

EuropeAid 2012/308-293

## IDEA II

# Транспортный диалог и взаимодействие сетей

*Заключительный отчет*

*Сентябрь 2016 г.*





## ТИТУЛЬНЫЙ ЛИСТ ОТЧЕТА

Название проекта: Региональный проект ТРАСЕКА – Транспортный диалог и взаимодействие между сетями II

Краткое название: **IDEA II**

Номер проекта: EuropeAid 2012 / 308-293

Страны: Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Узбекистан и Украина. Болгария, Румыния и Турция участвуют в проекте в качестве членов ТРАСЕКА

Подрядчик: 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](mailto:martino@trt.it)

Контактное лицо: Анджело Мартино / Координатор проекта

Подпись:

Дата отчета: Сентябрь 2016 г.

Отчетный период: 16 января 2016 г. – 15 июля 2016 г.

Составители отчета: Д-р Сильвия Маффии и Анджело Мартино

### Контактные данные проекта IDEA II:

Должность	Имя, фамилия	Адрес электронной почты и телефон
Координатор проекта	Анджело Мартино	<a href="mailto:martino@trt.it">martino@trt.it</a> Тел. +32 2 6479100 Моб. +32 470 963217
Руководитель проекта	Д-р Сильвия Маффии	<a href="mailto:maffii@trt.it">maffii@trt.it</a> Тел.+39 02 57410380 Моб. +39 348 3330386



## СПИСОК РАСЫЛКИ

Структурная единица / Партнер Проекта	Русская версия	Английская версия	Электронная копия (англ. и рус.)
1. Проектный менеджер ЕК в Брюсселе	-	1	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
10. Национальный секретарь ТРАСЕКА в Таджикистане	1	1	1
11. Национальный секретарь ТРАСЕКА в Турции	-	1	1
12. Национальный секретарь ТРАСЕКА в Украине	1	1	1
13. Национальный секретарь ТРАСЕКА в Узбекистане	1	1	1
14. Представительство ЕК в Азербайджане	1	1	1
15. Представительство ЕК в Армении	1	1	1
16. Представительство ЕК в Грузии	1	1	1
17. Представительство ЕК в Казахстане	1	1	1
18. Представительство ЕК в Кыргызстане	1	1	1
19. Представительство ЕК в Молдове	1	1	1
20. Представительство ЕК в Таджикистане	1	1	1
21. Представительство ЕК в Турции	-	1	1
22. Представительство ЕК в Украине	1	1	1
23. Туркменистан – адресат должен быть определен	1	1	1
24. Постоянный секретариат ТРАСЕКА, Баку	1	1	1



## СОДЕРЖАНИЕ

Титульный лист отчета .....	1
список рассылки .....	2
содержание .....	3
список сокращений .....	4
<b>1 Проект IDEA II .....</b>	<b>5</b>
1.1 Цели проекта.....	5
1.2 Основные параметры проекта .....	5
<b>2 Краткий обзор деятельности проекта .....</b>	<b>6</b>
2.1 Введение .....	6
2.2 Компонент 1: Обеспечение диалога и координации .....	7
2.2.1 Сближение правовых норм и гармонизация законодательства.....	7
2.3 Компонент 2: Планирование инфраструктуры и сетей.....	8
2.3.1 Бенчмаринг пунктов пересечения границ.....	8
2.3.2 Стратегическое транспортное исследование Восточного партнерства .....	10
2.3.3 Исследование канала «Быстрое» и Килийского рукава в дельте Дуная .....	15
2.4 Компонент 3: Привлечение финансирования.....	17
2.4.1 Создание онлайн базы данных транспортных проектов в странах Восточного партнерства.....	17
2.4.2 Программа развития транспортных связей ВП - резюме по странам.....	19
2.4.3 Методика приоритизации транспортных проектов в странах ВП .....	20
2.4.4 Онлайн-инструмент приоритизации транспортных проектов в странах Восточного партнерства .....	21
2.5 Компонент 4: Развитие кадрового потенциала .....	23
2.5.1 Кампус ТРАСЕКА И университетская сеть .....	24
2.6 Компонент 5: Коммуникация, обзорность и информирование .....	25
2.6.1 Веб-сайт проектов ТП ТРАСЕКА.....	25
2.7 Перечень представленных технических документов.....	26
<b>3 Выездные миссии экспертов проекта, семинары и конференции.....</b>	<b>29</b>
3.1 Краткий обзор.....	29
3.2 Выездные миссии экспертов .....	29
3.3 Опросы, проведенные экспертами проекта.....	32
3.4 Семинары групп национальных экспертов.....	32
3.5 Другие семинары / конференции .....	33
<b>4 Ресурсы и бюджет.....</b>	<b>35</b>
<b>5 Основные результаты и рекомендации .....</b>	<b>36</b>
5.1 Основные результаты.....	36
5.2 Основные рекомендации.....	37



## СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

MSS	Проект «Морская защита и безопасность»
RSS	Проект «Безопасность автомобильного транспорта»
TEN-T	Трансъевропейская транспортная сеть
A3B	Анализ затрат и выгод
ВБ	Всемирный банк
ВП	Восточное партнерство
ГИС	Геоинформационная система
ГС ТРАСЕКА	Генеральный секретарь ТРАСЕКА
ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
ЕИБ	Европейский инвестиционный банк
ЕИДП	Европейский инструмент добрососедства и партнерства
ЕК	Европейская Комиссия
ЕС	Европейский Союз
ИФС	Инвестиционный фонд соседства
КСЭ	Краткосрочные эксперты
КЭ	Ключевой эксперт
МКА	Многокритериальный анализ
ММ	Морские магистрали
МоВ	Меморандум о взаимопонимании
МПК	Межправительственная комиссия стран ТРАСЕКА
МФУ	Международное финансирующее учреждение
НС ТРАСЕКА	Национальный секретарь ТРАСЕКА
ОМС	Основное многостороннее соглашение ТРАСЕКА
ППГ	Пункт пересечения границы
ПС ТРАСЕКА	Постоянный Секретариат ТРАСЕКА
ТЗ	Техническое задание (для данного Проекта, если не указано иное)
ТП	Техническая помощь
ТРАСЕКА	Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия
ЦА	Центральная Азия



# 1 Проект IDEA II

## 1.1 Цели проекта

Основная цель проекта IDEA II (Транспортный диалог и взаимодействие сетей) 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, намеченные 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, которое стремится к более тесному сближению этих стран с ЕС.

Конкретные цели проекта можно сформулировать следующим образом:

- Помощь в отборе проектов, определение и оценка проектов, содействие привлечению финансирования. Помощь в подготовке и осуществлении региональных проектов в области инфраструктуры путем проведения исследований, разработки бизнес- и мастер-планов, анализа финансовой и технической осуществимости, включая схемы государственно-частного партнерства.
- 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.

## 1.2 Основные параметры проекта

Дата начала проекта: 16 января 2013 года.

Срок реализации: Три года + пролонгация на шесть месяцев (всего 42 месяца).

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 т.д.

Деятельность 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.

## 2 Краткий обзор деятельности проекта

### 2.1 Введение

Проект IDEA II стартовал в январе 2013 года и должен был быть завершен в январе 2016 года. Ввиду необходимости завершения ряда задач срок реализации проекта был продлен на 6 месяцев до июля 2016 года, соответственно, срок реализации проекта составил 42 месяца. План работ в рамках проекта с привязкой к пяти его компонентам представлен в таблице ниже.

#### График работ по компонентам проекта

Периоды	I	II	III	IV	V	VI	VI	VI						
	янв.13	июн.13	июл.13	дек.13	янв.14	июн.14	июл.14	дек.14	янв.15	июн.15	июл.15	дек.15	янв.16	июн.16
<b>Компоненты проекта и деятельность проекта</b>														
<b>1: Обеспечение диалога и координации</b>														
<i>Правовое сближение и гармонизация законодательства</i>														
<b>2: Планирование сетей и инфраструктуры</b>														
<i>Бенчмаркинг пунктов пересечения границ</i>														
<i>Исследование транспортной стратегии ВП</i>														
<i>Исследование канала "Быстрое" и Килийского рукава дельты Дуная</i>														
<b>3: Привлечение финансирования</b>														
<i>Онлайн база-данных транспортных проектов в странах ВП</i>														
<i>Программа развития транспортных связей ВП - резюме по странам</i>														
<i>Методика приоритизации транспортных проектов в странах ВП</i>														
<i>Онлайн-инструмент для приоритизации транспортных проектов в странах ВП</i>														
<b>4: Обучение и развитие кадрового потенциала</b>														
<i>Кампус ТРАСЕКА и Университетская сеть</i>														
<b>5: Коммуникация, обзорность и информирование</b>														
<i>Веб-сайт проектов ТП ТРАСЕКА</i>														



## 2.2 Компонент 1: Обеспечение диалога и координации

Основная деятельность в рамках этого компонента заключалась в сближении правовых норм и гармонизации законодательства стран ТРАСЕКА. Эта деятельность осуществлялась с начала проекта и продолжалась до пятого отчетного периода (ориентировочно с марта 2013 года по апрель 2015 года).

### 2.2.1 Сближение правовых норм и гармонизация законодательства

Задача сближения правовых норм и гармонизации законодательства охватывала две основные цели: повышение осведомленности в странах ТРАСЕКА по данному вопросу и оказание странам содействия в процессе осуществления этой задачи с учетом аспекта соответствующего развития кадрового потенциала.

В контексте общей цели проекта IDEA II, т.е. поддержки осуществления Плана действий ТРАСЕКА на 2013-2015 гг., с самого начала был принят двойственный подход:

- На уровне ЕС и стран Центральной Азии первоочередная цель состояла в оценке регуляторной гармонизации с точки зрения международных конвенций и соглашений.
- На уровне ЕС и стран Восточного партнерства (ВП) основная задача состояла в сближении правовых норм стран ВП с законодательством ЕС и в оценке международных конвенций и соглашений; этот уровень включал две категории стран: Украина, Молдова и Грузия, подписавшие в 2014 году Соглашения об ассоциации с ЕС, с одной стороны, и Азербайджан и Армения, с другой стороны.

