банки. Цель состоит в продвижении развития частного сектора через финансирование малых и средних предприятий и укрепление местных частных банков. Сумма кредита от US\$ 125,000 до US\$ 2.5 миллионов, но не составляет больше чем 70% общей суммы проекта. Мониторинговый отдел проекта, является автономной единицей в Национальном Банке Украины, был организован для администрирования кредитной линии. Обе кредитные линии включают компоненты микрокредитования для выплаты мелким и малым предприятиям.

#### **Мониторинговый отдел проекта**

Институтская улица 12, каб 9

01008 Киев Украина

**Контактное лицо:** г-жа Наталья Якубенко, Начальник проекта

тел: +380 44 230 1818

факс: +380 44 253 7784

Email: pmu@bank.gov.ua

#### **Aggiobank**

Червоноармейская ул 10

252004 Киев, Украина

**Контактное лицо:** г-жа Ирина Опанасенко, начальник финансового управления проекта





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

This project is funded by  
the European Union

---

тел: +380 44 244 3863

факс: +380 44 244 3854

Email: suhareva@aggio.kiev.ua

**Контактное лицо:** Г-жа Татьяна Передная, Начальник кредитного управления

тел: +380 44 238 6707

факс: +380 44 244 3854

Email: suhareva@aggio.kiev.ua

**Контактное лицо:** г-жа Ирина Аникушина, Начальник управления микрокредитов

тел: +380 44 238 6744

факс: +380 44 244 3874

Email: drzhnvt@aggio.kiev.ua

Web site: www.aggio.kiev.ua

### **Avalbank**

Ул Кутузова 4А

01011 Киев, Украина

**Контактное лицо:** г-н Вадим Березовик, Начальник долгосрочных проектов,

Финансовый Департамент

тел: +380 44 295 1633

факс: +380 44 295 2869

### **Forum Bank**

бульвар Верховной Рады 7

02100 Киев Украина

**Контактное лицо:** г-н Микола Титоренко, Начальник отдела финансирования проектов

тел: +380 44 559 6284

факс: +380 44 558 7714

Email: interfax@forum.com.ua

Web site: www.forum.com.ua

### **Акционерный Комерческий Банк "Nadra"**

Ул Артема15

04053 Киев Украина

**Контактное лицо:** г-н Дмитрий Мишовец, Начальник отдела финансирования проектов

тел: +380 44 238 8472 / 246 5260

факс: +380 44 246 4842

Email: myshovets@nadrabank.kiev.ua

Web site: www.nadrabank.kiev.ua

### **Privat Bank**

50 Naberezhna Peremohy

320094 Днепрпетровск Украина

**Контактное лицо:** г-н Сергей Прокофьев, Начальник департамента иностранных инвестиций

тел: +380 562 463 333

факс: +380 44 471 230

Email: prokofiev@cc.pbank.dp.ua

**Контактное лицо:** г-н Анатолий Грекин, Начальник отдела финансирования проектов

тел: +380 562 390 418

факс: +380 562 390 629

Email: dep\_css@cc.pbank.dp.ua

### **Ukrzazprombank**

Днепровская Набережная 13

253098 Киев Украина

**Контактное лицо:** г-н Александр Курицын, Член Правления, Начальник кредитного департамента

тел: +380 44 558 2993

факс: +380 44 553 2985

Email: kuritsyn@ugpb.com

Web site: www.ugpb.com



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

This project is funded by  
the European Union

### 4.1.3 Требования к финансированию малых и средних предприятий

ЕБРР установил требования к финансированию малых средних предприятий, критерии по которым они могут подавать заявки на кредиты. Требования следующие:

- Бизнес планы для организации или расширения бизнеса компании.
- Серьезное управление, с подтверждением работы.
- Конкурентноспособный продукт.
- Информация о владельцах/партнерах.
- Финансовая история.
- Гарантии в форме залогов, закладных и т.д.
- Предоставленные фонды должны быть использованы строго в соответствии с целями изложенными в первоначальном бизнес плане.
- В соответствии с мандатом ЕБРР банки гарантируют что все финансируемы предложения, принимают во внимания вопросы окружающей среды.
- Финансирование не может быть предоставлено компаниям с большинством государственных акций или проектам с государственной гарантией.
- Дополнительно требуется взнос в акционерный капитал, в существующий или новый бизнес около 35%.

## 5. Проекты ЕБРР в Молдове

Проекты осуществленные в Молдове и профинансированные ЕБРР изложены ниже (более подробная информация на сайте <http://www.ebrd.com/>)

No.	Название проекта	Сектор	Дата начала
1	Кишинев, проект реабилитации водообеспечения	инфраструктура	4.04. 97
2	Кишинев, проект модернизации аэропорта	транспорт	20 .09 96
3	Кредит микро предприятиям (МЕС) S.A.	Финансирование МСП	26.05. 00
4	Банк кредитования микропредприятий	Финансирование МСП	4.03. 02
5	Молдова-Agroindbank – валютный кредит	Банковский кредит	20.11. 98
6	Молдова-Agroindbank кредитная линия II	Банковский кредит	6 .02. 02
7	Молдавский металлургический завод	Промышленность	17.08. 98
8	Кредит на пост-приватизационное энерго-распределение	Энергообеспечение	9.11. 00
9	Инвестиции в акционерный капитал энерго-распределения	Энергообеспечение	23.03. 00
10	Универсалбанк Швейцарско- американская программа по микро предприятиям	Финансирование МСП	30.04. 97
11	Victoria Bank – увеличение капитала	Банковский акционерный капитал	29.04. 99
12	Victoriabank, кредитная линия II	Банковский кредит	4.10.01





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

This project is funded by  
the European Union

### 5. Проекты ЕБРР в Украине

Проекты осуществленные в Украине и профинансированные ЕБРР изложены ниже (более подробная информация на сайте <http://www.ebrd.com/>)

