

EuropeAid 2012/308-293

IDEA II

Транспортный диалог и взаимодействие сетей

Первоначальный отчет

Апрель 2013 г.



ТИТУЛЬНАЯ СТРАНИЦА ОТЧЕТА

Название проекта	:	Региональный проект ТРАСЕКА – Транспортный диалог и взаимодействие между сетями II
Краткое название	:	IDEA II
Номер проекта	:	EuropeAid 2012 / 308-293
Страны	:	Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Узбекистан и Украина. Болгария, Румыния и Турция участвуют в проекте в качестве членов ТРАСЕКА
		<u>Подрядчик</u>
Наименование	:	TRT Trasporti e Territorio srl
Адрес	:	20141 Италия, Милан, Виа Рутилья, 10/8
Телефон	:	+39-02-57410380
Факс	:	+39-02-55212845
Адрес электронной почты	:	martino@trt.it
Контактное лицо	:	Г-н Анджело Мартино / Координатор проекта
Подписи	:	

Дата Отчета: 25 апреля 2013 г.

Отчетный период: 16 января 2013 г. – 20 апреля 2013 г.

Составитель Отчета: Детлеф Пульзак / Руководитель группы экспертов IDEA

Создана команда Проекта IDEA, в Баку создается проектный офис. Учреждение офиса в Киеве находится в процессе и планируется к завершению в конце июня 2013 года.

Контактные данные постоянной команды Проекта в Киеве и Баку:

Должность	Имя	Адрес электронной почты и номер мобильного телефона
Руководитель группы экспертов и Ключевой эксперт I Офис в Киеве	Г-н Детлеф Пульзак	pulsack@trt.it +380 99 0028654 +49 170 4192229 @dpulsack
Ключевой эксперт II Офис в Киеве	Д-р Ашраф Хамед	ashraf.hamed@dornier-consulting.com +380 66 4057928 +49 151 52630145 @ashrafhamed
Ключевой эксперт III Офис в Баку	Г-жа Елена Костадинова	elena.kostadinova@dornier-consulting.com +994 513100117 @amortalus



Список рассылки

Структурная единица / Партнер Проекта	Русская версия	Английская версия	Электронная копия (англ. и рус.)	Подпись получателя
1. Проектный менеджер ЕК в Брюсселе	-	2	1	
2. Национальный секретарь ТРАСЕКА в Армении	1	1	1	
3. Национальный секретарь ТРАСЕКА в Азербайджане	1	1	1	
4. Национальный секретарь ТРАСЕКА в Болгарии	1	1	1	
5. Национальный секретарь ТРАСЕКА в Грузии	1	1	1	
6. Национальный секретарь ТРАСЕКА в Казахстане	1	1	1	
7. Национальный секретарь ТРАСЕКА в Кыргызстане	1	1	1	
8. Национальный секретарь ТРАСЕКА в Молдове	1	1	1	
9. Национальный секретарь ТРАСЕКА в Румынии	1	1	1	
10. Национальный секретарь ТРАСЕКА в Таджикистане	1	1	1	
11. Национальный секретарь ТРАСЕКА в Турции	1	1	1	
12. Национальный секретарь ТРАСЕКА в Украине	1	1	1	
13. Национальный секретарь ТРАСЕКА в Узбекистане	1	1	1	
15. Представительство ЕК в Азербайджане	1	1	1	
16. Представительство ЕК в Армении	1	1	1	
17. Представительство ЕК в Грузии	1	1	1	
18. Представительство ЕК в Казахстане	1	1	1	
19. Представительство ЕК в Кыргызстане	1	1	1	
20. Представительство ЕК в Молдове	1	1	1	
21. Представительство ЕК в Таджикистане	1	1	1	
22. Представительство ЕК в Турции	1	1	1	
23. Представительство ЕК в Таджикистане	1	1	1	
24. Представительство ЕК в Турции	1	1	1	
25. Представительство ЕК в Украине	1	1	1	
26. Eurora House в Туркменистане	1	1	1	
27. Постоянный секретариат ТРАСЕКА, Баку	2	2	1	



Содержание

ТИТУЛЬНАЯ СТРАНИЦА ОТЧЕТА	2
Список рассылки.....	3
1. Краткий обзор проекта.....	8
1.1 Общие цели	8
1.2 Основные результаты	10
1.3 Подготовка Отчета	11
1.4 Цель Отчета	11
1.5 Формат Отчета	12
2. Введение и краткий обзор проекта	13
2.1 Базовая проблематика.....	13
2.2 Предпосылки и политический контекст	14
2.3 Проблемы	14
2.4 Рамки	15
2.5 Направления деятельности	16
2.6 Национальные эксперты-координаторы	17
2.7 Экспертные группы.....	18
2.8 Региональные конференции министров	19
2.9 Координация со странами-бенефициарами ТРАСЕКА	19
2.10 Карта заинтересованных сторон	20
2.11 Итоги координационного совещания ТРАСЕКА в Киеве в апреле 2013 г.	21
2.12 Матрица направлений деятельности	22
2.13 Компоненты Проекта.....	23
Применение методологии ТЕН-Т для ТРАСЕКА – Отражение Компонента 2	23
Сближение правовых норм – Отражение Компонента 1	24
Координация деятельности с МФУ – Отражение Компонента 3.....	28
Развитие кадрового потенциала – Отражение Компонента 4.....	29
Обзорность ТРАСЕКА – Отражение Компонента 5	33
2.14 Основные вехи	33
3. Ход выполнения и эффективность Проекта.....	34
3.1 Управление рисками и устойчивость	34
3.2 Распределение задач и видов деятельности	35
3.3 Мобилизация и организация проекта.....	35
3.4 Местный персонал	36
3.5 Рабочая нагрузка.....	36
3.6 Ход реализации Проекта – Стартовое совещание, результаты.....	36
3.7 Программа работы (на весь срок реализации проекта)	37



3.8	План действий (на ближайший период).....	37
3.9	Отчет об использовании ресурсов	37
4.	План работы на следующий отчетный период	37
5.	Приложения к Первоначальному отчету	40
	Приложение 1: Таблица распределения ответственности между Ключевыми экспертами	41
	Приложение 2: Логическая структура проекта – Общий план достижения результатов.....	43
	Приложение 3: Управление проектом, мониторинг и оценка.....	46
	Приложение 4: Программа работ	51
	Программа работ (продолжение предыдущей страницы).....	52
	Приложение 5: Отчет об использовании ресурсов (обновленный годовой график ресурсов и бюджета)	53
	Приложение 6: План действий (первый этап).....	54



Список аббревиатур

ВОМСА	Программа Европейского Союза по содействию управлению границами в Центральной Азии
СВА	Анализ затрат и выгод
DEVCO	Европейская комиссия, Генеральный директорат по развитию и сотрудничеству (EuropeAid)
EUBAM	Миссия Европейского Союза по приграничной помощи Украине и Молдове
PAIES	Система обмена предварительной информацией
TAEIX	Программа технической поддержки и обмена информацией
TEN-T	Трансевропейская транспортная сеть
UIC	Union International de Chemin de Fer (Международный союз железных дорог)
АБР	Азиатский банк развития
АМР США	Агентство США по международному развитию
АСМАП	Ассоциация международных автомобильных перевозчиков
ВБ	Всемирный банк
ВП	Восточное партнерство
ВТО	Всемирная таможенная организация
ГИС	Географическая информационная система
ГС	Генеральный секретарь
ГЧП	Государственно-частное партнерство
ДЕС	Делегация Европейского Союза
ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
ЕИБ	Европейский инвестиционный банк
ЕИСП	Европейский инструмент соседства и партнерства
ЕК	Европейская комиссия
ЕС	Европейский Союз
ЕСП	Европейское соседство и партнерство
ЭК ООН	Европейская экономическая комиссия ООН
ИБР	Исламский банк развития
ИМО	Международная морская организация
ИУГ	Интегрированное управление границами
ИУГЮК	Интегрированное управление границами на Южном Кавказе
ИФС	Инвестиционный фонд соседства
КазАТО	Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан
КПЭ	Ключевые показатели эффективности
КСЭ	Краткосрочные эксперты
КЭ	Ключевой эксперт
МКА	Мультикритериальный анализ
ММ	Морские магистрали
МоВ	Меморандум о взаимопонимании
МПК	Межправительственная комиссия стран ТРАСЕКА
МСАТ	Международный союз автомобильного транспорта
МТ	Министерство транспорта



Проект финансируется
Европейским Союзом



DORNIER
CONSULTING



МФУ	Международное финансирующее учреждение
НКТС	Новая компьютеризированная транзитная система
НЭК	Национальные эксперты-координаторы
ННГ	Новые независимые государства
НС ТРАСЕКА	Национальный секретарь ТРАСЕКА,
Область	Географическая административная единица в странах бывшего Советского Союза
ОБСЕ	Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе
ОМС	Основное многостороннее соглашение ТРАСЕКА.
ОСЖД	Организация сотрудничества железных дорог
ОСП	Оператор смешанной перевозки
ПРООН	Программа развития ООН
ПС	Постоянный Секретариат (ТРАСЕКА)
ПС ТРАСЕКА	Постоянный Секретариат ТРАСЕКА
РГ	Рабочая группа
СНГ	Содружество Независимых Государств
СУД	Система управления документами
ТЗ	Техническое задание (для данного Проекта, если не указано иное)
ТП	Техническая помощь
ТРАСЕКА	Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия
ЦА	Центральная Азия
ЦАРЭС	Программа Центрально-Азиатского Регионального Экономического Сотрудничества



1. Краткий обзор проекта

1.1 Общие цели

Основная цель проекта заключается в укреплении экономических отношений, торговли и транспортных связей между ЕС и странами, участвующими в программе. Странами-участницами являются: Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан и Украина. Проект призван способствовать разработке и реализации мер в области региональной транспортной политики, в частности, соответствующих мер, предусмотренных Планом действий ТРАСЕКА на 2010-2013 гг., связанных с развитием инфраструктуры, упрощением мультимодальных перевозок и гармонизацией транспортного законодательства.

Операционные меры, изложенные Комиссией, направлены на обеспечение взаимодействия между транспортными системами ЕС и соседних стран. Среди стран-бенефициаров Армения, Азербайджан, Грузия, Молдова и Украина являются участниками инициативы Восточного партнерства. Восточное партнерство стремится к более тесному сближению этих стран с ЕС.

Ожидаемые результаты, показатели, ограничения и допущения изложены в Приложении 2: «Логическая структура проекта – Общий план достижения результатов». Конкретные цели проекта можно сформулировать следующим образом:

- Содействие выявлению проектов, определение и оценка проектов, содействие привлечению финансирования. Помощь в подготовке и осуществлении региональных проектов в области инфраструктуры путем проведения исследований, разработки бизнес- и генеральных планов, анализа финансовой и технической осуществимости, включая государственно-частное партнерство.
- Укрепление механизмов политического и транспортного диалога между Европейской комиссией (ЕК), Восточным партнерством и странами-бенефициарами ТРАСЕКА, другими заинтересованными сторонами проекта и международными финансовыми организациями с помощью организации эффективной коммуникации и распространения результатов деятельности и достижений программы ТРАСЕКА.
- Поддержка реализации Долгосрочной стратегии МПК на период до 2015 года и соответствующих Планов действий путем оказания содействия Постоянному Секретариату и странам-участницам ТРАСЕКА.
- Адаптация нормативно-правовой базы с особым акцентом на реформы в транспортном секторе, в целях содействия увеличению грузопотоков в странах-бенефициарах, а также между странами-бенефициарами и другими странами.

Дата начала проекта: 16 января 2013 г.

Срок реализации: Три года (36 месяцев)

Стоимость проекта: Общая стоимость проекта составляет три с половиной (3,5) миллиона евро, из которых на оплату персонала и соответствующие расходы выделено два с половиной (2,5) миллиона евро, а на внеплановые расходы – один (1) миллион евро

Основные заинтересованные стороны: министерства транспорта, министерства торговли и экономики, таможенные ведомства, МФУ, коммерческие банки, международные автомобильные



перевозчики, экспедиторы, НПО и, в целом, пользователи транспортных услуг.

Специфика деятельности:

Работа в рамках проекта включает пять компонентов:

1. Обеспечение диалога и координации
2. Планирование инфраструктуры и сетей
3. Привлечение финансирования
4. Обучение и развитие кадрового потенциала
5. Коммуникация, обзорность и информирование



1.2 Основные результаты

Цель проекта 1 (выявление проектов, определение и оценка проектов, содействие привлечению финансирования)

- Обновление перечня приоритетных инфраструктурных проектов ТРАСЕКА на основе соответствующей методологии ТРАСЕКА (портфель проектов, фильтрация / отбор и внесение в перечень) и по итогам рассмотрения транспортными экспертными группами / на конференциях министров стран Восточного партнерства (ВП).
- Поддержка стран в выборе и анализе потенциальных инфраструктурных проектов и консультативная помощь странам в подготовке проектных предложений для привлечения финансирования.
- Поддержка существующей базы данных ГИС (совместно с Постоянным секретариатом ТРАСЕКА) и модели транспортных потоков, обновление данных трафика с параллельным развитием кадрового потенциала в соответствии с имеющимися потребностями, а также обеспечение совместимости базы данных с информационной системой ЕС TEN-Тес.
- Координация с МФУ с целью обеспечения их поддержки для подготовки как минимум двух технико-экономических обоснований по прошедшим предварительный отбор приоритетным проектам и содействие странам в укреплении их сотрудничества с МФУ, обеспечение связей с Инвестиционным фондом соседства.
- Составление предварительных технико-экономических обоснований, изучение спроса на перевозки и разработка генеральных планов: эта деятельность может также включать поддержку стран в разработке полных комплектов тендерной документации с предоставлением соответствующей информации в рамках тренингов.
- Организация дальнейшего обучения в области использования базы данных ГИС и модели транспортных потоков, а также оценки инвестиционных проектов.