Основным достижением в рамках реализации юридического компонента IDEA II явилось создание инструментария для гармонизации и мониторинга законодательства, а также внедрение индекса TRAC Lex (от англ. TRAnsport Corridor LEgislation – законодательство транспортного коридора) для измерения привлекательности правовых систем стран ТРАСЕКА. Главным результатом явилось составление дорожной карты по правовому сближению в качестве плана действий для всех стран-бенефициаров региона Восточного партнерства в целях обеспечения соответствия, с учетом национальных приоритетов, нормативно-правовой базе ЕС (*acquis communautaire*) в области автомобильного и железнодорожного транспорта. Достижению этих результатов способствовал процесс привлечения национальных экспертов стран-бенефициаров ТРАСЕКА к участию в целом ряде семинаров.

Следующие документы были подготовлены и распространены в качестве приложений к техническим отчетам IDEA II за третий отчетный период (октябрь 2014 года) и пятый отчетный период (декабрь 2015 года) соответственно:

1. Инструментарий правовой гармонизации, включающий:
  - a. Руководство по методологии сближения правовых норм;
  - b. Руководство по нормативно-правовой базе;
2. Пилотная Дорожная карта для стран ВП.



## 2.3 Компонент 2: Планирование инфраструктуры и сетей

В рамках компонента проекта «Планирование инфраструктуры и сетей» были выполнены три задачи:

- Бенчмаркинг пунктов пересечения границы ТРАСЕКА: работы были начаты в ходе четвертого отчетного периода и продолжались до шестого отчетного периода (приблизительно с июля 2014 г. по декабрь 2015 г.),
- Региональное транспортное исследование Восточного партнерства, выполненное в течение четвертого и пятого отчетных периодов (ориентировочно с октября 2014 г. по июнь 2015 г.), а также
- Исследование текущей ситуации и потенциального развития канала «Быстрое» и Килийского рукава в дельте Дуная, осуществленное, главным образом, в течение шестого отчетного периода (приблизительно с июня по ноябрь 2015 г.).

### 2.3.1 Бенчмаркинг пунктов пересечения границ

Индекс эффективности пунктов пересечения границы был предложен в рамках проекта IDEA II в качестве интерактивного «барометра» для стран ТРАСЕКА, призванного помочь им в выявлении проблем с эффективностью и узких мест на соответствующих пунктах пересечения границы с точки зрения транспортной отрасли.

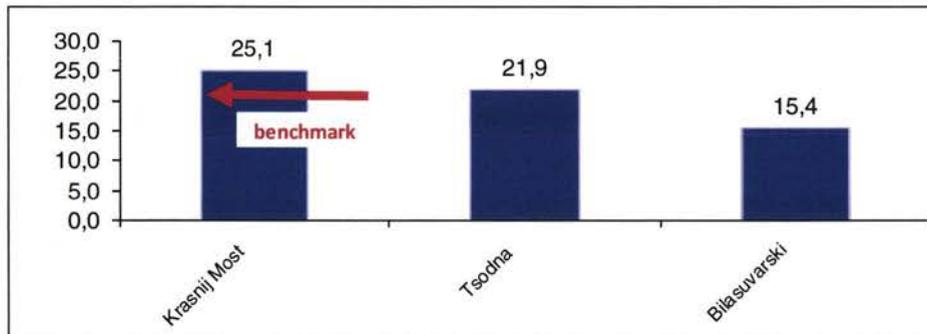
Концепция бенчмаркинга работы пунктов пересечения границы явилась совершенно новым видом деятельности для бенефициаров. С самого начала осуществления этой задачи заинтересованные стороны ТРАСЕКА были вовлечены в разработку методологии, проведение исследований, коммуникацию, политическое одобрение, а также оказывали поддержку в организации осмотра на местах. Бенчмаркинг пунктов пересечения границы был подготовлен для стран Восточного партнерства и портов Каспийского моря. Однако это исследование и анализ в дальнейшем можно было бы распространить на другие страны и виды транспорта.

Благодаря единому методу расчетов бенчмаркинг представляет собой идеальный инструмент сравнительного анализа удобства и привлекательности пунктов пересечения границы для пользователей. Методика предполагает проведение прямых опросов для выявления проблем при пересечении границ с опорой на следующие показатели и суб-показатели: i) время выпуска; ii) стоимость; iii) таможенные процедуры; iv) эффективность процесса таможенного оформления; v) риски.

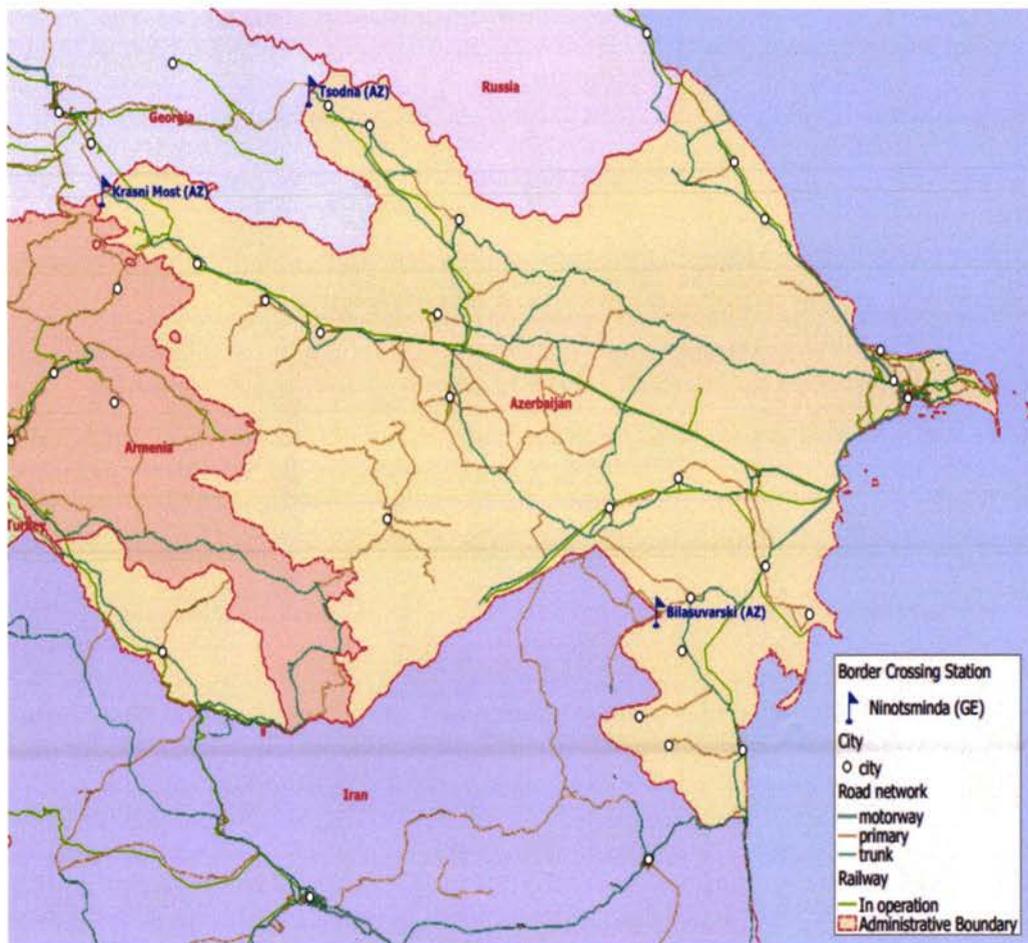
Ответственность группы национальных экспертов ТРАСЕКА за указанные процессы остается неоспоримой. Методика подробно обсуждалась на целевой конференции, и только одобренные показатели были использованы в дальнейшем исследовании. Выбор пограничных переходов, а также методики онлайн-опросов был осуществлен экспертами IDEA II.



### Пример отражения совокупного индекса эффективности ППГ Азербайджана



### Карта исследованных ППГ в Азербайджане



Разработанная методика может быть использована как в пределах одной страны, так и для сравнения уровня эффективности между различными странами. Методология основана на информации из первых рук, собранной экспедиторами, перевозчиками, владельцами грузов и другими заинтересованными сторонами, и отражает их реальный опыт. Во избежание потенциального конфликта интересов данные государственного сектора не рассматривались.



Соответствующий отчет был представлен в качестве приложения к промежуточному техническому отчету за шестой отчетный период (июль 2016 г.). Данные, собранные в рамках реализации этой задачи, были впоследствии использованы для уточнения параметров региональной транспортной модели ВП.

### **2.3.2 Стратегическое транспортное исследование Восточного партнерства**

Исследование стратегической транспортной сети региона Восточного партнерства началось в октябре 2014 года и завершилась в июне 2015 года.

В регион Восточного партнерства входят Азербайджан, Армения, Беларусь<sup>1</sup>, Грузия, Молдова и Украина. Развитие сети транспортной инфраструктуры ВП является одним из ключевых принципов европейской политики соседства. Соответственно, основная задача стратегического транспортного исследования Восточного партнерства заключалась в оценке состояния стратегической сети, ее узких мест и недостающих звеньев с точки зрения экономического развития по различным сценариям. Исследование охватывало автомобильный, железнодорожный и внутренний водный транспорт. Работа была разбита на две части:

- сбор данных, направленный на получение информации о характеристиках транспортных сетей в шести странах по видам транспорта;
- использование мультимодальной модели грузовых и пассажирских перевозок для анализа основных схем транспортных потоков и их будущего развития.