No.	Название проекта	Сектор	Дата начала
1	AD-Zarya	Промышленность	3.11. 97
2	Модернизация системы аэро навигации	Транспорт	1.08. 97
3	Антарктика	Кораблестроение	28.10.t 96
4	Балкан газтранзит этап II	Природные ресурсы	3.08. 01
5	Bosch Service франчайзинговая сеть	Промышленность	3 .08. 01
6	Увеличение капитала Киевского международного Банка	Банковский акционерный капитал	18.03. 99
7	Cerealia зерновой завод Борисполь	Агробизнес	20.03. 00
8	Cereol	Агробизнес	4.10.01
9	План осуществления укрытия Чернобыля	Ядерная безопасность	20.01. 98
10	Consumers Sklo Zorya	Промышленность	12 .02. 03
11	Днепропетровский масло завод	Агробизнес	11.08. 97
12	DOEP (дополненный)	Агробизнес	29.04. 99
13	Постприватизационный фонд Восточной Украины	Акционерный фонд	20 .10. 97
14	Инвестиции в акционерный капитал BNP-Dresdner Украина	Банковский акционерный капитал	17.10. 97
15	Инвестиции в акционерный капитал и долгосрочный кредит банку "Украина"	Банковский акционерный капитал и кредитование	5.11. 96
16	Кредит для закупки топлива	Энерго обеспечение	4.09. 00
17	Проект финансирования газовых счетчиков	Природные ресурсы	15.11. 96
18	Gostomel стекольный завод этап I	Агробизнес	7.11. 01
19	ISTIL (Украина) кредит для оборотного капитала	Промышленность	1.08.01
20	Ivesco Украина	Промышленность	20 .09. 99
21	Проект переработки твердых отходов Харьков	Инфраструктура	14.04. 00
22	Проект муниципального развития Херсон	Инфраструктура	28.09. 01
23	Хмельницкий2 и Ривне 4 (K2R4) проект завершения	Энерго обеспечение	6.08. 98
24	Гостиница Киев и бизнес центр	туризм	7.11. 01
25	Реабилитация электростанции Кривой Рог	Энерго обеспечение	8.04. 97
26	Kvazar-Micro Корпорация	Промышленность	25.10.t 02
27	Реабилитация районной сети отопления Киев	Районное отопление	1.08. 97
28	Kyivstar GSM900	телекоммуникации	26.08. 99





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

This project is funded by  
the European Union

29	Развитие местного частного бизнеса	Промышленность	3.10.02
30	Львов	Энерго обеспечение	28.08. 97
31	Malteurop	Агробизнес	30.05. 02
32	Проект муниципального развития, Мариуполь	Инфраструктура	28.09. 01
33	Линия кредитования микро, малых и средних предприятий, Украина	Банковский кредит	10.03. 98
34	Мульти-банковское финансирование акционерного капитала для Украинских Банков	Банковский капитал	4.08. 97
35	ОАО Славутич	Агробизнес	22.11. 01
36	Пивзавод Оболонь	Агробизнес	8 .10. 97
37	Procter & Gamble	Промышленность	9.10.98
38	Radisson SAS гостиница, Киев	туризм	10.11. 98
39	Raiffeisenbank кредитная линия для Украины	Банковский кредит	8.11. 02
40	Коммерциализация железной дороги	Транспорт	18.02. 98
41	Коммерциализация железной дороги	Транспорт	22.02. 99
42	Реабилитация автомагистрали М06 и реформа финансирования дорожного сектора	Транспорт	4.08. 00
43	Второй проект развития Украинской железной дороги	Транспорт	4.02. 03
44	Пост приватизационный фонд, Южная Украина	Акционерный фонд	8.10.97
45	Проект модернизации электростанции Старобешево	Энерго обеспечение	15.10. 96
46	Raiffeisen Bank Украина	Кредитование банка	24.01. 00
47	Svitoch кондитерская фабрика	Агробизнес	28.10. 96
48	Тоерфер	Агробизнес	5.04.02
49	Поддержка предприятий Украины	Банковский кредит	12.06. 00
50	Украинские международные авиалинии	Транспорт	6.11. 00
51	Украинская программа муниципального развития	Инфраструктура	22.08. 01
52	Украинский банк микро кредитов (УМВ)	Финансирование МСП	18.11.99
53	Украинская компания энерго обслуживания	Энерго эффективность	16.04. 97
54	Укрречфлот III	Кораблестроение	31.01. 03
55	Укрречфлот	Кораблестроение	4.08. 00
56	Южный	Транспорт	19.06. 97
57	Программа инвестиций и развития водообеспечения Запорожье	Инфраструктура	23.07.97



This project is funded by  
the European Union

---

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

# **Приложение Е**

## **Модуль А – Этап 2 Рекомендации**



## Модуль А – Этап 2 Рекомендации

### 1. Введение

Составление рекомендаций по усовершенствованию инфраструктуры на ПП является основной задачей Этапа 1 проекта. Данный документ содержит данные рекомендации которые структурированы по следующим разделам:

- Настоящее положение дел
- Общая стратегия
- Специфические рекомендации

В соответствие с Техническим заданием Бенефициарии и ЕС должны утвердить эти рекомендации для того чтобы Контрактор смог продолжить работу на Этапе 2.

### 2. Настоящее положение дел

#### 2.1 История

Настоящая граница между Молдовой и Украиной образовалась 13 лет назад при распаде бывшего Советского Союза. В отличие от западной границы которая следует природному руслу реки Прут, граница с Украиной является по большей части искусственной линией на карте, кроме части на северо-востоке страны которая следует по реке Днестр. Исторически граница менялась несколько раз – одно время Молдова зашла на территорию которая сейчас является Западной Украиной, и вниз до Черного моря.

Узкая и длинная полоса территории к востоку от реки Днестр была передана Молдове во времена бывшего Советского Союза, и сейчас является самопровозглашенной независимой территорией Приднестровье. Основные транспортные коридоры между двумя странами, соединяющие основные коммерческие и промышленные центры региона – Киев, Одессу и Кишинев, проходят через Приднестровье. Детальное изучение ПП включающее Приднестровье было уже исключено из проекта. Нет эффективного Молдавского пограничного или таможенного контроля на западной стороне Приднестровья и неофициальные и нелегальные транспортные потоки передвигаются в обоих направлениях, результатом чего являются значительные потери в доходах от налогов и снижение национальной безопасности.

Окончательный список ПП был указан в Первоначальном отчете, и приводится в таблице ниже.