Цель проекта 2 (Укрепление механизмов политического и транспортного диалога)

- Организация двух координационных совещаний в год для обсуждения хода реализации и результатов финансируемых ЕС проектов технической помощи в области транспорта в регионе, а также деятельности Межправительственной конференции ТРАСЕКА.
- Создание межгосударственных рабочих групп для решения проблем и устранения узких мест в конкретных областях (включая представителей государственного и частного сектора) с привлечением Постоянного Секретариата ТРАСЕКА в качестве координирующего органа.
- Проект должен использовать существующий веб-сайт ТРАСЕКА, для этого необходимо поддерживать связь с Постоянным Секретариатом ТРАСЕКА в целях обеспечения максимальной эффективности и постоянно поддерживать связь с Информационным центром ЕИСП по восточному региону.
- Поддержка национальной транспортной политики стран и проведение оценки степени достигнутого осязаемого прогресса в сфере приведения национальной транспортной политики и законодательства в соответствие с европейскими и международными стандартами.



Цель проекта 3 (Поддержка реализации Долгосрочной стратегии МПК ТРАСЕКА на период до 2015 года и соответствующих Планов действий)

- Организация на основе достигнутого прогресса максимум двух региональных министерских конференций с акцентом на одобрение полученных результатов и конкретных проектов в рамках регионального сотрудничества.
- Разработка программы деятельности работы тематических рабочих групп в ходе реализации проекта, включая содействие Постоянному Секретариату ТРАСЕКА в организации и облегчении деятельности рабочих групп с целью достижения ощутимых результатов, связанных с выполнением Планов действий и Долгосрочной стратегии ТРАСЕКА.

Цель проекта 4 (Адаптация нормативно-правовой базы с особым акцентом на реформы в транспортном секторе)

- Поддержка приведения в соответствие правовых норм и принятие мер по повышению осведомленности заинтересованных сторон из стран ТРАСЕКА о преимуществах такой гармонизации для их стран.
- Выявление рисков для достижения правовой гармонизации и выработка рекомендаций по оказанию поддержки странам в их усилиях.
- Организация обучения методологии и принципам адаптации нормативно-правовой базы для государственных должностных лиц. Обмен опытом по выравниванию законодательства между странами ТРАСЕКА.
- Учет специфики стран Восточного партнерства и приведение их правовых основ в соответствие с европейским законодательством.

1.3 Подготовка Отчета

Отчет был подготовлен ключевыми экспертами проекта IDEA и представителями участников Консорциума: TRT Trasporti e Territorio srl, Panteia Group, Dornier Consulting GmbH и Луцкого университета.

1.4 Цель Отчета

Цель данного Отчета состоит в следующем:

- представление краткого описания основных задач проекта IDEA и рекомендаций экспертов IDEA для ключевых лиц, принимающих решения;
- обзор деятельности Проекта на начальном этапе;
- предоставление обзора содержания, процедур и графика работ, запланированных на следующий отчетный период продолжительностью шесть месяцев;
- рекомендации по принятию исходных допущений в связи с разрывом во времени между моментом формулировки технического задания для данного Проекта и началом его реализации в отношении применяемого подхода и административных вопросов.



1.5 Формат Отчета

Настоящий Первоначальный отчет соответствует формату, предложенном в документе ЕС "Руководящие принципы для отчетности - РСР III Первоначальный отчет, Промежуточный отчет и Итоговый отчет проекта», ТАСИС, Брюссель, сентябрь 1995 года с поправками, внесенными в июне 1998 года.

Кроме того в Отчете применяются некоторые форматы, предложенные в документе ЕС «Укрепление внутреннего мониторинга проекта - Как повысить роль менеджера проекта ЕС», серия «Инструменты и методы» - Справочный документ № 3, июнь 2007 г., стр. 19.



2. Введение и краткий обзор проекта

2.1 Базовая проблематика

В ретроспективе Программа ТРАСЕКА (Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия) последовательно проходила этапы ее жизненного цикла и в настоящее время достигла зрелого состояния. Данный проект предусматривает дальнейшее развитие коридора ТРАСЕКА и достижение его международного признания в качестве мультимодального маршрута с ростом его привлекательности для промышленности.

Учитывая принципы политики Восточного партнерства, ТРАСЕКА применяет обновленный европейский подход к транспортному сотрудничеству с регионами и странами, относящимися к Европейскому соседству. Дорожная карта Единой европейской транспортной зоны может служить руководством для стран Восточного партнерства в создании конкурентоспособной и ресурсосберегающей транспортной системы. Страны Центральной Азии также могут поставить перед собой подобную цель.

Необходимо принятие мер на всех уровнях функционирования ТРАСЕКА:

- На уровне коридора страны-участницы ТРАСЕКА должны рассмотреть меры по улучшению инфраструктуры и устранению узких мест;
- На уровне институтов ТРАСЕКА требуются целенаправленные действия, способствующие реализации декларируемых принципов;
- На уровне технической помощи необходимо новое видение скоординированных мер, целенаправленное развитие потенциала в отношении лиц, принимающих решения, и пользователей транспортных коридоров, продвижение силами инициаторов и прагматичная координация инициатив национальных правительств, международных организаций, структур ТРАСЕКА, доноров, а также бизнес-проектов.

Проект IDEA II призван содействовать такой координации и добиваться достижения результатов, делая ставку на основополагающие принципы передачи инициативы странам. Проект будет использовать свои ресурсы в качестве катализатора и посредника путем оказания содействия усилиям стран в реализации стратегии МПК по созданию конкурентоспособной и ресурсосберегающей транспортной системы.

Проект IDEA II (Транспортный диалог и взаимодействие сетей) финансируется Генеральным директором DEVCO Европейской комиссии в рамках Программы ТРАСЕКА. Проект официально стартовал 16 января 2013 года, он рассчитан на три года.

В связи с тем, что большинство стран не имеют выхода к морю, процесс интеграции должен непременно опираться на достижение большей совместимости между национальными транспортными системами. В самом деле, страны являются друг для друга транзитными странами, обеспечивая доступ не только к местной экономике, но и к рынкам других стран, граничащих с регионом ТРАСЕКА.

В связи с этим, проект IDEA II будет направлен на капитализацию всего прогресса, достигнутого в регионе, в частности, путем дальнейшего развития роли Программы ТРАСЕКА в качестве мощного катализатора для инвестиционных проектов. Тем самым, Проект проложит путь для тех политических и институциональных достижений, которые будут иметь ключевое значение для повышения роли как международных финансирующих учреждений (МФУ), так и частных инвесторов.



2.2 Предпосылки и политический контекст

Политический контекст, определяющий условия, в которых Проект IDEA II будет развивать свою деятельность и стремиться к достижению своих целей, формируется двумя основными столпами: (I) Программа ТРАСЕКА, и (II) Европейская транспортная политика.

С учетом указанных политических рамок Проект IDEA II должен содействовать странам-бенефициарам в переводе их транспортных систем из фрагментированного состояния в состояние интеграции, оказывая помощь правительствам в выборе соответствующей модели для создания транспортной инфраструктуры.

Более того, ожидается, что Проект IDEA II будет содействовать определению будущей роли и структуры Программы ТРАСЕКА в целях дальнейшего укрепления ее вклада в создание устойчивой, эффективной и интегрированной мультимодальной транспортной системы в регионе.

Тем самым будет обеспечено хорошее позиционирование Проекта с точки зрения:

- дальнейшего стимулирования регионального сотрудничества и содействия торговле;
- привлечения поддержки международных финансовых институтов и частных инвесторов;
- дальнейшей интеграции региона ТРАСЕКА с Трансъевропейской транспортной сетью.

В результате этого ожидается:

- рост конкуренции на рынке транспортных услуг;
- развитие концепций экологически безопасной транспортной системы;
- внедрение общих норм и правил перевозки;
- стимулирование (и подготовка) усиления роли частного сектора и использования финансового инжиниринга (включая ГЧП и процедуры закупок);
- повышение эффективности национальной транспортной политики.

Проект IDEA II охватывает географическую область, имеющую решающее значение с точки зрения будущего расширения Трансъевропейской транспортной сети в соседних с ЕС странах.

2.3 Проблемы

Проблемы принятия странами ответственности последовательно решались в ТРАСЕКА на протяжении последних лет, и во многих странах произошел качественный скачок в этом направлении.

Одним из средств реализации участия является выявление индивидуального опыта администраций различных видов транспорта и опыта таможенных служб всех стран ТРАСЕКА и привлечение их в качестве экспертов.

Внутри этих групп соответствующие эксперты могли бы взять на себя ответственность за техническую сферу и оказывать поддержку Национальным секретарям (НС) ТРАСЕКА по конкретным техническим вопросам.

Проект IDEA II должен работать в направлении координации усилий и гармонизации правовых норм. В целях повышения доверия со стороны отрасли требуются, главным образом, «мягкие меры», связанные с гармонизацией правовой сферы.

Продолжение скоординированной инвестиционной деятельности и развитие имиджа ТРАСЕКА на основе надежной технической и документальной подготовки проектов



требует дальнейших усилий. Одной из основных задач является укрепление позиций транспортных ведомств и министерств в их деятельности внутри стран, направленной на выделение бюджетных средств и привлечение внешнего финансирования на развитие инфраструктуры.

2.4 Рамки

За последние десятилетия государства-члены ТРАСЕКА развивались по-разному (как и политические условия Европейского Союза) и достигли различных статусов в развитии инфраструктуры и транспортного законодательства, а также в доступе к финансированию. Проект IDEA II будет руководствоваться этим фактом в своей работе, используя дифференцированный подход при разработке различных направлений работ и тем в ходе реализации проекта и, соответственно, учитывая деятельность других текущих проектов ТП ТРАСЕКА.

Методология TEN-T будет осуществляться со странами ТРАСЕКА в рамках коллективного подхода (с большей степенью вовлеченности стран) с использованием скорректированных критериев TEN-T в отношении основной и всеобъемлющей сети для ТРАСЕКА. Процедуры такого подхода, согласованные и применявшиеся при отборе портфелей инвестиционных проектов в 2010 и 2011 гг., включают три основных этапа. После информационного этапа, предусматривающего налаживание постоянной коммуникации со странами, будут проводиться региональные совещания с обсуждением предлагаемых сетей и фидерных маршрутов, в результате чего будут приняты согласованные изменения маршрута ТРАСЕКА. Об этих изменениях затем необходимо будет проинформировать МФУ, частный капитал и инвесторов / операторов.

Процесс политического утверждения транспортной сети и соответствующих приоритетных проектов должен осуществляться при согласовании с Транспортным комитетом Восточного партнерства, а также с недавно принятой транспортной сетью для Северного измерения (совместимость / возможности взаимодействия). Процесс определения приоритетов должен быть полностью приведен в соответствие с выводами транспортных рабочих групп / конференций министров стран ВП.

В целях подготовки подходящих и обоснованных инвестиционных проектов целесообразно привлекать Инвестиционный фонд соседства (ИФС) в качестве источника финансирования, а также в качестве экспертной группы для выявления и подготовки соответствующих документов, таких как предварительные ТЭО и ТЭО. Последние будут служить основой для переговоров с финансирующими организациями. Банковский пул, структурирующий финансирование полного цикла капиталовложений, может служить дополнительным инструментом.

Проект IDEA II будет ориентироваться на ресурсы ИФС, связанные с инвестиционными проектами, определенными для коридора ТРАСЕКА и предполагающими прямые инвестиции в инфраструктуру и оборудование или принятие мягких мер (например, в отношении пунктов пересечения границ). Требования к созданию и поддержке адекватного портфеля проектов должны соответствовать стандартам международных финансовых структур, которые будут обращаться к ИФС на предмет участия в финансировании.

Кроме того, создание такого портфеля проектов будет важным дополнительным инструментом, который требует согласования с транспортными комитетами ВП ЕС и программами интегрированного управления границами. Координация с деятельностью ВП и ее результатами будет происходить путем постоянного обмена информацией, как в случае с применением методологии TEN-T для определения коридоров. Предлагаемые странам Восточного партнерства коридоры TEN-T, которые будут обсуждаться осенью 2013 года в рамках министерской конференции в Люксембурге,



выступят в роли локомотивов и носителей знаний для планируемых в ТРАСЕКА процессов. Украина, Молдова и страны Кавказа могут внести большой вклад по приведению в соответствие деятельности ТРАСЕКА и ВП.

2.5 Направления деятельности

Проект IDEA II включает четыре направления деятельности, определяющих шаги на уровне задач:

- Владение
- Координация
- Развитие кадрового потенциала
- Применение инструментария ТРАСЕКА

Понятие “**владения**” должно быть тесно увязано с понятием “**ответственность**”. Это означает, что странам придется взять на себя ответственность за результаты Программы ТРАСЕКА и это должно учитываться при оказании странам поддержки.

Данный Отчет, а также вся работа Проекта IDEA II руководствуется Техническим заданием в качестве основополагающего документа. Кроме того на основе указанных выше направлений деятельности команда Проекта разработала соответствующий подход с учетом практических задач и мер. Указанные направления деятельности будут отражены на различных уровнях задач и мероприятий. Они пересекаются с пятью компонентами проекта и призваны способствовать выполнению четырех целей проекта, описанных в разделе 1.4.