Предварительные результаты исследования были представлены на Транспортной панели Восточного партнерства в марте 2015 года, а окончательные результаты - на Транспортной панели Восточного партнерства 29 июня 2015 года. Деятельность в рамках данного исследования была завершена с представлением заключительного отчета и пяти технических приложений (см.

[http://ec.europa.eu/transport/themes/international/studies/international\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/international/studies/international_en.htm)).

#### **2.3.2.1 Сбор данных**

Деятельность по сбору данных была основана на активном участии национальных экспертов стран ТРАСЕКА и экспертов Транспортной панели Восточного партнерства. Она включала подготовительный этап, осуществленный командой проекта IDEA II с идентификацией ключевых объектов инфраструктуры и показателей транспортных потоков, которые требовалось собрать по каждому виду транспорта, а также создание шаблонов в Excel и карт стран в целях поддержки и облегчения сбора данных для стран-членов ВП. После завершения подготовительного этапа шаблоны (на английском и русском языках) и карты стран были направлены министерствам стран Восточного партнерства вместе с официальными письмами.

<sup>1</sup> В договор с IDEA II были внесены поправки с целью включения деятельности по сбору данных по Беларуси, необходимых для реализации этой задачи.

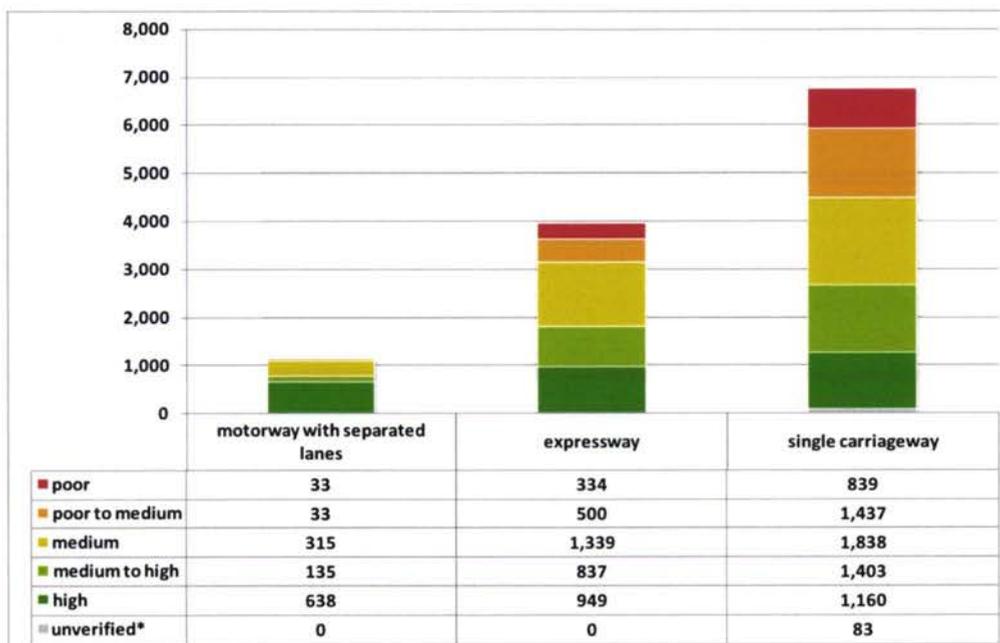


17-18 декабря 2014 года в Киеве состоялось совещание группы национальных экспертов, на котором была представлена программа сбора данных. Срок предоставления информации, первоначально намеченный на конец января 2015 года, фактически был продлен до середины марта 2015 года. После совещания с национальными администрациями был налажен процесс мониторинга на регулярной основе (с помощью телефонных звонков и электронной почты) для отслеживания хода сбора данных. Совещание национальных экспертов, посвященное внутренним водным путям, состоялось в Киеве в апреле 2015 года.

Несмотря на все предпринятые усилия, уровень сотрудничества различных национальных администраций весьма различался: так, например, сбор данных по Армении и Беларуси оказался довольно проблематичным. Там, где это было возможно, пробелы в данных по ключевым показателям инфраструктуры были заполнены командой проекта IDEA II с использованием открытых источников, а в некоторых случаях – с помощью прямых опросов. В частности, в апреле 2015 года эксперты IDEA II провели прямой опрос по качеству дорожной сети и объемам трафика в Беларуси и Армении, а в Украине - только по качеству дорожной сети.

Собранные данные по транспортным сетям были обобщены в соответствующих справках с использованием карт и инфографики, охватывающих железнодорожные и автомобильные коридоры ВП, а также основные внутренние водные пути. Было подготовлено 34 объекта инфографики для железных дорог, 35 для автомобильных дорог и 21 для внутренних водных путей, они отражают характеристики каждого коридора на основе собранных данных. Эти данные также были включены в базу данных ГИС для дальнейшего использования.

### Пример распределения протяженности дорожной сети ВП (км) по типам и состоянию дорог





## Тематическая карта дорожной сети Восточного партнерства: состояние дорог и общее число полос движения - Беларусь, Украина, Молдова



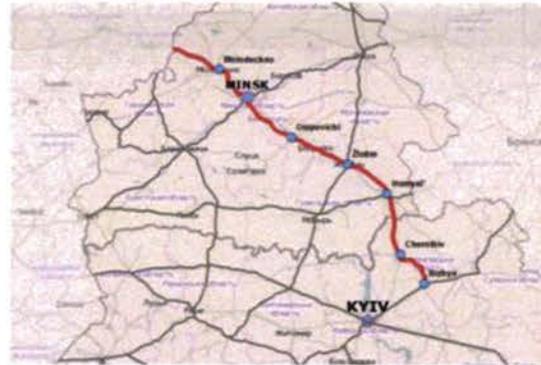


## Пример инфографики

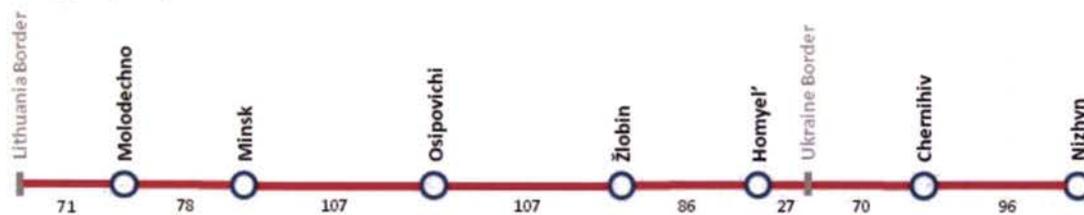
### Lithuania Border-Minsk-Žlobin-Homyel'-Chernihiv-Nizhyn



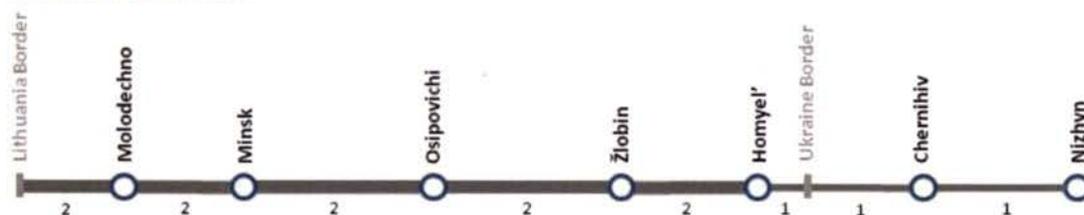
Country:	Belarus, Ukraine
Length:	642 km
Flow data:	2014
Sources:	IDEA II Project / Local data



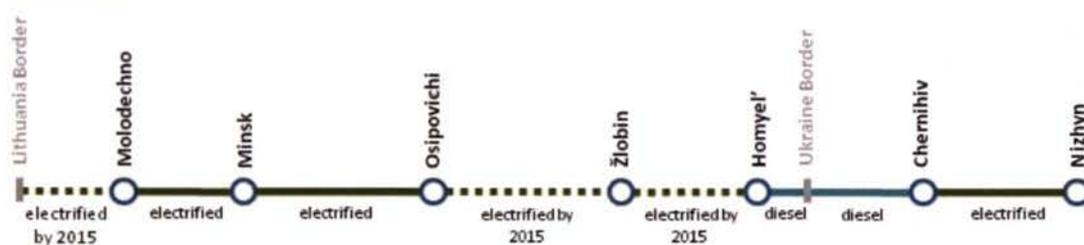
#### Length (km)



#### Number of tracks



#### Traction





### 2.3.2.2 Транспортная модель

Модель мультимодальных грузовых и пассажирских перевозок ВП была разработана в качестве стратегического инструмента планирования для расчета объемов перевозок между странами Восточного партнерства (Беларусь, Украина, Молдова, Грузия, Армения и Азербайджан), а также между странами ВП и близлежащими регионами. С учетом предназначения модели основное внимание уделяется спросу на межрегиональные и международные перевозки. Местные перевозки не учитываются в прогнозах модели.

Модель позволяет оценить влияние масштабных инфраструктурных проектов в регионе ВП. Она была создана путем обновления модели грузовых перевозок ТРАСЕКА, разработанной в рамках проекта IDEA I. В отличие от модели ТРАСЕКА IDEA I новая версия опирается на более поздний базовый год (2012 вместо 2008), имеет больший горизонт прогнозирования (до 2030 вместо 2020 года), охватывает более обширный регион (в нее включена Беларусь в целях охвата всего региона ВП), учитывает пассажирские перевозки и имеет возможность более детальной калибровки. Транспортная модель, реализованная в программной среде VISUM, состоит из трех основных компонентов: модель сети; модель спроса на грузовые перевозки и модель спроса на пассажирские перевозки.

За базовый год модели был принят 2012 год. Было разработано три различных социально-экономических сценария:

- Сценарий «без изменений»;
- Сценарий расширения интеграции, предполагающий развитие экономических взаимосвязей внутри ВП и между ВП и ЕС;
- Сценарий стагнации, при котором экономические отношения между ВП и ЕС являются менее развитыми.