#### Автодорожные пункты

Название пункта	Категория
1. Крива - Мамалыга	международный
2. Ларга - Кельменец	международный
3. Бричень - Россошаны	международный
4. Окница - Сокиряны	международный
5. Атаки – Могилев-Подольск	международный
6. Христовая - Болган	международный
7. Гоянул Ноу – Платоново	международный
8. Первомайск - Кучурган	международный
9. Паланка – Маяки-Удобное	международный
10. Тудора – Староказачье	международный
11. Мирное – Табаки	международный
12. Вулканешты- Виноградовка	международный
13 . Джурджулешты - Рени	международный





This project is funded by  
the European Union

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

### Железнодорожные пункты

Название пункта	Категория
1. Крива - Мамалыга	международный
2. Ларга - Кельменец	международный
3. Окница - Сокиряны	международный
4. Волчинец – Могилев-подольск	международный
5. Кобасна – Тимково	международный
6. Новосавицкое – Кучурган	международный
7. Басарабеаска – Серпнево 1	международный
8. Джурджулешты - Рени	международный

### Паромный пункт

Название пункта	Категория
Косауць - Ямполь	международный

Необходимо подчеркнуть, что обеспечение адекватно работающих ПП является функцией государства. ПП обеспечивают национальный контроль и безопасность, и не являются доходной структурой, поэтому любой возврат от произведенных усовершенствований будет экономическим, а не финансовым.

### 2.2 Железнодорожные пункты пересечения

Железнодорожная сеть обеих стран составляла часть большей ж/д сети бывшего Советского Союза. Железнодорожные коридоры главным образом обусловлены топографией территории по которой они проходят, и существующая железнодорожная сеть не принимает во внимание существующую границу с Украиной. Рисунок 1 показывает существующую ж/д сеть и ж/д ПП. На северо-западе и юге Молдовы, железная дорога пересекает границу между двумя странами несколько раз. В тех местах где это происходит, были подписаны дополнительные соглашения между двумя странами, ограничивающие количество контрольных пунктов; эта система хорошо работает, хотя возникает сомнение насчет безопасности. Большая часть ж/д транспортного потока (90%) проходит через Кучурган, и в Молдову через Приднестровье. Так как железнодорожный транспортный поток главным образом не перенаправляем, то ж/д транспорт, в отличие от автомобильного, можно контролировать на обеих сторонах границы.

В условиях бывшего Советского Союза железная дорога играла ведущую роль в грузоперевозках. У ж/д было свое Министерство в Москве, и хотя республиканские компоненты имели свои ж/д компании и организации, вся структура действовала как единая, централизованно спланированная и согласованная. Поэтому существует длинная история тесного сотрудничества между отдельными странами, которые работают по тем же стандартам и техническим системам по всему СНГ. Эта объединенная работа продолжается, и между Молдавской и Украинской железной дорогой существует тесное сотрудничество на операционном уровне.

В бывшем Советском Союзе исторически осуществлялись значительные инвестиции в железнодорожную инфраструктуру. Хотя содержание ж/д путей и подвижного состава недостаточно финансировалось после распада Союза, основная инфраструктура и основные пункты пересечения остались, и находятся в адекватном состоянии для обработки существующего и прогнозируемого транспортного потока. Поэтому не предлагается значительных инвестиций.

### 2.3 Автомобильные пункты пересечения границы

С другой стороны, международные автомобильные пункты пересечения были распределены вдоль основных дорог между двумя странами, без какого-либо четкого определения основных транспортных коридоров. В результате они иногда расположены в нелогичных местах, и некоторые из них обслуживают очень мало транспорта. На рисунке 2 показаны автомобильные ПП.

На основных коридорах на Одессу и Киев нет контрольных пунктов на Молдавской стороне, хотя согласно Украинской статистике 50% грузоперевозок идущих из/в Молдову (включая Приднестровье) проходят по данным коридорам.





This project is funded by  
the European Union

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

Когда устанавливались автодорожные ПП, они были организованы традиционным образом – двусторонние. У каждой страны свой собственный ПП, который она содержит, с соответственным дублированием всех структур. Это типичные ПП, которые можно наблюдать в развивающихся странах, и часто встречаются в Африке (включая Южную Африку) и на Ближнем Востоке. Расстояние между контрольными пунктами стран варьирует по каждому ПП. Там где граница проходит по реке, существует некоторая логика в ПП подобного типа. Там где ПП расположены на земле - нет такой логики, и наличие подобных ПП было скорее продиктовано желанием национальной территориальной целостности, чем вопросом коммерческой эффективности.

Дублирование также означает что обе страны проделали разного рода инвестиции в разных местах, в соответствии с национальной важностью которую они приписывают месту расположения ПП. В некоторых местах с одной стороны лучшие условия, в некоторых – с другой, на некоторых пунктах были проделаны инвестиции в подъездные дороги с одной стороны, но не с другой, существует ПП мост без подъездной дороги с Молдавской стороны.

Дублирование структур также означает, что существует 26 ПП которые необходимо содержать и которые должны работать, что приводит к бюджетным ограничениям в обеих странах; это значит что некоторые (но не все) ПП границы плохо отстроены, плохо содержатся, или неадекватно обеспечены условиями для персонала и клиентов.

Детальный анализ ПП показал, что:

- Нет общей стратегии которая решит сколько международных ПП должно быть, и где они должны быть расположены
- Несмотря на то, что осуществляются инвестиции в некоторые новые структуры, нет реальной стратегии для этого
- Во многих случаях проблемным вопросом являются подъездные дороги, включая дороги находящиеся в состоянии упадка или под сильным уклоном
- Мало усилий было приложено для координации деятельности по каждой стороне ПП
- Существует ряд не используемых инвестиций (особенно магазины)
- В некоторых случаях здания временного предназначения стали достаточно постоянными
- Некоторые ПП находятся в неподходящих месторасположениях, как центры поселков, или неподходящая территория
- Общее отсутствие условий как для работников, так и для клиентов
- Все ПП были устроены по принципу «паркуйся и подходи» - т.е. водители паркуют автомобили, и подходят к различным офисам для оформления бумаг, а не подъезжают к кабинам.
- Отсутствие компьютеров на молдавской стороне является значительным ограничением эффективной работы
- ПП составляют плохой имидж для обеих стран по внешнему виду и по эффективности обработки транспорта
- Существует распространенное мнение что при их работе существует коррупция.

Но существует более фундаментальная проблема для обеих сторон каждого ПП. Большая часть задержки пассажирского и грузового транспорта имеет место из-за отсутствия процесса, чем из-за отсутствия инфраструктуры. Задержки грузового транспорта иногда превосходят 5-6 часов, и автомобилей пол часа – час для не граждан СНГ. Хотя последнее может быть объяснено отсутствием компьютеров на молдавской стороне; сложно понять почему процедура, которая в загруженном аэропорту занимает меньше минуты, занимает 15-20 минут на спокойном автодорожном ПП.