Координация с проектами технической помощи необходима для:

- оптимизации использования ресурсов и использования в полной мере потенциала комбинированных эффектов;
- обмена опытом и распространения передовой практики.

Требуется гибкий подход для улучшения координации, в первую очередь, с проектом LOGMOS (разработка Генерального плана). Хорошим практическим средством коммуникации могут служить специальные совещания, проводимые по мере необходимости для обеспечения взаимодействия различных проектов ТП. Необходимость присутствия менеджера программы ЕК на таких совещаниях определяется по его усмотрению. Участие Национальных секретарей не всегда является обязательным условием.

В целях обеспечения максимальной эффективности встреч Ключевые эксперты будут проводить подготовительную работу перед проведением совещаний в тесном взаимодействии с НС, экспертами ПС и Менеджером программы ЕК, предварительно распространяя соответствующую информацию для упрощения диалога и достижения консенсуса. На практике в рамках координационных совещаний будет осуществляться оценка и планирование работы экспертных групп (см. следующий раздел).

Понятие «координации» включает не только проекты ТП, но и другие программы, реализуемые в данном регионе, в частности, интегрированное управление границами, инициатива АБР ЦАРЭС и пр. Это позволит оптимизировать эффекты синергии.

Первое координационное совещание на уровне руководителей проектов, а также на уровне Национальных секретарей состоялось в ходе реализации начального этапа в Киеве (3.04.2013 и 16/17.04.13). Первый раунд совещания с участием команд проектов ТП в определенном смысле подготовил последующее совещание НС, к тому же он задал тон тому, как и в какой степени действующие проекты ТП ТРАСЕКА будут



координировать свою деятельность и оптимизировать индивидуальные усилия для достижения общих целей.

Результаты совещания НС были опубликованы на веб-сайте TRASEKA, являя собой хороший пример сочетания целей, компонентов и задач в рамках Проекта IDEA II (см. Карту заинтересованных сторон).

2.6 Национальные эксперты-координаторы

Постоянный диалог TRASEKA представляет собой активный процесс, позволяющий бенефициарам совершенствовать взаимодействие и координацию, а также извлекать выгоду из положительного опыта других стран. Это оказывает значительное влияние на расширение ответственности стран за результаты и операционную деятельность TRASEKA.

Пока диалог ведется на уровне совещаний Национальных секретарей и министров. В целях укрепления права собственности в странах проектом IDEA II предусмотрено создание и реализация сети национальных экспертов, что позволит активизировать диалог и региональное сотрудничество.

Национальные эксперты - это представители транспортных администраций и органов власти соответствующих стран, которые будут оказывать содействие форумам технических экспертов TRASEKA.

Концепция создания сети Национальных экспертов-координаторов обсуждалась с менеджером проекта ЕС во время стартового совещания и была представлена в ходе координационного совещания TRASEKA в Киеве в апреле 2013 года Национальным секретарям в качестве общей концепции.

Для повышения эффективности деятельности этих рабочих структур страны должны соблюдать, и, следовательно, сначала одобрить общие принципы и подходы.

Конференция МГК, которая состоится в Душанбе в сентябре 2013 года, как нельзя лучше подходит для одобрения концепции на высоком уровне TRASEKA и адаптации соответствующих механизмов к потребностям бенефициаров проекта.

Сеть национальных экспертов может использовать существующую коммуникационную платформу веб-сайта TRASEKA, обмениваясь информацией о текущем статусе различных вопросов, таких как сближение и гармонизация законодательных норм и разработка национальных стратегий, планирование в области транспорта, инвестиционная деятельность и т.д. Этот инструмент коммуникации будет ориентирован как на внутренние заинтересованные стороны, так и на внешних партнеров TRASEKA.

Путем создания Экспертных групп эта сеть будет работать в тесном контакте с различными проектами ТП TRASEKA и с ПС в соответствующих областях. Национальные эксперты-координаторы должны стать основной аудиторией **обучения**, что позволит, в свою очередь, обучить большее число участников из соответствующих стран и в конечном итоге будет способствовать созданию региональных центров передового опыта.

Добавление нескольких слоев коммуникации к уже существующим позволит создать интерфейсы общения и взаимодействия в рамках национальных транспортных администраций (дорожной / железнодорожной / морской) и таможенных ведомств в качестве национальных координационных центров для различных видов транспорта. Сеть передового опыта будет способствовать дальнейшему углублению взаимодействия и взаимосвязей между отраслевыми министерствами и ведомствами в странах TRASEKA и проектами ТП, финансируемыми Европейской комиссией.



Проект IDEA будет способствовать деятельности Экспертных групп после одобрения со стороны Европейской комиссии и в соответствии с ее правилами.

2.7 Экспертные группы

Тематические Рабочие группы (РГ) на сегодняшний день представляют собой основной способ взаимодействия экспертов из стран ТРАСЕКА по конкретным темам и определения путей сотрудничества. В прошлом некоторые из них были более активными и продуктивными, в то время как другим не удалось добиться значимых результатов. Очевидно, их деятельность потребует большей направленности и улучшения взаимодействия с Проектом IDEA II, другими проектами технической помощи и экспертами Постоянного секретариата.

IDEA II планирует укрепить определяемую спросом направленность работы технических Экспертных групп. Эти группы будут состоять из экспертов стран-бенефициаров, тогда как рабочие группы будут обеспечивать политическое руководство, и их деятельность будет определяться стратегическими решениями Национальных секретарей, а также Постоянного Секретариата ТРАСЕКА. Рабочие группы уже одобрены и включены в процедуры ТРАСЕКА с учетом политической воли всех государств-членов. Проект ТП не в состоянии изменить этот утвержденный порядок. Тем не менее, распределение обязанностей между технической экспертизой (Экспертными группами) и административной / политической ролью (Рабочими группами) позволит укрепить прямое сотрудничество между проектами ТП и институтами в странах. Работа Экспертных групп будет определяться только спросом заинтересованных сторон и потребностями развития коридора.

Среди потенциальных сфер деятельности Экспертных групп можно назвать следующие:

- Приведение в соответствие правовой сферы и гармонизация процедур пересечения границ;
- Прикладная методология TEN-T по улучшению взаимодействия сетей;
- Экспертная группа по ГИС и транспортной модели;
- Конкурентоспособность коридора и разработка Плана действий по реализации «мягких мер».

В то же время следует отметить, что Экспертные группы должны быть эффективными и ориентированным на результат, а также соответствовать следующим требованиям:

- Четкое определение целей Экспертной группы, связанных с достижением существенных результатов при выполнении Планов действий и Долгосрочной стратегии ТРАСЕКА
- Наличие регулярного плана мониторинга достигнутого прогресса в выполнении планов и решении проблем;
- Периодическая оценка полученных результатов и вынесение заключения.

Эксперты ПС должны играть координирующую роль и нести ответственность за каждый шаг процесса в целом. Проект будет оказывать им логистическую поддержку, наряду с техническим содействием. Эта поддержка будет осуществляться в соответствии с ежегодными планами деятельности, которые будут согласовываться с Менеджером проекта ЕК.

Кроме того, будут созданы межгосударственные Экспертные группы для решения определенных локальных проблем и ликвидации узких мест. В работе этих групп будут участвовать представители как государственного, так и частного сектора.



2.8 Региональные конференции министров

Что касается региональных конференций министров, то поддержка IDEA II может быть оказана только в отношении технических результатов / материалов проектов ТП ЕС. Конференции будут получать поддержку, если они соответствуют программам работы проекта (проектов).

2.9 Координация со странами-бенефициарами ТРАСЕКА

Проект намерен осуществлять и далее развивать стратегию тесного сотрудничества с национальными и региональными властями и прилагать усилия к обеспечению последовательности и взаимодействия Проекта и государственной политики. Правильное функционирование сети ТРАСЕКА и ее устойчивость в будущем, безусловно, зависит от слаженности национальной транспортной политики стран-бенефициаров и от степени их интеграции.

На протяжении последних лет страны ТРАСЕКА сделали значительные шаги в направлении согласования их политики с нормами ЕС и международными стандартами. Поддержка со стороны ЕК осуществлялась также посредством проектов ТП, посвященных данной теме.

Основное внимание в деятельности Проекта IDEA II теперь должно уделяться оценке достигнутого до сих пор прогресса. В этих целях в рамках Проекта будет выполнен подробный анализ по каждой отдельной стране и будут сформулированы рекомендации в отношении необходимых мер. Основные действия в этом направлении предполагают повышение осведомленности в данном вопросе среди национальных администраций и активизация процесса передачи ответственности в рамках концепции ТРАСЕКА.

Поддержка национальной транспортной политики будет и далее обеспечиваться за счет связи с деятельностью Проекта в рамках компонентов 2 и 4. В отношении компонента 2 связь осуществляется путем оказываемой странам поддержки в проведении анализа потенциальных инфраструктурных проектов, в то время как компонент 4 является связующим звеном посредством учебных мероприятий, которые будут организованы по четырем основным темам (технические, финансово-экономические, организационные меры и коммуникационные навыки).

Все конкретные задачи связаны с пятью компонентами и должны постоянно проверяться на предмет эффективности достижения предполагаемых результатов. В целях понимания того, отвечает ли Проект требованию отражения всех направлений деятельности на разных уровнях, представленная далее таблица разъясняет, какие конкретные задачи предполагается выполнить для достижения целей IDEA II.

Для двух действующих проектов - LOGMOS и Гражданская авиация, а также трех начатых проектов (IDEA II, Морская безопасность II и Безопасность и надежность наземного транспорта II) разработанный **технический инструментарий** ТРАСЕКА (индекс TRAX, модель транспортных потоков, методология определения приоритетов, «Кампус» ТРАСЕКА, включающий веб-сайт и платформу электронного обучения) должен стать технической опорой в развитии маршрутов. Активная поддержка указанного инструментария со стороны проектов ЕС, несомненно, способствовала бы росту доверия и расширению использования разработанных инструментов странами-участницами ТРАСЕКА, а именно:

- База данных ГИС должна использоваться в качестве единой базы данных для хранения накопленной информации, избавляя тем самым целый ряд проектов от необходимости собирать ту же информацию и использовать имеющуюся информацию в качестве ссылки для временных рядов.



- Индекс TRAX может быть использован для мониторинга изменений привлекательности маршрутов и в качестве основы для разработки мягких мер, повышающих безопасность и сохранность грузов, а также надежность маршрута.
- Модель прогноза транспортных потоков позволяет всем проектам получить данные о будущих объемах движения для определенных сценариев и может служить прочной основой для сравнения сценариев и обогащения анализа затрат и выгод для инфраструктурных инвестиций.
- Справочные материалы по оценке инвестиционных проектов, Руководство по инвестициям и Руководство по оценке осуществимости могут быть использованы в целях унификации подхода к оценке проектов и расширения возможностей стран в определении экономически обоснованных проектов.
- Веб-сайт ТРАСЕКА, будучи коммуникационной платформой для связи ТРАСЕКА с отраслью, повышает вовлеченность стран с помощью этого инструмента.
- Платформа электронного обучения способна укреплять ресурсы развития кадрового потенциала и за пределами срока реализации проектов и расширять распространение информации среди широкого круга специалистов в странах-бенефициарах.

2.10 Карта заинтересованных сторон

Составление карты заинтересованных сторон представляет собой перманентный процесс, который был запущен на начальном этапе проекта. Применяя описанные ниже инструменты, Проект будет регулярно оценивать потребности, состав, участие заинтересованных сторон и т.д.

Мозговой штурм и интервью были проведены в ходе двусторонних встреч и обсуждений с Национальными секретарями на координационном совещании ТРАСЕКА в Киеве и с Генеральным секретарем в начале проекта.

В личных встречах с НС Румынии и Украины, а также при более тесном общении с Национальным секретариатом в Грузии при подготовке киевского мероприятия удалось сформировать и развить первые позиции. Непосредственно в ходе совещания в Киеве эксперты IDEA II имели возможность представить свои планы работы и рекомендации по использованию технической помощи, а также по постановке целей и путей их достижения. Страны и ПС обсудили предложенный подход и пути реализации основных компонентов проекта. Это послужило отправной точкой для постоянных обсуждений в ходе реализации IDEA II.

Оказалось, что общего понимания необходимости правового сближения и гармонизации еще предстоит достичь. Речь об этом пойдет в соответствующем разделе данного Отчета.

Предлагаемые инструменты для составления карты заинтересованных сторон

Заинтересованная сторона	Интервью	Анкетирование	Семинар
▶ Постоянный секретариат	✓		✓
▶ Национальные секретари	✓		
▶ Национальные транспортные и таможенные администрации		✓	
▶ ЕК (и проекты ТП)			✓



▶ Делегации ЕК	✓		
▶ ЕИБ / ЕБРР / ИФС		✓	
▶ Местные миссии Всемирного банка	✓		
▶ Азиатский банк развития		✓	
▶ Пул избранных операторов		✓	
▶ EUBAM/ ВОМСА/ ОБСЭ	✓		✓
▶ МСАТ / UIC / ОСЖД		✓	✓
▶ СМИ	✓		
▶ Исследовательские институты		✓	

Применение методологии TEN-T в целях обеспечения прочной основы для определения приоритетности транспортных инвестиционных проектов и мягких мер в ТРАСЕКА обсуждалось на межгосударственном уровне. Нынешнее понимание в отдельных случаях представляется весьма поверхностным, а политические взгляды и связанные с ними возможности, которые должны вести страны ТРАСЕКА по пути постоянной интеграции в мировое развитие транспортного сектора, все еще нуждаются в более эффективной передаче.

Консультации с заинтересованными сторонами будут постоянно осуществляться в течение всего периода проекта и будут служить, помимо этого, инструментом для выбора стратегии вмешательства и необходимых мер, механизмом мониторинга достижения результатов, а также инструментом для корректирующих мер.