Сценарии фокусируются скорее на определении реалистичных предположений в отношении альтернативных условий, которые могут возникнуть, а не на оценке того, что произойдет на самом деле. В данном случае предположения касаются уровня экономического роста стран Восточного партнерства, степени внутренней интеграции между странами ВП и степени внешней интеграции между странами ВП и ЕС.



### Транспортная модель ВП – Схемы грузовых транспортных потоков в Беларуси, Украине, Молдове



#### 2.3.3 Исследование канала «Быстрое» и Килийского рукава в дельте Дуная

Дунай протекает через десять европейских стран, его дельта достигает Черного моря, при этом i) морское судоходство осуществляется морскими судами через судоходные каналы до порта Галац в Румынии и ii) внутреннее судоходство осуществляется баржами, соединяющими все речные порты нижнего Дуная с портами Центральной и Западной Европы.

Объект исследования расположен в дельте Дуная и включает в себя канал «Быстрое» и последние 170 км реки, а именно Килийский рукав. Килийский рукав является одним из основных ответвлений в заключительной части реки, он маркирует границу между Румынией и Украиной. Канал «Быстрое», берущий начало на заключительном участке Килийского рукава, находится на территории Украины. В прошлом веке он уже использовался в качестве судоходного пути.

Проект судоходного канала уже несколько лет является темой для дискуссий между Румынией и Украиной, с тех пор как в 2004 году были начаты земляные работы. Для Украины канал «Быстрое» имеет стратегическое значение, поскольку он соединяет Черное море с основной сетью внутренних водных путей ЕС. Кроме того, это самый короткий путь, обеспечивающий доступ к внутренним дунайским портам - Рени, Измаилу и Килии.

После начала работ на канале «Быстрое» в 2004 году румынские власти заявили, что воздействие строительства и эксплуатации канала на окружающую среду окажет существенное влияние на весь регион дельты с трансграничным эффектом. Представители Румынии отметили, что может повториться ситуация, имевшая место более ста лет тому назад при проведении работ по углублению, спрямлению и эксплуатации Сулинского канала на румынской стороне дельты Дуная.

Несмотря на многочисленные попытки примирения обеих стран, предпринимаемые на протяжении многих лет, этот вопрос остается нерешенным, что выливается в неспособность



достичь согласия в определении стратегической сети внутренних водных путей для региона Восточного партнерства.

### Килийский рукав и каналы в дельте Дуная



Цель исследования канала «Быстрое» и Килийского рукава состояла в анализе ситуации с уделением особого внимания вопросам воздействия проекта на окружающую среду. Необходимо было обеспечить четкий и объективный анализ текущей ситуации и потенциального развития в целях содействия политическому диалогу.

Исследование проводилось на основе объединения двух основных источников исходных данных:

1. Обзор имеющихся исследований и документации, в частности, следующих материалов:
  - Проектная документация по каналу «Быстрое» (первая и вторая очереди), включая оценку воздействия на окружающую среду и экономическую оценку;
  - Отчеты и исследования различных заинтересованных сторон / участников проекта: национальных администраций, двусторонних комитетов, неправительственных организаций, представителей индустрии, операторов, и т.д.;
  - Действующее и перспективное законодательное регулирование в области экологии в заинтересованных странах, в том числе, с учетом обязательств, вытекающих из Соглашения об ассоциации между ЕС и Украиной;
  - Данные по объемам перевозок и эксплуатационным характеристикам канала (в том числе, с точки зрения ограничений в отношении регистрации / национальной принадлежности судов и т.д.), а также в целом в регионе дельты Дуная с целью выявления потенциального спроса на использование канала с учетом осуществления второй очереди проекта или без нее.
2. Интервью с заинтересованными сторонами: представителями румынских и украинских министерств и / или государственных ведомств в области транспорта и



окружающей среды, местных НПО (в Румынии и Украине), международных НПО, администраций Дуная и т.д.

Заключительные выводы по результатам исследования были представлены на Транспортной панели Восточного партнерства 17 ноября 2015 года в Брюсселе. После проработки замечаний, полученных от румынской делегации и Генерального директората ЕК по вопросам окружающей среды, в январе 2016 года был представлен окончательный вариант отчета.

## **2.4 Компонент 3: Привлечение финансирования**

Наряду с мероприятиями по развитию кадрового потенциала, которые проводились в течение второго (декабрь 2014 года) и третьего (июнь 2015 года) отчетных периодов, определенные виды деятельности в рамках данного компонента проекта осуществлялись в ходе шестого отчетного периода и в рамках шестимесячного расширения проекта (ориентировочно с сентября 2015 года по июль 2016 года). Эта деятельность предусматривала четыре задачи:

- Создание онлайн базы данных транспортных проектов в странах Восточного партнерства;
- Программа развития транспортных связей ВП – резюме по странам;
- Методология приоритизации транспортных проектов в странах Восточного партнерства;
- Онлайн-инструмент для приоритизации транспортных проектов в странах ВП.

### **2.4.1 Создание онлайн базы данных транспортных проектов в странах Восточного партнерства**

В целях поддержки подготовки портфеля транспортных проектов в странах Восточного партнерства была создана база данных в Интернет с поддержкой ГИС. Эта база данных поддерживает управление информацией по проектам путем привязки каждого из них к соответствующей территории и обеспечения быстрого обзора соседних и / или связанных проектов.

База данных в настоящее время охватывает 85 транспортных проектов в шести странах Восточного партнерства, включая:

1. Перечень приоритетных инфраструктурных проектов в рамках региональной транспортной сети Восточного партнерства, который был одобрен на совещании министров транспорта ЕС и Восточного партнерства 9 октября 2013 года и обновлен в январе 2015 года;
2. Инфраструктурные проекты, которые были представлены на рассмотрение МФУ (ВБ, ЕБРР, ЕИБ, АБР, JICA и т.д.), включая проекты, по которым уже было выделено финансирование, и проекты на стадии обсуждения.
3. Проекты, перечисленные в рамках мастер-плана LOGMOS;
4. Проекты, предложенные национальными экспертами стран ТРАСЕКА, участвовавшими в совещаниях экспертов по реализации мастер-плана LOGMOS в течение последнего отчетного периода.



5. Приоритетные проекты IDEA I и те, что были отобраны на начальном этапе реализации IDEA II.
6. Проекты, предлагаемые в настоящее время странами-участницами Восточного партнерства в качестве приоритетных.

Каждый проект описан по определенной форме и (где это возможно, поскольку некоторые проекты не расположены на конкретном транспортном маршруте, но оказывают воздействие на более широкую область) привязан к карте. Карта является динамической и может легко перемещаться для увеличения вида и получения четкого представления о местонахождении проекта в регионе Восточного партнерства. Карта также включает основную информацию о характеристиках сети, собранную в ходе регионального транспортного исследования Восточного партнерства.

Векторные файлы, включенные в базу данных, основаны на данных, полученных от TENtec в ноябре 2014 года и получивших дальнейшее развитие в ходе регионального транспортного исследования Восточного партнерства в период с ноября 2014 года по июнь 2015 года. База данных включает также векторные файлы основной и всеобъемлющей сетей TEN-T в Европе, предоставленные TENtec весной 2016 года.

Форма описания проекта содержит информацию о проекте с точки зрения географических, технических, экономических и временных аспектов.

### Портфель транспортных проектов ВП: пример формы описания проекта

IDEA II Project	
This project is funded by the EU	
Project code	BEL_02
Source	Eastern Partnership Priority Projects (2013)
Sector	Road
Country	Belarus
Type	Upgrade
Geographical description	The project is located on E28 (Vilnius - Minsk) of the Trans-European Road Network
	
Demand estimation from IDEA II-EaP transport model year 2030	<ul style="list-style-type: none"> <li>Freight: 7.700 tonnes/day</li> <li>Passengers: 2.800 cars/day</li> </ul>
Technical description	<p>The goal of the project is the modernization of the road section between Vilnius and Minsk M-7/E28 Minsk - Ašmiany - border of the Republic of Lithuania (Kamenny Log) with length 89 kilometers according to the parameters of I category.</p> <p>Branches of trans-European transport corridor IXB at the road section Minsk-Pershai correspond to the parameters of I category and has 4 lanes, and at the road section Pershai-border of the Republic of Lithuania (Kamenny Log) correspond to parameters of II category and has 2 lanes.</p> <p>It should be noted that currently, due to the financing from the European side in the framework of the Partnership "Northern Dimension" a preliminary study on the reconstruction of the road M-7 Minsk-Ašmiany-border of the Republic of Lithuania (Kamenny Log) was developed by Consortium SACO.</p> <p>Lithuania and Belarus are also exploring together the upgrade of the Border Crossing Point "Kamenny Log" at this road section which is unable to cope with growing traffic.</p>
Applicant/promoter/sponsor	
Investment amount	The estimated project cost is 300 mln USD.
Implementation schedule	The upgrade of the connecting road on the Lithuanian side is to be completed. A feasibility study is to be carried out in 2014 and project implementation should start in 2017.
Status	
Expected impacts on	The project aims to improve transport connections between the Trans-European Transport Network and the transport infrastructure of the Republic of Belarus as its partner country.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Transport</li> <li>Environment</li> <li>Social</li> <li>Other</li> </ul>	
Source of funding	
References	<ul style="list-style-type: none"> <li>List of priority infrastructure projects on the Eastern Partnership regional transport network Endorsed at the meeting of EU and Eastern Partnership Transport Ministers on 9 October 2013</li> </ul>
Status	
Expected impacts on	The project aims to improve transport connections between the Trans-European Transport Network and the transport infrastructure of the Republic of Belarus as its partner country.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Transport</li> <li>Environment</li> <li>Social</li> <li>Other</li> </ul>	
Source of funding	
References	<ul style="list-style-type: none"> <li>List of priority infrastructure projects on the Eastern Partnership regional transport network Endorsed at the meeting of EU and Eastern Partnership Transport Ministers on 9 October 2013</li> <li><a href="http://www.lra.lt/en.php/projects/eu_cohesion_fund/midp/2500/content_15788">http://www.lra.lt/en.php/projects/eu_cohesion_fund/midp/2500/content_15788</a></li> <li><a href="http://www.ndpfti.org/c/document_library/get_file?folderId=16355&amp;name=DLFE-1603.pdf">http://www.ndpfti.org/c/document_library/get_file?folderId=16355&amp;name=DLFE-1603.pdf</a></li> </ul>
<small>This database is developed by the IDEA II Project The IDEA II Project is implemented by TRT Trasporti e Territorio in association with Panteia Group, Dornier Consulting GmbH and Lutsk University</small>	



## 2.4.2 Программа развития транспортных связей ВП - резюме по странам

В целях содействия разработке Программы развития транспортных связей ВП были составлены краткие обзоры по странам, дающие представление о текущей ситуации в транспортном секторе стран Восточного партнерства, в частности, с точки зрения:

- институционально-правовой базы (по секторам);
- процесса принятия решений
- принципов финансирования транспортной инфраструктуры и услуг (по секторам).