Вопрос процесса, является предметом других проектов. Данный проект, связываясь с руководителями других проектов, гарантирует чтобы не дублируя работу, принять во внимание их долгосрочные цели при составлении рекомендаций по проекту. В частности мы отметили недавнее соглашение между Всемирным Банком и Молдовой по финансированию закупки компьютеров.





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

This project is funded by  
the European Union

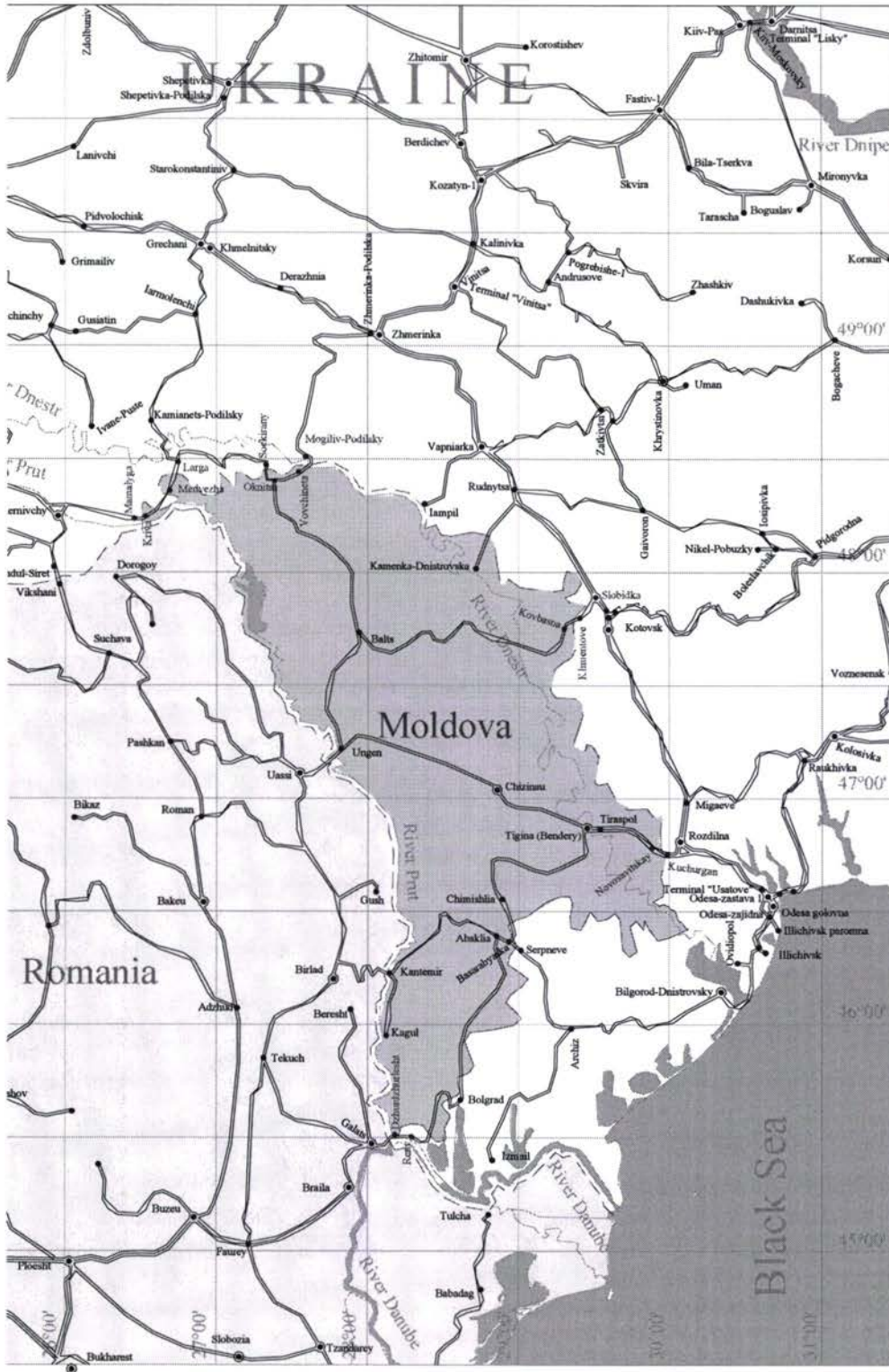


Рисунок 1. Схема сети железных дорог в зоне размещения пограничных пунктов пропуска.