2.11 Итоги координационного совещания ТРАСЕКА в Киеве в апреле 2013 г.

Вклад

- Успешная работа проектов ТП за прошедшие годы
- Финансирование инвестиционных проектов в различных странах ТРАСЕКА и соответствующие результаты
- Продолжение скоординированных усилий по поддержке стран-бенефициаров
- Применение методологии TEN-T, включая результаты всех проектов ТП (Генеральный план ТРАСЕКА)
- EUBAM:
сокращение препятствий при пересечении границ является основной мягкой мерой в целях региональной интеграции и содействия торговле.
- "ЛИСКИ":
Планирование паромного сообщения между Украиной и Турцией, чтобы сохранить маршрутный поезд "VIKING" без регулярного сервиса и бизнеса с Кавказом. Надежность услуг в транспортных коридорах имеет большее значение для успеха в бизнесе, чем тарифы. Последними можно даже пренебречь.
- Таможня Турции:
Без интеграции Украины в автоматизированную систему таможенного документооборота страна будет еще долгие годы упускать транзитный грузовой бизнес.

Заключения

- Пересмотр основной и всеобъемлющей сети TEN-T
- Предстоящее Совещание министров TEN-T в октябре 2013 г.



- Акцент ЕК в отношении стран Восточного партнерства по аспектам правового сближения и инвестиций
- Страны Центральной Азии нуждаются в поддержке по гармонизации правовой сферы
- Использование существующей документации и применение индивидуального подхода к каждой стране
- Готовность Казахстана взять на себя ведущую функцию в этом процессе
- Национальные секретари будут осознавать себя в качестве политических игроков, обеспечивая условия для технической работы и устанавливая политические рамки для рабочих групп и совещаний НС, а также сотрудничая с ПС как координирующим органом
- Предполагаемая разработка государствами-членами Стратегии ТРАСЕКА
- Вклад ЕК и стран ТРАСЕКА / ПС должен рассматриваться как партнерство на равных условиях в отношении как содержания, так и ресурсов

Резюме

После нескольких лет выступлений и сессий Национальных секретарей и Постоянного секретариата ТРАСЕКА настало время представить ощутимые результаты в отношении достижения поставленных целей по обеспечению бесперебойных транспортных потоков в коридоре ТРАСЕКА и укреплению регионального содействия торговле.

2.12 Матрица направлений деятельности

Приведенная ниже матрица отражает ряд задач, выявленных в ходе проекта и связанных с компонентами и направлениями работ. Она показывает, как отдельные виды деятельности соотносятся с определенными направлениями работ.

ЗАДАЧА	Ответственность стран	Координация	Компетенция	Инструментарий
		НС/ПС	Правовая сфера	Вебсайт
		ТП	Инвестиции	Модель
		МФУ, операторы	Транспорт	Кампус
		Прочие инициативы		
Отражение Компонента 2				
Применение методологии TEN-T для ТРАСЕКА (основная и всеобъемлющая сети, узлы, расширения)				
Интеграция с разработкой Генерального плана LOGMOS	x	x		
Обновление транспортных потоков и будущего спроса в странах-бенефициарах	x	x		x
Данные и транспортная модель		x	x	x
Мягкие меры с уделением особого внимания устойчивости	x	x		
Поддержка интегрированного управления границами		x	x	x
Отражение Компонента 1				
Сближение / гармонизация правовых норм				
Критерии (в зависимости от статуса)	x	x	x	
Подход		x	x	
Методология реализации			x	x



Отражение Компонента 3				
Координация контактов с МФУ				
Основной упор на ЦАРЭС АБР и Всемирный банк	x	x		
Фидер для приоритетных проектов ИФС	x			x
Обновление перечня приоритетных инфраструктурных проектов ТРАСЕКА	x	x		
Поддержка стран в анализе потенциальных инфраструктурных проектов			x	x
Содействие в доведении проектов до уровня зрелости			x	x
Процесс консультаций: операторы и банковские пулы		x		x
Презентация проектов инвесторам	x	x	x	x
Отражение Компонента 5				
Обзорность ТРАСЕКА				
Листовки и брошюры ТРАСЕКА - 20 лет, основные достижения	x		x	x
ИФТ-2013 в Лейпциге	x	x		
ПС ТРАСЕКА в политическом контексте и обзорность ТРАСЕКА	x	x	x	x
Коммуникационная стратегия ТРАСЕКА и ПС	x	x	x	x
Новая структура веб-портала – информация из одних рук	x			x
Содействие инициативе таможенного союза ТРАСЕКА	x		x	
Отражение Компонента 4				
Практическое обучение с различными способами реализации				
Рабочие группы (потребности, механизмы, результаты)	x	x	x	x
Национальные эксперты-координаторы (НЭК)	x	x	x	x
Подготовка и разработка тренингов	x	x	x	x
Составление карты заинтересованных сторон – потребности, состав и пр.	x		x	x

2.13 Компоненты Проекта

Применение методологии TEN-T для ТРАСЕКА – Отражение Компонента 2

Основные маршруты ТРАСЕКА и всеобъемлющая фидерная сеть представляют собой основу для деятельности проектов ТП с точки зрения планирования и совместимости сетей, а также финансирования и правового сближения. IDEA II содействует упрощению процедур торговли, способствуя тем самым продвижению концепции ТРАСЕКА.

Основной маршрут ТРАСЕКА был предметом ряда дискуссий между государствами-членами с точки зрения упрощения процедур торговли, а также в контексте TEN-T и маршрута Западный Китай - Западная Европа. Предполагалась корректировка маршрута на пунктах пересечения границы с Европой после пересмотра и опубликования обновленной сети TEN-T.



В документе под названием "Планирование методологии Трансъевропейской транспортной сети" представлен подход к планированию будущей Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T) с двухуровневой структурой, включающей всеобъемлющую и основную сети.

Пересмотр основного маршрута ТРАСЕКА и фидерной сети необходим в целях:

1. соединения с TEN-T в имеющихся / новых узлах,
2. разработки маршрута, продолжающего сеть TEN-T в ВП,
3. обеспечения взаимодействия стран ВП и Центральной Азии,
4. оптимизации инвестиций и финансирования основного маршрута ТРАСЕКА и его фидеров,
5. интеграции в национальные планы (сближение правовых норм)
6. оптимизации укрепления кадрового потенциала в рамках проектов ТП, направленных на совершенствование маршрута.

Проекты технической помощи должны взаимодействовать с высокой степенью координации и синергии для достижения общей цели.

Сближение правовых норм – Отражение Компонента 1

Введение

В рамках Стратегии на период до 2015 года страны ТРАСЕКА согласились привести свои действующие законодательные нормы в области транспорта в соответствие с международными транспортными конвенциями и соглашениями, а также сблизить их с законодательством ЕС в области транспорта.

Тем не менее, необходимо подчеркнуть, что сближение законодательства стран ТРАСЕКА с транспортным законодательством ЕС означает не точную репликацию законодательства ЕС, а тщательную перестройку национального транспортного законодательства с целью сближения с общей концепцией и сущностью законодательства ЕС, но с учетом особенностей и специфики различных стран ТРАСЕКА.

Всегда необходимо иметь в виду, что законодательная база ЕС постоянно развивается и дорабатывается. Это означает, что право ЕС не является фиксированным и никогда не останавливается в своем развитии. Необходимо постоянно внимательно отслеживать эти изменения, включая прецедентное право Суда Европейского союза (СЈЕU). Именно поэтому, начало процесса правового сближения предполагает его непрерывность, и периодически должна осуществляться оценка воздействия регулирующих норм в текущей ситуации с учетом последних событий.

Характер и уровень сближения индивидуален в каждом случае и зависит от конкретных обстоятельств отдельных стран ТРАСЕКА.

Страны ВП, сделавшие за прошедшие годы целый ряд шагов по сближению и тесно сотрудничающие с Европейским Союзом, имеют другие приоритеты, основанные на более продвинутом процессе сближения.

Страны Центральной Азии, напротив, должны пройти начальный этап, иногда с определенной спецификой, и сосредоточиться на гармонизации правовой сферы между соседними странами и в регионе в целом.

Согласование призвано содействовать сближению или координации различных правовых систем путем устранения основных различий и создания минимальных



требований и стандартов, что позволит в результате обеспечить совместимость транспортных систем в ТРАСЕКА.

Улучшение «интероперабельности» рассматривается как одно из наиболее перспективных направлений для повышения эффективности и качества транспортных систем, в частности для грузового сектора.

Критерии определения объема первоисточников

Что касается общей цели проекта «Оказание технической помощи странам-бенефициарам в их усилиях по приведению нормативно-правовой базы в соответствие с международными стандартами и стандартами ЕС в области транспорта и улучшению транспортных связей этих стран друг с другом и с ЕС», можно назвать несколько критериев для определения объема первоисточников:

- Договоры и законы ЕС (директивы, постановления и решения), а также руководящие принципы (например, Руководящие принципы TEN-T);
- Международные конвенции и соглашения;
- Двусторонние договора ЕС с отдельными странами;
- Национальные меры, принимаемые странами в направлении сближения (например: национальный план или государственная директива по сближению);
- Другие проекты, реализуемые или начатые, которые включают предложения в этой области.

Критерии для определения объема законодательства

Оказывая поддержку странам в их усилиях по реализации стратегии МПК с целью создания конкурентоспособной и ресурсосберегающей транспортной системы, проект должен учитывать законодательные нормы в следующих областях:

- Все виды транспорта – железнодорожный, автомобильный, морской, а также внутренний водный транспорт;
- Транспортная безопасность - инфраструктура и эксплуатация;
- Государственно-частное партнерство / концессии (как инструмент привлечения частных инвестиций в транспортную инфраструктуру);
- Упрощение и интеграция процедур

Подход

В ходе реализации проекта постоянно осуществляется двойственный подход. Такой подход отвечает потребностям и позволяет принять соответствующие меры для сближения правовых норм и / или гармонизации законодательства, в зависимости от интересов различных регионов ТРАСЕКА – стран ВП или ЦА. Графически такой двойственный подход может быть выражен следующим образом:



Шаг первый – определение рамок

1. Первые действия должны быть направлены на описание основных правовых актов ЕС в соответствии с вышеупомянутыми критериями.
2. Необходимо подготовить разъяснение и краткий обзор основных целей. На этом этапе проекта возникает необходимость составить описание каждого конкретного правового акта ЕС с подробным изложением его основных целей и обзором всех изменений и дополнений к нему в хронологическом порядке. Описание должно содержать корреляцию отдельных вопросов с другими правовыми актами из свода законодательных актов Сообщества. Это позволит проанализировать их отражение в национальном законодательстве и расставить приоритеты и с точки зрения будущих этапов процесса.
3. В результате предыдущих шагов в соответствии с двухступенчатыми приоритетами должно быть подготовлено Руководство (реализация концепции индивидуального подхода к каждой стране). Основными критериями для двух ступенек являются важность законодательного акта по уровню сближения с общей концепцией и общая суть европейского законодательства, в котором более высокий приоритет отводится основополагающим принципам.

Итог: Руководство по правовым рамкам

Шаг второй – разработка методологии

1. Оценка регулирующего воздействия в контексте сближения правовых норм или присоединения к международным конвенциям и соглашениям (правовой гармонизации) отличается от традиционной оценки воздействия.



Оценка регулирующего воздействия (ОРВ) представляет собой основанный на информации аналитический метод определения рациональных затрат, преимуществ, рисков, последствий и побочных эффектов от планируемых политических инструментов, таких как законы, правила и т.д. Полученные результаты используются для улучшения качества политических инструментов. ОРВ практикуется странами и, в частности, Европейским Союзом на протяжении двух прошедших десятилетий в качестве полезного инструмента регуляторной политики. Более того, сама по себе ОРВ стала эталоном для оценки административных возможностей государств, и Европейский Союз настаивает на том, чтобы страны-кандидаты и соседние с ЕС страны разрабатывали эффективную систему для анализа планируемого и действующего законодательства, как правило, в целях улучшения условий для ведения бизнеса.

2. ОРВ также должна проводиться странами в случае присоединения к любой международной конвенции или соглашению для определения обоснованных затрат, выгод, рисков, последствий и побочных эффектов планируемых политических инструментов - законов, постановлений и т.д.

Методология правового сближения или гармонизации законодательства.

Работу по сближению в соответствии с существующей методологией можно в целом разделить на следующие этапы:

- 1) Выявление применимого национального законодательства. В случае наличия соответствующего законодательства оно изучается с целью определения несоответствующих положений или противоречий, которые должны быть адаптированы. Это можно сделать путем последовательного сравнения положений национального законодательства с положениями европейского законодательства (международной конвенции или соглашения).
- 2) Выбор соответствующих средств, методики и техники в зависимости от их значимости.
- 3) Сближение / гармонизация самих положений.
- 4) Проверка несоответствий в правовых мерах. Этот шаг является чрезвычайно эффективным средством, если сближение / гармонизация осуществляется посредством повторного регулирования.
- 5) Обеспечение совместимости проектов национальных законов с европейским законодательством.
- 6) Оценка степени соответствия проекта закона с соответствующими положениями европейского законодательства.

Каждый шаг предполагает к использованию соответствующий инструмент.

Условно эти шесть шагов можно разделить на два основных этапа с важным корреляционным инструментом, который будет использоваться с целью сближения правовых норм:

1. Анкетирование в целях выявления применимого национального законодательства, в том числе, подзаконных актов. В случае наличия соответствующего законодательства оно изучается с целью определения несоответствующих положений или противоречий, которые должны быть сближены / гармонизированы. Это можно сделать путем последовательного сравнения положений национального законодательства с положениями европейского законодательства (международной конвенции или соглашения).