Резюме по странам были дополнены набором транспортных, социальных и экономических показателей, полученных из основных международных источников. Составление резюме осуществлялось поэтапно.

Первоначально предполагалось, что резюме по странам будут подготовлены компетентными ведомствами стран Восточного партнерства. Для этой цели командой проекта IDEA II был подготовлен шаблон резюме, представленный официальным представителям Армении, Азербайджана и Грузии в ходе целевых выездных миссий.

Поскольку обратная связь со странами в ходе сбора данных оказалась трудным делом, эксперты проекта IDEA II разработали проекты обзоров по странам на основе обширных кабинетных исследований с использованием официальных документов и обзоров транспортного сектора в этих странах. После заполнения по результатам проведенных исследований, обзоры по странам были распространены среди компетентных ведомств ВП для их проверки, внесения исправлений и окончательного утверждения.

Пять из шести обзоров по странам были подготовлены и распространены перед совещанием на уровне министров ВП в дни TEN-T в Роттердаме (21 июня 2016 года). Не хватало лишь обзора по Украине, поскольку со стороны национальных ведомств не были представлены поправки к проекту, распространенному командой проекта IDEA II, и не было получено одобрение его содержания. Пять обзоров по странам были размещены в базе данных транспортных проектов стран Восточного партнерства.

### Скриншот резюме по Грузии

The screenshot displays a report on Georgia's transport projects. On the left, there is a map titled 'Transport Projects in the Eastern Partnership Countries' showing the geographical context of Georgia within the region. A legend identifies the countries: Armenia, Azerbaijan, Belarus, Georgia, Moldova, and Ukraine. The right side of the image shows a document titled 'EU EaP Transport Connectivity Agenda Country Fiche Georgia'. The document includes an introduction, background information, and a section on 'Key problems identified in the field of transport etc.', which lists issues such as road transport infrastructure, rail transport, and road safety.



### 2.4.3 Методика приоритизации транспортных проектов в странах ВП

Кроме того, на основе успешного опыта проекта IDEA I (2009-2012 гг.) была разработана методика определения приоритетности транспортно-логистических проектов в контексте расширения основной сети TEN- в странах Восточного партнерства. Предварительная работа по подготовке такой методики была проведена уже в третьем отчетном периоде.

Цель применяемой методики состоит в создании портфеля приоритетных проектов на основе двухэтапной процедуры. Если первый этап касается всех проектов, независимо от степени их зрелости и имеющейся информации, второй этап имеет количественный характер и охватывает только зрелые проекты, для которых значительная часть базового анализа была завершена.

Другими словами, подход для Восточного партнерства был специально разработан таким образом, чтобы обеспечить возможность оценки проектов с более низким или нулевым уровнем зрелости. Такие проекты все еще требуют некоторых подготовительных работ для полного определения их осуществимости. Запрос на финансирование таких проектов в первую очередь обусловлен необходимостью завершить или начать подготовительную работу.

Процесс приоритизации, разработанный для транспортно-логистических проектов Восточного партнерства, предполагает реализацию следующих шагов:

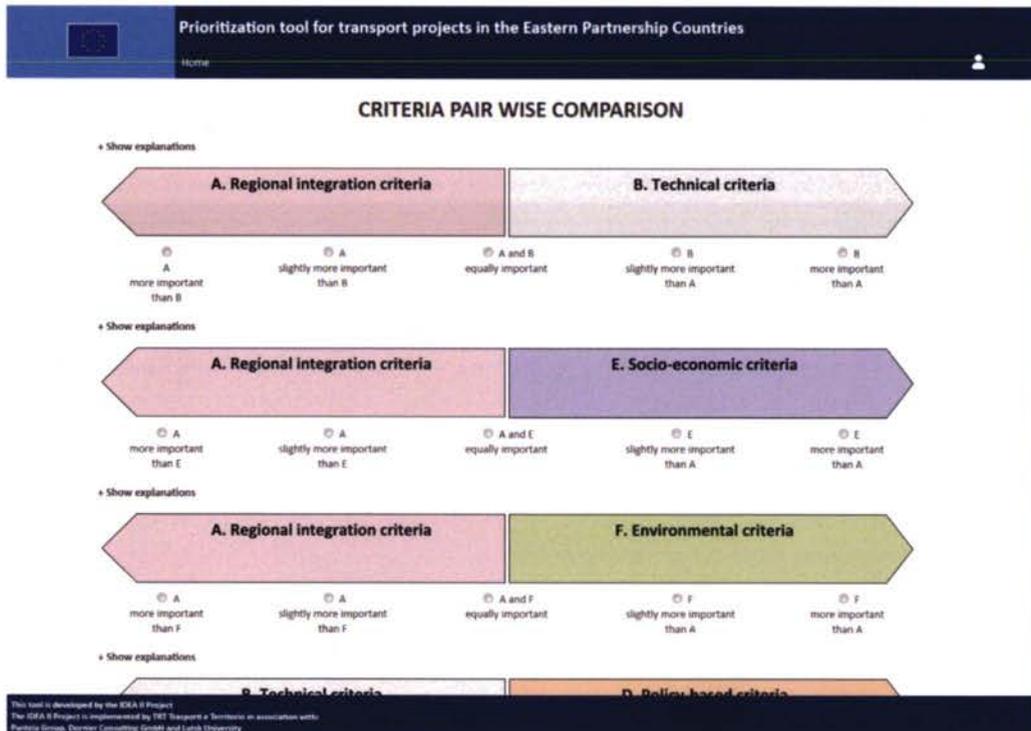
- отбор проектов для последующей приоритизации (выполнение критериев предварительного отбора);
- разработка критериев и суб-критериев оценки;
- установление относительной важности критериев (путем парного сравнения);
- оценка проектов с точки зрения общей схемы оценки с критериями и подкритериям;
- приоритизация проектов, т.е. определение окончательного рейтинга проектов с учетом веса критериев и суб-критериев.

Были определены четыре основных критерия предварительного отбора: (i) географическое положение, (ii) тип инвестиций, (iii) объем инвестиций и (iv) статус проекта. При активации одного или нескольких из этих отборочных критериев приоритизационный процесс включает (или не включает) проекты, которые этим критериям соответствуют (или нет).

В основу процесса приоритизации были заложены пять критериев (разделенных на суб-критерии): (i) критерий региональной интеграции, (ii) технический критерий, (iii) социально-экономический критерий, (iv) экологический критерий и (v) критерий стратегической значимости. Каждый критерий делится на суб-критерии, предлагающие оценивающим экспертам несколько вариантов ответа, в отношении которых применяется шкала оценки.



## Взвешивание критериев в рамках парного сравнения (скриншот онлайн-инструмента)



Важным элементом процесса приоритизации является определение относительной важности различных критериев и суб-критериев путем определения их весовых значений, которые могут быть непосредственно установлены оценщиками и / или получены в результате процесса с участием всех принимающих решения лиц и заинтересованных сторон.

«Зрелость проекта» - один из важных аспектов, которые необходимо принять во внимание - рассматривалась на отдельном этапе. Учитывая, что процедура приоритизации проектов ВП специально разработана таким образом, чтобы дать возможность оценки проектов с низким или нулевым уровнем зрелости, зрелость проекта определялась с помощью индекса зрелости, который описывает состояние проекта в процессе принятия решений. Хотя на первой стадии индекс зрелости, в основном, имел описательный характер, он играл важную роль в определении того, какой проект будет рассматриваться на втором этапе, когда будет формироваться непосредственно портфель приоритетных проектов. Индекс зрелости проекта основывается на пяти компонентах: (i) статус оценки проекта, (ii) экономические показатели, (iii) финансовая устойчивость и рентабельность, (iv) экологическая оценка и (v) готовность к реализации.

Методика приоритизации содержится в приложении к данному Заключительному отчету.

### 2.4.4 **Онлайн-инструмент приоритизации транспортных проектов в странах Восточного партнерства**

Онлайн-инструмент приоритизации проектов был специально разработан для поддержки приоритизационного процесса. Инструмент позволяет различным экспертам проводить оценку проектов в соответствии с пятью критериями.



Оценка может осуществляться путем непосредственного взвешивания каждого критерия или суб-критерия, либо путем сравнения каждого критерия с любым другим критерием в целях определения относительной важности критериев.