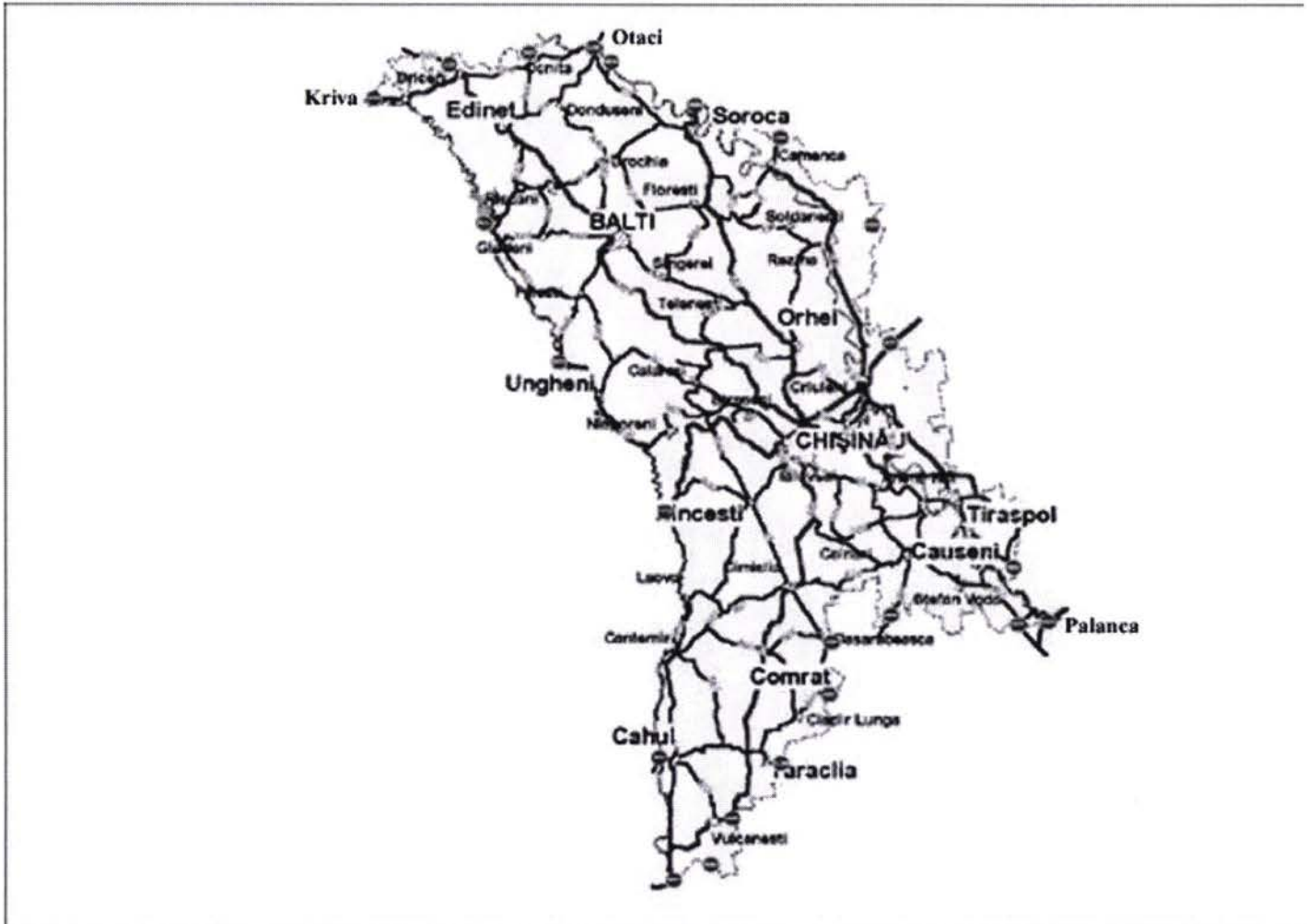


Рисунок 2 . Автодорожные пункты пересечения

### 3. Рекомендации

Наши рекомендации по Этапу 2 разделены на два общих стратегических предложения (раздел 3.1), и на более детальные технические усовершенствования (раздел 3.2).

#### 3.1.1 Общая стратегия – Совместные ПП

Общей стратегической целью Бенефициариев должно быть развитие совместных ПП вдоль линии границы, что сейчас является общей практикой в Центральной Европе. Мы отметили, что на заседании РК Украинские Бенефициарии сообщили, что у них уже есть совместные ПП с Польшей и Россией; и что время обработки транзитного транспорта значительно сократилось. Существует определенная выгода подобного развития, что может быть суммировано следующим образом:

- Подобные ПП соответствуют международным стандартам и являются нормой для развитых стран
- Это также стандартная практика внутри ЕС (где применяется) и между ЕС и его соседями. Обе страны Бенефициариев предполагают стать членами ЕС
- Часть структур ПП поделена пополам



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

This project is funded by  
the European Union

- Совместная работа будет поощрять быструю обработку транспорта, так как для транспорта не будет нейтральной территории для того чтобы стоять в очереди
- Совместная работа будет поощрять общение между персоналом, что будет способствовать лучшему сотрудничеству и предотвращению мошенничества
- Коммуникационные системы и компьютерные сети будет легче соединить
- Расходы на содержание и операционные расходы сократятся в долгосрочной перспективе
- За более высокими первоначальными инвестициями последуют более низкие операционные расходы
- Персонал может проходить совместное, а не раздельное обучение.
- Более положительный имидж для внешнего мира

**Поэтому мы рекомендуем чтобы на Этапе 2 был составлен проект по крайней мере для одного совместного ПП**

### 3.1.2 Общая стратегия – Рационализация

Как было описано в разделе 2.3 выше, некоторые международные ПП находятся очень близко друг к другу (например Тудора и Паланка). Поэтому мы предлагаем на Этапе 2 уделить внимание некоторой рационализации общего числа ПП. Существуют положительные и отрицательные стороны в сокращении числа ПП. Преимущества могут быть:

- Лучший контроль меньшего числа пунктов, что даст возможность сконцентрировать персонал таможи. Это приведет к лучшей безопасности и лучшему предотвращению мошенничества.
- Лучшая производительность пограничников по той же причине, по предотвращению нелегальной иммиграции.
- Сокращение операционных затрат, так как некоторые международные ПП могут быть переведены в пункты «местного» значения», что потребует меньше персонала и сократит работу меньше чем 24 часа в сутки.
- Увеличение выгоды для некоторых регионов из-за увеличения экономической активности

Отрицательные стороны могут быть:

- Эффект для общей дорожной политики обеих стран, так как грузоперевозки могут быть сконцентрированы на специфических корридорах
- Экономически невыгодно проезжать более длинные расстояния
- Сокращение передвижения рабочей силы между двумя странами
- Более высокие инвестиционные затраты (несмотря на меньшее число)
- Отрицательное воздействие на микро-бизнес, особенно местную приграничную торговлю
- Сокращение выгоды для определенных регионов из-за снижения экономической активности.

Мы отобрали три специфических месторасположения для детальных технических усовершенствований (см раздел 3.2.1 ниже) и **мы рекомендуем чтобы дизайн на Этапе 2 проекта для данных участков включал рассмотрение возможности рационализации.**

### 3.2.1 Критерии отбора

Критерии для отбора месторасположений для усовершенствований были определены в ПО и включают объемы транспортных перевозок, потребности и выгоду.

Транспортная статистика по 11 ПП, не включая Приднестровье, (но включая пункт Косауць-Ямполь) изложена в таблице 3.1 ниже.