2. Таблицы согласования - для проверки несоответствий в правовых мерах и разработки национальных проектов законов, совместимых с европейским законодательством (международной конвенцией или соглашением).

Таблицы соответствия положений законодательства заполняются на основе двух различных, но взаимодополняющих подходов:

- путем сопоставительного отражения совместимости между положениями законодательства ЕС и проектами законов и
- путем сопоставительного отражения совместимости между положениями законодательства ЕС или международной конвенции или соглашения с проектами законов.

Итог второго шага: Руководство по методологии сближения правовых норм

Шаг третий – реализация методологии

Методология должна быть реализована в целях:

- проведения подробного анализа имеющихся пробелов по каждой стране;
- периодической оценки регуляторного воздействия в отношении текущей ситуации;
- повышения осведомленности правовых экспертов стран ТРАСЕКА.

Итог третьего шага:

1. Правовая целевая группа (правовые эксперты из стран-бенефициаров) - детальный анализ по каждой стране, составление рекомендаций по необходимым мерам;
2. Учебные мероприятия (можно сочетать с правовой целевой группой из пункта 1) - оценка потребностей в обучении, планирование, прямое вмешательство преподавателей с использованием личного опыта;
3. Сетевая рассылка информационных бюллетеней (или создание новостной колонки на вебсайте);
4. Будет разработан визуальный инструмент для мониторинга различных степеней прогресса в странах ТРАСЕКА с использованием матрицы показателей, отражающих уровень правового сближения в соответствующих областях.

Координация деятельности с МФУ – Отражение Компонента 3

Три основные позиции будут регулировать деятельность, связанную с инвестиционной политикой ТРАСЕКА:

- Финансирование приоритетных проектов
- Укрепление сотрудничества с международными финансовыми организациями
- Расширение присутствия ТРАСЕКА на финансовых рынках

Факторы, расширяющие возможности финансирования проектов в рамках ТРАСЕКА, включают:

- Приоритетное значение проектов
- Поддержка стран в разработке предварительных технико-экономических обоснований
- Постоянная взаимосвязь с финансовым сектором



- Объединение банков и других игроков (инвесторов, операторов), заинтересованных в развитии ТРАСЕКА

Проект IDEA II предполагает применение индивидуального подхода к каждой стране для достижения целей, указанных в техническом задании. Принимая во внимание существующее разделение МФУ по целевым рынкам, Проект естественным образом будет теснее связывать инвестиционную активность стран Центральной Азии с АБР и его программой ЦАРЭС, а также с IFCA, в то время как страны Восточного партнерства будут ориентироваться на сотрудничество с ЕИБ, ЕБРР и ИФС.

С учетом вышесказанного, очевидно, что IDEA II будет способствовать дальнейшему укреплению связей со всеми международными финансовыми организациями и поддерживать индивидуальные решения для конкретных стран. Другие многонациональные институты, такие как Всемирный банк, Исламский банк развития (ИБР) или ЕАБР (Евразийский банк развития) также находятся в центре внимания проекта, как и национальные банки и учреждения развития, такие как JICA, KfW, и т.д.

После двух международных инвестиционных форумов ТРАСЕКА, проведенных за последние 4 года, ожидания стран, а также финансовых рынков возросли, и требуется продолжение соответствующей деятельности стран ТРАСЕКА. Это необходимо для наглядной демонстрации присутствия успешного инвестиционного финансирования на финансовых рынках. При этом деятельность должна осуществляться на основе:

- исчерпывающей информации о странах и проектах
- полной документации, включающей оценку проектов и заявки на финансирование
- глубоких знаний по тематике проекта (мягкие меры, технические меры и т.д.).

Проект будет выступать в качестве куратора и поддерживать эти усилия, в том числе, организуя соответствующие тренинги. Наряду с информацией по странам и результатами оценки важную роль для успешного обращения к банкам и инвесторам будет играть подготовка необходимой документации для представления на финансовых рынках.

Во многих странах-бенефициарах политические позиции национальных секретариатов достаточно сильны, а транспортные инвестиционные проекты являются одними из главных задач правительств по развитию экономики.

Тем не менее, в некоторых странах до сих пор существует проблема поддержки политических позиций НС в целях обеспечения основ для их успешного участия в национальном процессе принятия решений и выдвижении инвестиционных проектов в странах. Проект IDEA II с помощью указанных выше средств будет также способствовать активизации политического участия национальных секретариатов в странах ТРАСЕКА.

Одна из задач проекта состоит в определении конечного формата презентации инвестиционного проекта на международных финансовых и инвестиционных рынках на основе коммуникационной стратегии ТРАСЕКА.

Развитие кадрового потенциала – Отражение Компонента 4

Следующие задачи в значительной степени влияют на разработку и реализацию программ обучения:

- Обучение в соответствии со спросом, квалификационная система обучения,
- Устойчивые, долговременные структуры и цели обучения (S.M.A.R.T),
- Выбор типа обучения и формы его предоставления:



- Физическая организация тренингов,
- Создание центров передового опыта и непрерывного обучения,
- Внедрение Интернета в качестве основы предоставления трансграничного обучения.

С учетом опыта, накопленного в различных проектах технической помощи, деятельность IDEA II в рамках этого компонента будет разделена на два этапа:

1. Подготовка тренингов, упорядочение имеющейся документации, интерактивные оценки, анализ пробелов и принятие решений по тематике необходимых тренингов;
2. Организация обучения, которая будет включать в себя физическое проведение тренингов, посвященный обучению Кампус ТРАСЕКА и региональные центры передового опыта.

Приоритетность тематики тренингов

Как уже упоминалось, обучение будет проводиться с учетом конкретных потребностей бенефициаров ТРАСЕКА и будет направлено на укрепление овладения странами имеющимся инструментарием.

Приоритеты будут отражать операционную тематику проекта IDEA II и деятельность Экспертных групп.

Отбор участников

В целях обеспечения прозрачности отбора обучаемых целесообразно установить набор критериев для целевых учебных групп.

- ✓ *Определение целевых групп* осуществляется проектом IDEA II по итогам работы Экспертных групп или на основе ТЗ.
- ✓ *Создание профиля участников* (критериев отбора) для каждого учебного курса осуществляется силами IDEA.
- ✓ *Приглашения* будут подготовлены в рамках Проекта с целью отбора подходящих кандидатов и адресованы непосредственно в целевые министерства / учреждения / организации.
- ✓ В ответ указанные организации предлагают своих кандидатов непосредственно Проекту.
- ✓ IDEA составляет *рейтинг* и отбирает участников тренинга в соответствии с заранее определенными темами и форматами с учетом практического опыта работы кандидатов, соответствия требованиям и эффектом множителя для обеспечения устойчивости результатов обучения.
- ✓ В заключение ЕК *одобряет* предложенные кандидатуры.
- ✓ В случае возникновения узких мест в той или иной стране *НС должны оказывать содействие* Проекту в реализации указанной процедуры.



Подготовка тренингов

Анализ пробелов начинается с определения перечня представляющих интерес тем и формулирования по каждой из них ожидаемых результатов с обоснованием точки зрения «почему данный тренинг является необходимым». Обучение также будет учитывать региональную специфику тематики. Документация по требуемой тематике будет затем обработана и представлена в Кампусе IDEA.

Планирование обучения также будет неотъемлемой частью компонентов 1-3 и 5. Это означает, что в ходе работы над каждым компонентом будут выявляться потребности в обучении, которые затем будут претворены в одну из форм обучения и развития кадрового потенциала.

Курсы будут начинаться с пересмотра вопросов, изученных в рамках IDEA I, и переходить к практическим примерам и прикладному обучению. Участники, которые не посещали ранее технических тренингов IDEA, будут иметь возможность использовать видео- и аудиозаписи и просматривать материалы предыдущих тренингов.

В целях согласованности и оптимизации системы развития кадрового потенциала в рамках координации деятельности ТРАСЕКА с бенефициарами текущих проектов и программ ТП, будет осуществляться тесное взаимодействие с уже созданными Экспертными группами (например, по моделированию и ГИС), новыми Экспертными группами и с текущими проектами ТП, такими как LOGMOS, который также способствовал созданию национальных экспертных групп. Анализ пробелов в подготовке будет осуществляться и для состава ПС, чтобы стимулировать его инициативность в общем управлении программой.

Проект будет использовать опыт параллельных программ, таких как EUBAM, БОМКА, ОБСЕ по управлению границами и Инфоцентра ЕИСП по навыкам коммуникации. Результатом первых контактов стала лекция, проведенная в ходе Координационного совещания в Киеве, когда эксперт EUBAM по управлению границами разъяснил и проиллюстрировал примерами «мягкие меры», способные непосредственно и эффективно повысить привлекательность транспортного коридора и оказать влияние на развитие региона.

Результатом этого анализа является тематический План обучения (см. таблицу ниже), включающий ориентировочное число тренингов и их продолжительность, а участие стран будет далее планироваться и согласовываться с Руководителем проекта ЕК на протяжении срока Проекта IDEA II в полном соответствии с имеющимся спросом.

В Плате работ проекта, приведенном в Приложении 4, учебный компонент структурирован в соответствии с запланированными темами, которые будут обсуждаться с бенефициарами на тренингах. Формы обучения будут определены на более позднем этапе в соответствии с техническими требованиями для эффективного развития кадрового потенциала. С учетом этого эксперты Проекта осознают, что эффективное использование ресурсов предполагает также применение форм, не связанных с обучением «в классе» (например, виртуального обучения, электронного обучения и т.д.).

Ориентировочный перечень тем обучения

ТЕМА	ГРАФИК	СПЕЦИФИКА
Спрос на транспортные услуги и прогнозы	Ежегодно, начиная с 2013 г.	База данных ГИС и модель VISUM
Мультимодальные перевозки	2014 г.	Повышение информированности



Тренинг по методологии и принципам сближения правовых норм	Ежегодно, начиная с 2013 г.	Ориентация на государственных чиновников, не ограничиваясь ими
База данных ГИС и проектные данные	Ежегодно, начиная с 2013 г.	Страны Восточного партнерства и система TEN-Тес Комиссии
Региональный подход к планированию сетей	2014 г.	Обмен опытом с EUROMED и CBC
Оценка инвестиционных проектов	Два в 2014 г.	Повышение качества приоритетных проектов
Оказание помощи в подготовке проектных предложений для привлечения финансирования	2014-2015 гг.	Ознакомление министерств транспорта с процедурами международных финансовых институтов
Процедуры пересечения границ	2015 г.	EUBAM / ЕЭК ООН / TRAX
Коммуникационные навыки	2014 / 2015 гг.	Коммуникационный инструментарий ЕК
Презентационные навыки	2014 / 2015 гг.	Для презентаций инвестиционных проектов
Управление проектами	2015 г.	Улучшение навыков по определению рамок проекта, финансирования, рисков, закупок и т.д.

Организация обучения

Организация форм обучения очень важна для обеспечения результатов развития кадрового потенциала в рамках совершенствования кадрового потенциала в странах ТРАСЕКА в качестве конечной цели. Консультант будет использовать многоканальные способы обучения, такие как:

- Аудиторные учебные занятия
- Виртуальная классная комната
- Платформы электронного обучения
- Оценка прогресса
- Центры повышения квалификации

Кампус ТРАСЕКА

Для обеспечения устойчивости учебного компонента за пределами жизненного цикла проекта IDEA II планирует трансформировать существующую платформу электронного обучения e-IDEA в более широкую форму – Кампус ТРАСЕКА, доступ к которому будут иметь все страны-бенефициары через веб-сайт ТРАСЕКА. Кампус также будет открыт для размещения учебных материалов и видеозаписей всех проектов ТП ТРАСЕКА. Это позволит увеличить выгоды и отдачу от средств, вложенных в организацию обучения.

Региональные центры передового опыта

Региональные центры передового опыта предполагается использовать как место проведения обучения. Они будут определяться в зависимости от интереса, проявляемого странами к приему у себя тренингов и мобилизации вспомогательных



ресурсов. Опыт предыдущих проектов продемонстрировал большую заинтересованность стран в этих вопросах, которая будет развиваться и дальше.

В рамках одного из предыдущих проектов ТРАСЕКА была создана региональная сеть вузов. Идея состоит в том, чтобы активировать эту региональную сеть и привлечь эти институты к подготовке учебных мероприятий. Некоторые из этих институтов могут стать Региональными центрами повышения квалификации. Укрепление этой сети является одним из инструментов достижения устойчивости обучения.

Обзорность ТРАСЕКА – Отражение Компонента 5

ТРАСЕКА выигрывает от взаимодействия с международными организациями. В последние годы, с внедрением инвестиционных форумов, МФУ уделяли больше внимания ТРАСЕКА как зрелому и серьезно развивающемуся коридору. В 2012 году проект ТРАСЕКА также принимал активное участие в Саммите Международного транспортного форума в Лейпциге. Такое взаимодействие с международными организациями положительно влияет на имидж и признание ТРАСЕКА в результате контактов и обмена опытом, и Проект IDEA II намерен и далее оказывать соответствующую поддержку.

Повышение осведомленности о вкладе ЕС в улучшение транспортных связей

Программа ТРАСЕКА была инициирована ЕС и с момента своего основания поддерживалась проектами технической помощи ЕС. В результате ожидается признание такой продолжительной поддержки, которого можно добиться путем получения большей известности при помощи различных инициатив по распространению информации, таких как подготовка видеоматериалов, интерактивные средства массовой информации, участие в международных конференциях и т.д., с учетом директив ЕС по повышению осведомленности.