Доступ к инструменту предоставляется на веб-сайте различным пользователям, имеющим индивидуальные права доступа. Различают две группы пользователей:

- ✓ **Опытные пользователи**, получающие доступ ко всему функционалу инструмента, а именно:
  - имеют возможность выбора критериев и суб-критериев оценки, применяемых в рамках процесса приоритизации;
  - возможность выбрать вес каждого критерия, вес каждого суб-критерия в пределах одного критерия и балльную оценку, которая соотносится с ответами по каждому суб-критерию. Определенные пользователем настройки мгновенно применяются к рассматриваемым в рамках приоритизации проектам, и их окончательный рейтинг отображается вместе с диаграммами, суммирующими показатели проекта с точки зрения различных критериев оценки;
  - возможность определения и сохранения различных наборов значений и сравнения результатов между ними;
  - возможность определения показателей компонентов индекса зрелости;
  - доступ к парной оценке критериев.
- ✓ **Пользователи с ограниченными правами**, имеют возможность доступа к инструменту и визуализации рейтинга проектов с заранее определенным набором настроек, которые они ни не имеют права менять. У них есть возможность:
  - внести свой вклад в определение набора весов критериев путем участия в попарном сравнении критериев;
  - визуализировать рейтинги проектов на основе предварительно определенных наборов показателей.

Кроме того, инструмент имеет специальный интерфейс, позволяющий **администратору инструмента**:

- устанавливать различные группы пользователей с различными правами;
- создавать ID и пароли для всех пользователей;
- устанавливать сроки для процедур попарного сравнения критериев;
- получать доступ к формам оценки проектов для изменения или обновления процедур оценки проектов;
- изменять содержание резюме проектов ВП и создавать новые резюме;
- изменять содержание кратких обзоров по странам ВП.

Инструмент был протестирован в рамках предварительной процедуры приоритизации силами команды проекта IDEA II на основе информации, имеющейся в базе данных. Следует отметить, что осуществленная процедура приоритизации является пилотной мерой



для подтверждения функциональности и возможностей инструмента, соответственно, к ее результатам следует относиться с осторожностью.

В целях облегчения использования инструмента были разработаны специализированные руководства для всех типов пользователей (администратор, опытный пользователь, пользователь с ограниченными правами).

Кроме того, были подготовлены технические спецификации, касающиеся структуры онлайн-инструментов (базы данных проектов и инструмента приоритизации) для поддержки передачи на хостинг ЕК.

## Скриншот онлайн-инструмента приоритизации

**Prioritization tool for transport projects in the Eastern Partnership Countries**

Home

Classification according to the set of values: **Test\_01** (view details)

Place	Score	CODE	PROJECT
1	2.52	PRJ_03	Project 03 name
2	1.45	PRJ_06	Project 06 name
		PRJ_07	Project 07 name
		PRJ_08	Project 08 name
		PRJ_09	Project 09 name
3	1.32	PRJ_11	Project 11 name
4	1.30	PRJ_10	Project 10 name
5	1.21	PRJ_04	Project 04 name
6	1.15	PRJ_05	Project 05 name
7	1.11	PRJ_02	Project 02 name

Classification according to the set of values: **Test\_07** (view details)

Place	Score	CODE	PROJECT
1	1.92	PRJ_02	Project 02 name
2	1.69	PRJ_04	Project 04 name
		PRJ_03	Project 03 name
3	1.44	PRJ_10	Project 10 name
4	1.33	PRJ_11	Project 11 name
5	1.26	PRJ_01	Project 01 name
6	0.93	PRJ_05	Project 05 name
7	0.92	PRJ_06	Project 06 name
		PRJ_07	Project 07 name
		PRJ_08	Project 08 name

**Detail of the score per criterion for project PRJ\_03 - Project 03 name**

Criterion	Score
C1 - Regional integration criterion	1.155
C2 - Technical criterion	0.517
C3 - Socio-economic criterion	0.740
C4 - Environmental criterion	1.125
C5 - Policy-based criterion	0.540
<b>Total</b>	<b>4.077</b>

Maturity Index of the project according to the definition provided by TEST : 5

**Detail of the score per criterion for project PRJ\_02 - Project 02 name**

Criterion	Score
C1 - Regional integration criterion	1.155
C2 - Technical criterion	0.517
C3 - Socio-economic criterion	0.740
C4 - Environmental criterion	1.125
C5 - Policy-based criterion	0.540
<b>Total</b>	<b>4.077</b>

Maturity Index of the project according to the definition provided by TEST : 5

This tool is developed by the IDEA II Project  
The IDEA II Project is implemented by TRT Trasporti e Territorio in association with:  
Panteia Group, Dornier Consulting GmbH and Lutsk University

## 2.5 Компонент 4: Развитие кадрового потенциала

Следуя концепции вовлечения национальных экспертов, в рамках проекта IDEA II был создан пул экспертов, включающий технических специалистов из стран-бенефициаров, в том числе представителей большинства министерств и ведомств, отвечающих за различные виды транспорта, по всему региону ТРАСЕКА. Инициативы по развитию кадрового потенциала были реализованы со второго по пятый отчетный период в форме конференций национальных экспертов ТРАСЕКА, на которых, в частности, обсуждались следующие темы:

- Гармонизация / сближение правовых норм,



- Инвестиции в области транспорта,
- Приоритизация проектов,
- Бенчмаркинг пунктов пересечения границ,
- Реализация мастер-плана LOGMOS,
- Моделирование транспортных потоков.

Основная задача в рамках этого компонента заключалась в создании учебной веб-платформы ТРАСЕКА Кампус, которая по своей природе была тесно взаимосвязана с другими задачами проекта. Эта деятельность началась в ходе второго отчетного периода и продолжалась до конца проекта.

### 2.5.1 Кампус ТРАСЕКА и университетская сеть

Веб-инструмент Кампус ТРАСЕКА предоставляет широкий спектр возможностей применения в качестве платформы обучения на английском и русском языках. Система функционирует, передача администраторских прав Луцкому университету завершена. Был проведен тренинг для сотрудников Луцкого университета по переносу и загрузке документов.

Университетская сеть ТРАСЕКА была создана с целью обеспечения дальнейшей устойчивой эксплуатации платформы Кампус после завершения проекта IDEA II. К февралю 2015 года одиннадцать университетов подписали Меморандум о взаимопонимании на стартовом совещании.

Существующая платформа Кампус будет использоваться и постепенно интегрироваться в деятельность учебных заведений: документы будут загружаться в существующие курсы или будет специально разработан новый материал.

В качестве основы для дальнейших шагов по реализации рабочей структуры и последующей деятельности в связи с упомянутым выше МоВ для Кампуса и университетской сети ТРАСЕКА был подготовлен бизнес-план. Параллельно Луцкий университет начал переговоры с ПС ТРАСЕКА и другими потенциальными участниками финансирования Кампуса. Луцкий университет будет управлять Кампусом по окончании проекта IDEA II.

### Веб-сайт Кампуса ТРАСЕКА – домашняя страница

The screenshot shows the TRACECA Campus website interface. At the top, there is a header with the TRACECA logo and a user login status: "You are logged in as Detlef Pulsack (Logout)". Below the header is a banner image showing various transportation-related scenes. The main content area is divided into several sections: a "Main Menu" with links to "Site news", "LEGAL FORUM", and "LEGAL CHATS"; a "Participants" section with a "List of Users" link; an "Online Users" section showing "Detlef Pulsack" as online; a "Course categories" section with a search bar and four category tiles: "Transportation", "Finance", "Legal", and "Skills"; a "Calendar" widget for May 2016; and a "Latest News" section with a recent update from an Admin User.



## 2.6 Компонент 5: Коммуникация, обзорность и информирование

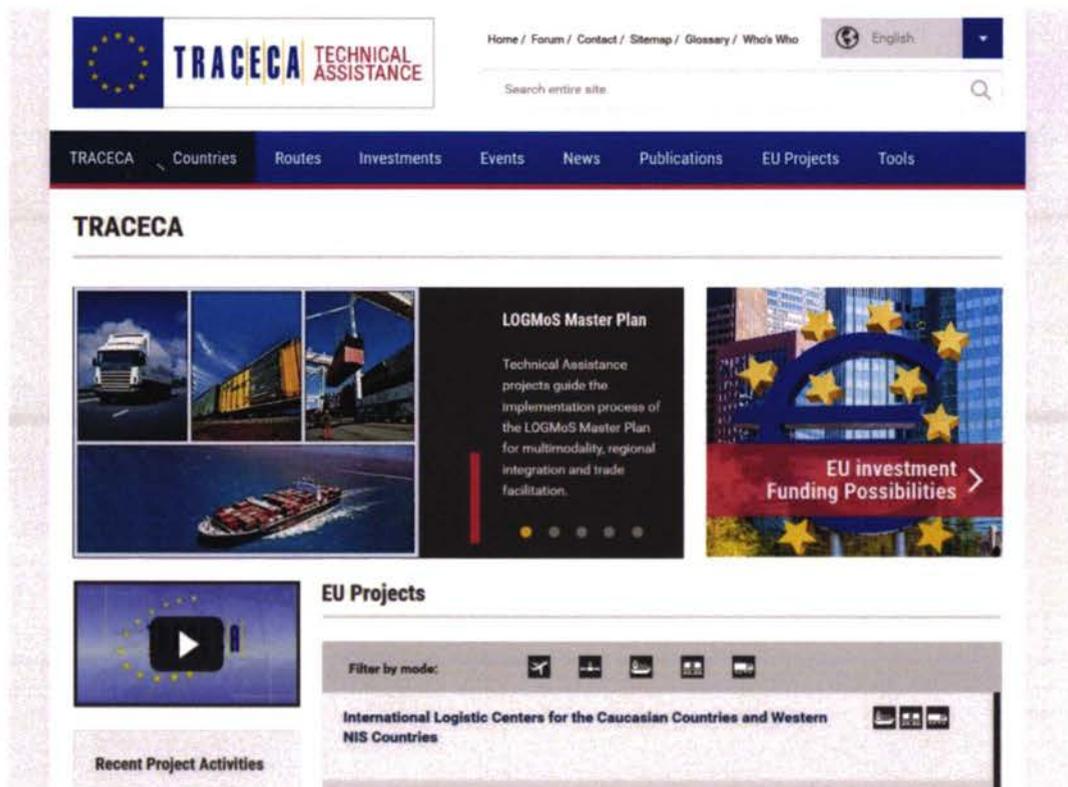
Помимо подробной документации, иллюстрирующей поддержку проектов технической помощи ЕС в течение всего периода реализации программы ТРАСЕКА, которая была подготовлена для внутреннего использования ЕС, основная деятельность в рамках этого компонента была посвящена созданию веб-сайта проектов технической помощи ТРАСЕКА с третьего по пятый отчетный период.