Чтобы более аккуратно определить объем работ и воздействие на каждый ПП, данные цифры были приведены к общему знаменателю, таблица 3.2 ниже. ПП ранжированы по объему обрабатываемого транспорта (Таблица 3.3)





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

This project is funded by  
the European Union

Moldova	Otaci	Oknitsa	Kriva	Bricheni	Larga	Kosautsi	Palanca Maiaki- Udobnoe	Tudora	Mirnoe	Giurgiuleshti	Vulcaneshti
Ukraine	Mogilev-Podolsk	Sokiriani	Mamaliga	Rossoshani	Kelmentsi	Iampoli		Starokazacie	Tabaki	Reni	Vinogradovka
расположение	север						юг				
в '000	1 144	45	294	64	18	155	964	242	149	178	211
автобусы	3 044	85	9 004	962	43	na	18 720	5 956	3 848	3 966	5 211
машины	138 540	10 273	35 823	17 866	5 994	11 960	370 146	45 480	26 468	35 806	35 754
Грузовой трансп	20 789	1 756	10 349	4 574	3 457	1 465	20 926	5 768	1 875	1 795	835

Данные средние по Молдове и Украине

**Табл. 3.1 средние данные по транспортным потокам проходящим по Молдове и Украине (год 2002)**

Moldova	Otaci	Oknitsa	Kriva	Bricheni	Larga	Kosautsi	Palanca Maiaki- Udobnoe	Tudora	Mirnoe	Giurgiuleshti	Vulcaneshti
Ukraine	Mogilev- Podolsk	Sokiriani	Mamaliga	Rossoshani	Kelmentsi	Iampoli		Starokazacie	Tabaki	Reni	Vinogradovka
Location	север						юг				
Buses weighted	15 218	425	45 020	4 810	215	0	93 598	29 780	19 238	19 828	26 055
Cars	138 540	10 273	35 823	17 866	5 994	11 960	370 146	45 480	26 468	35 806	35 754
Trucks weighted	207 885	17 555	103 485	45 735	34 570	14 650	209 255	57 675	18 750	17 950	8 350
Total	361 643	28 253	184 328	68 411	40 779	26 610	672 998	132 935	64 456	73 584	70 159

Один грузовик = 10 машинам, один автобус = 5 машинам

**Таблица 3.2 Средние данные по транспортным потокам проходящим по Молдове и Украине - общий знаменатель**

**EURECNA CNA Veneto International Services**

**Progress Report**





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

This project is funded by  
the European Union

Ранг	Пункт пересечения	Средний транспортный поток
1	Паланка – Маяки-Удобное	672,998
2	Отаки – Могилев-Подольск	361,643
3	Крива-Мамалыга	184,328
4	Тудора - Староказачье	132,935
5	Джурджулешты - рени	73,584
6	Вулканешты - Виноградовка	70,159
7	Мирное - Табаки	64,456
8	Бричень - Россошаны	68,411
9	Ларга - Кельменцы	40,779
10	Окница - Сокиряны	28,253
11	Косауць - Ямполь	26,610

Таблица 3.3 Молдавско/ Украинские ПП в соответствии с транспортными потоками

Используя данные таблицы мы смогли ранжировать ПП по проекту относительно их важности для транспортных потоков между двумя странами. Данные показали, что ПП:

- Паланка-Маяки
- Отаки-Могилев-Подольск
- Крива-Мамалыга

Обслуживают наибольший объем транспорта. Четвертый по значимости пункт – Тудора-Староказачье, который расположен близко от Паланка-Маяки. На основе данных по транспортным потокам можно рекомендовать три из четырех вышеупомянутых ПП для проведения инвестиций.

Анализ потребностей показал схожие потребности по большинству основных ПП, но выделил более серьезные проблемы в Паланке-Маяках (неподходящие здания, плохое расположение и риск для безопасности) и в Отаках-Могилев-Подольске (перегруженность в Отаках и плохая подъездная дорога).

Предварительные транспортные прогнозы показали ожидаемый средний рост 4-5% в ВВП в последующие 20 лет, хотя цифры будут варьировать. Окончательные прогнозы будут изложены в 2 Текущем отчете, но предварительные данные показывают, что международные транспортные перевозки будут расти быстрее чем ВВП, и будут на 1-2% выше, т.е. 6-7% в год. Это показывает увеличение в два раза транспортных передвижений в течение 12 лет.

**Поэтому мы рекомендуем, чтобы работа на Этапе 2 была сконцентрирована на следующих ПП:**

- Паланка-Маяки
- Отаки-Могилев-Подольск
- Крива-Мамалыга

**Мы также рекомендуем, чтобы ПП Тудора-Староказачье и Окница-Сокиряны были включены как часть анализа для рационализации.**

### 3.2.2 Паланка-Маяки

Пункт пересечения Паланка-Маяки является основной альтернативой для автодорожного транспортного потока по корридору Одесса-Кишинев без того чтобы пересекать Приднестровье, а также основным транспортным корридормом через южную Украину из Одессы по направлению в Измаил, Болград и Рени.

Вместе с ПП Тудора-Староказачье он обслуживает до 50% всего автодорожного транспорта пересекающего ПП в области проекта.

У существующего ПП есть два пограничных поста расположенных на расстоянии 5 км друг от друга. В Маяках все структуры расположены во временных зданиях на обочине дороги, с одной стороны – река Днестр, с другой – болотистая местность. Условия участка плохие и нет перспективы построить более постоянные и адекватные здания. Застройка в Паланке проходила целенаправленно.





This project is funded by  
the European Union

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

Дополнительная сложность состоит в том, что дорога между ПП является украинской дорогой внутреннего значения, хотя она и проходит через молдавскую территорию. Дорога была сдана в аренду Украине на период до 99 лет. Результат этого следующий:

- Условия в Маяках совершенно неадекватные. В Паланке – лучше, но требуют дополнительных условий для переработки отходов.
- Внутренний Украинский транспорт должен проходить через контрольные пункты, когда дорога проходит по территории Молдовы. Поэтому пункт в Маяках обслуживает международный транспорт (как ПП) и внутренний транспорт (как полицейский пункт) на очень ограниченной территории
- Существует серьезный вопрос безопасности, так как внутренний транспорт имеет доступ на территорию Молдовы, а дорога не ограждена.

Данные условия являются отрицательными для обеих стран; Украине нужен новый ПП, и поэтому мы предлагаем это место как идеальное для проектирования совместного ПП, в соответствии с рекомендациями изложенными в разделе 3.1.1. выше.

### 3.2.3 Отаки-Могилев-Подольск

Регион включающий ПП Отаки, Окница и Косауць является основным маршрутом из Молдовы в Винницу и Северную Украину и Беларусь. Ранее в условиях бывшего Советского Союза чтобы избежать транспортного потока идущего через заселенные городские центры в Отаках и Могилев-Подольске были подписаны соглашения о постройке мостов через реку Днестр в Унгурь и Косауць. Был построен мост только в Унгурь, но ни с одной стороны нет подъездной дороги. По стратегии рационализации изложенной выше, мы предлагаем рассмотреть данную область как одно целое на Этапе 2, чтобы найти наилучший вариант развития в условиях сегодняшнего экономического положения, чтобы получить оптимальную прибыль при минимальных инвестициях.