Традиционно потоки информации в ТРАСЕКА были довольно скудными. Несмотря на развитие коммуникационного веб-портала было бы справедливо отметить, что операциям не хватает профессионализма в распространении информации для целевых групп. При наличии целого спектра заинтересованных сторон упорядочение всех коммуникационных каналов по распространению информации о деятельности и результатов улучшения коридора ТРАСЕКА, безусловно, имеет большое значение.

Коммуникационный план IDEA II

Коммуникационный план IDEA II является частью проектного Первоначального отчета и прилагается к нему в форме отдельного приложения. Он включает мероприятия, направленные на повышение информированности о программе ТРАСЕКА, и его опорой будут служить тесные связи с веб-порталом Информационного центра ЕИСП Восток.

Растущее значение в соответствии с ТЗ приобретает улучшение формы и содержания веб-сайта ТРАСЕКА.

2.14 Основные вехи

Что касается сроков, основные вехи Проекта IDEA II в течение первых двух лет реализации отражены в Программе работ (Приложение 4) и сгруппированы в соответствии с пятью компонентами проекта.

Потребовалась определенная реорганизация из-за длительного периода времени, необходимого для начального этапа, который дополнительно включил обширный анализ заинтересованных сторон, как описано в главе выше.

Основные объекты мониторинга, среди прочего, включают:



- Отклонения в ходе реализации относительно ранее согласованных этапов проекта;
- Соблюдение плана работ с точки зрения мероприятий и результатов Проекта;
- Отклонения в усилиях и ресурсах, необходимых для завершения работ по сравнению с планом;
- Внедрение новых видов деятельности, не включенных в первоначальный план;
- Появление препятствий, ограничений и других проблем, которые препятствуют осуществлению проекта или отрицательно влияют на него, что требует ускорения реализации проекта.

Что касается процесса расстановки приоритетов, в рамках Проекта необходимо будет оценить, в какой степени уже существующие приоритетные инвестиционные проекты ТРАСЕКА (2010 и 2012 гг.) вписываются в новую методологию и подход с точки зрения коридора. Если они совпадают с вновь отобранными инвестиционными проектами или «мягкими мерами» либо дополняют их, второй тур присваивания приоритетов может не потребоваться. В этом случае было бы целесообразно продолжить работу по существующим проектам, материалам и т.д. и сосредоточить ресурсы на их финансировании и реализации, вместо того чтобы повторять шаги, которые лишь удлиняют процесс согласования проектов, но не означают более реалистичных инвестиционных предложений, на которые откликнется финансовый сектор.

С точки зрения этапов это приведет к переносу завершения 1-го тура на более поздний срок (не 11-й месяц) по мере получения результатов процесса оценки. В зависимости от этих результатов Проект в существующей ситуации оставляет за собой право сформулировать предложение по упомянутому выше сдвигу на следующем этапе работ, начиная с июля 2013 года, и представить реалистичный график в рамках второго Отчета о ходе реализации проекта.

3. Ход реализации и эффективность Проекта

В следующем подразделе стратегия ТРАСЕКА, первоначально представленная в Техническом предложении IDEA, пересмотрена и обновлена с точки зрения количества, качества и времени. Количественные показатели включают, например, статистическую отчетность, в то время как качественные показатели, как правило, отражают суждения и восприятие на основе субъективного анализа достигнутого прогресса.

3.1 Управление рисками и устойчивость

В Приложении 2 «Общий план достижения результатов» представлена логико-структурная матрица Технического предложения с учетом ограничений и допущений, отражающая подход Проекта IDEA к управлению рисками и устойчивости.

Проект в полной мере отражает четыре вида рисков, перечисленных в Техническом задании, и определяет дополнительные риски в таблице ниже вместе с соответствующими стратегиями их смягчения. Важно отметить, что эти риски имеют степень тяжести от средней до высокой, и что в некоторых случаях предлагаемые Консорциумом смягчающие меры могут быть недостаточными.

Консорциум будет также применять системы раннего распознавания рисков в рамках своего инструментария по управлению проектами. Рискам, которые определены как критические факторы успеха, будет уделяться особое внимание, и они будут тщательно контролироваться. Действия по управлению рисками полностью



интегрированы в план мониторинга и оценки, что должно обеспечить своевременное выявление рисков и принятие адекватных ответных мер.

3.2 Распределение задач и видов деятельности

В Приложении 1 перечислены основные обязанности трех ключевых экспертов проекта и отражено распределение задач и видов деятельности между ними. Детализуя Техническое задание, пять компонентов Проекта распределены между соответствующими ключевыми экспертами с разбивкой по видам деятельности в зависимости от опыта ключевых экспертов.

Компонент 1 включает задачу сближения правовых норм, за которую будет отвечать Ключевой эксперт III на протяжении всего срока реализации Проекта. Общую ответственность за координационную деятельность несет Руководитель группы экспертов. Однако Ключевые эксперты II и III будут поддерживать эту деятельность на всех необходимых уровнях (содержание, логистика, коммуникация).

Компонент 2 относится к сфере компетенции Ключевого эксперта II. Таким образом, основная ответственность лежит на нем. Руководитель группы экспертов с его опытом в качестве финансового эксперта и КЭ II тесно координируют свою работу в областях, где их деятельность пересекается, в частности, при отборе и определении приоритетности проектов. Кроме того, за правовую составляющую будет отвечать КЭ III, однако это не столь тесно связано с подготовкой инвестиционных предложений в регионах.

Компонент 3 направлен на привлечение финансирования, соответствующие связи с финансовыми институтами и подготовку связанной с этим документации. Поскольку этот Компонент требует тесного взаимодействия с Ключевым экспертом III по вопросам транспорта, оба эксперта будут соответствующим образом координировать свои усилия.

Компонент 4 охватывает создание кадрового потенциала и предполагает, что все Ключевые эксперты несут при этом ответственность за свои области профессиональной компетенции. Хотя вопросы пересечения границ могут быть отнесены к сфере перевозок, было решено сделать упор на правовые аспекты и передать ответственность за соответствующую задачу КЭ III.

Компонент 5, связанный с коммуникацией, будет опираться на веб-сайт ТРАСЕКА в качестве основного инструмента. Ключевой эксперт II имеет соответствующий опыт и, следуя этой логике, возьмет на себя ответственность за основную часть указанного компонента. Координацию с другими проектами ТП будет осуществлять Руководитель группы экспертов.

3.3 Мобилизация и организация проекта

Прошедший период времени был использован для мобилизации экспертов, для рассмотрения и анализа соответствующих документов, а также для обновления информации о текущей деятельности ТРАСЕКА.

В течение оставшейся части этого периода три Ключевых эксперта основали временные офисы Проекта в Баку и Киеве. Оба офиса работают и имеют все необходимое оборудование и средства связи.

От ПС поступило предложение аренды, которое оказалось неприемлемым для проекта. Переговоры все еще ведутся. Постоянный офис в Баку будет организован самое позднее к концу мая. Найти подходящее местоположение и офис в Киеве оказалось сложнее, чем ожидалось, особенно принимая во внимание ограниченность выделенных ресурсов. Между тем используется временный офис, до тех пор, пока в конце мая 2013 года не будет открыт постоянный офис Проекта в Киеве.



3.4 Местный персонал

Вскоре после начала проекта на работу была принята офисная ассистентка. Новая сотрудница помогала Ключевым экспертам IDEA во время Координационного совещания в Киеве. Основные вопросы логистики при подготовке и проведении Координационного совещания в Киеве решались участниками консорциума. Был организован перевод предварительной редакции Первоначального отчета с английского на русский язык.

Доктор Ашраф Хамед был назначен заместителем Руководителя группы экспертов Проекта IDEA II.

3.5 Рабочая нагрузка

Команда IDEA планирует совмещать периоды низкой загрузки с сезонами отпусков в Киеве и Баку, а также в странах-участницах ТРАСЕКА. По меньшей мере один ключевой эксперт постоянно будет находиться на операционной базе, чтобы оказывать постоянное содействие ПС ТРАСЕКА и отдельным НС.

Первоначально составленная карта заинтересованных сторон демонстрирует необходимость поддержания постоянной связи с заинтересованными сторонами, в частности, расширения диалога с частным сектором для обеспечения отбора инвестиционных проектов, привлекательных для участия частного сектора. Команда IDEA намерена посещать страны-участницы на регулярной основе. В соответствии с требованиями Технического задания, 75% рабочего времени будет проводиться в региональных офисах и поездках по региону, и 25% - в домашних офисах или поездках за пределами региона.

3.6 Ход реализации Проекта – Стартовое совещание, результаты

24 января 2013 г. состоялось Стартовое совещание с участием представителей Европейской комиссии (Руководителя программы из Генерального директората DEVCO) и команды IDEA II. Позже было решено включить в Первоначальный отчет итоги запланированного Координационного совещания ТРАСЕКА, и время подготовки Отчета было продлено до конца апреля.

На начальном этапе Руководителем группы экспертов также осуществлялась Координационная деятельность в постоянном взаимодействии с ГС и ПС, включая интенсивное обсуждение проектных планов, плана деятельности Постоянного секретариата и планируемых мероприятий на следующий год.

Командой IDEA II была инициирована Координационная встреча команд проектов технической помощи, расположенных в Киеве. Она состоялась 03.04.13 в помещении проекта LOGMOS.

Главным событием начального этапа Проекта стало Координационное совещание, о котором уже говорилось ранее в настоящем Отчете.

В главе 2.13, посвященной созданию кадрового потенциала, представлен предварительный тематический план учебных мероприятий.

В процессе подготовки участия ТРАСЕКА в Саммите МТФ в Лейпциге в мае 2013 года команда Проекта уже приложила усилия к созданию имиджевой брошюры, иллюстрирующей успешную деятельность финансируемых ЕС проектов ТП в странах ТРАСЕКА, и продолжает успешную работу по повышению информированности о ТРАСЕКА в транспортном секторе и на финансовых рынках.

Для обеспечения надлежащего качества и большей наглядности согласно соответствующим директивам ЕС была достигнута договоренность с Руководителем



программы о переносе печати брошюры и распространении вместо нее листовок, содержащих основную информацию и выполняющих ту же задачу с меньшими затратами. Между тем планируется и далее продвигать идею публикации брошюры для широкой общественности.

Одним из результатов составления карты заинтересованных сторон стало общее понимание того, что существующие связи ТРАСЕКА с рынками и другими партнерами все еще имеет значительный потенциал для улучшения. Проектом был подготовлен План коммуникации в соответствии с требованиями ТЗ, который прилагается к настоящему Первоначальному отчету.

3.7 Программа работы (на весь срок реализации проекта)

В Приложении 4 представлено распределение задач между тремя Ключевыми экспертами Проекта IDEA и распределение деятельности в течение всего трехлетнего срока проекта. Некоторые виды деятельности будут осуществляться на протяжении всего срока проекта, они отмечены непрерывными линиями.

3.8 План действий (на ближайший период)

План мероприятий, описанных ниже, приведен в Приложении 6. План действий на следующий период составляется на основе Программы работ и определяется ожидаемыми результатами и отчетной документацией, как указано в ТЗ.

3.9 Отчет об использовании ресурсов

Приложение 5 к данному отчету не является необходимым на текущем начальном этапе Проекта. Тем не менее, оно уже представлено здесь, поскольку в будущих отчетах оно позволит составить четкую картину об управлении ресурсами и их наличии в течение всего срока реализации Проекта.

4. План работы на следующий отчетный период

В приведенной ниже таблице показано ожидаемое распределение общего количества человеко-дней по ключевым результатам Проекта в течение первого отчетного периода.

Необходимо дальнейшее содействие осознанию методологии TEN-T как основы для всего процесса определения приоритетов и руководящих принципов проектной работы в течение последующих лет. В этом направлении будет продолжена совместная работа с проектом LOGMOS, в частности, в рамках разработки Генерального плана. Задача 1 Проекта будет решаться соответствующим образом.

В целях привлечения финансирования инвестиционных проектов эксперты проанализируют существующий список приоритетных проектов ТРАСЕКА, составленный по итогам форумов 2010 и 2012 гг. и будут использовать их в качестве основы для возобновления связей с АБР и группой Всемирного банка. С европейскими адресатами эксперты планируют связаться ближе к осени, имея более подробный обзор и больше понимания того, чего можно ожидать в странах Восточного партнерства в ТРАСЕКА.

В рамках транспортного Компонента будет запущен процесс обновления данных ГИС. Кроме того начнутся подготовительные работы по созданию Экспертных групп. Сюда же относится планирование деятельности таких групп.

Что касается сбора и хранения данных, то данные по транспортным потокам в рамках IDEA I были собраны для базового 2008 года, то есть они уже устарели и потеряли актуальность из-за кризиса. Эти данные использовались для построения модели и



подтверждались с использованием базы данных ООН COMTRADE. Они позволяют прогнозировать транспортные потоки на длительный период времени - в силу своего характера они представляют прогноз до 2020 года.

Данные по торговле могут быть получены из базы ООН COMTRADE (не бесплатно, если требуется большое количество данных). В рамках проекта LOGMOS были собраны данные из базы ООН COMTRADE за 2011 год и включены в обзорные отчеты по странам, составленные в рамках проекта для дальнейшего использования. IDEA обновит этот набор данных и обеспечит последовательность хранения и обновления данных путем координации между действующими проектами ТП ТРАСЕКА.

Данные, согласованные странами и обеспечивающие надлежащий уровень надежности, могут быть получены только из статистических бюро в каждой стране. При этом необходимо учитывать готовность к сотрудничеству между различными бенефициарами ВП. Актуальна задача обновления транспортной модели. Необходимая информация будет собираться и отражаться, как указано в Техническом задании.