### 2.6.1 Веб-сайт проектов ТП ТРАСЕКА

В рамках IDEA II был подготовлен собственный веб-сайт проектов ТП ТРАСЕКА в соответствии с директивами ЕС в отношении наглядности в актуальном формате. Этот сайт содержит все функции, необходимые для обеспечения видимости в Интернет. Его стиль очень похож на фирменный стиль существующего веб-сайта ПС ТРАСЕКА. В его базе данных содержится вся необходимая информация о предыдущих проектах ТП ТРАСЕКА. Кроме того, он имеет аналогичную структуру, включающую проекты, события, новости, документы. Доступ к информации ПС, НС и стран ТРАСЕКА осуществляется путем перехода по ссылке на веб-сайт ПС ТРАСЕКА.

Все промежуточные и итоговые отчеты, включая приложения и результаты недавно законченных и текущих проектов в рамках программы ТРАСЕКА, теперь доступны на веб-сайте проектов ТП ТРАСЕКА.

### Веб-сайт проектов ТП ТРАСЕКА – домашняя страница



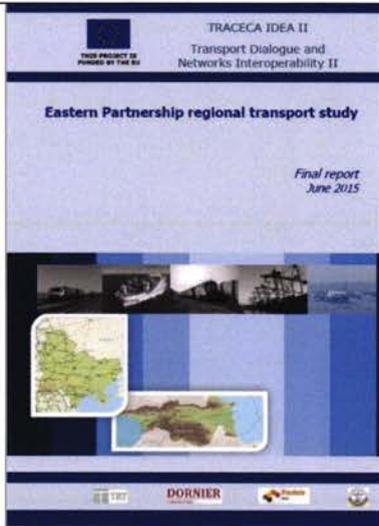
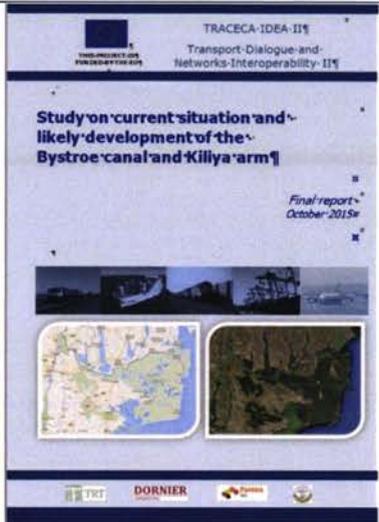


## 2.7 Перечень представленных технических документов

Следующие документы были подготовлены и распространены в рамках проекта IDEA II:

<p>Инструментарий по правовой гармонизации (отчет за третий промежуточный период - октябрь 2014 г.), включающий:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Руководство по методологии сближения правовых норм;</li> <li>• Руководство по нормативно-правовой базе.</li> </ul>	
<p>Пилотная дорожная карта по сближению правовых норм для стран ВП (отчет за пятый промежуточный период - декабрь 2015 г.).</p>	
<p>Бизнес-план развития Кампуса ТРАСЕКА и университетской сети (отчет за шестой промежуточный период – июль 2016 г.)</p>	



<p>Бенчмаркинг пунктов пересечения границ (отчет за шестой промежуточный период – июль 2016 г. с приложениями)</p>	
<p>Заключительный отчет по стратегическому транспортному исследованию ВП (представлен на Транспортной панели Восточного партнерства в июне 2015 года) с пятью приложениями:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Приложение I – Сбор данных</li><li>• Приложение II – Тематические карты</li><li>• Приложение III – Инфографика</li><li>• Приложение IV – Транспортная модель</li><li>• Приложение V – Внутренние водные пути</li></ul>	
<p>Заключительный отчет по исследованию канала «Быстрое» и Килийского рукава в дельте Дуная (представлен на Транспортной панели Восточного партнерства в ноябре 2015 г.)</p>	



Проект финансируется  
Европейским Союзом

IDEA II Транспортный диалог и взаимодействие сетей

TRT Trasporti e Territorio совместно с:  
Dornier Consulting, Panteia Group и Луцким университетом

Методика приоритизации транспортных проектов  
(Заключительный отчет – сентябрь 2016 г.)



Заключительный отчет  
Сентябрь 2016 года



## 3 Выездные миссии экспертов проекта, семинары и конференции

### 3.1 Краткий обзор

В течение 42 месяцев реализации проекта IDEA II ключевые и краткосрочные эксперты осуществили 35 выездных миссий в Брюссель либо в различные страны региона ТРАСЕКА. Кроме того, в рамках осуществления Регионального транспортного исследования ВП (в пятом отчетном периоде) краткосрочные эксперты провели три прямых опроса.

Экспертами проекта IDEA II было также организовано 7 семинаров с участием групп национальных экспертов в области правовой гармонизации и сближения правовых норм, сравнительного анализа пунктов пересечения границ, мультимодальных перевозок и транспортного моделирования. Картину дополняют еще 4 семинара, посвященные координации деятельности с другими проектами технической помощи и запуску Кампусу ТРАСЕКА и университетской сети.

Подробный перечень миссий и семинаров представлен в следующих разделах.

### 3.2 Выездные миссии экспертов

Выездная миссия	Место	Даты
<b>Первый отчетный период – с 16.1.2013 по 15.7.2013</b>		
Стартовое совещание	Брюссель	24 января 2013 г.
Встреча с ГС на совещании в ПС ТРАСЕКА	Баку	25-28 февраля 2013 г.
Подготовительное координационное совещание	Киев	02-06 апреля 2013 г.
Международный транспортный форум 2013 года	Лейпциг	21-24 мая 2013 г.
Мероприятие REI по упрощению процедур торговли	Тбилиси	16 мая 2013 г.
Встречи с ГС / ПС	Баку	28-29 мая 2013 г.
<b>Второй отчетный период – с 16.7.2013 по 15.1.2014</b>		
Ежегодное совещание МПК ТРАСЕКА	Душанбе	17 сентября 2013 г.



KAZ logistics / Конференция по вопросам Нового Шелкового Пути	Астана	7-8 ноября 2013 г.
Совещание НС ТРАСЕКА Казахстана и Кыргызстана	Астана	30 октября - 2 ноября 2013 г.
Совместная рабочая группа с проектом LOGMOS	Тбилиси	25-27 ноября 2013 г.
<b>Третий отчетный период – с 16.1.2014 по 15.7.2014</b>		
Заключительное мероприятие проекта LOGMOS и ПС ТРАСЕКА	Тбилиси	02-03 апреля 2014 г.
Международная конференция «Транс-Евразия»; Реализация мастер-плана LOGMOS; Министерство транспорта Казахстана	Астана	19-23 мая 2014 г.
<b>Четвертый период – с 16.7.2014 по 15.1.2015</b>		
Координационное совещание ТРАСЕКА / Транспорт ВП + Центральная Азия	Брюссель	18 сентября 2014 г.
Тренинг по анализу пробелов в законодательстве	Киев/Кишинев	27 октября - 1 ноября 2014 г.
Исследование ВП – Совещание с директоратами ЕК DG MOVE и DG NEAR	Брюссель	21 ноября 2014 г.
<b>Пятый отчетный период – с 16.1.2015 по 15.7.2015</b>		
Ежегодное совещание МПК ТРАСЕКА и совещание ПС	Стамбул	27-29 января 2015 г.
Исследование ВП - Совещание с директоратами ЕК DG MOVE и DG NEAR	Брюссель	02-03 февраля 2015 г.
Исследование ВП – Презентация исследования на Транспортной панели Восточного партнерства	Брюссель	02-05 марта 2015 г.
Исследование ВП - Совещание с директоратами ЕК DG MOVE и DG NEAR	Брюссель	21-22 мая 2015 г.
Исследование ВП - Презентация исследования на Транспортной панели Восточного партнерства	Брюссель	29 июня 2015 г.



Исследование канала «Быстрое» и Килийского рукава – Встречи с национальными ведомствами Румынии	Бухарест	13-17 июля 2015 г.
<b>Шестой отчетный период – с 16.7.2015 по 15.1.2016</b>		
Исследование канала «Быстрое» и Килийского рукава - Посещение региона дельты Дуная	Одесса, Вилково, Измаил, Одесса	22-25 июля 2015 г.
Исследование канала «Быстрое» и Килийского рукава - Сопровождение с директоратами EK DG MOVE и DG NEAR	Брюссель	27-28 июля 2015 г.
Исследование канала «Быстрое» и Килийского рукава – Встреча с национальными ведомствами и агентствами Украины	Киев	2-4 сентября 2015 г.
Исследование канала «Быстрое» и Килийского рукава – Сопровождение МКОРД	Вена	10-11 сентября 2015 г.
Исследование канала «Быстрое» и Килийского рукава – Встреча с национальными органами власти и учреждениями Румынии	Бухарест, Галац	20-23 сентября 2015 г.
Сопровождение по ходу реализации проекта IDEA II	Брюссель	6 октября 2015 г.
Исследование канала «Быстрое» и Килийского рукава – Презентация результатов исследования в рамках Транспортной панели ВП	Брюссель	17 ноября 2015 г.
Подготовка бизнес-плана Кампуса и университетской сети ТРАСЕКА	Луцк	1-3 декабря 2015 г.
<b>Период продления срока проекта – с 16.1.2016 по 15.7.2016</b>		
Приоритизация транспортных проектов ВП – Сопровождение в Брюсселе	Брюссель	3 марта 2016 г.
Приоритизация транспортных проектов ВП – Выездная миссия в Армению	Ереван	11 марта 2016 г.