Возможные области для инвестиций или усовершенствований будут таким образом включать:

- Подъездные дороги к мосту в Унгурь, чтобы заменить существующий мост в Отаки (который сейчас закрыт на ремонт)
- Строительство моста в Косауць-Ямполь, чтобы заменить старый паромный пункт пересечения, новым мостом в лучших топографических условиях.
- Развитие ПП Окница-Сокиряны, чтобы заменить ПП Отаки для международного транспорта
- Улучшенные условия безопасности в Отаки для внутреннего транспорта.

### 3.2.5 Крива-Мамалыга

Крива-Мамалыга является основным автодорожным пунктом пересечения с Западной Украиной, и является основным направлением в Польшу, Словакию, Прибалтийские государства и Северную Европу. В настоящее время отсутствуют основные условия, нет водообеспечения или центральной канализационной системы. Необходимы усовершенствование или строительство:

- Систем жизнеобеспечения
- Система переработки мусора
- Освещение и ограждение
- Боксы для инспекции транспорта
- Таможенные склады.

Дополнительно, внутренняя дорога Украины между Подвирне и Мамалыгой проходит через ПП, вызывая задержки местного транспорта и срывая деятельность ПП. Необходима альтернативная объездная дорога.

### 3.2.6 Железнодорожные ПП

Из 8 включенных в список, 4 проходят через северную границу, 2 проходят через Приднестровье, и 2 через южную границу, Басарабеаска не соединена на Украинской стороне и поэтому не входит в список, также как и 2 пункта в Приднестровье. Анализ данных по транспортным потокам показал, что 90% всего грузопотока идущего через границу проходит через Кучурганы, и 80% из данного потока покидает Молдову через Джурджулешты-Рени. Поэтому Джурджулешты-Рени обрабатывают более 70% всего ж/д транспортного потока идущего через ПП.





This project is funded by  
the European Union

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

---

Джурджулешты важны для обеих стран как ворота в Румынию – и важность возрастет когда Румыния станет внешней границей ЕС. Речной порт Джурджулешты является единственным выходом Молдовы к морю, и представляет значительные инвестиции, которые в настоящее время не достигли своего полного потенциала. Существуют планы развития свободной торговой зоны. Железная дорога оборудована русской и стандартной колеей с Галац, в Румынии.

Улучшение структуры для всех трех стран в регионе Джурджулешты-Рени-Галац могут привести к тому, что данный регион станет настоящим мультимодальным пунктом для автои железнодорожных грузоперевозок между двумя странами Бенефициаров и ЕС. Данный вариант будет более подробно обсуждаться в рекомендациях по Этапу 2 Модуля В.

В разделе 2.2 мы изложили преимущества исторических ж/д ПП по отношению к новым автодорожным ПП. Наш анализ показал, что улучшения ж/д структур может быть достигнуто серией усовершенствований, и **мы рекомендуем чтобы работа была сконцентрирована на ПП Джурджулешты-Рени.**

Необходимые усовершенствования и инвестиции включают:

- Подъездные дороги с молдавской стороны
- Водообеспечение и переработку отходов
- Административные здания
- Структуры для проверки подвижного состава
- Таможенные склады
- Улучшение освещения
- Мосты для инспектирования
- Улучшенную охрану



This project is funded by  
the European Union

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

---

# **Приложение F**

## **ЗАСЕДАНИЕ РУКОВОДЯЩЕГО КОМИТЕТА ПРОЕКТА №. 1**





This project is funded by  
the European Union

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

### ЗАСЕДАНИЕ РУКОВОДЯЩЕГО КОМИТЕТА ПРОЕКТА No. 1

Состоялось в Кишиневе, 22 мая, 2003.

Протокол заседания

#### 1. Приветствие и вступление

Делегатов встречи приветствовал г-н Андреа Балдан, который представил остальных членов команды контрактора.

#### 2. Текущий отчет по проекту

Текущий отчет по проекту был представлен г-ном Крис Хейг-Протеро. В течение первых двух месяцев проект провел встречи в Брюсселе, организовал офисы в Кишиневе и Киеве, отобрал местный персонал, провел интервью с местными экспертами, которые затем были утверждены ЕК, и начал работу по двум Модулям. Данная деятельность была описана в первоначальном отчете, который был передан бенефициариям в начале марта.

Анализ пунктов пересечения границы по Модулю А завершен. Отчет форматируется в соответствии со стандартами и будет собран таким образом, чтобы предоставлять полную информацию по каждой стороне ПП. Результаты ПП анализа будут изложены в Текущем отчете. Письменная база данных будет включена в виде Приложения к данному отчету, но не будет готова на английском и русском языках до второй половины июня. Данная информация будет распространена в электронном формате на диске.

Была составлена компьютерная база данных, которая была представлена на заседании. Следующая задача – внести данные из завершенных отчетов. Будет проведено обучение по пользованию базой данных в течение одного дня. Бенефициары могут представить комментарии по базе данных и активно участвовать в ее развитии в ходе проекта.

По Модулю В – прогнозирование по ПП было главным образом завершено; возникали проблемы с корреляцией данных от различных сторон по одному ПП, но это не повлияет на рекомендации на Этапе 2. Группа экспертов по мультимодальным перевозкам завершила посещение участков 4 терминалов; необходимо отметить, что по просьбе Министерства Транспорта Украины Винница не будет далее рассматриваться как мультимодальный терминал.

Эксперты еще ожидают дополнительной информации по Лиски, относительно прогнозов по будущему росту.

Другая деятельность включала организацию данного заседания Руководящего Комитета и подготовку обучающей поездки в Италию и Словению, которая состоится в течение первых двух недель июня.

Была подчеркнута важность принятия решения Бенефициариями по рекомендациям Контрактора по Этапу 2 Модуля А.

#### 3. Презентация базы данных по ПП

База данных составленная по ПП была продемонстрирована г-ном Роман Гарштеа. Базу данных легко использовать и можно иметь к ней доступ с любой операционной системы, пользователи смогут распечатать любую информацию. Нет необходимости в специфических знаниях по ИТ системам для работы с базой данных, необходимо минимальное компьютерное обеспечение.

Пользователь может выбрать любой ПП, и в базе данных будет постоянно содержаться следующая информация:



This project is funded by  
the European Union

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

- Карта местности
- Физические характеристики
- Информация по персоналу
- Имеющиеся ИТ

Далее необходимо будет постоянно вносить динамичную информацию, включая данные по транспортным и грузовым потокам. Система различает между автодорожными и железнодорожными пунктами, между входящим, исходящим и транзитным транспортом. Далее груз разбивается по ячейкам по категориям товара.