В рамках задачи 2 Проект начнет работу над улучшением веб-сайта ТРАСЕКА и при необходимости проинструктирует экспертов в странах в отношении минимального технического уровня. В тесной взаимосвязи с компонентом по созданию потенциала начнутся технические работы по реализации платформы электронного обучения в качестве основы для Кампуса ТРАСЕКА. Будет обеспечена координация с другими проектами ТП, также будет постоянно поддерживаться связь с ПС.

В направлении повышения осведомленности IDEA II продолжит свою работу над имиджевой брошюрой и представит ТРАСЕКА на МТФ в Лейпциге.

При необходимости может быть организовано Координационное совещание на уровне НС с целесообразным политическим содержанием, однако это не зафиксировано, как это было прежде, в рамках подготовки саммитов МГК. Дополнительное совещание НС в период времени между апрелем и сентябрем 2013 года не будет поддерживаться Проектом в финансовом плане. В ходе встречи в Киеве было решено, что страны-участницы ТРАСЕКА при координации ПС будут работать над своими стратегиями на перспективу после 2015 года. Соответствующая помощь будет предоставляться с точки зрения технических результатов Проекта IDEA. Тем не менее, определение пути, по которому ТРАСЕКА пойдет через два года, является прерогативой стран-участниц.

Ключевые эксперты IDEA II разработают Методологию сближения и гармонизации правовых норм в рамках Ключевого результата 4. На основе этой методологии и в параллельной связи со странами Центральной Азии (в первую очередь, Казахстаном с очень активным Национальным секретарем) Ключевой эксперт в области права проведет оценку существующей документации и информационных пробелов, которые в будущем будут восполнены за счет деятельности по созданию кадрового потенциала. Начиная с восточного региона ТРАСЕКА, гармонизация правовых норм будет далее распространяться на страны Кавказа в Восточной Европы. Идея заключается в том, чтобы реагировать на насущные требования, о которых говорилось в ходе совещания в Киеве, и анализировать потребности в ресурсах для эффективного управления всем комплексом мероприятий после этого первого шага.

В то же время стало очевидным, что в рамках ЦАРЭС рассматриваются правовые вопросы и проблемы пересечения границ в Центральной Азии, что потребует дальнейшей координационной деятельности от IDEA.



Проект финансируется
Европейским Союзом



DORNIER
CONSULTING



Достигнутый и планируемый прогресс в выполнении задач (в плане мероприятий)

№	Задачи	Деятельность			
		Прошлые периоды	Текущий период	Следующий период	Будущие периоды
<i>Цели 2 и 3 в связи с Компонентом деятельности 1 - Обеспечение диалога и координации</i>					
1	Поддержка сближения правовых норм			25	
2	Проведение мероприятий по повышению осведомленности			25	
3	Программы планирования и создания тематических рабочих групп			25	75
4	Организация двух координационных совещаний в год		25		75
5	Подготовка Межправительственной конференции ТРАСЕКА			25	75
6	Две региональные конференции министров			50	50
<i>Цель 1 в связи с Компонентом деятельности 2 - Инфраструктура и сети</i>					
7	Обновление перечня приоритетных инфраструктурных проектов ТРАСЕКА			25	75
8	Поддержка стран в выборе и анализе потенциальных инфраструктурных проектов			25	75
9	Поддержка и консультирование стран в подготовке проектных предложений для финансирования				100
10	Обновление и поддержка баз данных ГИС и модели			50	50
11	Модель транспортных потоков			25	75
12	Обновление данных трафика			50	50
<i>Цель 1 в связи с Компонентом деятельности 3 – Привлечение финансирования</i>					
13	Поиск финансирования для отобранных приоритетных			25	75
14	Разработка предварительных ТЭО				100
15	Составление полного комплекта тендерной документации				100
16	Укрепление сотрудничества с МФУ			25	75
17	Организация встречи со странами-бенефициарами для демонстрации проектных предложений.				100
18	Координация работы с МФУ в целях мобилизации их поддержки для проведения как минимум двух технико-экономических обоснований				100
<i>Цели 1 и 4 в связи с Компонентом деятельности 4 - Обучение и развитие кадрового потенциала</i>					
19	База данных ГИС и данные проекта, включая данные стран Восточного партнерства для системы ТЕН-Тес Комиссии			25	75
20	Оценка инвестиционных проектов				100
21	Оказание помощи в подготовке проектных предложений для финансирования МФУ				100
22	Вопросы пересечения границ				100
23	Региональный подход к разработке планирования сетей				100
24	Тренинг по методологии и принципам сближения для государственных должностных лиц			25	75
<i>Цель 2 в связи с Компонентом деятельности 5 – Коммуникация, обзорность и информирование</i>					
25	План коммуникации и стратегия взаимодействия с местными и европейскими СМИ			50	50
26	Постоянная коммуникация с Инфоцентром ЕИСП Восток			25	75
27	Веб-сайт ТРАСЕКА			25	75
28	Пункт координации всей проектной деятельности ТРАСЕКА			25	75





Проект финансируется
Европейским Союзом



TRT

DORNIER
CONSULTING



Panteia
NEA



5. Приложения к Первоначальному отчету



Приложение 1: Таблица распределения ответственности между Ключевыми экспертами

	Ответственный Ключевой эксперт		
	Детлеф Пульзак РГ	Д-р Ашраф Хамед, КЭ 2	Елена Костадинова КЭ 3
Компонент 1			
Поддержка сближения правовых норм			■
Проведение мероприятий по повышению осведомленности о вопросах правового сближения			■
Программы планирования и создания тематических рабочих групп	■	□	□
Организация двух координационных совещаний в год	■	□	□
Подготовка Межправительственной конференции ТРАСЕКА	■	□	□
Две региональные конференции министров	■	□	□
Компонент 2			
Обновление перечня приоритетных инфраструктурных проектов ТРАСЕКА	□	■	
Поддержка стран в выборе и анализе потенциальных инфраструктурных проектов	□	■	□
<i>Поддержка и консультирование стран в подготовке проектных предложений для финансирования</i>	□	■	
<i>Обновление и поддержка баз данных ГИС и модели</i>		■	
<i>Модель транспортных потоков</i>		■	
<i>Обновление данных трафика</i>		■	
Компонент 3			
Поиск финансирования для отобранных приоритетных проектов	■		
Разработка предварительных ТЭО	■	□	
Составление полного комплекта тендерной документации	■		
Укрепление сотрудничества с МФУ	■	□	
Организация встречи со странами-бенефициарами для демонстрации проектных предложений.	■	□	□
Координация работы с МФУ в целях мобилизации их поддержки для проведения как минимум двух технико-экономических обоснований	■	□	
Компонент 4			
База данных ГИС и данные проекта, включая данные стран Восточного партнерства для системы TEN-Тес Комиссии		■	
Оценка инвестиционных проектов	■		□
Оказание помощи в подготовке проектных предложений для финансирования МФУ	■	□	
Вопросы пересечения границ		□	■
Региональный подход к разработке планирования сетей	□	■	□
Тренинг по методологии и принципам сближения для государственных должностных лиц			■
Компонент 5			



Проект финансируется
Европейским Союзом



DORNIER
CONSULTING



План коммуникации и стратегия взаимодействия с местными и европейскими СМИ		■	□
Постоянная коммуникация с Инфоцентром ЕИСП Восток	□	■	
Веб-сайт ТРАСЕКА		■	
Пункт координации всей проектной деятельности ТРАСЕКА	■	□	□



Приложение 2: Логическая структура проекта – Общий план достижения результатов

Общая цель	Объективно проверяемые показатели (ОПП)	Источник проверки	Предположения
<p>Оказание технической поддержки странам-бенефициарам в их усилиях по сближению со стандартами ЕС и международным транспортными стандартами в целях:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Совершенствования транспортных связей между странами-бенефициарами и с ЕС; • Содействия в достижении политических целей, определенных в Сообщении ЕК о взаимоотношениях со странами в рамках Европейской политики соседства в области транспорта; • Улучшения координации с МФУ и расширения участия частного сектора в транспортных проектах. 	<p>Наличие эффективных механизмов координации между Консультантами, Постоянным Секретариатом ТРАСЕКА и МФУ в целях адекватной оценки долгосрочной стратегии ТРАСЕКА и выбора экономически обоснованных проектов.</p>	<p>Проектная документация</p> <ul style="list-style-type: none"> • Первоначальный отчет • Промежуточные отчеты о ходе осуществления проекта • Заключительный отчет • Рабочие документы проекта • Веб-сайт ТРАСЕКА • Учебные материалы 	<p>Высокий уровень готовности правительств стран к подготовке / поддержке / сопровождению по региональной деятельности в области транспорта в странах Восточного партнерства и Центральной Азии.</p> <p>Правительства и органы власти партнеров готовы по мере необходимости к сотрудничеству в приоритетных областях, принимая меры, значимые с точки зрения правовых, технических и институциональных реформ.</p> <p>Долгосрочная региональная стабильность в регионе является необходимым условием для устойчивости проекта.</p> <p>Основные заинтересованные стороны обеспечивают достаточные управленческие, человеческие и материальные ресурсы, необходимые для беспрепятственного осуществления программы.</p> <p>Сохраняется субрегиональное сотрудничество и укрепление доверия.</p>
Цели			
Ц1	См. выше	См. выше	Высокий уровень готовности правительств стран к подготовке / поддержке /
Содействие идентификации, определению и оценке проектов для		Первоначальный отчет, апрель 2013 г.	сопровождению по региональной



<p>привлечения финансирования. Помощь в подготовке и осуществлении региональных инфраструктурных проектов путем проведения исследований, развития бизнеса и разработки генеральных планов, анализа финансовой и технической осуществимости, включая государственно-частное партнерство.</p>			<p>деятельности в области транспорта в странах Восточного партнерства и Центральной Азии.</p>
---	--	--	---



Общая цель	Объективно проверяемые показатели (ОПП)	Источник проверки	Предположения
Ц2 Укрепление механизмов политического и транспортного диалога между Европейской комиссией (ЕК), странами-бенефициарами Восточного партнерства и ТРАСЕКА, другими заинтересованными сторонами проекта и МФУ путем налаживания эффективной коммуникации и деятельности по распространению результатов работы программы ТРАСЕКА.	См. выше	См. выше	Правительства и органы власти партнеров готовы по мере необходимости к сотрудничеству в приоритетных областях, принимая меры, значимые с точки зрения правовых, технических и институциональных реформ. Сохраняется субрегиональное сотрудничество и укрепление доверия.
Ц3 Поддержка реализации Долгосрочной стратегии МПК до 2015 года и соответствующих Планов действий путем оказания помощи Постоянному Секретариату и странам-участницам ТРАСЕКА.	См. выше	См. выше	Продолжение выражения сильной политической воли и технической поддержки со стороны Постоянного Секретариата ТРАСЕКА и стран-бенефициаров.
Ц4 Адаптация нормативно-правовой базы с особым акцентом на секторальные реформы в целях упрощения прохождения товарных потоков в странах-бенефициарах, между странами-бенефициарами и за пределами региона.	См. выше	См. выше	Правительства и органы власти партнеров готовы по мере необходимости к сотрудничеству в приоритетных областях, принимая меры, значимые с точки зрения правовых, технических и институциональных реформ и к ответственному выделению ресурсов.



Приложение 3: Управление проектом, мониторинг и оценка

Управление проектом и координация	Объективно проверяемые показатели (ОПП)	Источник проверки	Предположения
<p>Ожидаемые результаты:</p> <p>Надежная координация проекта, в том числе, налаживание оптимального взаимодействия с выявленными заинтересованными сторонами.</p> <p>Регулярные и эффективные связи и коммуникация с Заказчиком.</p> <p>Регулярные и эффективные связи и коммуникация с Постоянным Секретариатом ТРАСЕКА, Национальными секретарями ТРАСЕКА, МФУ и Делегациями ЕК в странах ТРАСЕКА.</p>	<p>План проектных работ осуществляется в соответствии с установленным графиком.</p> <p>Первоначальный отчет своевременно предоставлен в течение 2 месяцев с момента начала проекта.</p> <p>Промежуточные полугодовые отчеты о ходе осуществления проекта своевременно представляются не позднее 1 месяца после окончания каждого 6-месячного этапа реализации.</p> <p>Проект Заключительного отчета своевременно предоставлен не позднее, чем за 1 месяц до окончания срока реализации.</p> <p>Заключительный отчет своевременно предоставлен в течение 1 месяца с момента получения замечаний по проекту Заключительного отчета.</p>	<p>Проектная документация</p> <ul style="list-style-type: none"> • Первоначальный отчет • Промежуточные отчеты о ходе осуществления проекта • Заключительный отчет 	<p>Продолжение кооперативного взаимодействия и технической поддержки со стороны Постоянного Секретариата ТРАСЕКА, стран-бенефициаров и соответствующих заинтересованных сторон.</p>



Управление проектом и координация	Объективно проверяемые показатели (ОПП)	Источник проверки	Предположения
<p>Комплекс мероприятий для достижения результата по созданию системы управления проектом и координации</p> <p>Начальный этап</p> <ul style="list-style-type: none">• Запуск проекта• Подготовка и представление Первоначального отчета с подробным описанием всех значимых элементов для начала проекта (составление карты заинтересованных сторон, оценка потенциала, план работы) <p>Управление проектом в ходе реализации</p> <ul style="list-style-type: none">• План коммуникации, включающий информационные мероприятия для повышения осведомленности о Программе ТРАСЕКА и отобранные экономически обоснованные проекты (в том числе подготовка документации, ноу-хау и обучение, управление, распространение информации) <p>Завершающий этап</p> <ul style="list-style-type: none">• Оценка прогресса проекта с точки зрения достижения поставленных целей• Рекомендации и действия по обеспечению устойчивости и распространению результатов проекта• Распространение результатов проекта среди стран-бенефициаров и соответствующих заинтересованных сторон, Заключительный отчет	См. выше	См. выше	См. выше