Приоритизация транспортных проектов ВП - Выездная миссия в Азербайджан и Грузию	Баку и Тбилиси	19-23 апреля 2016 г.
Приоритизация транспортных проектов ВП – Совещание в Брюсселе	Брюссель	10-11 мая 2016 г.
Приоритизация транспортных проектов ВП – Презентация в рамках дней TEN-T	Роттердам	20-22 июня 2016 г.
Совещание по ходу реализации проекта IDEA II	Брюссель	29 июня 2016 г.

### 3.3 Опросы, проведенные экспертами проекта

Выездная миссия	Место	Даты
<b>Пятый отчетный период – с 16.1.2015 по 15.7.2015</b>		
Исследование ВП – Обследование состояния дорожной сети	Украина	3-6 апреля 2015 г.
Исследование ВП – Обследование состояния дорожной сети	Армения	19-26 апреля 2015 г.
Исследование ВП – Обследование состояния дорожной сети	Беларусь	19-26 апреля 2015 г.

### 3.4 Семинары групп национальных экспертов

Семинар	Место	Даты
<b>Второй отчетный период – с 16.7.2013 по 15.1.2014</b>		
Совещание групп экспертов по правовой гармонизации / сближению и инвестициям в области транспорта	Киев	9-13 декабря 2013 г.



<b>Третий отчетный период – с 16.1.2014 по 15.7.2014</b>		
Совещание групп экспертов по приоритизации проектов и по правовой гармонизации / сближению	Кишинев / Стамбул	2-3, 5-6 июня 2014 г.
<b>Четвертый отчетный период – с 16.7.2014 по 15.1.2015</b>		
Совещание группы экспертов по бенчмаркингу пунктов пересечения границ	Кишинев	19-20 августа 2014 г.
Совещание группы экспертов в области мультимодальных перевозок по реализации мастер-плана LOGMOS	Киев	16-17 декабря 2014 г.
<b>Пятый отчетный период – с 16.1.2015 по 15.7.2015</b>		
Исследование ВП – Семинар по транспортному моделированию	Киев	17-18 марта 2015 г.
Исследование ВП – Совещание экспертов по внутренним водным путям	Киев	20-21 апреля 2015 г.
Совещание группы экспертов по правовой гармонизации / сближению	Киев	21-22 апреля 2015 г.

### 3.5 Другие семинары / конференции

Семинар	Место	Даты
<b>Первый отчетный период – с 16.1.2013 по 15.7.2013</b>		
Координационное совещание проектов ТП ТРАСЕКА	Киев	16-17 апреля 2013 г.
<b>Второй отчетный период – с 16.7.2013 по 15.1.2014</b>		
Конференция Министерства инфраструктуры Украины	Одесса	15-16 октября 2013 г.



<b>Третий отчетный период – с 16.1.2014 по 15.7.2014</b>		
Учебный курс для проектов ТП ТРАСЕКА и ПС ТРАСЕКА по использованию системы управления сайтами туро 3.	Киев	18-19 февраля 2014 г.
<b>Пятый отчетный период – с 16.1.2015 по 15.7.2015</b>		
Стартовая конференция по запуску Кампуса ТРАСЕКА и университетской сети	Луцк	3-5 февраля 2015 г.



## 4 Ресурсы и бюджет

В течение срока реализации проекта бюджетные средства использовались для покрытия:

- затрат, связанных с оплатой работы экспертов проекта, и
- дополнительных расходов.

До 15 июля 2016 года проектом IDEA II было израсходовано 94,5% общего бюджета, предусмотренного для оплаты работы экспертов (человеко-дней). В частности, проектом было использовано приблизительно:

- 94,1% ресурсов, выделенных на оплату труда старших краткосрочных экспертов и
- 98,4% ресурсов, выделенных на оплату труда младших краткосрочных экспертов.

Что касается дополнительных расходов, бюджетные ресурсы отчетного периода были использованы для покрытия трех следующих групп затрат:

1. Выездные миссии экспертов проекта, а также семинары/конференции: затраты относятся к выездным миссиям, перечисленным в предыдущей главе, и включают в себя расходы на проезд, возмещение командировочных и, по мере необходимости, других логистических расходов;
2. Оплата субподрядных работ, таких как создание платформы Кампус ТРАСЕКА и университетской сети;
3. Текущие затраты проектного офиса, включая переводы, распечатку материалов и пр.

В целом, было использовано 53,8% от общего объема проектных ресурсов, предусмотренных для покрытия дополнительных расходов.



## 5 Основные результаты и рекомендации

### 5.1 Основные результаты

В рамках проекта IDEA II был разработан и представлен целый ряд важных инструментов, которые в настоящее время доступны для всех заинтересованных экспертов стран ТРАСЕКА. Эти инструменты призваны содействовать диалогу и процессам гармонизации между странами региона, а также позволяют сосредоточить внимание на основных препятствиях.

Такие инструменты как бенчмаркинг пунктов пересечения границ, исследование в области автомобильного и железнодорожного транспорта Восточного партнерства (ВП) и транспортная модель ВП подчеркнули, что основные проблемы не всегда возникают из-за недостатка пропускной способности. Техническое обслуживание, реализация мягких мер, применение упрощенных и единообразных методов способны в значительной степени влиять на улучшение ситуации в транспортном секторе региона.

Наряду с созданием указанных инструментов, наиболее важным результатом проекта IDEA II является внедрение сетевого подхода в различных секторах. В самом деле, сети имеют ключевое значение для диалога и гармонизации и являются важным компонентом, на котором может базироваться реальное владение результатами проектов технической помощи.

Была организована сеть национальных экспертов в различных областях транспорта путем создания рабочих групп по вопросам гармонизации и сближения правовых норм, транспортных инвестиций, приоритизации проектов, бенчмаркинга пунктов пересечения границ, реализации мастер-плана LOGMOS и транспортного моделирования. Внедрение концепции таких экспертных групп оказалось более трудной задачей, чем ожидалось, но, тем не менее, продемонстрировало огромный потенциал. Создание сети экспертов в различных областях на самом деле имеет первостепенное значение для обеспечения устойчивости результатов проекта. Без такой поддержки, которая лишь предварительно была налажена в рамках проекта IDEA II, долгосрочный положительный эффект проекта может оказаться под угрозой.

Сеть имеет большое значение и для дальнейшей эксплуатации платформы веб-обучения Кампус ТРАСЕКА. В этой связи вполне успешной зарекомендовала себя попытка создания сети университетов региона, заинтересованных в объединении их компетенций в целях создания учебного центра, посвященного проблемам транспортного сектора. Университетская сеть была создана для использования платформы веб-обучения Кампус и предполагает развитие сообщества будущих специалистов и практиков, которые будут использовать общий язык, общие подходы и общее понимание проблем транспортного сектора в регионе ТРАСЕКА.

Еще одним важным результатом является создание онлайн базы данных транспортных проектов в регионе Восточного партнерства. Актуализированная информация о транспортных проектах, включенных в базу данных, поступает из различных источников (стратегические документы, МФУ, перечни приоритетных проектов по странам и т.д.). Впервые такая база данных стала полностью доступной для стран и заинтересованных сторон. Проекты, включенные в базу данных, могут быть также приоритизированы по различным критериям с использованием другого онлайн инструмента, разработанного в рамках проекта IDEA II: пользователи этого инструмента могут определять различные критерии и суб-критерии оценки, а также их относительную важность и, тем самым,



составлять различные рейтинги проектов. Решение о предоставлении онлайн-доступа к этим инструментам является стратегическим для обеспечения их признания и одобрения со стороны заинтересованных сторон. Благодаря открытости подхода, наличию оперативных данных и инструментов, а также функциям возобновляемости процессов при составлении рейтингов проектов, имеется возможность следовать полностью прозрачной методологии, обеспечивая единообразный подход и согласованность действий заинтересованных сторон.

## 5.2 Основные рекомендации

### *Владение результатами проекта*

- Объединение национальных экспертных групп в целях обеспечения владения инструментами, прямого доступа к данным и мониторинга процессов;
- Максимально возможное расширение платформы "владельцев" инструментов путем включения новых групп национальных экспертов и заинтересованных сторон, в том числе, представителей государственных и частных учреждений, транспортных операторов, поставщиков услуг и т.д. ;
- Использование возможностей, предоставляемых университетской сетью Кампуса, для привлечения большего числа образовательных учреждений региона ТРАСЕКА в целях улучшения технических знаний в области транспорта.

### *Поддержка и развитие инструментов*

- Распространение инструментов, созданных для региона Восточного партнерства (бенчмаркинг пунктов пересечения границ, инструментарий для сближения правовых норм, транспортная модель, портфель приоритетных проектов, процедуры приоритизации проектов и т.д.) на страны Центральной Азии в целях охвата всего региона ТРАСЕКА;
- Поддержание жизнеспособности инструментов путем последовательного сбора данных и реализации прав владения;
- Дальнейшая разработка инструмента приоритизации в целях создания надежного портфеля пригодных для финансирования проектов, которые будут регулярно пересматриваться и обновляться;
- Поддержка использования инструмента онлайн-обучения Кампус ТРАСЕКА в регионе;
- Содействие созданию транспортной базы данных ТРАСЕКА путем определения согласованных наборов данных, методов сбора данных, единых ключевых показателей эффективности (KPI) и статистики, охватывающей грузовые перевозки, объекты инфраструктуры (планируемые и строящиеся) и проекты по всем видам транспорта; предоставление полного доступа к такой базе данных всем странам и учреждениям.

Опубликовано в сентябре 2016 года.

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.