#### 4. Этап 2 Рекомендации

Рекомендации по Модулю А Этапа 2 начинаются со стратегических рекомендаций которые Бенефициарии должны принять как долгосрочную перспективу, чтобы перейти от существующей системы раздельного контроля на обеих сторонах границы, к совместной работе на ПП. Это будет соответствовать существующей международной практике и практике ЕС, где большая часть ПП со странами, не входящими в ЕС, работает подобным образом. Другие преимущества:

- Сокращение операционных расходов
- Сокращение затрат на содержание меньших структур с одинаковыми капитальными затратами
- Более тесное сотрудничество, коммуникация и координация между различными странами на каждой стороне границы
- Более совершенная безопасность и предотвращение нелегальной деятельности
- Сокращенное транзитное время для транспорта.

Относительно более детальных рекомендации, на заседании напомнили, что в Первоначальном отчете Контрактор отметил что не будет давать никаких рекомендаций влияющих на территорию Приднестровья, и это предложение было принято Бенефициариями обеих сторон и ЕК. Таким образом рекомендации будут касаться северной, юго-восточной и южной границы (Молдовы).

На железнодорожных ПП уже были значительные инвестиции в течение нескольких лет, и в общих чертах железнодорожные структуры адекватны для существующего и прогнозируемого транспортного потока. Рекомендуются небольшие усовершенствования которые будут сконцентрированы на ПП Джурджулешты-Рени по следующим причинам:

- Через ПП идет значительный объем транспорта, включая 90% потока идущего через Кучурган
- ПП является основным компонентом доступа Украины к Европейской системе железных дорог через Румынию.
- Были составлены предложения по развитию речного порта и свободной экономической зоне в данном регионе.
- Данная территория предоставляет Молдове доступ на запад через Румынию.

По автодорожным ПП анализ показал, что усовершенствования необходимы практически для всех ПП, и основной используемый критерий был – объем транспортных перевозок. Цифры по транспортным прогнозам показали, что наиболее критичными ПП являются Паланка и Тудора (где два ПП находятся очень близко друг к другу). Второй и третий важные ПП – Атаки – Могилев-Подольск, и Крива – Мамалыга. Таким образом в рекомендациях Консультантов будут предложены эти три пункта для более детального изучения и проектирования на Этапе 2.

В ответ на ряд вопросов были сделаны следующие замечания:





This project is funded by  
the European Union

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

- Проблемы по совместным ПП возникли из-за различия в законодательстве и необходимости гармонизации технических систем.
- Совместные ПП не означают потерю индивидуального контроля, но более эффективное проведение работы
- Наблюдается прогресс по улучшению систем с обеих сторон. Украинская сторона в июне начинает эксперимент по ускоренному процессу иммиграционного контроля; Молдова недавно подписала соглашение с Всемирным Банком по компьютеризации. Это значительные шаги вперед, был выдвинут запрос к РК информировать консультантов о дальнейшем развитии и подобных инициативах..
- Украинская сторона имеет ряд совместных ПП с Польшей, данный опыт был успешен.

### 5. Прогнозы по транспортным потокам.

Др. Бауэр представил на заседании методологию используемую для прогнозирования транспортных перевозок. Это включало макро и микро-экономический анализ. Данные были получены из отчетов ЕБРР, МВФ и Всемирного Банка, а также от соответствующих министерств и банков. Данные показали средний рост между 5-6% и рост по ПП – 7-8% в год. Положительный рост ожидается по крайней мере ближайшие 10 лет, основываясь на сравнении с экономиками других стран СНГ.

Детальный микро-анализ был завершен в Молдове, и продолжается в Украине, включая интервью с ассоциациями и основными предприятиями, промышленными и сельскохозяйственными производителями. Прогнозируемый рост составляет примерно 10-20% в последующие 3 года, но согласно более консервативной точке зрения долгосрочный рост составит около 8%. Так как существуют расхождения в данных между двумя странами, для составления прогноза будут использоваться средние данные.

### 6. Оценка инвестиций

Др. Бауэр подчеркнул основную разницу между финансовым и экономическим анализом. Это было подкреплено серией презентаций по Оценке Инвестиций. Была объяснена важность «нулевого» варианта – это приведет к постепенному спаду услуг, потере времени, сокращению движения транспорта и возможному сокращению дохода от налогов для правительств. Через 20 лет потери только для Молдовы могут составить 45 млн лей.

Вариант Статус-кво предусматривает небольшие инвестиции только для поддержания но не улучшения существующего положения. Данный вариант не предусматривает расширение торговли, и даст все равно отрицательный результат и ежегодные потери для обеих стран.

Предпочтительная политика – прогрессивные инвестиции, включая капитальные инвестиции вначале, и постоянные инвестиции для улучшения компьютерных систем. Обучение является важным элементом инвестиций и может принести значительную выгоду.

Основываясь на первоначально определенных инвестиционных затратах, ВН прибыли составит около 15-20%.

Затем последовали обсуждение и вопросы. Основные моменты обсуждения следующие:

- Короткие периоды негативного роста будут вызваны продолжающимися инвестициями в усовершенствование ИТ.
- Правительствам сложно составлять долгосрочные прогнозы. Прогнозы по данному проекту должны быть специфичными для проекта.
- Необходимость в инвестициях видна из физического состояния большей части инфраструктуры и отрицательного имиджа который она представляет. Улучшение имиджа составит значительную экономическую выгоду.
- К концу проекта будет проведен семинар по инфраструктурным инвестициям. В нем должны участвовать как можно больше представителей обеих правительств.



This project is funded by  
the European Union

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

---

- В Румынии наблюдаются пробки на железных дорогах. Группа экспертов может рекомендовать провести улучшения, но любые детальные исследования не являются частью данного проекта.
- Украинские власти предоставят необходимую помощь для завершения сбора данных.

### 7. Другие вопросы

Крис Хейг-Протеро поблагодарил Министерство Транспорта Молдовы за предоставление условий для проведения заседания, следующее заседание РК состоится во второй половине августа в Украине – вероятно в Киеве. Затем г-н Балдан поблагодарил членов Руководящего Комитета и закрыл заседание.





This project is funded by  
the European Union

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

---

## **Приложение G**

*Описательные отчеты по пунктам пересечения*  
(Будет издан отдельно)