Проект финансируется
Европейским Союзом



DORNIER
CONSULTING



Компонент 0 – НАЧАЛЬНЫЙ ЭТАП			
Результаты	Объективно проверяемые показатели (ОПП)	Источник проверки	Предположения
Результат №1 Мобилизация команды ТП	Создание операционной базы в Баку и Киеве Разработка механизмов непрерывного сотрудничества с Постоянным Секретариатом ТРАСЕКА Детальный план проектных задач Разработка инструмента мониторинга проекта Создание плана по Тематическим рабочим группам Обновление планов коммуникации и мониторинга/оценки Составление предварительной карты заинтересованных сторон Координация с другими проектами ТП	Проектная документация Первоначальный отчет Веб-сайт ТРАСЕКА	Продолжение усилий, инициатив и проактивного сотрудничества НС ТРАСЕКА с Консультантами. Национальные нормативно-правовые базы позволяют реализовать предложенные стратегии и решения.
Компонент 1 – ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДИАЛОГА И КООРДИНАЦИИ			
Результаты	Объективно проверяемые показатели (ОПП)	Источник проверки	Предположения
Результат №2 Координация деятельности с проектами ТП	Организация 6 координационных совещаний с участием проектов ТП	Проектная документация Первоначальный отчет Промежуточные отчеты о ходе реализации проекта Заключительный отчет Рабочие документы проекта Веб-сайт ТРАСЕКА Учебные материалы	Продолжение усилий, инициатив и проактивного сотрудничества НС ТРАСЕКА с Консультантами. Национальные нормативно-правовые базы позволяют реализовать предложенные стратегии и решения. Конференции могут быть запланированы министрами.
Результат №3 Координация с ПС ТРАСЕКА Тематические рабочие группы Региональные конференции министров	Организация: Тематических рабочих групп 2 региональных конференций министров		
Результат №4 Координация со странами ТРАСЕКА Поддержка национальной транспортной политики стран Поддержка сближения правовых норм	Подготовка: – Рабочего документа по анализу национальной политики стран – Рабочего документа по вопросам правовой гармонизации – Специальной учебной программы по вопросам выравнивания политики стран в области транспорта и сближения правовых норм		



Проект финансируется
Европейским Союзом



DORNIER
CONSULTING



Компонент 2 – ПЛАНИРОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ И СЕТЕЙ			
Результаты	Объективно проверяемые показатели (ОПП)	Источник проверки	Предположения
Результат №5 Обновление перечня приоритетных проектов	Новый раунд приоритетизации проектов с проведением двух региональных совещаний по расстановке приоритетов	Проектная документация Первоначальный отчет Промежуточные отчеты о ходе реализации проекта Заключительный отчет Рабочие документы проекта Веб-сайт ТРАСЕКА Учебные материалы	Продолжение усилий, инициатив и проактивного сотрудничества НС ТРАСЕКА С Консультантами. Открытость и готовность МФУ к всестороннему взаимодействию в области координации и совместной подготовки проектов.
Результат №6 Поддержка стран в анализе потенциальных инфраструктурных проектов	Определение сценария общего направления развития для региона Стандартизация проектной информации Диверсификация проектов Реализация мягких мер Программа обучения		
Результат №7 Поддержка базы данных ГИС и транспортной модели, обновление данных трафика	Тренинг по транспортному моделированию		
Результат №8 Координация с МФУ	Банковский пул Координационные совещания доноров		
Компонент 3 – ПРИВЛЕЧЕНИЕ ФИНАНСИРОВАНИЯ			
Результаты	Объективно проверяемые показатели (ОПП)	Источник проверки	Предположения
Результат №9 Разработка предварительных технико-экономических обоснований, изучение спроса на перевозки	Подготовка обоснованных проектов, готовых к финансированию Организация тренингов по оценке проектов Процедуры подачи заявок МФУ Презентация проектов (образцы проектных предложений)	Проектная документация Первоначальный отчет Промежуточные отчеты о ходе реализации проекта Заключительный отчет Рабочие документы проекта Веб-сайт ТРАСЕКА Учебные материалы	Предположение о наличии дополнительных проектов ГЧП, подходящих для дальнейшей разработки; предположение о готовности МФУ к встречам. Продолжение усилий, инициатив и проактивного сотрудничества НС ТРАСЕКА С Консультантами
Результат №10 Процесс консультаций с операторами и банками	Создание Совета представителей МФУ и операторов с обеспечением обратной связи по процессу рассмотрения проектов Постоянный процесс коммуникации		Открытость и готовность МФУ к всестороннему взаимодействию в области координации и совместной подготовки проектов.
Результат №11 Презентация проектов инвесторам	Инвестиционные форумы ТРАСЕКА Региональные совещания по инвестициям Участие в других инвестиционных форумах Дорожные шоу		



Проект финансируется
Европейским Союзом



Компонент 4 – ОБУЧЕНИЕ И РАЗВИТИЕ КАДРОВОГО ПОТЕНЦИАЛА			
Результаты	Объективно проверяемые показатели (ОПП)	Источник проверки	Предположения
Результат №12 Подготовка и организация тренингов	Подготовка учебного плана, идентификация учебных приоритетов и отбор участников	Проектная документация Первоначальный отчет Промежуточные отчеты о ходе реализации проекта Заключительный отчет Рабочие документы проекта Веб-сайт ТРАСЕКА Учебные материалы	Продолжение выражения сильной политической воли и технической поддержки со стороны Постоянного Секретариата ТРАСЕКА и стран-бенефициаров.
Результат №13 Проведение тренингов	Готовый к использованию веб-сайт электронного обучения Кампус ТРАСЕКА Региональные центры передового опыта		
Компонент 5 – КОММУНИКАЦИЯ, ОБЗОРНОСТЬ И ИНФОРМИРОВАНИЕ			
Результат №14 План коммуникации	Подготовка плана коммуникации Постоянная связь с Информационным центром ЕИСП Условия устойчивой коммуникации Тренинги по навыкам коммуникации	Проектная документация Первоначальный отчет Промежуточные отчеты о ходе реализации проекта Заключительный отчет Рабочие документы проекта Веб-сайт ТРАСЕКА Учебные материалы	Продолжение выражения сильной политической воли и технической поддержки со стороны Постоянного Секретариата ТРАСЕКА и стран-бенефициаров.
Результат №15 Совершенствование веб-портала ТРАСЕКА	Улучшения на веб-сайте Развитие коммуникационной функциональности веб-сайта ТРАСЕКА		



Проект финансируется
Европейским Союзом



Приложение 4: Программа работ

	Jan-13	Feb-13	Mar-13	Apr-13	May-13	Jun-13	Jul-13	Aug-13	Sep-13	Oct-13	Nov-13	Dec-13	Jan-14	Feb-14	Mar-14	Apr-14	May-14	Jun-14	Jul-14	Aug-14	Sep-14	Oct-14	Nov-14	Dec-14	Jan-15	Feb-15	Mar-15	Apr-15	May-15	Jun-15	Jul-15	Aug-15	Sep-15	Oct-15	Nov-15	Dec-15	Jan-16			
План работ IDEA II и ключевые события																																								
Компонент 0 – Начало проекта																																								
Мобилизация проекта	■	■	■	■																																				
Первое координационное совещание ТП			■	■	■																																			
20 лет ТРАСЕКА – Имиджевая брошюра			■	■	■	■																																		
Компонент 1 – Обеспечение диалога и координации																																								
Поддержка сближения правовых норм																																								
Подход и реализация																																								
Методология																																								
Проведение мероприятий по повышению осведомленности в вопросах правового сближения																																								
Программы планирования и создания тематических рабочих групп																																								
Организация двух координационных совещаний в год																																								
Подготовка Межправительственной конференции ТРАСЕКА																																								
Две региональные конференции министров																																								
Компонент 2 – Прогноз спроса на перевозки и инструментарий для оценки инвестиций																																								
АН Обновление перечня приоритетных инфраструктурных проектов ТРАСЕКА																																								
Поддержка стран в выборе и анализе потенциальных инфраструктурных проектов																																								
Интеграция разработки Генерального плана LOGMOS																																								
Мягкие меры с особым акцентом на устойчивость																																								
Комплексное управление границами																																								
Поддержка и консультирование стран в подготовке проектных																																								
Обновление и поддержка баз данных ГИС и модели																																								
Модель транспортных потоков																																								
Обновление данных трафика																																								



Проект финансируется
Европейским Союзом



DORNIER
CONSULTING



Приложение 5: Отчет об использовании ресурсов (обновленный годовой график ресурсов и бюджета)

Название проекта : Транспортный диалог и взаимодействие сетей
Номер проекта : EuropeAid 2012/308-293
Консорциум TRT, Pantea, DoC, LNTU
Страны : Все страны-участницы ТРАСЕКА

Период планирования: **Январь 2013 г. – Март 2013 г.**

Подготовлен: 15 апреля 2013 г.

РЕСУРСЫ/ЗАТРАТЫ	ПЛАН ВСЕГО	ПЛАН НА ПЕРИОД	РЕАЛИЗОВАНО В ПЕРИОД	РЕАЛИЗОВАНО ВСЕГО	ОСТАЛОСЬ
ПЕРСОНАЛ					
Ключевые эксперты	1500	43	34	34	1466
Старшие краткосрочные эксперты	682	48	8	8	674
Младшие краткосрочные эксперты	510	0	0	0	510
Подытог	2692	91	42	42	2650
ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ	Принтеры, Интернет и роутер WiFi	Принтеры, Интернет и роутер WiFi	Офисное оборудование	Офисное оборудование	Принтеры, Интернет и роутер WiFi
Подытог	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет
ПРОЧИЕ ЗАТРАТЫ					
Суточные			6 дней		
Перевод					
Подытог					
ВСЕГО	2692 РД				2656 РД






Приложение 6: План действий (первый этап)

	Янв-13	Фев-13	Мар-13	Апр-13	Май-13	Июн-13	Июл-13
План работ IDEA II и ключевые события							
Компонент 0 – Начало проекта							
Мобилизация проекта	■	■					
Первое координационное совещание ТП			■	■			
20 лет ТРАСЕКА – Имиджевая брошюра			■	■	■		
Компонент 1 – Обеспечение диалога и координации							
Поддержка сближения правовых норм				■	■	■	■
Подход и реализация				■	■	■	■
Методология				■	■	■	■
Проведение мероприятий по повышению осведомленности в вопросах правового сближения							
Программы планирования и создания тематических рабочих групп					■	■	■
Организация двух координационных совещаний в год		■	■	■			■
Подготовка Межправительственной конференции ТРАСЕКА							■
Две региональные конференции министров							■
Компонент 2 – Прогноз спроса на перевозки и инструментарий для оценки инвестиций							
Обновление перечня приоритетных инфраструктурных проектов ТРАСЕКА							■
Поддержка стран в выборе и анализе потенциальных инфраструктурных проектов					■	■	■
Интеграция разработки Генерального плана LOGMOS					■	■	■
Мягкие меры с особым акцентом на устойчивость							
Комплексное управление границами							
Поддержка и консультирование стран в подготовке проектных предложений для финансирования						■	■
Обновление и поддержка баз данных ГИС и модели						■	■
Модель транспортных потоков							
Обновление данных трафика							
Компонент 3 – Привлечение финансирования							
Поиск финансирования для отобранных приоритетных проектов							
Обновление перечня приоритетных инфраструктурных проектов ТРАСЕКА							
Содействие странам в анализе потенциальных инфраструктурных проектов							
Разработка предварительных ТЭО							
Составление полного комплекта тендерной документации							
Укрепление сотрудничества с МФУ						■	■
Акцент на АБР-ЦАРЭС и Всемирный банк						■	■
Организация встречи со странами-бенефициарами для демонстрации проектных предложений							



Координация работы с МФУ в целях мобилизации их поддержки для проведения как минимум двух технико-экономических обоснований									
Процесс консультаций с операторами и пулами банков									
Презентация проектов инвесторам									
Компонент 4 – Обучение и создание кадрового потенциала									
База данных ГИС и проектные данные, включая данные стран Восточного партнерства для системы TEN-Tec Комиссии									
Оценка инвестиционных проектов									
Оказание помощи в подготовке проектных предложений для финансирования МФУ									
Вопросы пересечения границ									
Региональный подход к разработке планирования сетей									
Тренинг по методологии и принципам сближения для государственных должностных лиц									
Компонент 5 – Коммуникация, обзорность и информирование									
План коммуникации и стратегия взаимодействия с местными и европейскими СМИ									
Постоянная коммуникация с Инфоцентром ЕИСП Восток									
Веб-сайт ТРАСЕКА									
Пункт координации всей проектной деятельности ТРАСЕКА									
Отчетность									

	Выполнено		Запланировано		Ключевые события
---	-----------	---	---------------	---	------------------

Опубликовано в мае 2013 г.

Данная публикация была осуществлена при содействии Европейского Союза.
За содержание данной публикации несет ответственность TRT Trasporti e Territorio
совместно с партнерами по Консорциуму -
Panteia Group, Dornier Consulting GmbH и Луцким университетом,
и оно ни в коей мере не отражает точку зрения Европейского Союза.

